

Verkehrsuntersuchung

Projekt „Wiesenpark Breitenfurt“, 2384 Breitenfurt bei Wien

Wien, am 22.08.2024
GZ 24469

Projekt „Wiesenpark Breitenfurt“

GZ 24469

Auftraggeber

BIP Immobilienverwaltung Gesellschaft mbH
Schwarzenbergplatz 5/7.1
1030 Wien

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung

DIⁱⁿ Snejana Nenkova-Bruntsch
Martin Liebert BA

gegengelesen

DI Oliver Wurz

Wien, am 22.08.2024


/ROSINAK & PARTNER/
Ziviltechniker GmbH
1050 Wien, Schloßgasse 11 | 1050 Dornbirn, Schloßgasse 13d/19
Tel. +43 1 544 07 07 | office@rosinak.at | www.rosinak.at

DI (FH) Philip Rosinak
Geschäftsführer
Rosinak & Partner ZT GmbH

Datei: 24469_VU_Wiesenpark_Breitenfurt_2408022

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	6
1.1. Projektbeschreibung und Aufgabe	6
1.2. Verkehrsanalyse und Mobilität	6
1.3. Pflichtstellplätze	7
1.4. Zusatzverkehr des Projektes	7
1.5. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit	7
2. Aufgabe.....	9
3. Methode	10
4. Projektbeschreibung	11
4.1. Projekthistorie	11
4.2. Aktueller Stand	11
5. Untersuchungsgebiet und Prognosehorizont	15
6. Verkehrsanalyse und Mobilität.....	17
6.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)	17
6.2. Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)	18
6.3. Verkehrsqualität und Erschließung im Kfz-Verkehr	19
6.4. Wichtige Ziele im Projektumfeld	21
6.5. Mobilitätskennzahlen	21
7. Pflichtstellplätze	22
7.1. Fahrrad-Pflichtstellplätze	22
7.2. Pkw-Pflichtstellplätze	24
8. Zusatzverkehr des Projektes	25
8.1. Verkehrserzeugung der Bewohner*innen	25
8.2. Verkehrserzeugung der Patient*innen, Kunden*innen und Besucher*innen	26
8.3. Verkehrserzeugung der Beschäftigten	26
8.4. Lieferverkehr.....	27
8.5. Gesamtverkehrserzeugung des Projektes	27
9. Verkehrstechnische Berechnungen.....	29
9.1. Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken 2024 → 2029.....	29
Für den Prognoseverkehr wird der Bestandsverkehr des Ärzteentrums an allen Kreuzungen anteilmäßig abgezogen und die Verkehrserzeugung des erweiterten Ärzteentrums am Projektstandort zur Gänze berücksichtigt.....	29
9.2. Kfz-Verkehrsverteilung	29
9.3. Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten	32
10. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit.....	40
11. Glossar.....	42
12. Verwendete Unterlagen	43
13. Fotodokumentation	45
14. Allgemeines	51
15. Anhang.....	51

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Nutzungsübersicht nach Bauphasen	12
Abbildung 2:	Lageskizze des Projektes, Städtebauliches Konzept	13
Abbildung 3:	Bauphasenplan	13
Abbildung 4:	Übersicht Baufelder	14
Abbildung 5:	Untersuchte Kreuzungen im Projektgebiet zwischen der Hirschentanzstraße und der Laaber Straße	15
Abbildung 6:	Untersuchte Kreuzungen im erweiterten Untersuchungsgebiet östlich zwischen Kalksburg-Kirchenplatz und Rodauner Straße	16
Abbildung 7:	Radfahranlagen und Radrouten	17
Abbildung 8:	ÖV-Güteklassen an Werktagen mit Schule	18
Abbildung 9:	ÖV-Güteklassen an Werktagen in den Herbstferien	19
Abbildung 10:	Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagsspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet	20
Abbildung 11:	Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im erweiterten Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagsspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet	20
Abbildung 12:	Lage im Ortsgebiet / Points of Interest (POI)	21
Abbildung 13:	Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Industrieviertel nach Hauptverkehrsmittel	22
Abbildung 14:	Fahrrad-Pflichtstellplätze gemäß NÖ Bautechnikverordnung bzw. Verordnung der Gemeinde Breitenfurt	23
Abbildung 15:	Pkw-Pflichtstellplätze gemäß NÖ Bautechnikverordnung	24
Abbildung 16:	Pkw-Pflichtstellplätze gemäß Bebauungsvorschriften Gemeinde Breitenfurt ...	24
Abbildung 17:	Verkehrserzeugung Bewohner*innen	25
Abbildung 18:	Verkehrserzeugung Bewohner*innen nach Stellplätzen (Plausibilitätscheck) ..	25
Abbildung 19:	Verkehrserzeugung Kunden und Besucher*innen	26
Abbildung 20:	Verkehrserzeugung Beschäftigte	26
Abbildung 21:	Verkehrserzeugung Lieferverkehr	27
Abbildung 22:	Verkehrserzeugung im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden	27
Abbildung 23:	Verkehrserzeugung der Bewohner*innen im Tagesverkehr	28
Abbildung 24:	Verkehrsstärken an Zählstellen im Projektumfeld	29
Abbildung 25:	Verkehrsverteilung Wohnen im Projektumfeld je Bauphase	30
Abbildung 26:	Verkehrsverteilung Wohnen im erweiterten Untersuchungsgebiet	30

Abbildung 27: Verkehrsverteilung Ärztezentrum, Handel, Büro (Bauphase 1) im Projektumfeld	31
Abbildung 28: Verkehrsverteilung Ärztezentrum, Handel, Büro im erweiterten Untersuchungsgebiet	31
Abbildung 29: Relationsskizze	32
Abbildung 30: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 4, $t_u = 40$ s)	32
Abbildung 31: Relationsskizze	33
Abbildung 32: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Bestand (Anhang 5)	33
Abbildung 33: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Prognose (Anhang 5)	34
Abbildung 34: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Prognose mit Linksabbiegestreifen R3L (Anhang 5)	35
Abbildung 35: Relationsskizze	35
Abbildung 36: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Bestand (Anhang 6)	36
Abbildung 37: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Prognose (Anhang 6)	36
Abbildung 38: Relationsskizze	37
Abbildung 39: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 7, $t_u = 100$ s)	37
Abbildung 40: Relationsskizze	38
Abbildung 41: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 8, $t_u = 150$ s)	38
Abbildung 42: Relationsskizze	39
Abbildung 43: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 9, $t_u = 150$ s)	39

1. Zusammenfassung

1.1. Projektbeschreibung und Aufgabe

Auf einem Areal zwischen der L2102 Hauptstraße, der Hirschentanzstraße und der Liesingtalstraße in der Gemeinde Breitenfurt bei Wien (Breitenfurt-Ost) ist die Errichtung eines Projektes mit Wohnungen, einem Ärztezentrum, Handels- sowie Büronutzungen geplant. Voraussetzung für die Erschließung des Projektes ist ein Ausbau des Promenadewegs über den Fluss Reiche Liesing zur Anbindung an die Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg. Für den Gemeinderatsbeschluss zur Aufhebung der Aufschließungszone ist eine Verkehrsuntersuchung erforderlich.

Das Projekt soll in zwei Bauphasen errichtet werden. In der ersten Bauphase sind 162 Wohnungen, das Ärztezentrum sowie die Handels- und Büroflächen geplant. Dabei soll das bestehende Ärztezentrum in der Hauptstraße 111 auf das Projektareal umgesiedelt und erweitert werden. In der zweiten Bauphase sind weitere 148 Wohnungen geplant.

In der ersten Bauphase werden 386 Pkw- und 457 Fahrrad-Stellplätze errichtet. In der zweiten Bauphase sind 222 Pkw- und 370 Fahrrad-Stellplätze geplant. Die Nutzungen der ersten Bauphase sollen über die Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg und jene der zweiten Bauphase über die Liesingtalstraße erschlossen werden (vgl. Abb. 5 auf Seite 15).

1.2. Verkehrsanalyse und Mobilität

Entlang des Projektareals sind keine Gehsteige vorhanden. Derzeit ist das Projektareal eingezäunt und eine Durchwegung ist nicht möglich. Ein Geh- und Radweg ist in der Hauptstraße auf der nördlichen Straßenseite angeordnet. Querungshilfen über die Hauptstraße gibt es in den Kreuzungsbereichen Hauptstraße – Promenadenweg – Weidenweg und Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße. Entlang von wichtigen Fußgängerrouen fehlt zum Teil die Infrastruktur, die ein sicheres Gehen und Queren ermöglichen soll. Radrouten abseits der Hauptstraße bzw. der Breitenfurter Straße sind in Richtung Wien vorhanden, in Richtung Breitenfurt West ist das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr möglich.

Das Projektareal ist mit den Buslinien 250, 253 und 254 gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Gemäß dem von der ÖREK-Plattform „Raumordnung und Verkehr“ entwickelte ÖV-Güteklassensystem /9/ liegt das gegenständliche Projektareal in der ÖV-Güteklasse C bzw. D, was einer sehr guten bzw. guten ÖV-Erschließung entspricht. Die Erschließung des Projektareals ist damit innerhalb von Breitenfurt überdurchschnittlich gut.

Die maßgebenden Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet wurden bei Verkehrszählungen am Donnerstag, dem 20.06.2024 und am Dienstag, dem 25.06.2024 ermittelt. Die Breitenfurter Straße ist eine starkbefahrene Straße mit regionaler Bedeutung und mit Verkehrsstärken an Werktagen teilweise bis zu ca. 1.500 Pkw-E/h in der Morgen- und ca. 1.400 Pkw-E/h in der Nachmittagsspitzenstunde. Die Hauptstraße und die Laaber Straße sind wichtige Sammelstraßen für die umliegenden Gemeinden und weisen Verkehrsstärken an Werktagen von ca. 500 bis 700 Pkw-E/h in der Morgen- und ca. 500 bis 800 Pkw-E/h in der Nachmittagsspitzenstunde auf. Der Promenadeweg hat eine Erschließungsfunktion mit werktäglichen Verkehrsstärken von ca. 15 Pkw-E/h in der Spitzenstunde.

Das Projektareal befindet sich in einer zentralen Lage in Breitenfurt Ost und ist von zahlreichen Points of Interest wie z.B. Dienstleistungs-, Nahversorgungs-, Gesundheits-, Sport- und Freizeit-, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen umgeben. Derzeit ist das Areal eingezäunt. Mit der Realisierung des Projektes wird das Areal geöffnet und es entstehen neue öffentliche Durchwegungen.

1.3. Pflichtstellplätze

Für die Wohnungen sind 776 Fahrradabstellplätze, für die Nutzungen Ärztezentrum, Handel und Büro in Summe 19 Fahrradabstellplätze erforderlich. Im Sinne der Förderung aktiver Mobilität ist über die gesetzliche Verpflichtung hinaus die Errichtung von 10 Fahrradabstellplätzen für das Ärztezentrum, sowie von 28 Fahrradabstellplätzen für die Büronutzung geplant.

Gemäß den Bebauungsvorschriften der Gemeinde Breitenfurt sind für die geplanten 310 Wohnungen 466 Pkw-Pflichtstellplätze zu errichten. Für die Nutzungen Ärztezentrum, Handel und Büro sind gemäß Bautechnikverordnung NÖ in Summe 142 Pkw-Stellplätze vorzusehen. Somit sind für das gesamte Projekt 608 Pkw-Pflichtstellplätze erforderlich.

1.4. Zusatzverkehr des Projektes

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt ca. 2.420 Fahrten im motorisierten Individualverkehr. Dabei entfallen auf Bauphase 1 ca. 1.980 und auf Bauphase 2 ca. 440 Fahrten/Tag. In den Spitzenstunden treten insgesamt ca. 130 Zu- und 180 Abfahrten/Stunde [Pkw-E] am Morgen und 130 Zu- und 120 Abfahrten/Stunde [Pkw-E] am Nachmittag auf, wobei auf die Nutzungen der Bauphase 1 ca. 120 Zu- und 130 Abfahrten [Pkw-E] in der Morgen- bzw. jeweils ca. 100 Zu- und Abfahrten [Pkw-E] in der Nachmittagsspitzenstunde entfallen.

Die Verkehrserzeugung der Bewohner*innen wird einerseits nach Mobilitätskennzahlen und andererseits nach Pkw-Stellplätzen auf Basis von 466 Stellplätzen (1,5 Stellplätze pro Wohneinheit) bzw. 310 Stellplätzen (1 Stellplatz pro Wohneinheit) berechnet. Der Vergleich zeigt, dass aufgrund des Mobilitätsverhaltens der Bewohner*innen und unter Einbeziehung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen (z.B. Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl und guter Qualität, Car- und Bike-Sharing-Angebote, Bereitstellung von Informationen) im Zuge der weiteren Projektentwicklung eine Reduktion des Stellplatzregulativs auf 1 Stellplatz pro Wohneinheit empfohlen werden kann.

1.5. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit

Die VLSA-geregelten Kreuzungen Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße, Breitenfurter Straße – In der Klausen und Breitenfurter Straße – Rodauner Straße weisen in der Prognose ausreichende Kapazitätsreserven auf. Der Verkehr in allen Relationen kann in guter Qualität abgewickelt werden.

An der Kreuzung Breitenfurter Straße – Willergasse ist die Auslastung bei der Relation R2LG (Willergasse in Richtung Norden bzw. Linksabbieger von der Willergasse in die Breitenfurter Straße) in der Nachmittagsspitzenstunde sowohl im Bestand als auch in der Prognose hoch, es treten jedoch rechnerisch keine Überlastungen auf. Mit 12 Pkw-E/h bzw. ca. 0,5 Pkw-E/Umlauf ist der projektinduzierte Zusatzverkehr gering.

An der vorfahrtsregulierten Kreuzung Hauptstraße – Laaber Straße treten bei der Relation R3L (Linksabbieger von der Laaber Straße in die Hauptstraße) in der Morgenspitzenstunde bereits im Bestand lange Wartezeiten auf. Obwohl die Relation durch den projektinduzierten Zusatzverkehr nicht belastet wird, verlängern sich rechnerisch die Wartezeiten in der Prognose aufgrund der höheren Verkehrsstärken in der Hauptstraße, sodass ein Level of Service E erreicht wird. Bei der Berechnung handelt es sich um ein statisches Berechnungsverfahren. Der Level of Service E tritt in der Relation R3L nur in der Morgenspitzenstunde auf. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung ist eine detaillierte Untersuchung der Kreuzung unter der Einbeziehung des Landes Niederösterreich erforderlich. Dabei sind mögliche Maßnahmen (z.B. Umgestaltung der Kreuzung zu einem Kreisverkehr) zu prüfen.

An der Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg – Weidenweg ergibt die Berechnung gemäß RVS 03.05.12 das Erfordernis eines Linksabbiegestreifens von der Hauptstraße in den Promenadeweg. Eine erste Prüfung anhand des Katasters zeigt, dass die Unterbringung eines kurzen Linksabbiegers (12 m) möglich ist. Voraussetzung dafür sind der Entfall von ca. 3-4 Pkw-Stellplätzen auf die Länge des Linksabbiegestreifens und eventuell erforderliche Anpassungen des Randsteins. In einer vertieften Untersuchung ist die Machbarkeit eines Linksabbiegestreifens von der Hauptstraße in den Promenadeweg detailliert zu prüfen.

2. Aufgabe

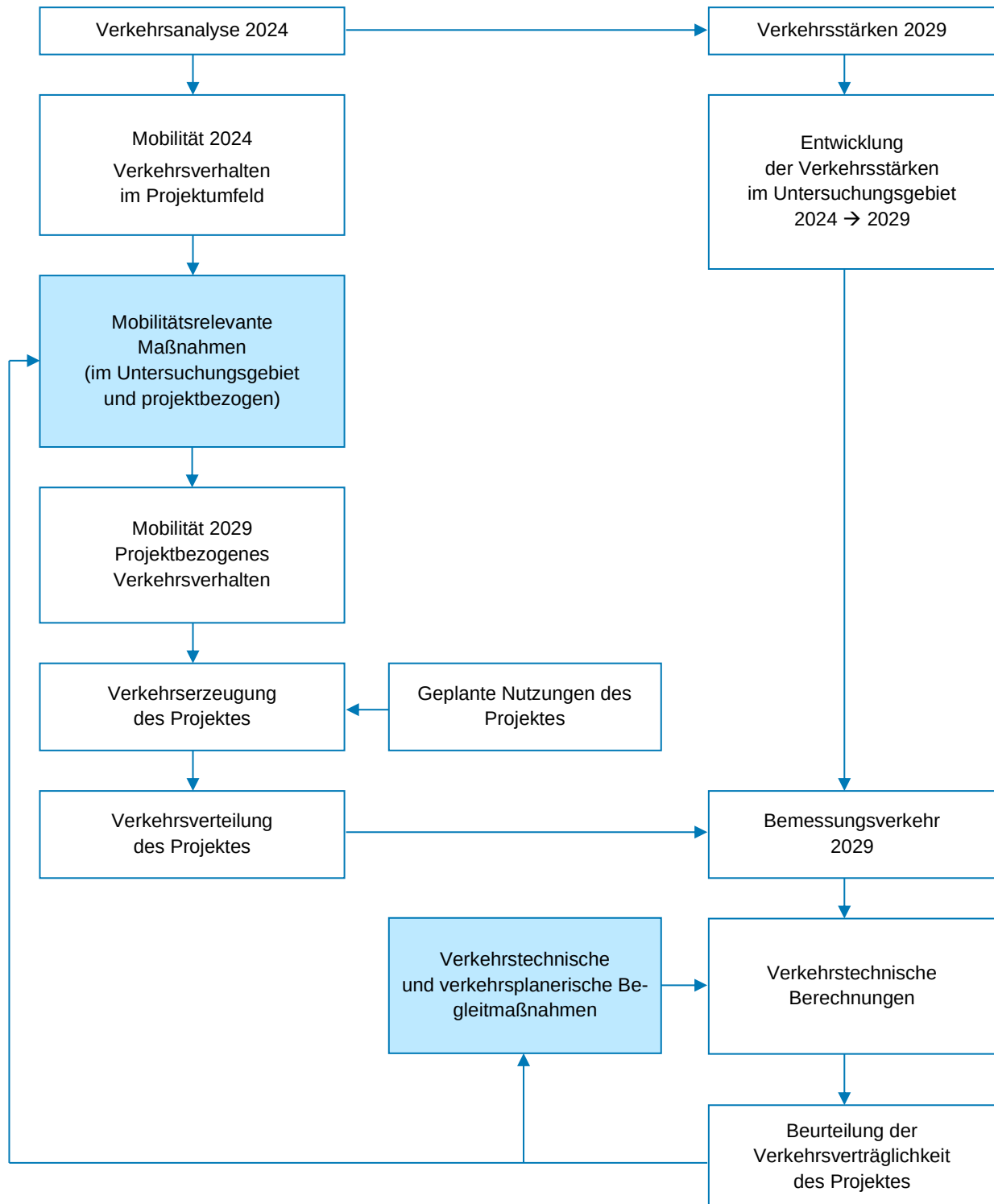
Auf einem Areal zwischen der L2102 Hauptstraße, der Hirschentanzstraße und der Liesingtalstraße in der Gemeinde Breitenfurt bei Wien (Breitenfurt-Ost) ist die Errichtung eines Projektes mit Wohnungen, einem Ärztezentrum, Handels- sowie Büronutzungen geplant. Voraussetzung für die Erschließung des Projektes ist ein Ausbau des Promenadewegs über den Fluss *Reiche Liesing* zur Anbindung an die Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg. Für den Gemeinderatsbeschluss zur Aufhebung der Aufschließungszone ist eine Verkehrsuntersuchung erforderlich.

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wird bzw. werden:

- » die vorhandenen Verkehrsverhältnisse analysiert (Kfz-Verkehrsfrequenz, Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, Qualität im Fuß- und Radverkehr, örtliche Besonderheiten);
- » die Verkehrserzeugung des Projektes abgeschätzt;
- » die räumliche Verkehrsverteilung und die Gesamtverkehrsstärken ermittelt;
- » die verkehrstechnischen Nachweise für die maßgeblichen Kreuzungen geführt (Leistungsfähigkeitsberechnungen, Staulängen) und die Auswirkungen auf den bestehenden Verkehr dargestellt und beurteilt;
- » gegebenenfalls verkehrstechnische und verkehrsplanerische Maßnahmen vorgeschlagen.

3. Methode

Der Verkehrsuntersuchung liegt folgende Methode zugrunde:



4. Projektbeschreibung

4.1. Projekthistorie

Im Zuge der Erstellung eines städtebauliches Entwicklungskonzeptes mit mehreren Nutzungsvarianten hat die Rosinak & Partner ZT GmbH im Jahr 2009 eine Verkehrsuntersuchung /1/ erstellt. Im Jahr 2011 wurde zusätzlich die Erschließung des Projektes zu einem Teil über die Kreuzung Hauptstraße – Promenadenweg – Weidenweg untersucht.

Aufgrund der Aktualisierung der Planung, die eine wesentliche Reduktion des Versiegelungsgrades vorsieht, und aufgrund geänderter Nutzungsdaten wird die Verkehrsuntersuchung aktualisiert.

4.2. Aktueller Stand

Das Grundstück 506/1 in der Gemeinde Breitenfurt bei Wien liegt südlich der L 2102 Hauptstraße, nördlich der Liesingtalstraße und östlich der Hirschentanzstraße. Im Osten schließt das Grundstück an der bestehenden Bebauung an. Auf dem Areal sind Wohnungen, ein Ärztezentrum sowie Handels- und Büronutzungen geplant.

Das Ärztezentrum befindet sich bereits im Bestand in Breitenfurt Ost in der Hauptstraße 111. Da erforderliche Kapazitätserweiterungen auf dem bestehenden Standort nicht möglich sind, soll das Ärztezentrum auf das Projektareal umgesiedelt und erweitert werden.

Das Projekt soll in zwei Bauphasen errichtet werden. In der ersten Bauphase ist die Errichtung der Baufelder A bis D (vgl. Abb. 3 und Abb. 4) mit insgesamt 162 Wohneinheiten, dem Ärztezentrum sowie den Handels- und Büronutzungen geplant. In einer zweiten Bauphase sollen auf den Baufeldern E und F weitere 148 Wohnungen entstehen.

Gemäß der Verordnung der Gemeinde Breitenfurt sind für die Wohnnutzung 1,5 Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit zu errichten. Für die Wohnungen der Bauphase 1 sind somit 244 und für jene der Bauphase 2 222 Pkw-Stellplätze geplant. Für das Ärztezentrum sind 100 Pkw-Stellplätze und für die Handels- und Büronutzungen in Summe 32 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Die Bewohner-Stellplätze sowie 40 Stellplätze des Ärztezentrums – in Summe 506 Pkw-Stellplätze – sollen in einer Tiefgarage untergebracht werden. Die restlichen 102 Pkw-Stellplätze werden auf einem oberirdischen Parkplatz situiert.

Die Erschließung der ersten Bauphase erfolgt über die Kreuzung Hauptstraße – Promenadenweg. Dafür ist ein Ausbau des Promenadewegs über den Fluss *Reiche Liesing* zur Anbindung des Projektes an die Kreuzung Hauptstraße – Promenadenweg erforderlich. Die in der zweiten Bauphase errichteten Wohnungen werden über die Liesingtalstraße erschlossen.

Eine Nutzungsübersicht ist in Abbildung 1 dargestellt, eine Fotodokumentation ist im Kapitel 13 enthalten.

Abbildung 1: Nutzungsübersicht nach Bauphasen

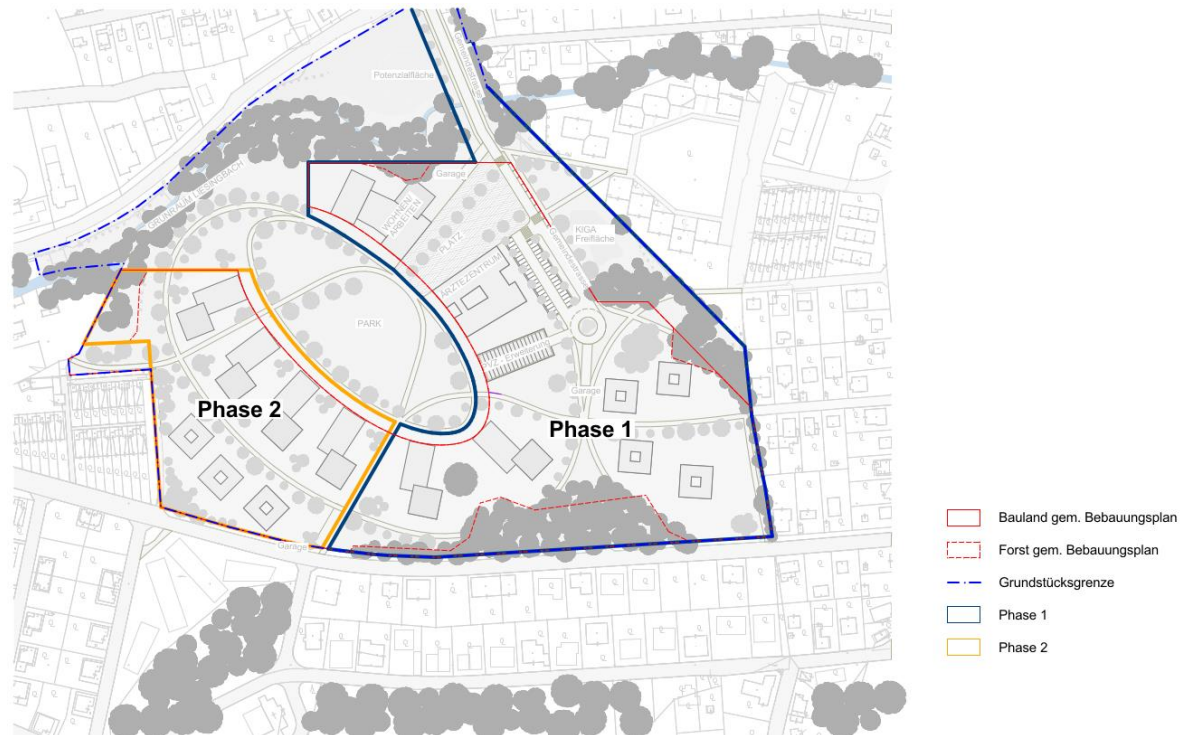
Nutzung	Bruttogeschoß- fläche [m² BGF]	Nutzfläche [m² NF]	Anzahl Wohneinheiten	Geplante Pkw- Stellplätze	Geplante Fahr- radabstellplätze
Baufeld A					
Wohnen	3.788	2.651,60	37	56	93
Büro	1.280	1.088,00	-	28	28
Handel	750	675,00	-	14	14
Summe Baufeld A	5.818	4.414,60		98	135
Baufeld B					
Ärztzentrum	4.276	2.993,20	-	100	10
Baufeld C					
Wohnen	6.400	4.480,00	65	98	162
Baufeld D					
Wohnen	6.052	4.236,40	60	90	150
Summe Bauphase 1	22.546	16.124,20	162	386	457
Baufeld E					
Wohnen	10.560	7.392,00	110	165	275
Baufeld F					
Wohnen	3.600	2.520,00	38	57	95
Summe Bauphase 2	14.160	9.912,00	148	222	370
Summe gesamt	36.706	26.036,20	310	608	827

Abbildung 2: Lageskizze des Projektes, Städtebauliches Konzept



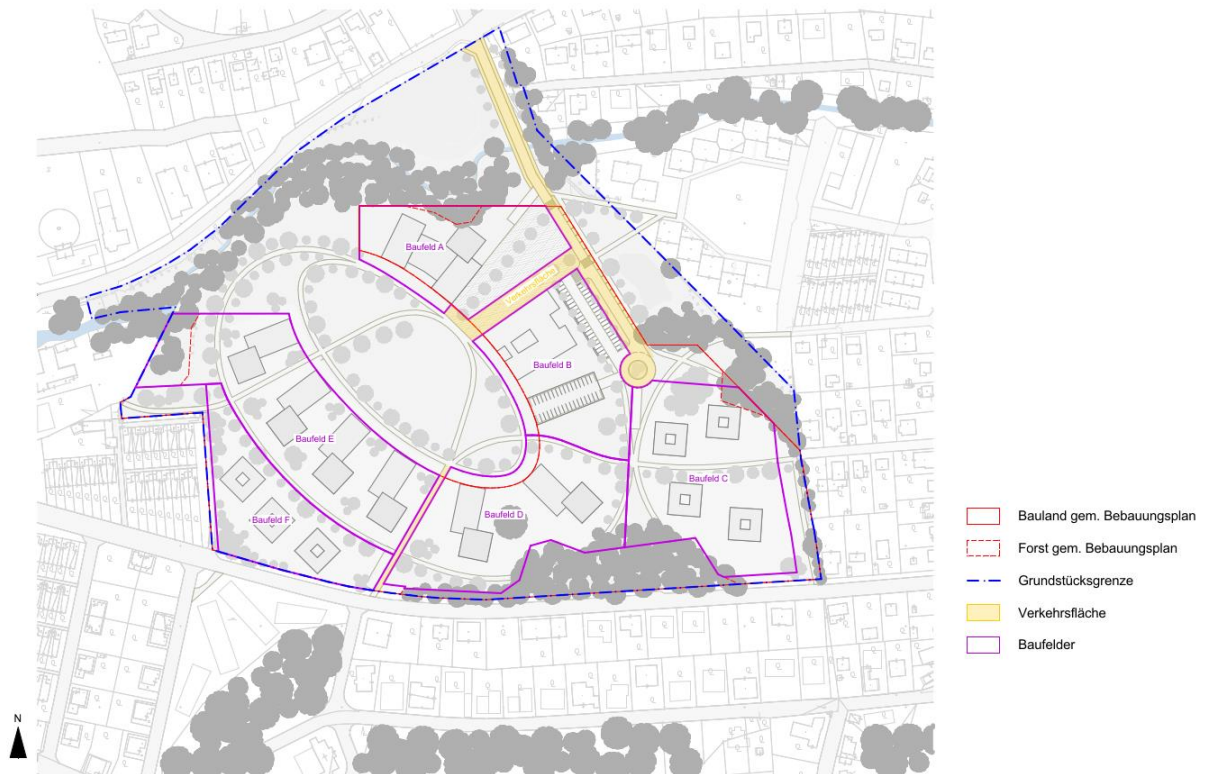
Quelle: Städtebauliche Studie Stand 19.08.2024, Hawlik Gerginski Architekten ZT GmbH

Abbildung 3: Bauphasenplan



Quelle: Städtebauliche Studie Stand 19.08.2024, Hawlik Gerginski Architekten ZT GmbH

Abbildung 4: Übersicht Baufelder



Quelle: Städtebauliche Studie Stand 19.08.2024, Hawlik Gerginski Architekten ZT GmbH

5. Untersuchungsgebiet und Prognosehorizont

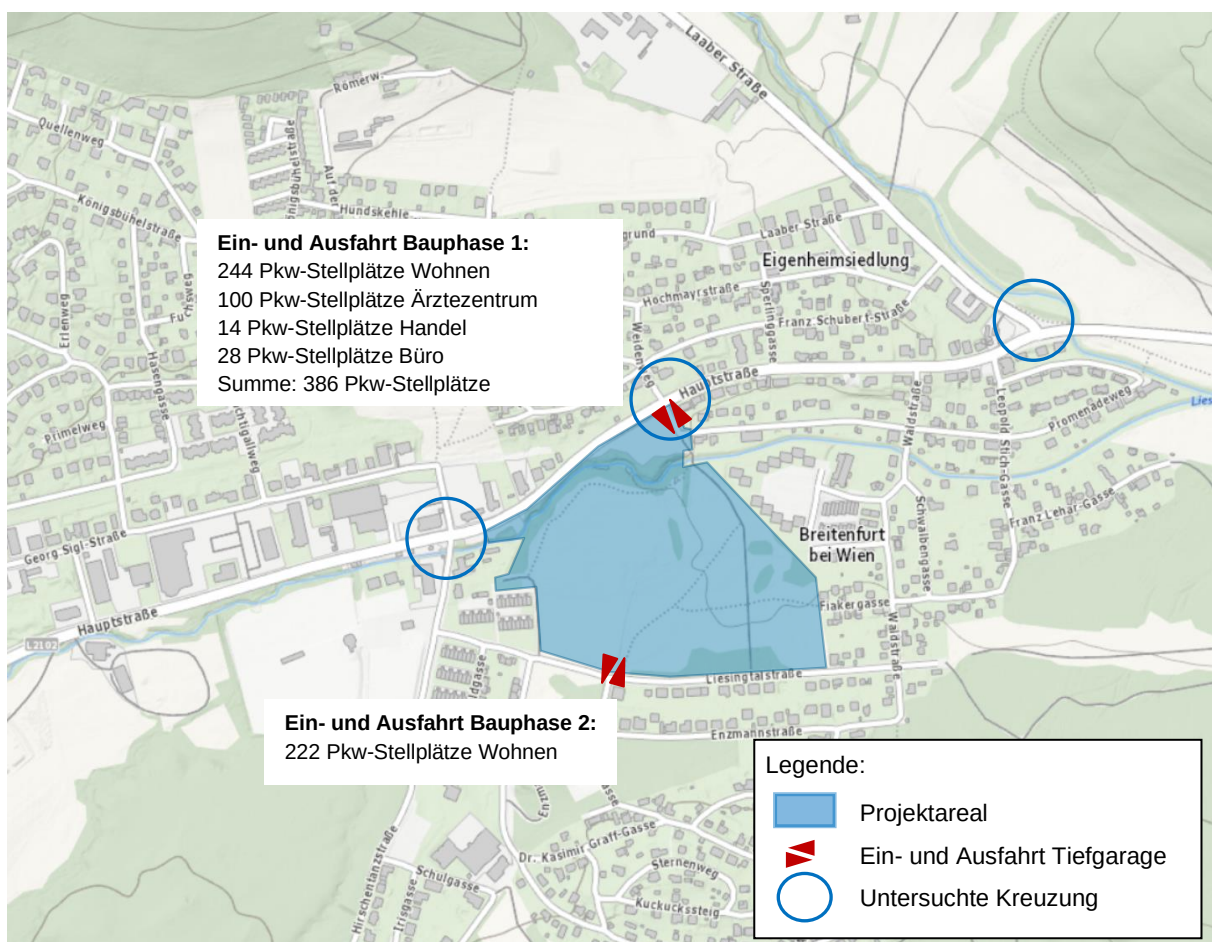
Im Zuge der Bearbeitung werden folgende Kreuzungen verkehrstechnisch untersucht:

- » Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße
- » Hauptstraße – Promenadenweg – Weidenweg
- » Hauptstraße – Laaber Straße
- » Breitenfurter Straße – In der Klausen
- » Breitenfurter Straße – Willergasse
- » Breitenfurter Straße – Rodauner Straße

Das Projektareal und die untersuchten Kreuzungen sind in den Abbildungen 5 und 6 dargestellt. Aufgrund der sehr geringen Verkehrsstärken in der Liesingtalstraße ist für die südliche Anbindung des Projektareals keine Leistungsfähigkeitsberechnung erforderlich.

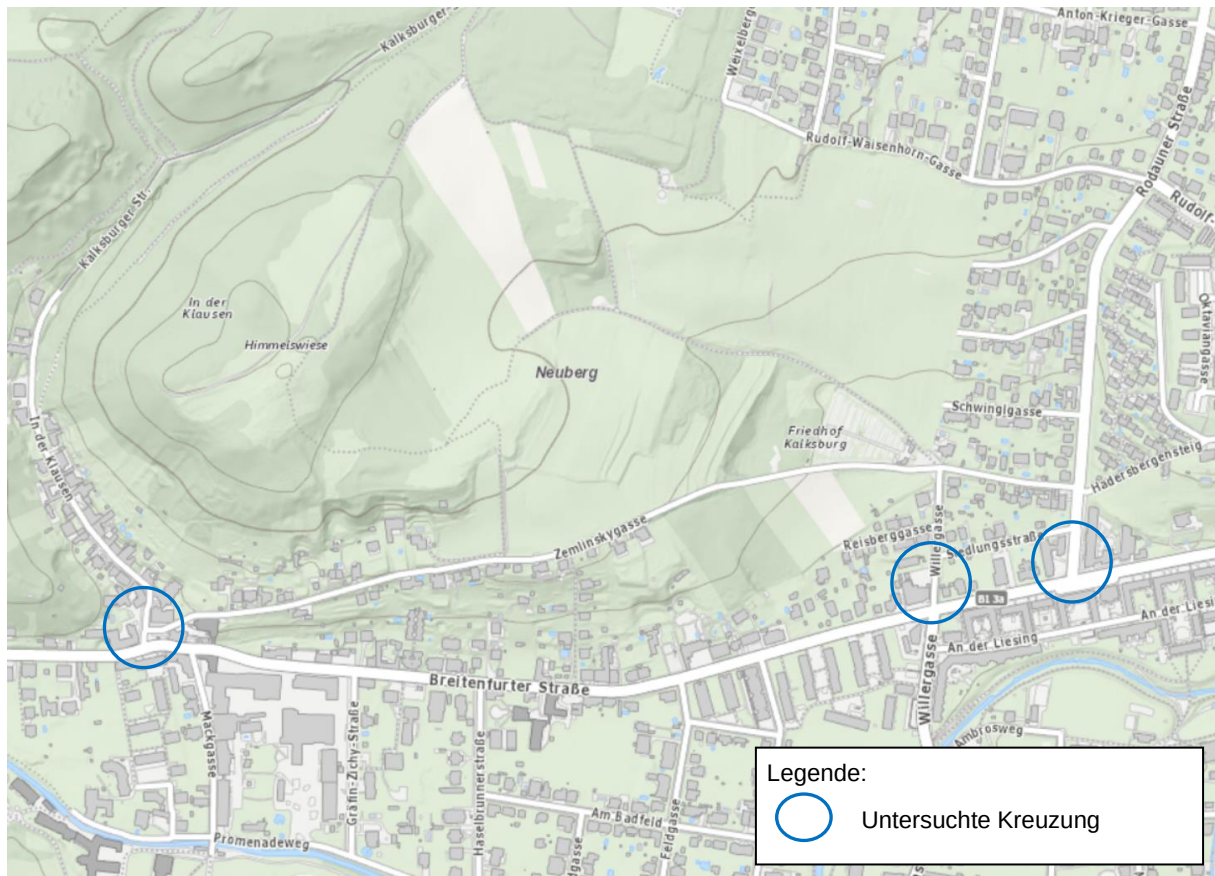
Aufgrund der angestrebten Realisierung des Projektes wird vom Prognosejahr 2029 ausgegangen.

Abbildung 5: Untersuchte Kreuzungen im Projektgebiet zwischen der Hirschentanzstraße und der Laaber Straße



Hintergrundquelle: basemap.at

Abbildung 6: Untersuchte Kreuzungen im erweiterten Untersuchungsgebiet östlich zwischen Kalksburg-Kirchplatz und Rodauner Straße



Hintergrundquelle: basemap.at

6. Verkehrsanalyse und Mobilität

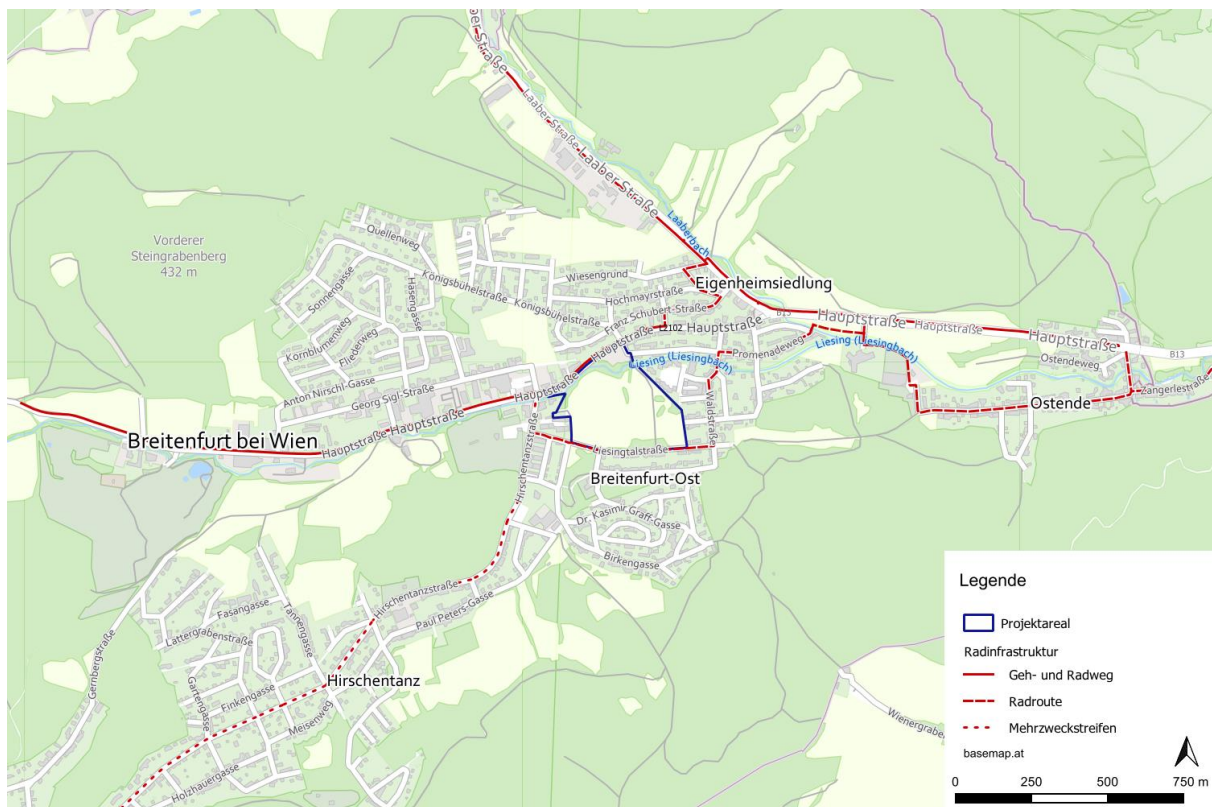
6.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)

Entlang des Projektareals sind weder in der Hauptstraße noch in der Liesingtalstraße Gehsteige vorhanden. Ein Geh- und Radweg ist in der Hauptstraße auf der nördlichen Straßenseite angeordnet. Querungshilfen über die Hauptstraße gibt es in den Kreuzungsbereichen Hauptstraße – Promenadenweg – Weidenweg und Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße. In der Liesingtalstraße ist Tempo 30 verordnet, der Fußverkehr wird größtenteils im Mischverkehr abgewickelt. In der Hirschentanzstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Auf der westlichen Straßenseite ist zwischen der Hauptstraße und der Bushaltestelle Grüner Baum kein durchgehender Gehbereich vorhanden, das Zu-Fuß-Gehen erfolgt zum Teil im Mischverkehr. Zwischen der Bushaltestelle und der Liesingtalstraße ist keine Querungshilfe vorhanden. Derzeit ist das Projektareal eingezäunt und eine Durchwegung ist nicht möglich.

Der Geh- und Radweg in der Hauptstraße verläuft zwischen der Sperlinggasse und der Reitschule Richterhof. In Richtung Breitenfurt West ist das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr möglich. In Richtung Wiener Stadtgrenze verläuft ein Geh- und Radweg östlich der Laaber Straße bis Breitenfurt Ostende. Eine alternative Radroute besteht südlich der Hauptstraße bzw. der Breitenfurter Straße entlang der Liesingtalstraße, der Zanglerstraße und des Promenadenwegs bis nach Liesing. In der Hirschentanzstraße in Richtung Süden ist ein Mehrzweckstreifen vorhanden.

Den Radfahrenden steht ein Wegweisungssystem zu wichtigen Zielen in der Gemeinde zur Verfügung.

Abbildung 7: Radfahranlagen und Radrouten



Quelle: basemap.at

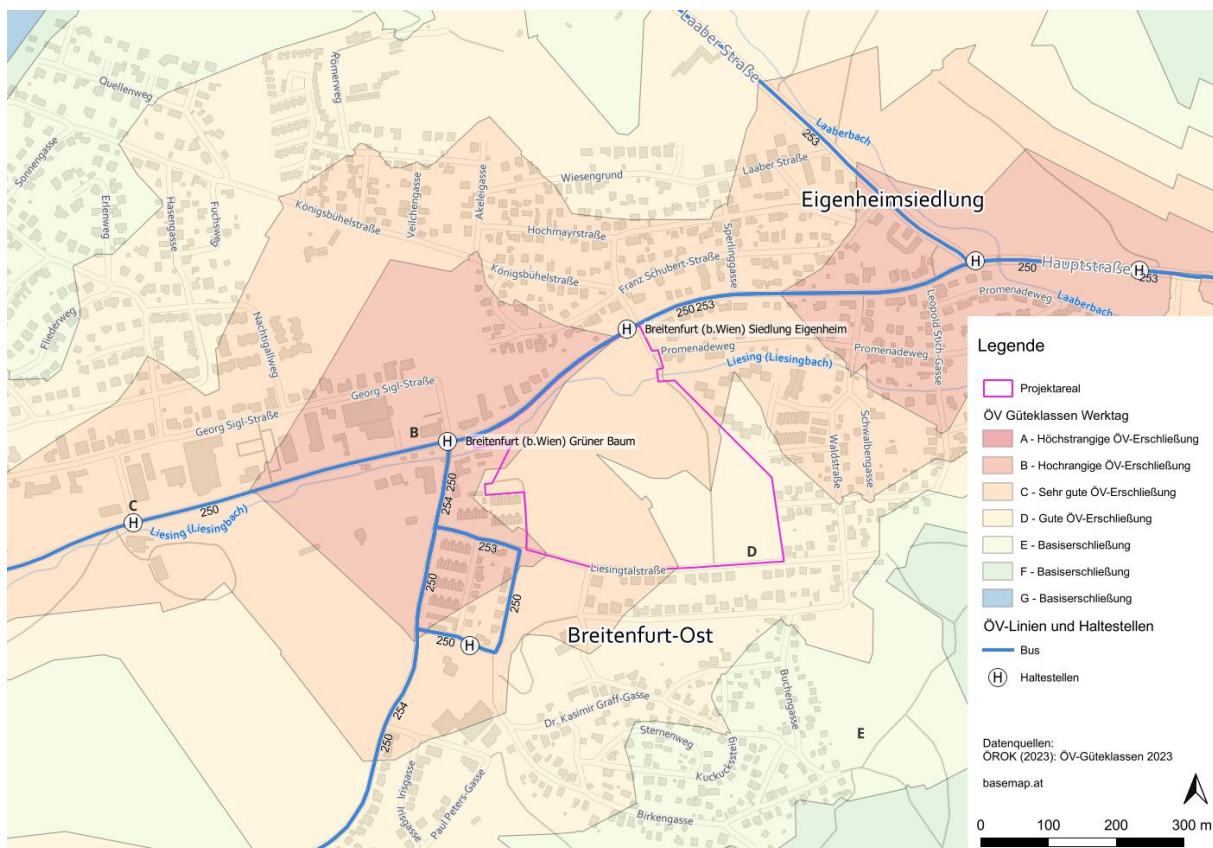
6.2. Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)

In der Hauptstraße im Umfeld des Projektareals verkehren folgenden Buslinien:

- » Linie 250 zwischen Liesing und Breitenfurt; Intervalle 5-10 Minuten in der Morgen- und 10 Minuten in der Nachmittagsspitze; Haltestellen Siedlung Eigenheim, Grüner Baum (Hauptstraße).
- » Linie 253 zwischen Wien Liesing – Laab am Walde – Tullnerbach Pressbaum; Intervalle 22 Minuten bis 44 Minuten in der Morgen- und 30 Minuten in der Nachmittagsspitze; Haltestelle Laaber Spitz (Laaber Str.). Die Haltestellen Laaber Spitz (Hauptstraße), Siedlung Eigenheim, Grüner Baum und Volksschule werden nur an Schultagen mittags bedient.
- » Linie 254 zwischen Grüner Baum (Hirschentanzstraße) und Breitenfurt Hirschentanz; einstündige Intervalle zehn Mal am Tag außerhalb der Spitzenzeiten mit Anschluss an die Linie 250 Grüner Baum (Hauptstraße).

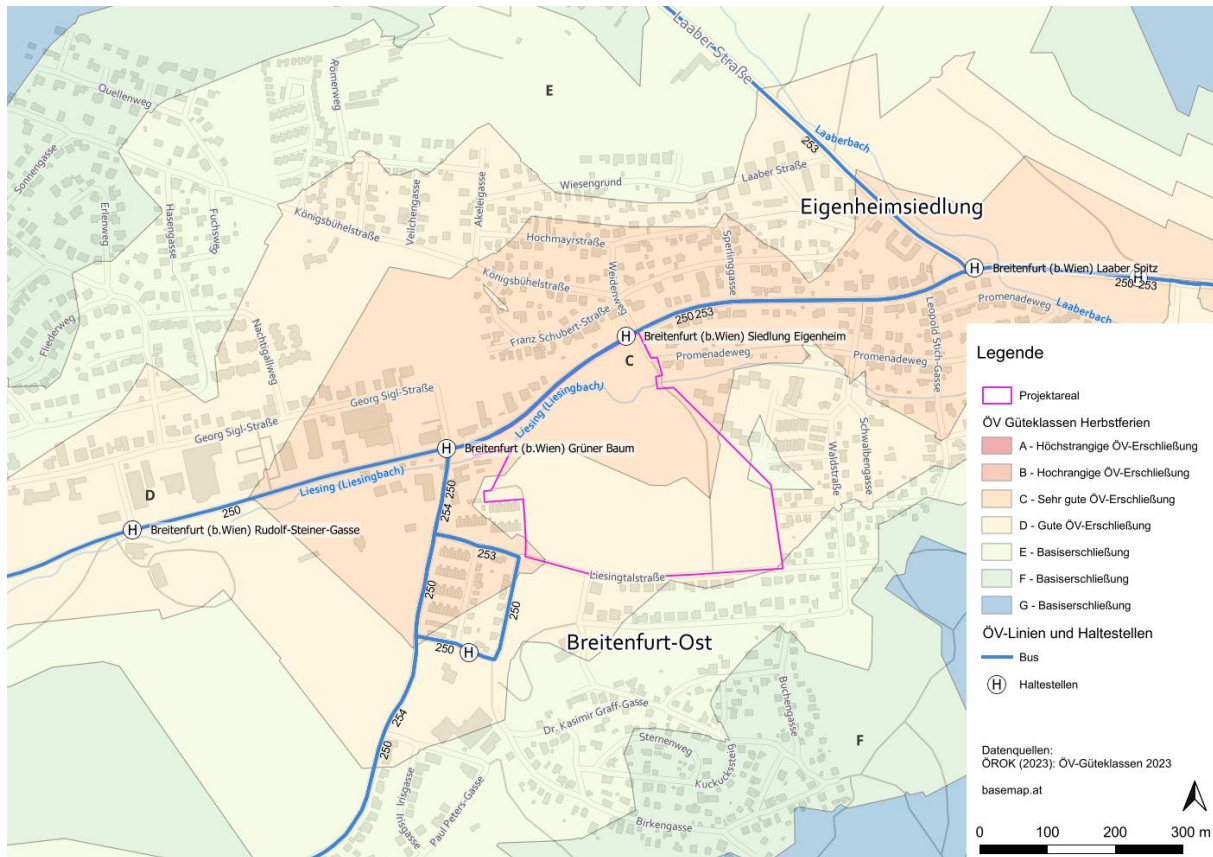
Laut Fahrplan beträgt die Fahrzeit zwischen dem Projektareal und Wien Liesing je nach Einstiegshaltestelle ca. 17 Minuten. Die Haltestelle Siedlung Eigenheim befindet sich an der Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg und somit unmittelbar neben dem Projektareal. Die Haltestelle Grüner Baum (Hauptstraße) ist über die Liesingtalstraße in einer fußläufigen Entfernung zum Projektareal von ca. 300 m. Die Haltestelle Grüner Baum (Hirschentanzstraße) ist ca. 150 m vom Projektareal entfernt. Das Angebot wird durch ein Anrufsammeltaxi (AST) ergänzt, das Fahrgäste außerhalb der Busbetriebszeiten u.a. bis zur U-Bahnstation Siebenhirten bringt. Das Projektareal ist somit gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden.

Abbildung 8: ÖV-Güteklassen an Werktagen mit Schule



Quelle: ÖROK 2023

Abbildung 9: ÖV-Güteklassen an Werktagen in den Herbstferien



Quelle: ÖROK 2023

Das von der ÖREK-Plattform „Raumordnung und Verkehr“ entwickelte ÖV-Güteklassensystem /9/ koppelt die Bedienungsqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen. Neben der Siedlungsentwicklung kann dieses Instrument auch für Festlegungen zur Stellplatzverpflichtung dienen. Je besser die ÖV-Erschließung ist, desto niedriger kann die Stellplatzverpflichtung sein. Das gegenständliche Projektareal liegt in der ÖV-Güteklasse C bzw. D (vgl. Abb. 8 und Abb.9), was einer sehr guten bzw. guten ÖV-Erschließung entspricht. Die Erschließung des Projektareals ist damit innerhalb von Breitenfurt überdurchschnittlich gut.

6.3. Verkehrsqualität und Erschließung im Kfz-Verkehr

6.3.1. Bestand

Die maßgebenden Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet wurden bei Verkehrszählungen am Donnerstag, dem 20.06.2024 und am Dienstag, dem 25.06.2024 ermittelt. Die Auswertung der Verkehrszählungen ist im Anhang 1 enthalten.

Die Breitenfurter Straße ist eine starkbefahrene Straße mit regionaler Bedeutung und mit Verkehrsstärken an Werktagen teilweise bis zu ca. 1.500 Pkw-E/h in der Morgen- und ca. 1.400 Pkw-E/h in der Nachmittagsspitzenstunde. Die Hauptstraße und die Laaber Straße sind wichtige Sammelstraßen für die umliegenden Gemeinden und weisen Verkehrsstärken an Werktagen von ca. 500 bis 700 Pkw-E/h

Seite 20

6.4. Wichtige Ziele im Projektumfeld

Das Projektareal befindet sich in einer zentralen Lage in Breitenfurt Ost und ist von zahlreichen Points of Interest wie z.B. Dienstleistungs-, Nahversorgungs-, Gesundheits-, Sport- und Freizeit-, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen umgeben. Die Schule und die Mehrzweckhalle befinden sich in einer durchschnittlichen fußläufigen Entfernung zum Projektareal von ca. 500 m. Der Nahversorger ist ca. 650 m und die Apotheke ca. 580 m entfernt. Derzeit ist das Areal eingezäunt. Mit der Realisierung des Projektes wird das Areal geöffnet und es entstehen neue öffentliche Durchwegungen.

Abbildung 12: Lage im Ortsgebiet / Points of Interest (POI)



Quelle: basemap.at

6.5. Mobilitätskennzahlen

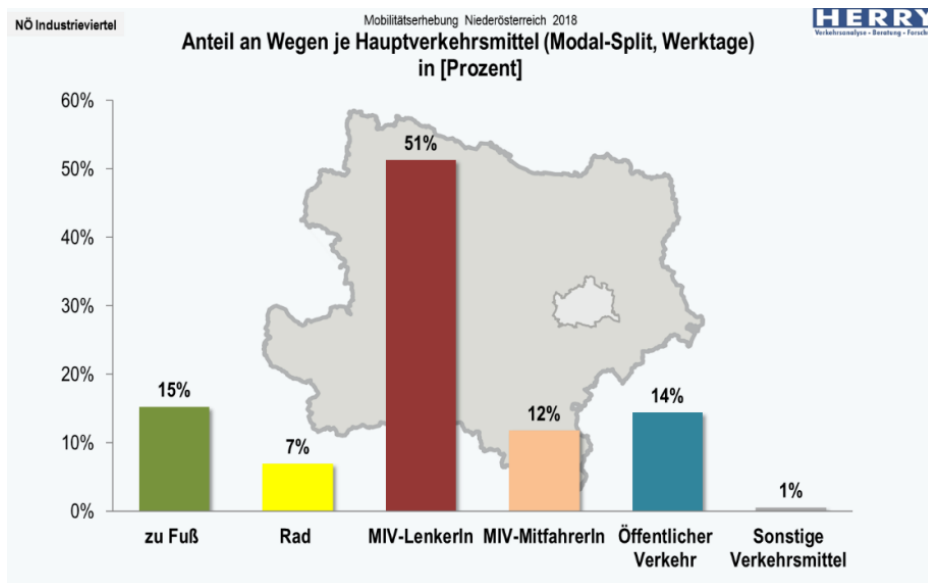
Da für die Gemeinde Breitenfurt keine Mobilitätskennzahlen zur Verfügung stehen, wird auf die Mobilitätserhebung für das Industrieviertel aus dem Jahr 2018 zurückgegriffen /3/.

Im Durchschnitt leben im Industrieviertel 2,2 Personen pro Haushalt. Jede Person legt durchschnittlich 3,1 Wege pro Tag. Ein Haushalt im Industrieviertel verfügt im Schnitt über 1,5 Pkw und über 1,9 Fahrräder.

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Industrieviertel weist folgende Verkehrsmittelwahl (Modal Split) nach Hauptverkehrsmittel auf: 14 % öffentlicher Verkehr, 63 % motorisierter Individualverkehr (Lenker*innen und Mitfahrer*innen), 7 % Radverkehr, 15 % zu Fußverkehr sowie 1 % sonstige

Verkehrsmittel. Der Anteil der Führerscheinbesitzer*innen (ab 17 Jahren) beträgt 87%. 83 % der Bevölkerung mit Führerscheinbesitz steht jederzeit ein Pkw und zur Verfügung. 71% der Personen im Industrieviertel verfügen über ein eigenes Fahrrad. 30% der Bewohner*innen besitzt eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (Wochen-, Monats und Jahreskarten) bzw. eine Ermäßigungskarte wie z.B. die ÖBB-Vorteilscard.

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Industrieviertel nach Hauptverkehrsmittel



Quelle: Mobilitätserhebung Industrieviertel 2018 /3/

7. Pflichtstellplätze

7.1. Fahrrad-Pflichtstellplätze

In der nachfolgenden Abbildung sind die Orientierungswerte zur Ermittlung der Mindestanzahl von Fahrradabstellplätzen, die geplanten Nutzungen sowie die sich daraus ergebenden notwendigen Abstellplätze dargestellt.

Abbildung 14: Fahrrad-Pflichtstellplätze gemäß NÖ Bautechnikverordnung bzw. Verordnung der Gemeinde Breitenfurt

Nutzung	Kriterium	Nutzungskennzahlen	Anzahl Fahrrad-Pflichtstellplätze
Wohnen Bauphase 1			
Baufeld A	2,5 Fahrrad-SP / Wohnung	37 Wohneinheiten	93 Fahrradabstellplätze
Baufeld C		65 Wohneinheiten	163 Fahrradabstellplätze
Baufeld D		60 Wohneinheiten	150 Fahrradabstellplätze
Summe Wohnen Bauphase 1		162 Wohneinheiten	406 Fahrradabstellplätze
Wohnen Bauphase 2			
Baufeld E	2,5 Fahrrad-SP / Wohnung	110 Wohneinheiten	275 Fahrradabstellplätze
Baufeld F		38 Wohneinheiten	95 Fahrradabstellplätze
Summe Wohnen Bauphase 2		148 Wohneinheiten	370 Fahrradabstellplätze
Summe Wohnen gesamt		310 Wohneinheiten	776 Fahrradabstellplätze
Ärztzentrum	1 Fahrrad-SP / 20 Arbeitsplätze	30 Arbeitsplätze*	2 Fahrradabstellplätze
Handel	1 Fahrrad-SP / 50 m²VF	675 m²VF	14 Fahrradabstellplätze
Büro	1 Fahrrad-SP / 20 Arbeitsplätze	43 Arbeitsplätze*	3 Fahrradabstellplätze
Summe gesamt			795 Fahrradabstellplätze

* gleichzeitig anwesend

** Annahme: 1 Beschäftigter/30m² BGF /11/ (1.280 m²BGF --> 43 Beschäftigte)

Für die Wohnungen sind demnach 776 Fahrradabstellplätze erforderlich. Für das Ärztzentrum sind auf dem Projektareal mindestens 2, für den Handel 14 und für die Büronutzung 3 Fahrradabstellplätze zu errichten. Die Anordnung, die Dimensionierung und die Zugänglichkeit zu den Fahrrad-Abstellräumen sind gemäß NÖ Bautechnikverordnung auszuführen.

Im Sinne der Förderung aktiver Mobilität ist über die gesetzliche Verpflichtung hinaus die Errichtung von mindestens 10 Fahrradabstellplätzen für das Ärztzentrum, die von den Beschäftigten und den Patient*innen genutzt werden können, vorgesehen. In der Freiraumplanung sind Potenzialflächen für eine eventuell erforderliche Erweiterung der Fahrradabstellplätze vorzusehen. Für die Büronutzung ist ebenfalls die Errichtung von weiteren 25 Fahrradabstellplätzen über die gesetzliche Verpflichtung von 3 Fahrradabstellplätzen hinaus für Mitarbeiter*innen und Besucher*innen geplant. Diese sind im Nahbereich des Eingangs zu situieren und wenn möglich, zu überdachen.

7.2. Pkw-Pflichtstellplätze

Gemäß der Niederösterreichischen Bautechnikverordnung /4/ ist für die Wohnnutzung 1 Pkw-Stellplatz pro Wohneinheit zu errichten. Für alle anderen Nutzungen ist das Ausmaß der Pkw-Stellplatzverpflichtung in der nachfolgenden Abbildung enthalten. Für das gesamte Projekt sind demnach 452 Pkw-Stellplätze zu errichten.

Abbildung 15: Pkw-Pflichtstellplätze gemäß NÖ Bautechnikverordnung

Nutzung	Kriterium	Nutzungskennzahlen	Anzahl Pkw-Pflichtstellplätze
Wohnen Bauphase 1	1 Pkw-SP / Wohnung	162 Wohneinheiten	162 Pkw-Stellplätze
Wohnen Bauphase 2	1 Pkw-SP / Wohnung	148 Wohneinheiten	148 Pkw-Stellplätze
Summe Wohnen		310 Wohneinheiten	310 Pkw-Stellplätze
Ärztzentrum	1 Pkw-SP / 30 m ² NF	2.993,20 m ² NF	100 Pkw-Stellplätze
Handel	1 Pkw-SP / 50 m ² VF	675 m ² VF	14 Pkw-Stellplätze
Büro	1 Pkw-SP / 40 m ² NF	1.088 m ² NF	28 Pkw-Stellplätze
Summe gesamt			452 Pkw-Stellplätze

Maßgebend für die Anzahl der Bewohner*innen-Pflichtstellplätze sind allerdings die Bebauungsvorschriften der Gemeinde Breitenfurt /5/. Demnach sind bei Errichtung von mehr als fünf Wohneinheiten 1,5 Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Für die geplanten 310 Wohnungen sind demnach etwa 466 Pkw-Pflichtstellplätze und für das gesamte Projekt 608 Pkw-Pflichtstellplätze vorzusehen.

Abbildung 16: Pkw-Pflichtstellplätze gemäß Bebauungsvorschriften Gemeinde Breitenfurt

Nutzung	Kriterium	Nutzungskennzahlen	Anzahl Pkw-Pflichtstellplätze
Wohnen Bauphase 1			
Baufeld A	1,5 Pkw-SP / Wohnung	37 Wohneinheiten	56 Pkw-Stellplätze
Baufeld C		65 Wohneinheiten	98 Pkw-Stellplätze
Baufeld D		60 Wohneinheiten	90 Pkw-Stellplätze
Summe Wohnen Bauphase 1		162 Wohneinheiten	244 Pkw-Stellplätze
Wohnen Bauphase 2			
Baufeld E	1,5 Pkw-SP / Wohnung	110 Wohneinheiten	165 Pkw-Stellplätze
Baufeld F		38 Wohneinheiten	57 Pkw-Stellplätze
Summe Wohnen Bauphase 2		148 Wohneinheiten	222 Pkw-Stellplätze
Summe Wohnen gesamt		310 Wohneinheiten	466 Pkw-Stellplätze
Ärztzentrum, Handel, Büro	gem. NÖ Bautechnikverordnung		142 Pkw-Stellplätze
Summe gesamt			608 Pkw-Stellplätze

8. Zusatzverkehr des Projektes

8.1. Verkehrserzeugung der Bewohner*innen

Die Eckdaten für die Verkehrserzeugung der Bewohner*innen gehen im Wesentlichen auf die Garagenrichtlinie /7/, die Mobilitätskennzahlen für das Industrieviertel /3/ und eigene Annahmen zurück. Es wird von 3,1 Wegen pro Tag bzw. 2,5 wohnungsbezogenen Wegen pro Tag ausgegangen. Diese Mobilitätskennzahlen basieren auf der Kategorisierung der Wege gemäß *Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2018* /8/ in „Ein-Zweck-Typ“, „Mehrstationen-Ausgangstyp“ und „Hybridtyp“. Des Weiteren wird ein MIV-Anteil von 63 % und ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,23 zugrunde gelegt. Das ergibt im Tagesverkehr 1,28 Pkw-Fahrten pro Bewohner*in.

Am Projektareal werden insgesamt 310 Wohnungen errichtet, 162 Wohnungen in Bauphase 1 und 148 Wohnungen in Bauphase 2. Davon sind je 30% 2-Zimmer- und 4-Zimmer-Wohnungen. Die restlichen 40% entfallen auf 3-Zimmer-Wohnungen. Für das Projekt wird im Durchschnitt für die 2-Zimmer-Wohnungen (50 m²) mit 1,5 Personen/Haushalt, für die 3-Zimmer-Wohnungen (75 m²) mit 2,2 Personen/Haushalt und für die 4-Zimmer-Wohnungen (90 m²) mit 3 Personen/Haushalt gerechnet. Somit ergeben sich durchschnittlich 2,09 Personen je Wohneinheit. Dieser Wert liegt geringfügig unter der durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,2 Personen je Haushalt gemäß Mobilitätsbefragung Industrieviertel /3/. Insgesamt wird somit von ca. 650 Bewohner*innen ausgegangen.

Abbildung 17: Verkehrserzeugung Bewohner*innen

Nutzung	Personen / Wohnung	wohnungsbezogene Wege / Person	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Anteil Spitzenstunde*			
					Morgen		Nachmittag	
					Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Wohnen	2,09	2,5	63 %	1,23	3 %	21 %	15 %	7 %

* Prozentzahl bezieht sich jeweils auf die Zufahrten bzw. die Abfahrten am Tag

Als Plausibilitätscheck wird die Verkehrserzeugung der Bewohner*innen auf Basis der Anzahl der geplanten Stellplätze berechnet. Es wird von 2,5 Fahrten pro Stellplatz und Tag ausgegangen (Ergebnisse der Berechnung, vgl. Abb.23 auf Seite 28).

Abbildung 18: Verkehrserzeugung Bewohner*innen nach Stellplätzen (Plausibilitätscheck)

Nutzung	Pkw-Fahrten / Stellplatz und Tag	Spitzenstundenanteil*			
		Morgen		Nachmittag	
		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Wohnen	2,5	3 %	21 %	15 %	7 %

* Prozentzahl bezieht sich jeweils auf die Zufahrten bzw. die Abfahrten am Tag

8.2. Verkehrserzeugung der Patient*innen, Kunden*innen und Besucher*innen

Die verkehrlichen Eckdaten für die Patient*innen gehen auf die Angaben des Ärztezentrum-Betreibers (Patient*innen/Tag, Arbeitszeiten) und auf Auswertungen der Verkehrszählungen im Bereich des bestehenden Ärztezentrums zurück. Die verkehrlichen Eckdaten für die Kund*innen und Besucher*innen gehen zum Teil auf die Ergebnisse der Verkehrserhebungen (MIV-Anteil) sowie auf eigene Annahmen und Erfahrungswerte zurück.

Abbildung 19: Verkehrserzeugung Kunden und Besucher*innen

Nutzung	Wege/ Tag	MIV-Anteil	Besetz. grad	Anteil Spitzenstunde*			
				Morgen		Nachmittag	
				Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Besucher*innen Wohnen	0,05 Wege/Bewohnerweg	75%	1,2	3 %	3 %	10 %	10 %
Patient*innen Ärztezentrum**	2,0 Wege/Patient*in	57%	1,14	11 %	11 %	7 %	9 %
Kund*innen Handel	1,0 Wege/m²VF	57%	1,2	10 %	10 %	12 %	12 %
Besucher*innen Büro	0,5 Wege/Beschäft.	57%	1,1	10 %	10 %	10 %	10 %

* Prozentzahl bezieht sich jeweils auf die Zufahrten bzw. die Abfahrten am Tag

** Auswertung Verkehrserhebung Ärztezentrum Bestand

8.3. Verkehrserzeugung der Beschäftigten

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung der Beschäftigten werden aufgrund der Angaben des Ärztezentrum-Betreibers sowie unter der Berücksichtigung der *Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung /11/*, der *Verkehrs- und umwelttechnische Richtlinien für Garagenprojekte /7/* und eigenen Annahmen, folgende Eckdaten herangezogen:

Abbildung 20: Verkehrserzeugung Beschäftigte

Nutzung	Beschäftigte/Tag	Wege / Beschäft. und Tag	MIV-Anteil	Besetz. grad	Anteil Spitzenstunde*			
					Morgen		Nachmittag	
					Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Mitarbeiter*innen Ärztezentrum	30	2,2	40 %	1,1	90 %	0 %	0 %	0 %
Auszubildende Ärztezentrum	30	2,2	40 %	1,1	90 %	0 %	0 %	90 %
Mitarbeiter*innen Handel**	21	2,2	40 %	1,1	30 %	3 %	4 %	20 %
Mitarbeiter*innen Büro***	43	2,2	40 %	1,1	30 %	3 %	4 %	20 %

* Prozentzahl bezieht sich jeweils auf die Zufahrten bzw. die Abfahrten am Tag

** Annahme: 1 Beschäft./35m² BGF /11/ (750 m²BGF)

*** Annahme: 1 Beschäft./30m² BGF /11/ (1.280 m²BGF)

8.4. Lieferverkehr

Die Verkehrserzeugung im Lieferverkehr wird folgendermaßen abgeschätzt:

Abbildung 21: Verkehrserzeugung Lieferverkehr

Nutzung	Lkw / Tag	Anteil Spitzenstunde*			
		Morgen		Nachmittag	
		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Wohnen	16	20 %	20 %	10 %	10 %
Ärztzentrum Anlieferung	10	20 %	20 %	10 %	10 %
Ärztzentrum Rettungsfahrzeuge	20	20 %	20 %	10 %	10 %
Handel	6	20 %	20 %	10 %	10 %
Büro	2	20 %	20 %	10 %	10 %

* Prozentzahl bezieht sich jeweils auf die Zufahrten bzw. die Abfahrten am Tag

8.5. Gesamtverkehrserzeugung des Projektes

Aufgrund der verkehrlichen Eckdaten ergibt sich folgende Gesamtverkehrserzeugung des Projekts im Tagesverkehr und in den maßgebenden Spitzenstunden:

Abbildung 22: Verkehrserzeugung im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden

Nutzung	Wege / Tag	MIV	ÖV	NMV	Morgen		Nachmittag	
		Fahrten / Tag	Wege / Tag	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	
				Pkw-E / Stunde				
Wohnen Bauphase 1	801	477	125	199	9	48	36	18
Ärztzentrum	2.007	1.108	526	373	87	65	40	61
Handel	669	350	188	131	21	18	20	22
Büro	115	49	43	23	7	3	2	4
Summe Bauphase 1	3.592	1.984	882	726	124	134	98	105
Wohnen Bauphase 2	733	437	114	182	8	44	33	17
Summe gesamt	4.325	2.421	996	908	132	178	131	122

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt ca. 2.420 Fahrten im motorisierten Individualverkehr. Dabei entfallen auf Bauphase 1 ca. 1.980 und auf Bauphase 2 ca. 440 Fahrten/Tag.

In den Spitzenstunden treten insgesamt ca. 130 Zu- und 180 Abfahrten/Stunde [Pkw-E] am Morgen und 130 Zu- und 120 Abfahrten/Stunde [Pkw-E] am Nachmittag auf. Auf die Nutzungen der Bauphase 1 entfallen dabei ca. 120 Zu- und 130 Abfahrten [Pkw-E] in der Morgen- bzw. jeweils ca. 100 Zu- und Abfahrten [Pkw-E] in der Nachmittagsspitzenstunde. Die Wohnnutzung der zweiten Bauphase erzeugt in der Morgenspitzenstunde ca. 10 Zu- und 40 Abfahrten [Pkw-E] und in der Nachmittagsspitzenstunde ca. 30 Zu- und 20 Abfahrten [Pkw-E].

Die detaillierte Berechnung der Verkehrserzeugung ist im Anhang 2 enthalten.

Die Verkehrserzeugung der Bewohner*innen wird einerseits nach Mobilitätskennzahlen und andererseits nach Pkw-Stellplätzen auf Basis von 466 Stellplätzen (1,5 Stellplätze pro Wohneinheit) bzw. 310 Stellplätzen (1 Stellplatz pro Wohneinheit) berechnet (vgl. Abb. 23). Der Vergleich zeigt, dass die 1.165 Fahrten/Tag – berechnet auf Basis von 466 Pkw-Stellplätzen – deutlich über den 831 Fahrten pro Tag berechnet nach Mobilitätskennzahlen liegen. Die Verkehrserzeugung auf Basis von 310 Pkw-Stellplätzen ergibt 775 Fahrten/Tag. Diese liegen zwar geringfügig unter den 831 Fahrten/Tag, die Differenz liegt jedoch in einer Größenordnung, die mit der Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen kompensiert werden kann.

Abbildung 23: Verkehrserzeugung der Bewohner*innen im Tagesverkehr

Nutzung	Verkehrserzeugung nach Mobilitätskennzahlen	Verkehrserzeugung auf Basis von 466 Pkw-Stellplätzen (1,5 Stellplätze/Wohneinheit)	Verkehrserzeugung auf Basis von 310 Pkw-Stellplätzen (1 Stellplatz/Wohneinheit)
	MIV Fahrten /Tag		
Wohnen Bauphase 1	434	610	405
Wohnen Bauphase 2	397	555	370
Summe gesamt	831	1.165	775

Aufgrund des Mobilitätsverhaltens der Bewohner*innen und unter Einbeziehung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen (z.B. Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl und guter Qualität, Car- und Bike-Sharing-Angebote, Bereitstellung von Informationen) kann somit im Zuge der weiteren Projektentwicklung eine Reduktion des Stellplatzregulativs auf 1 Stellplatz pro Wohneinheit empfohlen werden.

Für den Besucherverkehr bietet der Oberflächenparkplatz mit über als 100 Pkw-Stellplätzen ausreichend Spielraum für die Mehrfachnutzung.

9. Verkehrstechnische Berechnungen

9.1. Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken 2024 → 2029

Für die Abschätzung der mittelfristigen Verkehrsentwicklung werden die Automatischen Straßenverkehrszählungen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland /6/ herangezogen. Die Verkehrsstärken im durchschnittlichen Werktagsverkehr (DTVw) an der Zählstelle 1181 Breitenfurter Straße km 0 verzeichnen seit dem Jahr 2019 Abnahmen. Zwischen den Jahren 2016 und 2019 stagniert der Verkehr. Es werden daher für den Prognosehorizont 2029 keine allgemeinen Verkehrszunahmen berücksichtigt.

Abbildung 24: Verkehrsstärken an Zählstellen im Projektumfeld

Zählstelle	DTVw [Kfz/24h]				
	2016	2017	2019	2021	2022
Zst. 1181 B13 Breitenfurter Straße, km 0	14.270	14.193	14.298	13.694	13.492

Für den Prognoseverkehr wird der Bestandsverkehr des Ärzte zentrums an allen Kreuzungen anteilmäßig abgezogen und die Verkehrserzeugung des erweiterten Ärzte zentrums am Projektstandort zur Gänze berücksichtigt.

9.2. Kfz-Verkehrsverteilung

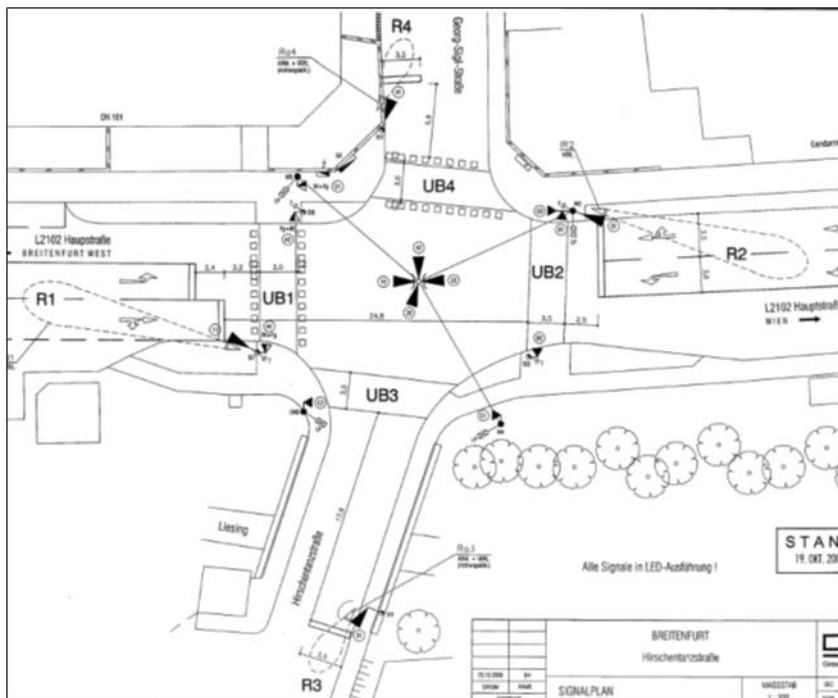
Den weiteren Berechnungen wird folgende Verteilung des erzeugten Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet zugrunde gelegt:

9.3. Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten

Die Leistungsfähigkeiten der maßgebenden Kreuzungen werden für die Morgen- und für die Nachmittagsspitze berechnet. Die Berechnung der Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) erfolgt nach *RVS 05.04.32 /14/, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen /15/* sowie *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung /16/*. Die Berechnung der vorfahrtsregelten Kreuzungen erfolgt nach *RVS 03.05.12 /18/*. Die detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den Anhängen 4 bis 9 enthalten. Eine Relationsskizze der Kreuzungen sowie die wichtigsten Kennzahlen werden in der Folge angeführt.

9.3.1. Kreuzung Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße (VLSA-geregt)

Abbildung 29: Relationsskizze



Quelle: Amt der NÖ Landesregierung

Abbildung 30: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 4, $t_u = 40$ s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		Sr	Staulänge	
	B	P	B	P	B	P		B	P
	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N		M / N	M / N
	Pkw -E/h		s	s				m	m
R1L	5 / 2	5 / 2	16,0 / 16,0	16,0 / 16,0	0,01 / 0,00	0,01 / 0,00	62	0 / 0	0 / 0
R1GR	243 / 242	282 / 273	16,0 / 16,0	16,0 / 16,0	0,32 / 0,32	0,37 / 0,36	300	12 / 12	12 / 12
R2L	58 / 98	68 / 128	16,0 / 16,0	16,0 / 16,0	0,12 / 0,20	0,15 / 0,28	36	0 / 6	0 / 6
R2GR	180 / 262	215 / 290	16,0 / 16,0	16,0 / 16,0	0,24 / 0,34	0,28 / 0,37	300	6 / 12	6 / 12
R3LGR	189 / 163	203 / 168	11,0 / 11,0	11,0 / 11,0	0,49 / 0,41	0,52 / 0,43	90	12 / 6	12 / 6
R4LGR	74 / 51	74 / 51	12,0 / 12,0	12,0 / 12,0	0,16 / 0,11	0,16 / 0,11	300	6 / 0	6 / 0

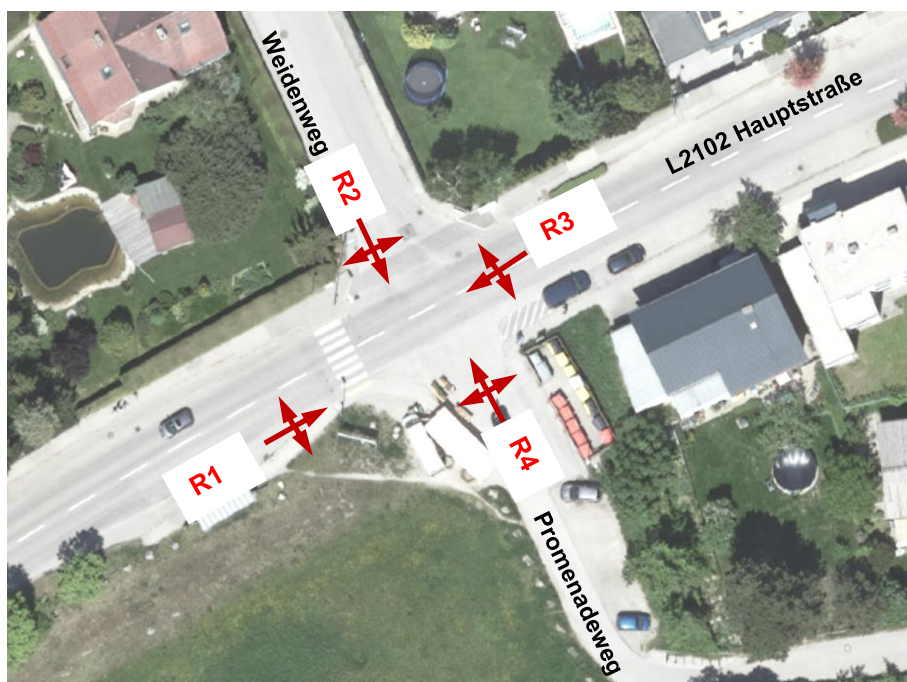
B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

Die VLSA wird verkehrsabhängig gesteuert. Erfolgt keine Anmeldung der Relationen R3 (Hirschentanzstraße), R4 (Georg-Sigl-Straße) sowie der Fußgängerrelationen, die die Hauptstraße queren, wird ein Dauergrün für die Hauptrelationen R1 und R2 geschaltet. Die Grünzeiten werden anhand des Rahmenprogramms mit einer Umlaufzeit von 40 Sekunden ohne Verlängerung der Dehnfugen modelliert.

Der maximale Sättigungsgrad tritt mit 0,52 in der Relation R3LGR (Hirschentanzstraße) in der Morgenspitze auf. Alle Relationen weisen ausreichende Kapazitätsreserven auf.

9.3.2. Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg - Weidenweg (Vorfahrtsknoten)

Abbildung 31: Relationsskizze



Quelle: basemap.at

Abbildung 32: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Bestand (Anhang 5)

Kreuzung Hauptstraße - Promenadenweg - Weidenweg, Bestand											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ	Σ	[s]	[m]	[m]	Σ	
R1LGR	Morgen	11	354	1	366	0,21	2,6	2	5	A	Gut
	Nachmittag	12	315	2	329	0,19	2,6	1	4	A	Gut
R2LGR	Morgen	45	1	9	55	0,17	13,3	1	4	B	Gut
	Nachmittag	23	2	15	40	0,13	13,4	1	3	B	Gut
R3LGR	Morgen	2	229	23	254	0,14	2,3	1	3	A	Gut
	Nachmittag	4	351	40	395	0,22	2,6	2	5	A	Gut
R4LGR	Morgen	1	0	4	5	0,01	7,2	0	0	A	Gut
	Nachmittag	4	2	1	7	0,03	14,5	0	1	B	Gut

Sg – Sättigungsgrad, Tw – mittlere Wartezeit, SL 95 % – 95 %-Staulänge, LOS – Level of Service

Abbildung 33: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Prognose (Anhang 5)

Kreuzung Hauptstraße - Promenadenweg - Weidenweg, Prognose Endausbau 2029											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ	Σ	[s]	[m]	[m]	Σ	
R1LGR	Morgen	11	357	49	417	0,24	2,7	2	6	A	Gut
	Nachmittag	12	312	34	358	0,21	2,6	2	5	A	Gut
R2LGR	Morgen	45	1	9	55	0,28	24,8	2	7	C	Ausreichend
	Nachmittag	23	2	15	40	0,18	20,3	1	4	C	Ausreichend
R3LGR	Morgen	78	227	23	328	0,23	3,2	2	5	A	Gut
	Nachmittag	70	369	40	479	0,30	3,2	3	8	A	Gut
R4LGR	Morgen	45	0	94	139	0,36	14,3	3	10	B	Gut
	Nachmittag	42	2	68	112	0,35	17,2	3	10	B	Gut

Sg – Sättigungsgrad, Tw – mittlere Wartezeit, SL 95 % – 95 %-Staulänge, LOS – Level of Service

An der Relation R2LGR (Weidenweg) kommt es in der Morgenspitzenstunde zu mittleren Wartezeiten von ca. 25 Sekunden und in der Nachmittagsspitzenstunde von ca. 20 Sekunden. Diese Relation weist einen Level of Service C auf und somit eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs. An allen anderen Relationen treten kürzere Wartezeiten auf.

Gemäß RVS 03.05.12 ergibt sich rechnerisch für die Relation R3LGR (Hauptstraße in Richtung Westen) aufgrund der Überschreitung der maximal zulässigen Behinderung der Geradeausrelation durch den Abbiegeverkehr das Erfordernis eines Linksabbiegestreifens. Die maximal mögliche Verkehrsstärke der Geradeausrelation R3G liegt mit 201 Kfz/h in der Morgen- und mit 289 Kfz/h in der Nachmittagsspitze unter den jeweiligen Verkehrsstärken der Relation von 215 Kfz/h in der Morgen- bzw. 359 Kfz/h in der Nachmittagsspitze (vgl. Anhang 5). Die mittlere Wartezeit in der Relation ist mit 3 Sekunden jedoch kurz.

Eine erste Prüfung anhand des Katasters zeigt, dass beim Querschnitt mit einer Breite von ca. 14 m an der schmalsten Stelle, die Unterbringung eines kurzen Linksabbiegers (R3L) möglich ist. In einer vertieften Untersuchung ist die Machbarkeit eines Linksabbiegestreifens von der Hauptstraße in den Promenadenweg detailliert zu prüfen.

Abbildung 34: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Prognose mit Linksabbiegestreifen R3L (Anhang 5)

Kreuzung Hauptstraße - Promenadenweg - Weidenweg, Prognose Endausbau 2029											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ	Σ	[s]	[m]	[m]	Σ	
R1LGR	Morgen	11	357	49	417	0,24	2,7	2	6	A	Gut
	Nachmittag	12	312	34	358	0,21	2,6	2	5	A	Gut
R2LGR	Morgen	45	1	9	55	0,24	20,2	2	5	C	Ausreichend
	Nachmittag	23	2	15	40	0,15	15,3	1	3	B	Gut
R3L	Morgen	78	0	0	78	0,09	4,5	1	2	A	Gut
	Nachmittag	70	0	0	70	0,07	4,1	0	1	A	Gut
R3GR	Morgen	0	227	23	250	0,14	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	369	40	409	0,23	0,0	0	0	A	Gut
R4LGR	Morgen	45	0	94	139	0,32	12,4	3	9	B	Gut
	Nachmittag	42	2	68	112	0,29	13,1	2	7	B	Gut

Sg – Sättigungsgrad, Tw – mittlere Wartezeit, SL 95 % – 95 %-Staulänge, LOS – Level of Service

Mit einem Linksabbiegestreifen für die Relation R3 wird auch die Wartezeit der Relation R2 um jeweils ca. 5 Sekunden sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagsspitze reduziert.

9.3.3. Kreuzung Hauptstraße – Laaber Straße (Vorfahrtsknoten)

Abbildung 35: Relationsskizze



Quelle: basemap.at

Abbildung 36: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Bestand (Anhang 6)

Kreuzung Hauptstraße - Laaber Straße, Bestand											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ	Σ	[s]	[m]	[m]	Σ	
R1G	Morgen	0	200	0	200	0,11	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	370	0	370	0,21	0,0	0	0	A	Gut
R1R	Morgen	0	0	147	147	0,08	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	0	332	332	0,18	0,0	0	0	A	Gut
R2G	Morgen	0	361	0	361	0,20	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	261	0	261	0,14	0,0	0	0	A	Gut
R2L	Morgen	71	0	0	71	0,08	4,2	0	1	A	Gut
	Nachmittag	76	0	0	76	0,12	6,7	1	3	A	Gut
R3L	Morgen	284	0	0	284	0,72	31,7	15	41	D	Ausreichend
	Nachmittag	187	0	0	187	0,56	24,1	8	22	C	Ausreichend
R3R	Morgen	0	0	74	74	0,10	5,3	1	2	A	Gut
	Nachmittag	0	0	61	61	0,10	6,6	1	2	A	Gut

Sg – Sättigungsgrad, Tw – mittlere Wartezeit, SL 95 % – 95 %-Staulänge, LOS – Level of Service

Abbildung 37: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Prognose (Anhang 6)

Kreuzung Hauptstraße - Laaber Straße, Prognose Endausbau 2029											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ	Σ	[s]	[m]	[m]	Σ	
R1G	Morgen	0	243	0	243	0,14	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	436	0	436	0,24	0,0	0	0	A	Gut
R1R	Morgen	0	0	147	147	0,08	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	0	332	332	0,18	0,0	0	0	A	Gut
R2G	Morgen	0	452	0	452	0,25	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	308	0	308	0,17	0,0	0	0	A	Gut
R2L	Morgen	97	0	0	97	0,11	4,5	1	2	A	Gut
	Nachmittag	99	0	0	99	0,17	7,6	1	4	A	Gut
R3L	Morgen	284	0	0	284	0,90	85,0	40	85	E	Ungünstig
	Nachmittag	187	0	0	187	0,69	41,9	13	35	D	Ausreichend
R3R	Morgen	0	0	105	105	0,15	5,8	1	3	A	Gut
	Nachmittag	0	0	79	79	0,14	7,5	1	3	A	Gut

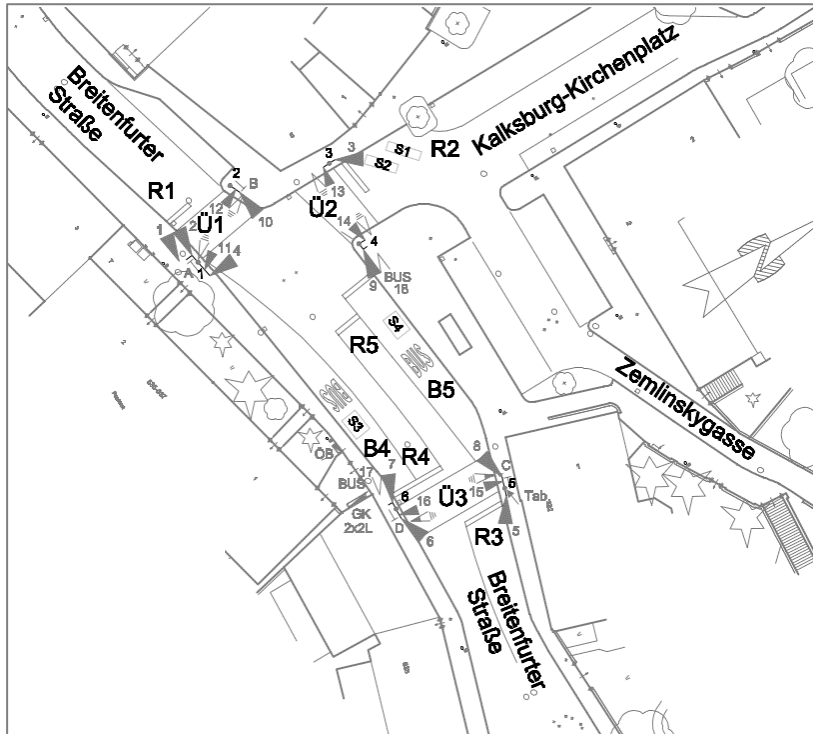
Sg – Sättigungsgrad, Tw – mittlere Wartezeit, SL 95 % – 95 %-Staulänge, LOS – Level of Service

An der Relation R3L treten bereits im Bestand vor allem in der Morgenspitzenstunde längere Wartezeiten von ca. einer halben Minute und ein Level of Service D auf. In der Prognose verlängert sich die mittlere Wartezeit auf 85 Sekunden, woraus sich ein Level of Service E ergibt. Die Relation wird vom projektinduzierten Zusatzverkehr nicht belastet. Die Verlängerung der Wartezeit folgt aus der Erhöhung der Verkehrsstärken der übergeordneten Relationen in der Hauptstraße.

Bei der Berechnung handelt es sich um ein statisches Berechnungsverfahren. Der Level of Service E tritt in der Relation R3L nur in der Morgenspitzenstunde auf. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung ist eine detaillierte Untersuchung der Kreuzung unter der Einbeziehung des Landes Niederösterreich erforderlich. Dabei sind mögliche Maßnahmen (z.B. Umgestaltung der Kreuzung zu einem Kreisverkehr) zu prüfen.

9.3.4. Kreuzung Breitenfurter Straße – In der Klausen (VLSA-geregelt)

Abbildung 38: Relationsskizze



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 33

Abbildung 39: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 7, $t_u = 100$ s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		Sr	Staulänge	
	B	P	B	P	B	P		B	P
	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N		M / N	M / N
	Pkw -E/h		s	s				m	m
R1LG	706 / 499	797 / 546	63,2 / 64,7	63,2 / 64,7	0,63 / 0,45	0,71 / 0,49	200	42 / 30	48 / 30
R2LR	33 / 25	33 / 25	19,0 / 19,0	19,0 / 19,0	0,11 / 0,08	0,11 / 0,08	36	6 / 6	6 / 6
R3G	320 / 672	363 / 738	64,3 / 64,6	64,3 / 64,6	0,25 / 0,52	0,28 / 0,57	200	18 / 42	24 / 42
R4G	725 / 506	816 / 553	67,2 / 68,7	67,2 / 68,7	0,54 / 0,37	0,61 / 0,40	32	42 / 24	42 / 30
R5GR	320 / 672	363 / 738	64,3 / 64,6	64,3 / 64,6	0,25 / 0,52	0,29 / 0,57	20	18 / 42	24 / 42

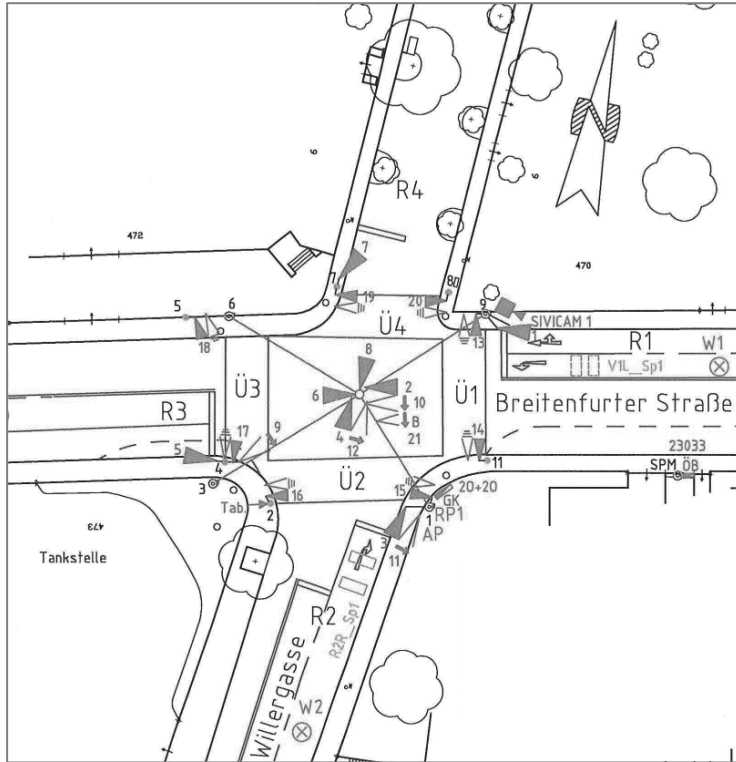
B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

Die Grünzeiten werden anhand des Rahmenprogramms 9 in der Morgen- und des Rahmenprogramms 7 in der Nachmittagsspitzenstunde mit einer Umlaufzeit von 100 Sekunden modelliert. Dabei werden die Busanmeldungen berücksichtigt. Erfolgt keine Anmeldung der Relation R2 (Kalksburg-Kirchenplatz) oder der Fußgängerquerungen Ü1 und Ü3, wird Dauergrün für die Relationen entlang der Breitenfurter Straße geschaltet.

Der maximale Sättigungsgrad tritt mit 0,71 in der Relation R1LG (Breitenfurter Straße in Richtung Osten bzw. Linksabbieger von der Breitenfurter Straße in den Kirchenplatz) in der Morgenspitze auf. Alle Relationen an der Kreuzung weisen in der Prognose ausreichende Kapazitätsreserven auf.

9.3.5. Kreuzung Breitenfurter Straße – Willergasse (VLSA-geregt)

Abbildung 40: Relationsskizze



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 33

Abbildung 41: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 8, $t_u = 150$ s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		Sr	Staulänge	
	B	P	B	P	B	P		B	P
	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N		M / N	M / N
	Pkw -E/h		s	s				m	m
R1L	190 / 310	190 / 310	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,42 / 0,57	0,46 / 0,59	48	12 / 24	12 / 24
R1GR	413 / 490	444 / 544	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,30 / 0,36	0,33 / 0,40	145	30 / 36	36 / 42
R2LG	229 / 309	241 / 321	35,0 / 35,0	35,0 / 35,0	0,67 / 0,91	0,70 / 0,94	170	42 / 72	48 / 84
R2R	292 / 224	292 / 224	56,0 / 56,0	56,0 / 56,0	0,51 / 0,39	0,51 / 0,39	65	48 / 36	48 / 36
R3G	605 / 394	679 / 431	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,70 / 0,45	0,78 / 0,50	300	84 / 54	96 / 60
R3R	135 / 154	152 / 164	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,20 / 0,23	0,23 / 0,25	85	18 / 24	24 / 24
R4LGR	9 / 16	9 / 16	35,0 / 35,0	35,0 / 35,0	0,19 / 0,33	0,19 / 0,33	150	0 / 6	0 / 6

B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

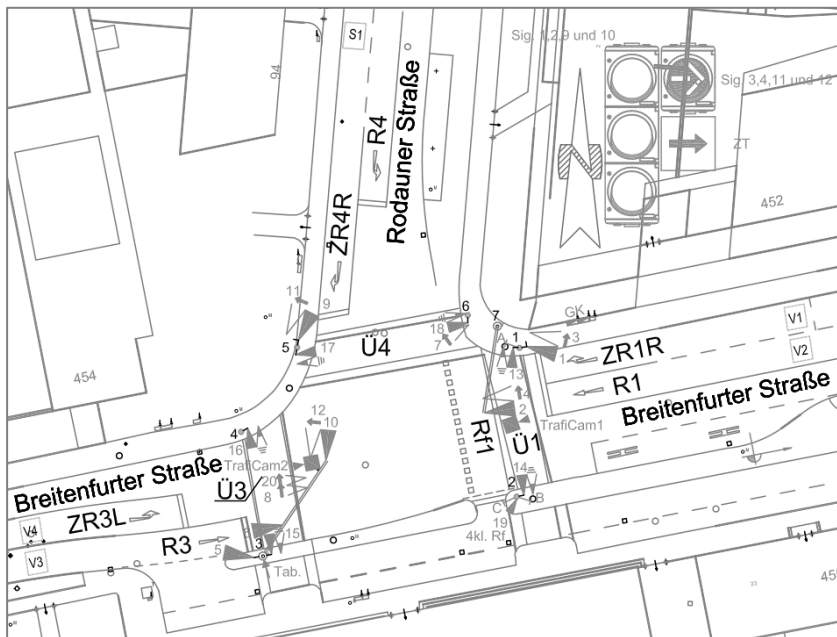
Die VLSA wird durch Stausonden in den Fahrstreifen verkehrsabhängig gesteuert. Die Grünzeiten werden anhand des Rahmenprogramms 9 mit einer Umlaufzeit von 150 Sekunden nach den Unterlagen der MA 33 derart modelliert, dass durch Optimierung der Dehnfugen möglichst ausgeglichene Sättigungsgrade erreicht werden. Die Lichtsignalanlage ist mit jener der Kreuzung Breitenfurter Straße – Rodauner Straße koordiniert.

Der maximale Sättigungsgrad tritt mit 0,94 in der Relation R2LG (Willergasse in Richtung Norden bzw. Linksabbieger von der Willergasse in die Breitenfurter Straße) in der Nachmittagsspitze auf. Diese

Relation weist bereits im Bestand einen Sättigungsgrad von 0,91 auf. Der projektinduzierte Zusatzverkehr beträgt in der Nachmittagsspitzenstunde 12 Pkw-E/h, bzw. ca. 0,5 Pkw-E/Umlauf.

9.3.6. Kreuzung Breitenfurter Straße – Rodauner Straße (VLSA-geregelt)

Abbildung 42: Relationsskizze



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 33

Abbildung 43: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 9, $t_u = 150$ s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		Sr	Staulänge	
	B	P	B	P	B	P		B	P
	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N		M / N	M / N
	Pkw -E/h		s	s				m	m
R1G	321 / 387	337 / 413	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,37 / 0,45	0,39 / 0,48	300	48 / 54	48 / 60
R1R	189 / 152	189 / 152	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,29 / 0,23	0,29 / 0,23	50	24 / 24	24 / 24
R3L	433 / 314	473 / 333	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,76 / 0,57	0,84 / 0,62	78	36 / 24	36 / 24
R3G	472 / 295	507 / 312	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,34 / 0,21	0,37 / 0,23	145	36 / 24	42 / 24
R4L	157 / 135	157 / 135	36,0 / 36,0	36,0 / 36,0	0,40 / 0,35	0,40 / 0,35	36	30 / 24	30 / 24
R4R	294 / 414	310 / 443	57,0 / 57,0	57,0 / 57,0	0,51 / 0,71	0,53 / 0,76	300	48 / 66	48 / 66

B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

Die VLSA wird verkehrsabhängig gesteuert, was variable Grünzeiten zur Folge hat. Die Grünzeiten werden anhand des Rahmenprogramms 9 mit einer Umlaufzeit von 150 Sekunden derart modelliert, dass durch Optimierung der Dehnfugen möglichst ausgeglichene Sättigungsgrade erreicht werden.

Der maximale Sättigungsgrad tritt mit 0,84 in der Relation R3L (Linksabbieger von der Breitenfurter Straße in die Rodauner Straße) in der Morgenspitze auf. Alle Relationen weisen in der Prognose Kapazitätsreserven auf.

10. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit

Die VLSA-geregelten Kreuzungen Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße, Breitenfurter Straße – In der Klausen und Breitenfurter Straße – Rodauner Straße weisen in der Prognose ausreichende Kapazitätsreserven auf. Der Verkehr in allen Relationen kann in guter Qualität abgewickelt werden.

An der Kreuzung Breitenfurter Straße – Willergasse ist die Auslastung bei der Relation R2LG (Willergasse in Richtung Norden bzw. Linksabbieger von der Willergasse in die Breitenfurter Straße) in der Nachmittagsspitzenstunde sowohl im Bestand als auch in der Prognose hoch, es treten jedoch rechnerisch keine Überlastungen auf. Mit 12 Pkw-E/h bzw. ca. 0,5 Pkw-E/Umlauf ist der projektinduzierte Zusatzverkehr gering.

An der vorfahrtgeregelten Kreuzung Hauptstraße – Laaber Straße treten bei der Relation R3L (Linksabbieger von der Laaber Straße in die Hauptstraße) in der Morgenspitzenstunde bereits im Bestand lange Wartezeiten auf. Obwohl die Relation durch den projektinduzierten Zusatzverkehr nicht belastet wird, verlängern sich rechnerisch die Wartezeiten in der Prognose aufgrund der höheren Verkehrsstärken in der Hauptstraße, sodass ein Level of Service E erreicht wird. Bei der Berechnung handelt es sich um ein statisches Berechnungsverfahren. Der Level of Service E tritt in der Relation R3L nur in der Morgenspitzenstunde auf. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung ist eine detaillierte Untersuchung der Kreuzung unter der Einbeziehung des Landes Niederösterreich erforderlich. Dabei sind mögliche Maßnahmen (z.B. Umgestaltung der Kreuzung zu einem Kreisverkehr) zu prüfen.

Die vorfahrtgeregelte Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg – Weidenweg weist in der Prognose mit einem Level of Service A bis C eine gute bzw. ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs auf. Allerdings ergibt die Berechnung gemäß RVS 03.05.12 das Erfordernis eines Linksabbiegestreifens von der Hauptstraße in den Promenadeweg. Eine erste Prüfung anhand des Katasters zeigt, dass die Unterbringung eines kurzen Linksabbiegers (12 m) möglich ist. Voraussetzung dafür sind der Entfall von ca. 3-4 Pkw-Stellplätzen auf die Länge des Linksabbiegestreifens und eventuell erforderliche Anpassungen des Randsteins. In einer vertieften Untersuchung ist die Machbarkeit eines Linksabbiegestreifens von der Hauptstraße in den Promenadeweg detailliert zu prüfen.

Bearbeitung: DIⁱⁿ Snejana Nenкова-Bruntsch
Martin Liebert BA

gegengelesen: DI Oliver Wurz

Wien, am 22.08.2024



DI (FH) Philip Rosinak
Geschäftsführer
Rosinak & Partner ZT GmbH

11. Glossar

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke bezeichnet die Summe aller Fahrzeuge, die einen bestimmten Querschnitt innerhalb eines Tages passiert. Es handelt sich hierbei um den Mittelwert mehrerer Tage, im Idealfall um den Mittelwert aller Tage eines Jahres (JDTV).

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV_w)

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen bezeichnet die Summe aller Fahrzeuge, die einen bestimmten Querschnitt innerhalb eines Werktages (Montag bis Freitag) passiert. Es handelt sich hierbei um den Mittelwert mehrerer Werktage, im Idealfall um den Mittelwert aller Werktage eines Jahres (JDTV_w).

Level of Service (LOS)

Der Level of Service dient der Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufes. Der LOS wird in den Stufen A (gute Qualität) bis F (Überlastung) angegeben.

Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmer*innen. Dabei wird in ÖV, MIV, Radverkehr und Fußverkehr unterschieden. Der MIV wird zudem meist in Pkw-Lenker*in, Pkw-Mitfahrer*innen und motorisierte Zweiräder untergliedert.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr setzt sich im Wesentlichen aus den Verkehrsmitteln Pkw, Lkw und motorisierten Zweirädern (z.B. Mopeds, Motorräder) zusammen.

Nicht motorisierter Individualverkehr (NMV)

Zu den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen werden Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gezählt. Auch Fahrräder mit elektrisch unterstütztem Antrieb (E-Bikes), Roller, Skater u.ä. sind inkludiert.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Unter dem Begriff Öffentlicher Verkehr werden im Wesentlichen die Verkehrsmittel Eisenbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus zusammengefasst.

95 %-Staulänge (SL 95 %)

Mit der 95 %-Staulänge wird jene Staulänge bezeichnet, die in 95 % der Zeit nicht überschritten wird.

Verkehrslichtsignalanlage (VLSA)

Verkehrslichtsignalanlagen (ugs. als „Ampel“ bezeichnet) dienen der zeitlichen Trennung von Verkehrsströmen an Knotenpunkten.

12. Verwendete Unterlagen

- /1/ Verkehrsuntersuchung Zentrum „Breitenfurt Ost“
Verfasser: Rosinak & Partner ZT GmbH
Wien, 2009
- /2/ Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung Zentrum „Breitenfurt Ost“
Verfasser: Rosinak & Partner ZT GmbH
Wien, 2011
- /3/ Mobilitätserhebung Industrieviertel 2018
Verfasser: Herry Consult GmbH i.A. der NÖ Landesregierung
Wien, 2020
- /4/ Bautechnikverordnung NÖ i.d.g.F.
Land Niederösterreich
- /5/ Verordnung zur Änderung 2022-1 des Bebauungsplanes
Marktgemeinde Breitenfurt, 2022
- /6/ Automatische Straßenverkehrszählungen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland
Verfasser: DTV-Verkehrsconsult GmbH im Auftrag des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung
- /7/ Verkehrs- und umwelttechnische Richtlinien für Garagenprojekte
Verfasser: Rosinak & Partner ZT GmbH im Auftrag der Magistratsdirektion - Stadtbaudirektion
Wien, November 2010
- /8/ Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018
Verfasser: Herry Consult im Auftrag der Niederösterreichischen Landesregierung
Wien, April 2020
- /9/ Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklasse – Abschlussbericht
Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)
Wien, 2017
- /10/ Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen
Verfasser: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
Köln, 2006
- /11/ Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung
Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung
Heft 42 – 2000, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
Verfasser: Dr. Dietmar Bosserhoff
Wiesbaden, 2005
- /12/ Die Verkehrserzeugung von Wohn- und Bürogaragen
Diplomarbeit an der Fachhochschule für Bauwesen

Verfasser: Angelo Mazza
Wien, Mai 2002

- /13/ RVS 05.04.31
Verkehrslichtsignalanlagen
Einsatzkriterien
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.
- /14/ RVS 05.04.32
Verkehrslichtsignalanlagen
Planen von Verkehrslichtsignalanlagen
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.
- /15/ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Ausgabe 2009
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Köln, 2001, 2009
- /16/ Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung
Verfasser: W. Schnabel, D. Lohse
Band 1: Straßenverkehrstechnik
Berlin, 2011
- /17/ RVS 03.05.11
Knoten – Planungsgrundsätze
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.
- /18/ RVS 03.05.12
Knoten – Plangleiche Knoten
Kreuzungen, T-Kreuzungen
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.
- /19/ ÖROK-Haushaltsprognose 2022-2051
Österreichische Raumordnungskonferenz
Wien, 2024
- /20/ Bautechnikverordnung Niederösterreich, i. d. g. F.
- /21/ Ratgeber Radparken
Verein Radlobby Österreich
Wien, 2017

13. Fotodokumentation

Foto 1: Blick in die Liesingtalstraße in Richtung Osten, rechts im Bild das Projektareal



Foto 2: Blick von der Kreuzung Liesingtalstraße – Doktor-Kasimir-Graff-Gasse in die Liesingtalstraße in Richtung Westen



Foto 3: Blick von der Liesingtalstraße zur Kreuzung mit der Hirschentanzstraße Richtung Osten



Foto 4: Blick von der Hirschentanzstraße zur Kreuzung mit der Liesingtalstraße in Richtung Süden



Foto 5: Blick von der Hirschentanzstraße zur Kreuzung mit der Hauptstraße in Richtung Norden



Foto 6: Blick von der Kreuzung Hauptstraße – Hirschentanzstraße in Richtung Osten



Foto 7: Blick von der Kreuzung Hauptstraße – Hirschentanzstraße in Richtung Westen



Foto 8: Blick in den Promenadeweg und in den Fußweg über die Reiche Liesing in Richtung Südosten



Foto 9: Blick zur Fußgängerbrücke über die Reiche Liesing in Richtung Süden, rechts im Bild das Projektareal



Foto 10: Blick vom Promenadeweg zur Kreuzung mit der Hauptstraße in Richtung Norden



Foto 11: Blick von der Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg in Richtung Südwesten



Foto 12: Blick zur Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg in Richtung Nordosten



14. Allgemeines

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Verfassers einzuholen.

15. Anhang

Anhang 1: Auswertung der Verkehrszählungen

Anhang 2: Verkehrserzeugung

Anhang 3: Verkehrsstärken

Anhang 4: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße

Anhang 5: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg – Weidenweg

Anhang 6: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Hauptstraße – Laaber Straße

Anhang 7: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Breitenfurter Straße – In der Klausen

Anhang 8: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Breitenfurter Straße – Willergasse

Anhang 9: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Breitenfurter Straße – Rodauner Straße

24469_Hauptstraße_Georg-Sigl-Straße_Hirschen... -

Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (07:45 - 08:45 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1202154, Standort: 48.135827, 16.194438, Seitennummer:

24469

ROSINAK & PARTNER

Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R4_Georg-Sigl-Straße_N Richtung S					R2_Hauptstraße_O Richtung W					R3_Hirschentanzstraße_S Richtung N					R1_Hauptstraße_W Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 07:45 Uhr	2	10	6	0	18	8	40	26	0	74	42	5	17	0	64	20	33	1	0	54	210
08:00 Uhr	0	3	23	0	26	14	43	5	0	62	32	4	12	0	48	14	53	1	0	68	204
08:15 Uhr	1	2	8	0	11	5	24	15	0	44	27	1	9	0	37	5	55	3	0	63	155
08:30 Uhr	0	4	15	0	19	4	42	12	0	58	29	1	9	0	39	5	56	0	0	61	177
Gesamtsumme	3	19	52	0	74	31	149	58	0	238	131	11	47	0	189	44	199	5	0	248	749
Abbiegebeziehung	4,1 %	25,7 %	70,3 %	0 %	-	13,0 %	62,6 %	24,4 %	0 %	-	69,3 %	5,8 %	24,9 %	0 %	-	17,7 %	80,2 %	0 %	2,0 %	0 %	-
% Gesamt	0,4 %	2,5 %	6,9 %	0 %	9,9 %	4,1 %	19,9 %	7,7 %	0 %	31,8 %	17,5 %	1,5 %	6,3 %	0 %	25,2 %	5,9 %	26,6 %	0 %	0,7 %	0 %	33,1 %
PHF	0,375	0,475	0,565	-	0,712	0,554	0,866	0,558	-	0,807	0,774	0,550	0,691	-	0,734	0,550	0,879	0,417	-	0,904	0,887
Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	2	0	0	2	7
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,3 %	0 %	0 %	0 %	1,6 %	0 %	1,0 %	0 %	0 %	0,8 %	0,9 %
Pkw	2	17	47	0	66	30	119	39	0	188	118	11	38	0	167	34	161	2	0	197	618
% Pkw	66,7 %	89,5 %	90,4 %	0 %	89,2 %	96,8 %	79,9 %	67,2 %	0 %	79,0 %	90,1 %	100 %	80,9 %	0 %	88,4 %	77,3 %	80,9 %	40,0 %	0 %	79,4 %	82,5 %
Lieferwagen	1	2	3	0	6	1	18	11	0	30	4	0	7	0	11	4	9	1	0	14	61
% Lieferwagen	33,3 %	10,5 %	0 %	0 %	8,1 %	3,2 %	12,1 %	19,0 %	0 %	12,6 %	3,1 %	0 %	14,9 %	0 %	5,8 %	9,1 %	4,5 %	20,0 %	0 %	5,6 %	8,1 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	2	0	2	0	4	2	0	6	0	0	2	0	2	6	6	0	0	12	22
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	3,8 %	0 %	2,7 %	0 %	2,7 %	3,4 %	0 %	2,5 %	0 %	0 %	4,3 %	0 %	1,1 %	13,6 %	3,0 %	0 %	0 %	4,8 %	2,9 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	12
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	6,0 %	0 %	0 %	4,8 %	1,6 %
Busse	0	0	0	0	0	0	8	6	0	14	6	0	0	0	6	0	8	2	0	10	30
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	5,4 %	10,3 %	0 %	5,9 %	4,6 %	0 %	0 %	0 %	3,2 %	0 %	4,0 %	40,0 %	0 %	4,0 %	4,0 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

24469_Hauptstraße_Georg-Sigl-Straße_Hirschen... -
 Knotenpunkt(e)
 Di. 25 Juni 2024
 Spitzenstunde, morgens (07:45 - 08:45 Uhr)
 Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne
 Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf
 der Straße: 0,30)
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 1202154, Standort: 48.135827, 16.194438, Seitennummer: 24469

[N] R4_Georg-Sigl-Straße_N

Gesamt : 121
 Ein : 74 Aus : 47

3 19 52

[W] R1_Hauptstraße_W

Gesamt : 447
 Ein : 248 Aus : 199

5
 199
 44

31
 149
 58
 Aus : 382 Ein : 238
 Gesamt : 620
 [O] R2_Hauptstraße_O

Aus : 121 Ein : 189
 Gesamt : 310

[S] R3_Hirschentanzstraße_S



24469_Hauptstraße_Georg-Sigl-Straße_Hirschen... -

Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne

Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1202154, Standort: 48.135827, 16.194438, Seitennummer:

24469



Ziviltechniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH
Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R4_Georg-Sigl-Straße_N Richtung S					R2_Hauptstraße_O Richtung W					R3_Hirschentanzstraße_S Richtung N					R1_Hauptstraße_W Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 16:00 Uhr	0	3	12	0	15	10	61	20	0	91	27	2	12	0	41	12	56	0	0	68	215
16:15 Uhr	0	5	10	0	15	9	50	26	0	85	29	2	10	0	41	12	42	1	0	55	196
16:30 Uhr	0	1	9	0	10	7	59	28	0	94	28	10	14	0	52	13	47	1	0	61	217
16:45 Uhr	1	3	6	0	10	3	62	24	0	89	20	2	5	0	27	11	48	0	0	59	185
Gesamtsumme	1	13	37	0	51	29	233	98	0	360	105	16	42	0	163	48	194	2	0	244	818
Abbiegebeziehung	2,0 %	25,5 %	72,5 %	0 %	-	64,7 %	27,2 %	0 %	-	-	64,4 %	9,8 %	25,8 %	0 %	-	19,7 %	79,5 %	0,8 %	0 %	-	-
% Gesamt	0,1 %	1,6 %	4,5 %	0 %	6,2 %	28,5 %	12,0 %	0 %	44,0 %	-	12,8 %	2,0 %	5,1 %	0 %	19,9 %	5,9 %	23,7 %	0,2 %	0 %	29,8 %	-
PHF	0,250	0,600	0,771	-	0,833	0,725	0,935	0,875	-	0,950	0,897	0,400	0,732	-	0,774	0,923	0,857	0,500	-	0,890	0,937
Krad	0	1	1	0	2	0	5	0	0	5	1	0	0	0	1	0	3	0	0	3	13
% Krad	0 %	7,7 %	2,7 %	0 %	3,9 %	0 %	2,1 %	0 %	0 %	1,4 %	1,0 %	0 %	0 %	0 %	0,6 %	0 %	1,5 %	0 %	0 %	1,2 %	1,6 %
Pkw	1	11	35	0	47	27	202	86	0	315	90	14	31	0	135	42	160	2	0	204	701
% Pkw	100 %	84,6 %	94,6 %	0 %	92,2 %	93,1 %	86,7 %	87,8 %	0 %	87,5 %	85,7 %	87,5 %	73,8 %	0 %	82,8 %	87,5 %	82,5 %	100 %	0 %	83,6 %	85,7 %
Lieferwagen	0	1	1	0	2	2	14	8	0	24	6	2	8	0	16	6	14	0	0	20	62
% Lieferwagen	0 %	7,7 %	2,7 %	0 %	3,9 %	6,9 %	6,0 %	8,2 %	0 %	6,7 %	5,7 %	12,5 %	19,0 %	0 %	9,8 %	12,5 %	7,2 %	0 %	0 %	8,2 %	7,6 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	4	0	2	0	6	0	6	0	0	6	14
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,9 %	0 %	0 %	0,6 %	3,8 %	0 %	4,8 %	0 %	3,7 %	0 %	3,1 %	0 %	0 %	2,5 %	1,7 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,7 %	0 %	0 %	1,1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %
Busse	0	0	0	0	0	0	6	4	0	10	4	0	0	0	4	0	10	0	0	10	24
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,6 %	4,1 %	0 %	2,8 %	3,8 %	0 %	0 %	0 %	2,5 %	0 %	5,2 %	0 %	0 %	4,1 %	2,9 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0,4 %	0,4 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

24469_Hauptstraße_Georg-Sigl-Straße_Hirschen... -
 Knotenpunkt(e)
 Di. 25 Juni 2024
 Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
 Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne
 Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf
 der Straße: 0,30)
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 1202154, Standort: 48.135827, 16.194438, Seitennummer: 24469

[N] R4_Georg-Sigl-Straße_N

Gesamt : 98

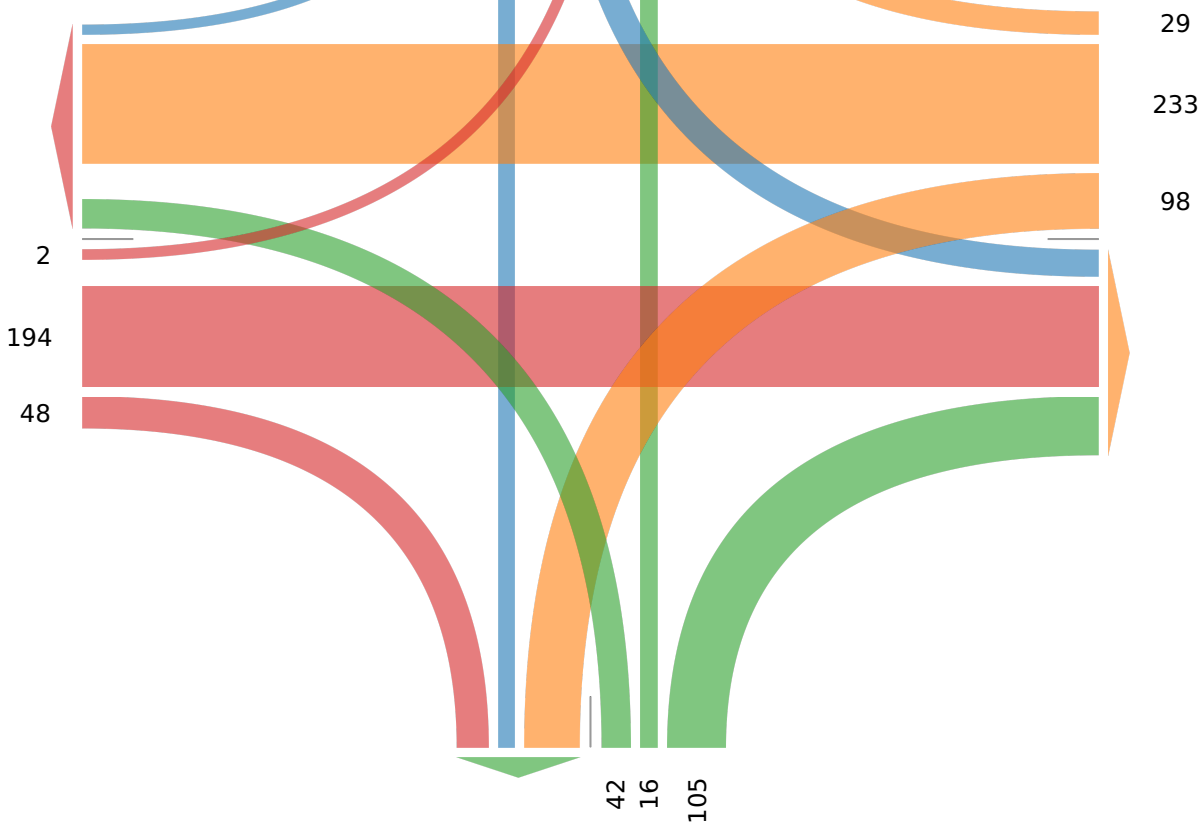
Ein : 51

Aus : 47

1 13 37

[W] R1_Hauptstraße_W

Gesamt : 520
 Ein : 244 Aus : 276



Aus : 336 Ein : 360
 Gesamt : 696

[O] R2_Hauptstraße_O

Aus : 159 Ein : 163
 Gesamt : 322
 [S] R3_Hirschentanzstraße_S

24469_Hauptstraße_Promenadenweg_Weidenweg -

Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (07:45 - 08:45 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203210, Standort: 48.137354, 16.198136, Seitennummer:

24469



Zivilterchniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Zivilterchniker GmbH
Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R3_Hauptstraße_NE Richtung SW					R4_Promenadenweg_SO Richtung NW					R1_Hauptstraße_SW Richtung NO					R2_Weidenweg_NW Richtung SO					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 07:45 Uhr	6	63	0	0	69	1	0	0	0	1	1	74	2	0	77	7	0	14	0	21	168
08:00 Uhr	2	65	0	0	67	0	0	0	0	0	0	103	2	0	105	2	0	14	0	16	188
08:15 Uhr	7	45	1	0	53	1	0	1	0	2	0	83	4	0	87	0	1	6	0	7	149
08:30 Uhr	8	55	0	1	64	2	0	0	0	2	0	94	3	0	97	0	0	10	0	10	173
Gesamtsumme	23	229	1	1	254	4	0	1	0	5	1	354	11	0	366	9	1	45	0	55	680
Abbiegebeziehung	9,1 %	90,2 %	0,4 %	0,4 %	-	80,0 %	0 %	20,0 %	0 %	-	0,3 %	96,7 %	0 %	3,0 %	-	16,4 %	1,8 %	81,8 %	0 %	-	-
% Gesamt	3,4 %	33,7 %	0,1 %	0,1 %	37,4 %	0,6 %	0 %	0,1 %	0 %	0,7 %	0,1 %	52,1 %	0 %	1,6 %	53,8 %	1,3 %	0,1 %	6,6 %	0 %	8,1 %	-
PHF	0,719	0,877	0,250	0,250	0,920	0,500	-	0,250	-	0,625	0,250	0,860	0,688	-	0,873	0,321	0,250	0,786	-	0,643	0,902
Krad	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	2	0	2	17
% Krad	0 %	1,3 %	0 %	0 %	1,2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3,4 %	0 %	0 %	3,3 %	0 %	0 %	4,4 %	0 %	3,6 %	2,5 %
Pkw	19	180	1	1	201	3	0	1	0	4	1	301	9	0	311	8	1	37	0	46	562
% Pkw	82,6 %	78,6 %	100 %	100 %	79,1 %	75,0 %	0 %	100 %	0 %	80,0 %	100 %	85,0 %	81,8 %	0 %	85,0 %	88,9 %	100 %	82,2 %	0 %	83,6 %	82,6 %
Lieferwagen	3	31	0	0	34	1	0	0	0	1	0	17	2	0	19	1	0	1	0	2	56
% Lieferwagen	13,0 %	13,5 %	0 %	0 %	13,4 %	25,0 %	0 %	0 %	0 %	20,0 %	0 %	4,8 %	18,2 %	0 %	5,2 %	11,1 %	0 %	2,2 %	0 %	3,6 %	8,2 %
Lkw ohne Anhänger	1	4	0	0	5	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	3	0	3	16
% Lkw ohne Anhänger	4,3 %	1,7 %	0 %	0 %	2,0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,0 %	0 %	0 %	1,9 %	0 %	0 %	6,7 %	0 %	5,5 %	2,4 %
Lkw mit Anhänger	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	2	0	2	8
% Lkw mit Anhänger	0 %	0,9 %	0 %	0 %	0,8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,1 %	0 %	0 %	1,1 %	0 %	0 %	4,4 %	0 %	3,6 %	1,2 %
Busse	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	19
% Busse	0 %	3,9 %	0 %	0 %	3,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,8 %	0 %	0 %	2,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,8 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	3
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,6 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,4 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

24469_Hauptstraße_Promenadenweg_Weidenweg -

Knotenpunkt(e)

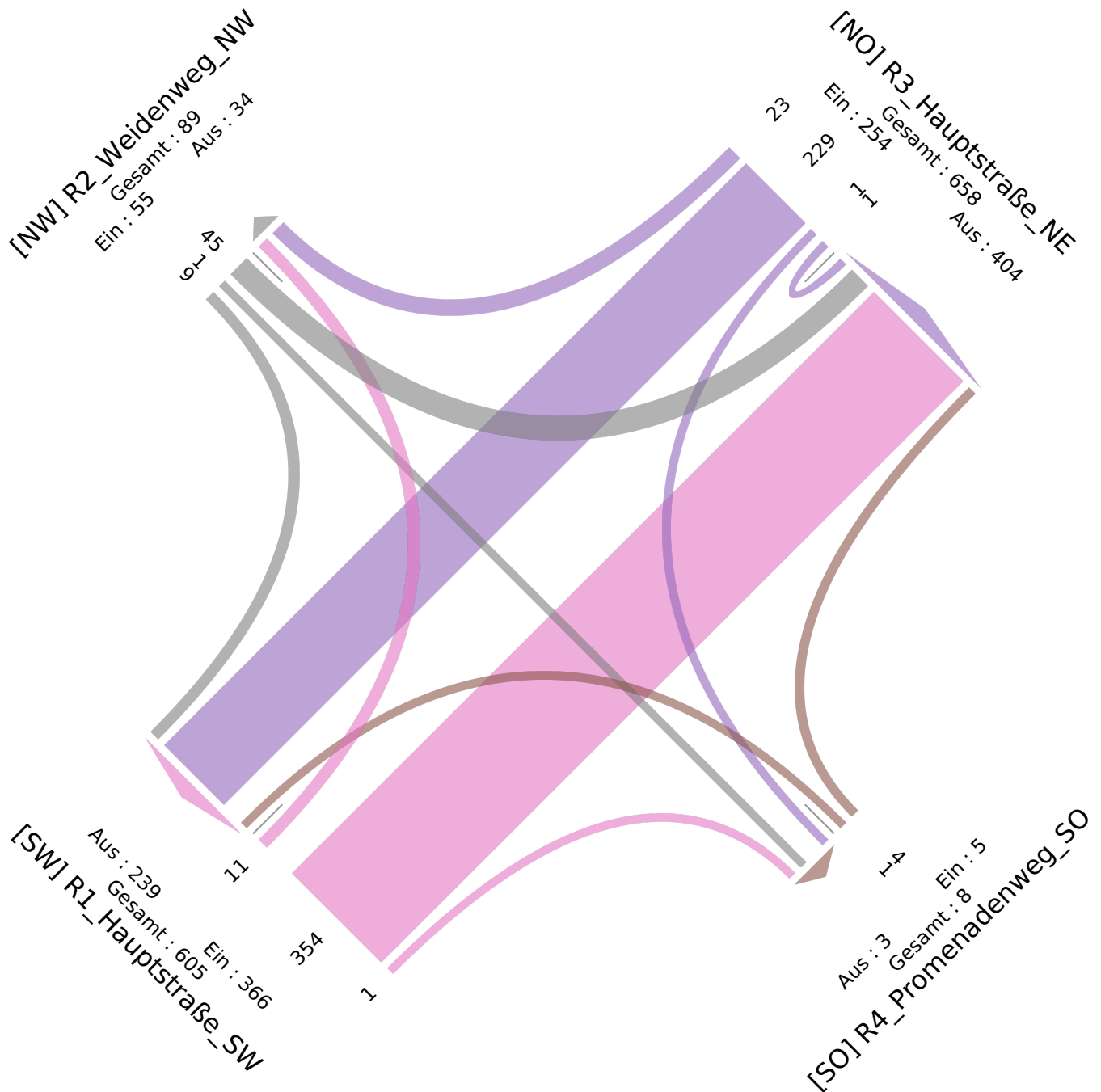
Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (07:45 - 08:45 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203210, Standort: 48.137354, 16.198136, Seitennummer: 24469



24469_Hauptstraße_Promenadenweg_Weidenweg -

Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne

Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203210, Standort: 48.137354, 16.198136, Seitennummer:

24469



Ziviltechniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH
Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R3_Hauptstraße_NE Richtung SW					R4_Promenadenweg_SO Richtung NW					R1_Hauptstraße_SW Richtung NO					R2_Weidenweg_NW Richtung SO					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 16:00 Uhr	9	94	0	0	103	0	0	1	0	1	0	90	4	0	94	2	0	5	0	7	205
16:15 Uhr	10	87	2	1	100	1	0	0	0	1	2	79	3	0	84	3	0	6	0	9	194
16:30 Uhr	12	89	1	0	102	0	2	0	0	2	0	72	3	0	75	6	2	4	0	12	191
16:45 Uhr	9	80	0	0	89	0	0	3	0	3	0	74	2	0	76	4	0	8	0	12	180
Gesamtsumme	40	351	3	1	395	1	2	4	0	7	2	315	12	0	329	15	2	23	0	40	771
Abbiegebeziehung	10,1	88,9		0,3		14,3	28,6	57,1	0		0,6	95,7	3,6	0		37,5	5,0	57,5	0		-
	%	%	0,8	%	-	%	%	%	%	-	%	%	%	%	-	%	%	%	%	-	-
% Gesamt	5,2	45,5	0,1	51,2		0,1	0,3	0,5	0,9		0,3	40,9	1,6	42,7		1,9	0,3	3,0	0	5,2	-
	%	%	0,4	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
PHF	0,833	0,931	0,375	0,250	0,956	0,250	0,250	0,333	-0,583		0,250	0,869	0,750	-0,870		0,625	0,250	0,719	-0,833		0,937
Krad	2	15	1	0	18	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	1	0	1	29
		33,3							0					0					0		
% Krad	5,0	4,3	%	0	4,6	0	0	0	0	0	0	3,2	0	0	3,0	0	0	4,3	0	2,5	3,8
Pkw	35	306	1	0	342	1	2	4	0	7	2	268	12	0	282	8	2	20	0	30	661
	87,5	87,2	33,3		86,6	100	100	100	0	100	100	85,1	100	0	85,7	53,3	100	87,0	0	75,0	
% Pkw	%	%	%	0	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	85,7
Lieferwagen	3	19	1	1	24	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	7	0	2	0	9	54
		33,3	100						0					0		46,7		0	22,5		
% Lieferwagen	7,5	5,4	%	6,1		0	0	0	0	0	0	6,7	0	6,4		%	0	8,7	%	%	7,0
Lkw ohne Anhänger	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	6
									0					0					0		
% Lkw ohne Anhänger	0	0,3	0	0	0,3	0	0	0	0	0	0	1,3	0	1,2		0	0	0	0	0	0,8
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
									0					0					0		
% Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Busse	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	19
									0					0					0		
% Busse	0	2,6	0	0	2,3	0	0	0	0	0	0	3,2	0	3,0		0	0	0	0	0	2,5
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3
									0					0					0		
% Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0	0,3		0	0	0	0	0	0,4

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

24469_Hauptstraße_Promenadenweg_Weidenweg -

Knotenpunkt(e)

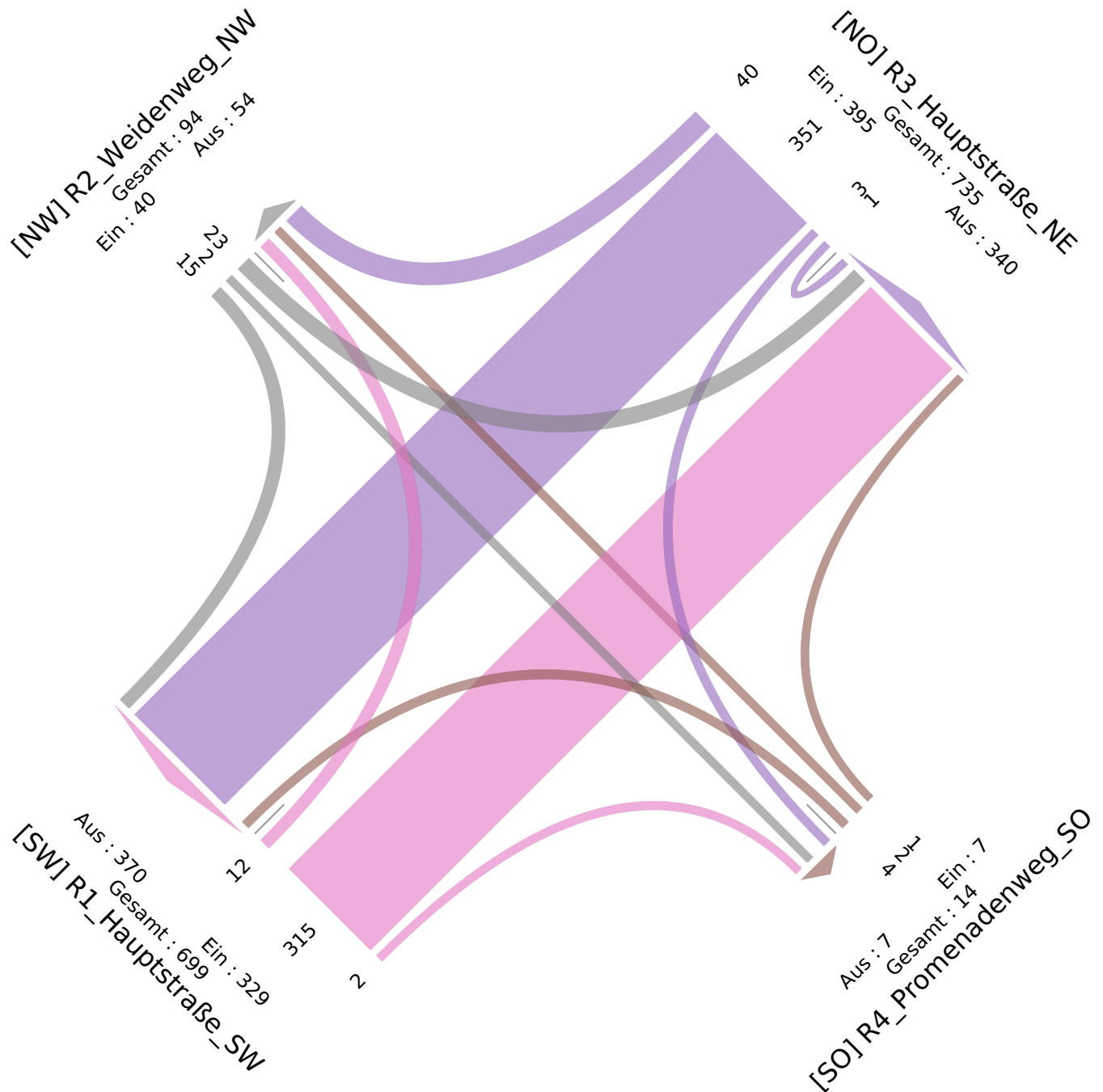
Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203210, Standort: 48.137354, 16.198136, Seitennummer: 24469



24469_Hauptstraße_LaaberStraße - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (08 - 09 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203207, Standort: 48.138236, 16.204809, Seitennummer:

24469



Ziviltechniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH
Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R1_Hauptstraße_O Richtung W				R2_Hauptstraße_W Richtung O				R3_LaaberStraße_NW Richtung SO				
Startzeit	LR	G	U	Total	G	SL	U	Total	SR	LL	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 08:00 Uhr	21	43	0	64	99	18	0	117	22	75	0	97	278
08:15 Uhr	42	40	0	82	79	20	0	99	15	77	0	92	273
08:30 Uhr	43	54	0	97	107	19	0	126	16	69	0	85	308
08:45 Uhr	40	63	0	103	76	13	0	89	21	62	0	83	275
Gesamtsumme	147	200	0	347	361	71	0	432	74	284	0	358	1137
Abbiegebeziehung	42,4 %	57,6 %	0 %	-	83,6 %	16,4 %	0 %	-	20,7 %	79,3 %	0 %	-	-
% Gesamt	12,9 %	17,6 %	0 %	30,5 %	31,8 %	6,2 %	0 %	38,0 %	6,5 %	25,0 %	0 %	31,5 %	-
PHF	0,831	0,794	-	0,841	0,836	0,875	-	0,851	0,841	0,916	-	0,930	0,916
Krad	1	4	0	5	13	0	0	13	0	8	0	8	26
% Krad	0,7 %	2,0 %	0 %	1,4 %	3,6 %	0 %	0 %	3,0 %	0 %	2,8 %	0 %	2,2 %	2,3 %
Pkw	114	152	0	266	306	54	0	360	62	242	0	304	930
% Pkw	77,6 %	76,0 %	0 %	76,7 %	84,8 %	76,1 %	0 %	83,3 %	83,8 %	85,2 %	0 %	84,9 %	81,8 %
Lieferwagen	19	27	0	46	20	7	0	27	11	20	0	31	104
% Lieferwagen	12,9 %	13,5 %	0 %	13,3 %	5,5 %	9,9 %	0 %	6,3 %	14,9 %	7,0 %	0 %	8,7 %	9,1 %
Lkw ohne Anhänger	9	9	0	18	10	6	0	16	1	7	0	8	43
% Lkw ohne Anhänger	6,1 %	4,5 %	0 %	5,2 %	2,8 %	8,5 %	0 %	3,7 %	1,4 %	2,5 %	0 %	2,2 %	3,8 %
Lkw mit Anhänger	0	2	0	2	2	4	0	6	0	2	0	2	10
% Lkw mit Anhänger	0 %	1,0 %	0 %	0,6 %	0,6 %	5,6 %	0 %	1,4 %	0 %	0,7 %	0 %	0,6 %	0,9 %
Busse	1	6	0	7	7	0	0	7	0	4	0	4	19
% Busse	0,7 %	3,0 %	0 %	2,0 %	1,9 %	0 %	0 %	1,6 %	0 %	1,4 %	0 %	1,1 %	1,7 %
Fahrräder auf der Straße	2	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0	6
% Fahrräder auf der Straße	1,4 %	0 %	0 %	0,6 %	0,6 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %

* G: Geradeaus, LL : Leicht links , LR: Leicht rechts , SL : Stark links, SR : Stark rechts , U: U-Turn

24469_Hauptstraße_LaaberStraße - Knotenpunkt(e)

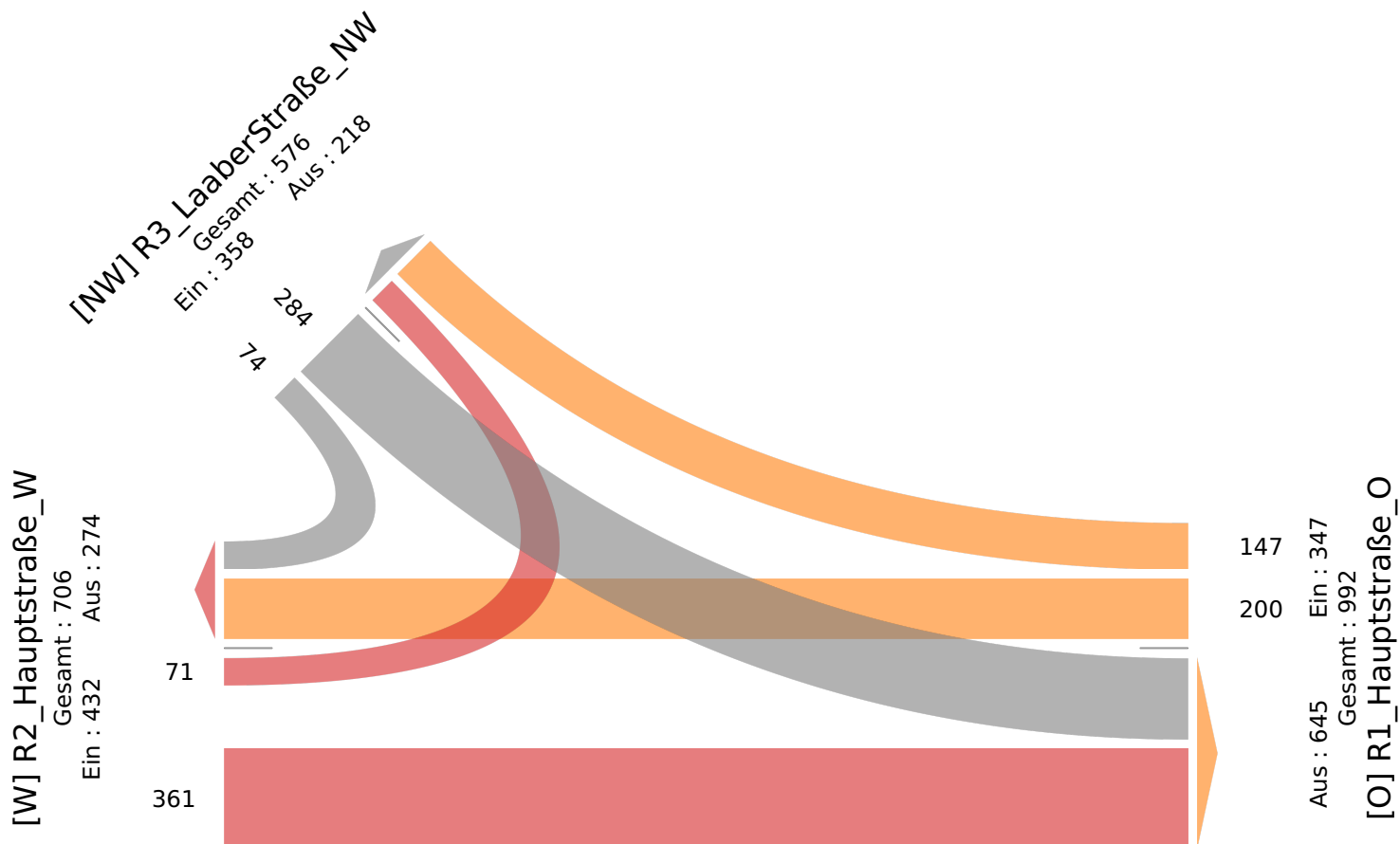
Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (08 - 09 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203207, Standort: 48.138236, 16.204809, Seitennummer: 24469



24469_Hauptstraße_LaaberStraße - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (17 - 18 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203207, Standort: 48.138236, 16.204809, Seitennummer:

24469



Zivilterchniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Zivilterchniker GmbH
Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R1_Hauptstraße_O Richtung W				R2_Hauptstraße_W Richtung O				R3_LaaberStraße_NW Richtung SO				
Startzeit	LR	G	U	Total	G	SL	U	Total	SR	LL	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 17:00 Uhr	76	103	0	179	56	20	0	76	20	60	0	80	335
17:15 Uhr	102	90	0	192	70	17	0	87	13	49	0	62	341
17:30 Uhr	78	89	0	167	63	23	0	86	11	40	0	51	304
17:45 Uhr	76	87	0	163	71	16	0	87	17	37	0	54	304
Gesamtsumme	332	370	0	702	261	76	0	337	61	187	0	248	1287
Abbiegebeziehung	47,3 %	52,7 %	0 %	-	77,4 %	22,6 %	0 %	-	24,6 %	75,4 %	0 %	-	-
% Gesamt	25,8 %	28,7 %	0 %	54,5 %	20,3 %	5,9 %	0 %	26,2 %	4,7 %	14,5 %	0 %	19,3 %	-
PHF	0,811	0,896	-	0,911	0,921	0,841	-	0,957	0,763	0,775	-	0,775	0,937
Krad	12	21	0	33	14	3	0	17	1	7	0	8	58
% Krad	3,6 %	5,7 %	0 %	4,7 %	5,4 %	3,9 %	0 %	5,0 %	1,6 %	3,7 %	0 %	3,2 %	4,5 %
Pkw	294	315	0	609	218	57	0	275	53	162	0	215	1099
% Pkw	88,6 %	85,1 %	0 %	86,8 %	83,5 %	75,0 %	0 %	81,6 %	86,9 %	86,6 %	0 %	86,7 %	85,4 %
Lieferwagen	16	25	0	41	14	9	0	23	6	13	0	19	83
% Lieferwagen	4,8 %	6,8 %	0 %	5,8 %	5,4 %	11,8 %	0 %	6,8 %	9,8 %	7,0 %	0 %	7,7 %	6,4 %
Lkw ohne Anhänger	6	0	0	6	3	6	0	9	1	1	0	2	18
% Lkw ohne Anhänger	1,8 %	0 %	0 %	0,9 %	1,1 %	7,9 %	0 %	2,7 %	1,6 %	0,5 %	0 %	0,8 %	1,4 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Busse	3	9	0	12	10	0	0	10	0	3	0	3	25
% Busse	0,9 %	2,4 %	0 %	1,7 %	3,8 %	0 %	0 %	3,0 %	0 %	1,6 %	0 %	1,2 %	1,9 %
Fahrräder auf der Straße	1	0	0	1	1	1	0	2	0	0	0	0	5
% Fahrräder auf der Straße	0,3 %	0 %	0 %	0,1 %	0,4 %	1,3 %	0 %	0,6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,4 %

* G: Geradeaus, LL : Leicht links , LR: Leicht rechts , SL : Stark links, SR : Stark rechts , U: U-Turn

24469_Hauptstraße_LaaberStraße - Knotenpunkt(e)

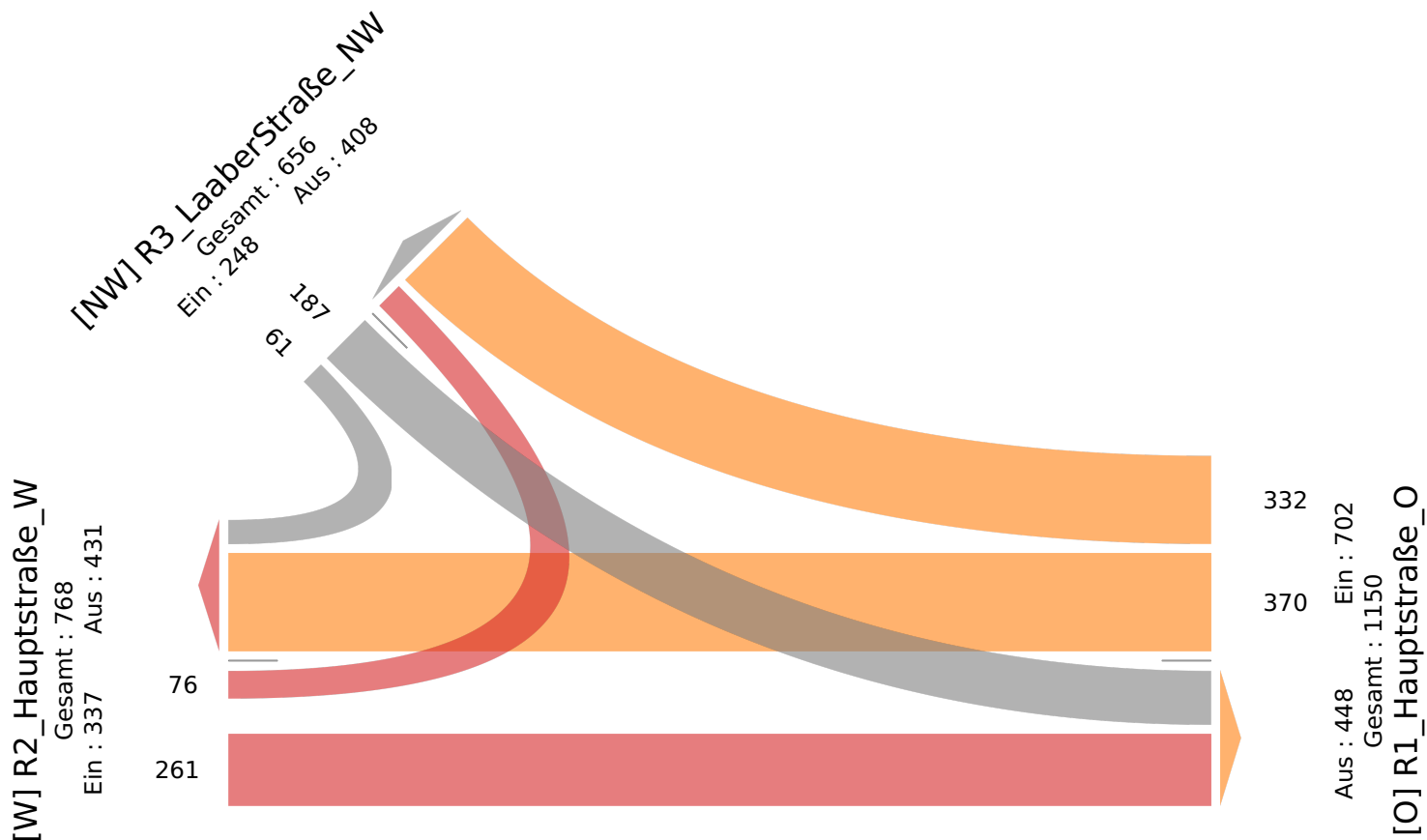
Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (17 - 18 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203207, Standort: 48.138236, 16.204809, Seitennummer: 24469



24469_BreitenfurterStraße_In-der-Klausen -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (06:45 - 07:45 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1202156, Standort: 48.137677, 16.24486, Seitennummer: 24469



Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH
Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R2_In-der-Klausen_N Richtung S				R3_BreitenfurterStraße_O Richtung W				R1_BreitenfurterStraße_W Richtung O				
Startzeit	R	L	U	Total	R	G	U	Total	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
20-06-2024 06:45 Uhr	2	3	0	5	0	71	0	71	170	1	0	171	247
07:00 Uhr	0	7	0	7	1	81	0	82	169	3	0	172	261
07:15 Uhr	3	9	0	12	7	56	0	63	220	4	0	224	299
07:30 Uhr	0	8	0	8	8	95	0	103	137	0	0	137	248
Gesamtsumme	5	28	0	33	16	304	0	320	697	9	0	706	1059
Abbiegebeziehung	15,2 %	84,8 %	0 %	-	5,0 %	95,0 %	0 %	-	98,7 %	1,3 %	0 %	-	-
% Gesamt	0,5 %	2,6 %	0 %	3,1 %	1,5 %	28,7 %	0 %	30,2 %	65,8 %	0,8 %	0 %	66,7 %	-
PHF	0,417	0,750	-	0,635	0,500	0,797	-	0,774	0,791	0,500	-	0,786	0,881
Krad	0	1	0	1	1	3	0	4	17	0	0	17	22
% Krad	0 %	3,6 %	0 %	3,0 %	6,3 %	1,0 %	0 %	1,3 %	2,4 %	0 %	0 %	2,4 %	2,1 %
Pkw	4	26	0	30	13	208	0	221	573	5	0	578	829
% Pkw	80,0 %	92,9 %	0 %	90,9 %	81,3 %	68,4 %	0 %	69,1 %	82,2 %	55,6 %	0 %	81,9 %	78,3 %
Lieferwagen	1	1	0	2	2	53	0	55	63	1	0	64	121
% Lieferwagen	20,0 %	3,6 %	0 %	6,1 %	12,5 %	17,4 %	0 %	17,2 %	9,0 %	11,1 %	0 %	9,1 %	11,4 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	0	16	0	16	12	2	0	14	30
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	5,3 %	0 %	5,0 %	1,7 %	22,2 %	0 %	2,0 %	2,8 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0	4
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,3 %	0 %	1,3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,4 %
Busse	0	0	0	0	0	20	0	20	32	0	0	32	52
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	6,6 %	0 %	6,3 %	4,6 %	0 %	0 %	4,5 %	4,9 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	11,1 %	0 %	0,1 %	0,3 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

[N] R2_In-der-Klausen_N

Gesamt : 58

Ein : 33

Aus : 25

5
28

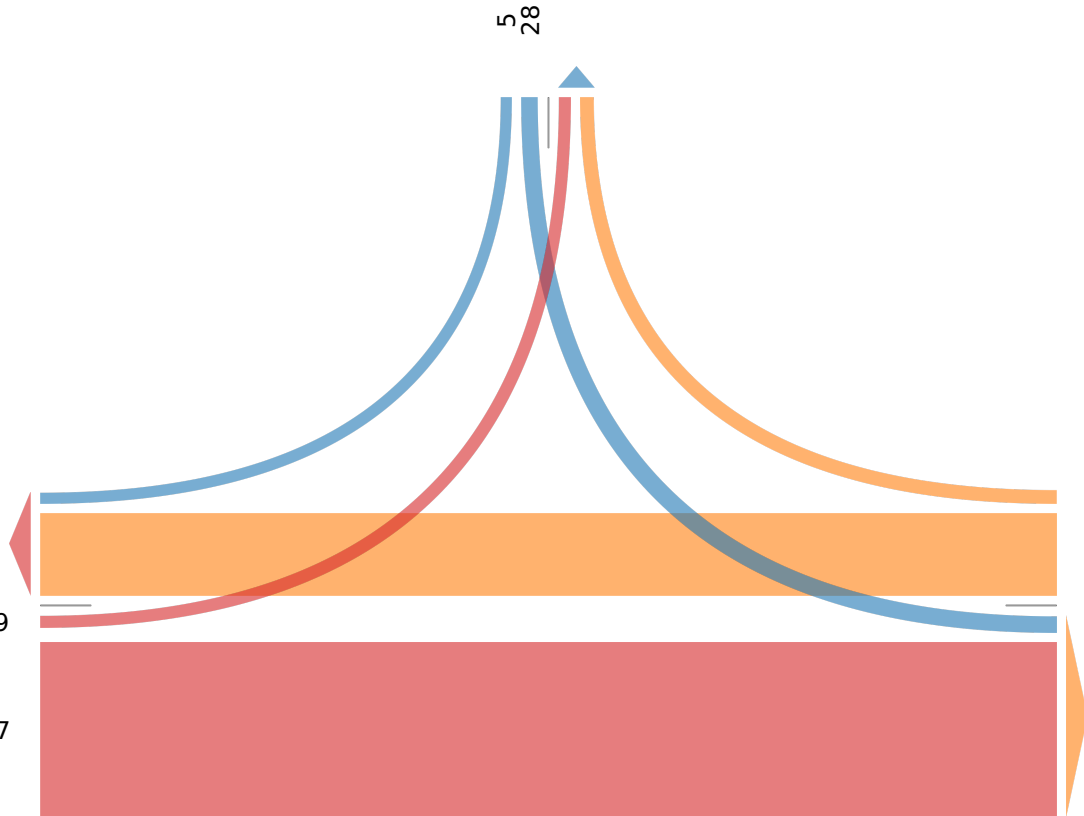
[W] R1_BreitenfurterStraße_W

Gesamt : 1015

Ein : 706

Aus : 309

9
697



16
304

Aus : 725

Ein : 320

Gesamt : 1045

[O] R3_BreitenfurterStraße_O

Aus : 725

Ein : 304

Aus : 725

[O] R3_BreitenfurterStraße_O

24469_BreitenfurterStraße_In-der-Klausen -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne

Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1202156, Standort: 48.137677, 16.24486, Seitennummer: 24469



Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R2_In-der-Klausen_N Richtung S				R3_BreitenfurterStraße_O Richtung W				R1_BreitenfurterStraße_W Richtung O				
Startzeit	R	L	U	Total	R	G	U	Total	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
20-06-2024 16:30 Uhr	1	0	0	1	3	157	0	160	128	3	0	131	292
16:45 Uhr	2	7	0	9	2	148	0	150	106	2	0	108	267
17:00 Uhr	3	5	0	8	3	164	0	167	123	0	0	123	298
17:15 Uhr	4	3	0	7	5	189	0	194	132	3	0	135	336
Gesamtsumme	10	15	0	25	13	659	0	672	491	8	0	499	1196
Abbiegebeziehung	40,0 %	60,0 %	0 %	-	1,9 %	98,1 %	0 %	-	98,4 %	1,6 %	0 %	-	-
% Gesamt	0,8 %	1,3 %	0 %	2,1 %	1,1 %	55,1 %	0 %	56,2 %	41,1 %	0,7 %	0 %	41,7 %	-
PHF	0,625	0,536	-	0,694	0,650	0,870	-	0,865	0,926	0,667	-	0,920	0,886
Krad	0	0	0	0	0	14	0	14	11	0	0	11	25
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,1 %	0 %	2,1 %	2,2 %	0 %	0 %	2,2 %	2,1 %
Pkw	7	14	0	21	12	562	0	574	410	8	0	418	1013
% Pkw	70,0 %	93,3 %	0 %	84,0 %	92,3 %	85,3 %	0 %	85,4 %	83,5 %	100 %	0 %	83,8 %	84,7 %
Lieferwagen	1	1	0	2	1	55	0	56	43	0	0	43	101
% Lieferwagen	10,0 %	6,7 %	0 %	8,0 %	7,7 %	8,3 %	0 %	8,3 %	8,8 %	0 %	0 %	8,6 %	8,4 %
Lkw ohne Anhänger	2	0	0	2	0	12	0	12	6	0	0	6	20
% Lkw ohne Anhänger	20,0 %	0 %	0 %	8,0 %	0 %	1,8 %	0 %	1,8 %	1,2 %	0 %	0 %	1,2 %	1,7 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Busse	0	0	0	0	0	16	0	16	20	0	0	20	36
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,4 %	0 %	2,4 %	4,1 %	0 %	0 %	4,0 %	3,0 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,1 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

[N] R2_In-der-Klausen_N

Gesamt : 46

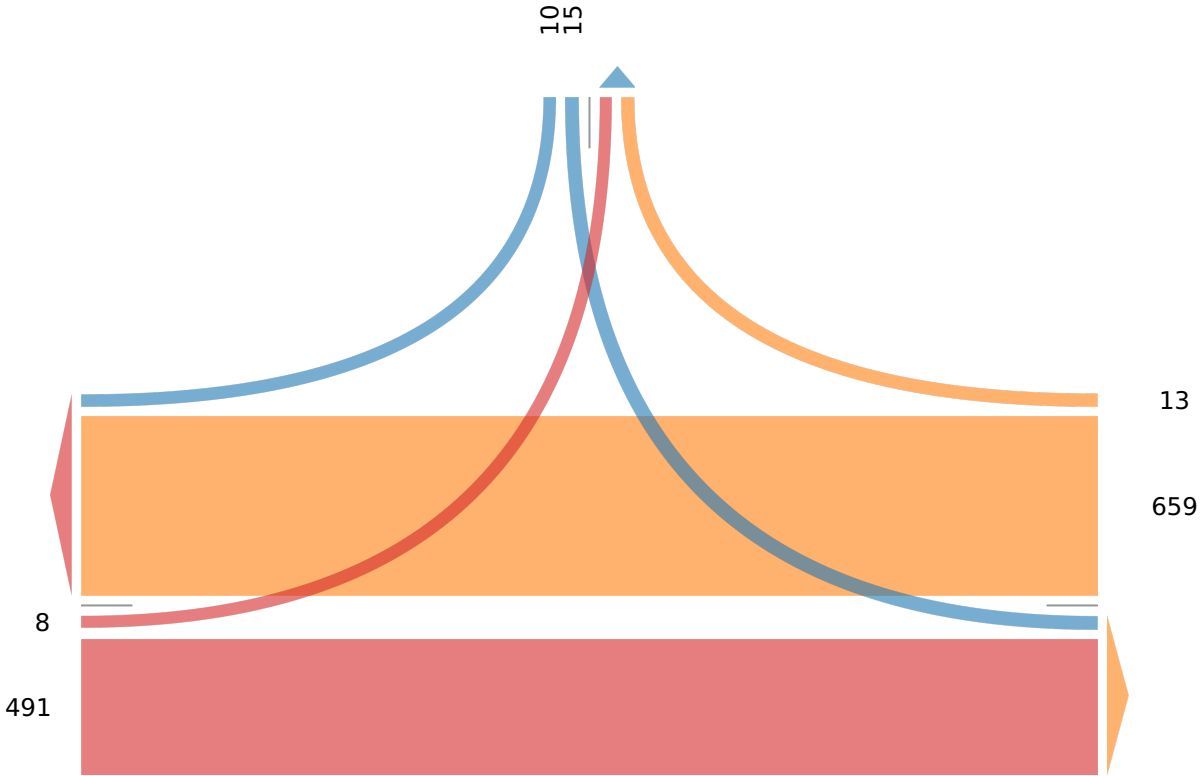
Ein : 25

Aus : 21

[W] R1_BreitenfurterStraße_W

Gesamt : 1168

Ein : 499 Aus : 669



[O] R3_BreitenfurterStraße_O

Aus : 506 Ein : 672

Gesamt : 1178

24469_BreitenfurterStraße_RodaunerStraße -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (07:15 - 08:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne

Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1202145, Standort: 48.138383, 16.260081, Seitennummer:

24469



Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R4_RodaunerStraße_N Richtung S				R1_BreitenfurterStraße_O Richtung W				R3_BreitenfurterStraße_W Richtung O				
Startzeit	R	L	U	Total	R	G	U	Total	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
20-06-2024 07:15 Uhr	92	32	0	124	45	112	0	157	111	107	0	218	499
07:30 Uhr	74	36	0	110	52	80	0	132	125	118	0	243	485
07:45 Uhr	70	50	0	120	53	70	0	123	128	113	0	241	484
08:00 Uhr	57	38	0	95	38	58	0	96	107	95	0	202	393
Gesamtsumme	294	157	0	451	189	321	0	510	472	433	0	905	1866
Abbiegebeziehung	65,2 %	34,8 %	0 %	-	37,1 %	62,9 %	0 %	-	52,2 %	47,8 %	0 %	-	-
% Gesamt	15,8 %	8,4 %	0 %	24,2 %	10,1 %	17,2 %	0 %	27,3 %	25,3 %	23,2 %	0 %	48,5 %	-
PHF	0,802	0,780	-	0,913	0,887	0,714	-	0,809	0,920	0,917	-	0,931	0,934
Krad	3	2	0	5	3	2	0	5	7	6	0	13	24
% Krad	1,0 %	1,3 %	0 %	1,1 %	1,6 %	0,6 %	0 %	1,0 %	1,5 %	1,4 %	0 %	1,4 %	1,3 %
Pkw	249	144	0	393	165	253	0	418	404	384	0	788	1599
% Pkw	84,7 %	91,7 %	0 %	87,1 %	87,3 %	78,8 %	0 %	82,0 %	85,6 %	88,7 %	0 %	87,1 %	85,7 %
Lieferwagen	16	7	0	23	11	26	0	37	29	21	0	50	110
% Lieferwagen	5,4 %	4,5 %	0 %	5,1 %	5,8 %	8,1 %	0 %	7,3 %	6,1 %	4,8 %	0 %	5,5 %	5,9 %
Lkw ohne Anhänger	6	4	0	10	8	20	0	28	12	8	0	20	58
% Lkw ohne Anhänger	2,0 %	2,5 %	0 %	2,2 %	4,2 %	6,2 %	0 %	5,5 %	2,5 %	1,8 %	0 %	2,2 %	3,1 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0	4
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,2 %	0 %	0,8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,2 %
Busse	18	0	0	18	2	16	0	18	20	14	0	34	70
% Busse	6,1 %	0 %	0 %	4,0 %	1,1 %	5,0 %	0 %	3,5 %	4,2 %	3,2 %	0 %	3,8 %	3,8 %
Fahrräder auf der Straße	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
% Fahrräder auf der Straße	0,7 %	0 %	0 %	0,4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,2 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

24469_BreitenfurterStraße_RodaunerStraße -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (07:15 - 08:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1202145, Standort: 48.138383, 16.260081, Seitennummer: 24469

/ ROSINAK & PARTNER /

Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

[N] R4_RodaunerStraße_N

Gesamt : 1073

Ein : 451

Aus : 622

294

157

[W] R3_BreitenfurterStraße_W

Gesamt : 1520

Ein : 905

Aus : 615

433

472

189

321

Aus : 629

Ein : 510

Gesamt : 1139

[O] R1_BreitenfurterStraße_O

24469_BreitenfurterStraße_RodaunerStraße -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16:15 - 17:15 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1202145, Standort: 48.138383, 16.260081, Seitennummer:

24469



Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R4_RodaunerStraße_N Richtung S				R1_BreitenfurterStraße_O Richtung W				R3_BreitenfurterStraße_W Richtung O				
Startzeit	R	L	U	Total	R	G	U	Total	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
20-06-2024 16:15 Uhr	96	29	0	125	40	101	0	141	71	64	0	135	401
16:30 Uhr	110	31	0	141	42	96	0	138	82	71	0	153	432
16:45 Uhr	108	33	0	141	35	98	0	133	75	85	0	160	434
17:00 Uhr	99	41	0	140	34	92	0	126	67	93	0	160	426
Gesamtsumme	414	135	0	549	152	387	0	539	295	314	0	609	1697
Abbiegebeziehung	75,4 %	24,6 %	0 %	-	28,2 %	71,8 %	0 %	-	48,4 %	51,6 %	0 %	-	-
% Gesamt	24,4 %	8,0 %	0 %	32,4 %	9,0 %	22,8 %	0 %	31,8 %	17,4 %	18,5 %	0 %	35,9 %	-
PHF	0,936	0,817	-	0,970	0,899	0,965	-	0,954	0,899	0,839	-	0,950	0,979
Krad	8	2	0	10	2	8	0	10	2	8	0	10	31
% Krad	1,9 %	1,5 %	0 %	1,8 %	1,3 %	2,1 %	0 %	1,9 %	0,7 %	2,5 %	0 %	1,6 %	1,8 %
Pkw	356	110	0	466	141	335	0	476	242	278	0	520	1462
% Pkw	86,0 %	81,5 %	0 %	84,9 %	92,8 %	86,6 %	0 %	88,3 %	82,0 %	88,5 %	0 %	85,4 %	86,2 %
Lieferwagen	29	15	0	44	7	24	0	31	29	15	0	44	119
% Lieferwagen	7,0 %	11,1 %	0 %	8,0 %	4,6 %	6,2 %	0 %	5,8 %	9,8 %	4,8 %	0 %	7,2 %	7,0 %
Lkw ohne Anhänger	6	4	0	10	2	8	0	10	8	0	0	8	28
% Lkw ohne Anhänger	1,4 %	3,0 %	0 %	1,8 %	1,3 %	2,1 %	0 %	1,9 %	2,7 %	0 %	0 %	1,3 %	1,6 %
Lkw mit Anhänger	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
% Lkw mit Anhänger	0 %	3,0 %	0 %	0,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,2 %
Busse	14	0	0	14	0	12	0	12	14	12	0	26	52
% Busse	3,4 %	0 %	0 %	2,6 %	0 %	3,1 %	0 %	2,2 %	4,7 %	3,8 %	0 %	4,3 %	3,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	4
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %	0 %	0,2 %	0,2 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

24469_BreitenfurterStraße_RodaunerStraße -
 Knotenpunkt(e)
 Do. 20 Juni 2024
 Spitzenstunde, abends (16:15 - 17:15 Uhr)
 Alle Klassen (Krad: 0,50, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne
 Anhänger: 2,00, Lkw mit Anhänger: 4,00, Busse: 2,00, Fahrräder auf
 der Straße: 0,30)
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 1202145, Standort: 48.138383, 16.260081, Seitennummer: 24469

[N] R4_RodaunerStraße_N

Gesamt : 1015

Ein : 549

Aus : 466

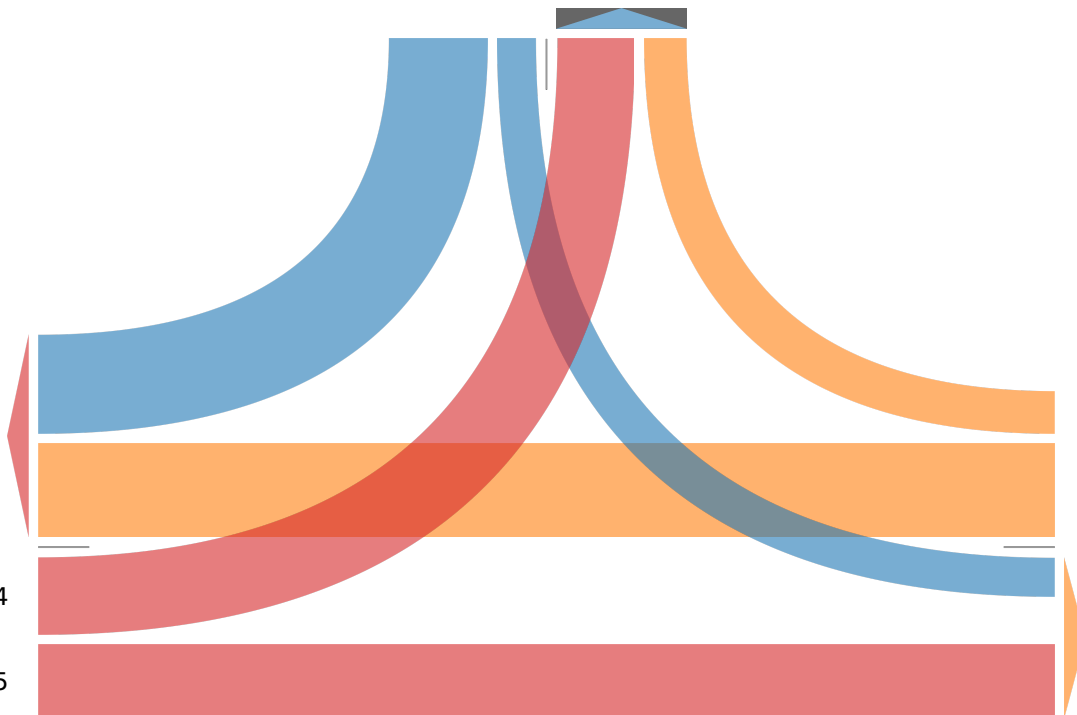
414

135

[W] R3_BreitenfurterStraße_W

Gesamt : 1410
 Ein : 609
 Aus : 801

314
 295



152
 387

Aus : 430
 Ein : 539
 Gesamt : 969

[O] R1_BreitenfurterStraße_O

24469_Hauptstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Gesamtdauer (08-20 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203215, Standort: 48.136137, 16.195538, Seitennummer:

24469



Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R2_ZufahrtArzt_N Richtung S				R1_Hauptstraße_NO Richtung SW				R3_Hauptstraße_SW Richtung NO				
Startzeit	LR	SL	U	Total	SR	G	U	Total	G	LL	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 08:00 Uhr	2	3	0	5	3	59	0	62	101	6	0	107	174
08:15 Uhr	1	3	0	4	3	43	0	46	85	1	2	88	138
08:30 Uhr	1	1	0	2	1	56	0	57	94	0	0	94	153
08:45 Uhr	3	0	0	3	1	76	0	77	65	2	0	67	147
Gesamtstunde	7	7	0	14	8	234	0	242	346	9	2	357	613
09:00 Uhr	0	3	0	3	1	64	0	65	74	1	0	75	143
09:15 Uhr	2	3	0	5	3	67	0	70	97	1	0	98	173
09:30 Uhr	1	1	0	2	1	62	0	63	77	1	0	78	143
09:45 Uhr	3	3	0	6	4	53	0	57	71	1	0	72	135
Gesamtstunde	6	10	0	16	9	247	0	256	320	4	0	324	596
10:00 Uhr	0	1	0	1	2	65	0	67	75	0	0	75	143
10:15 Uhr	2	4	0	6	4	64	0	68	72	6	0	78	152
10:30 Uhr	0	2	0	2	1	71	1	73	66	0	0	66	141
10:45 Uhr	1	0	0	1	1	63	0	64	62	0	0	62	127
Gesamtstunde	3	7	0	10	8	263	1	272	276	6	0	282	564
11:00 Uhr	2	3	0	5	4	64	0	68	64	0	0	64	137
11:15 Uhr	1	2	0	3	1	64	0	65	52	1	0	53	121
11:30 Uhr	0	2	0	2	5	80	0	85	69	0	1	70	157
11:45 Uhr	0	3	0	3	2	84	0	86	71	0	1	72	161
Gesamtstunde	3	10	0	13	12	293	0	305	257	1	2	260	578
12:00 Uhr	1	1	0	2	1	84	0	85	52	0	0	52	139
12:15 Uhr	2	1	0	3	0	68	0	68	57	1	0	58	129
12:30 Uhr	3	1	0	4	0	71	1	72	71	2	0	73	149
12:45 Uhr	0	1	0	1	5	58	0	63	81	3	1	85	149
Gesamtstunde	6	4	0	10	6	282	1	289	262	6	1	269	568
13:00 Uhr	1	1	0	2	1	67	1	69	65	0	0	65	136
13:15 Uhr	1	0	0	1	1	69	0	70	67	1	0	68	139
13:30 Uhr	0	2	0	2	1	78	0	79	52	1	0	53	134
13:45 Uhr	2	1	0	3	1	70	0	71	81	3	0	84	158
Gesamtstunde	5	4	0	9	4	285	1	290	266	5	0	271	570
14:00 Uhr	2	3	0	5	3	62	0	65	56	1	0	57	127
14:15 Uhr	0	2	0	2	2	60	0	62	52	0	0	52	116
14:30 Uhr	1	2	0	3	2	79	0	81	51	1	0	52	136
14:45 Uhr	1	1	0	2	2	76	0	78	63	0	0	63	143
Gesamtstunde	4	8	0	12	9	278	0	287	224	2	0	226	525
15:00 Uhr	0	2	0	2	3	78	0	81	74	1	0	75	158
15:15 Uhr	2	1	0	3	3	77	0	80	66	2	0	68	151
15:30 Uhr	1	1	0	2	2	100	0	102	78	0	1	79	183
15:45 Uhr	1	1	0	2	2	69	0	71	72	0	0	72	145
Gesamtstunde	4	5	0	9	10	325	0	335	292	3	1	296	640
16:00 Uhr	1	1	0	2	3	92	0	95	99	1	0	100	197
16:15 Uhr	2	5	0	7	3	85	1	89	76	4	0	80	176
16:30 Uhr	0	4	0	4	3	94	0	97	79	5	0	84	185
16:45 Uhr	1	2	0	3	1	88	0	89	70	2	0	72	164
Gesamtstunde	4	12	0	16	10	360	1	371	324	12	0	336	723
17:00 Uhr	0	3	0	3	4	96	0	100	79	1	0	80	183
17:15 Uhr	2	3	0	5	4	88	0	92	69	1	0	70	167
17:30 Uhr	3	4	0	7	2	87	0	89	81	2	1	84	180
17:45 Uhr	3	1	0	4	4	94	1	99	68	1	0	69	172
Gesamtstunde	8	11	0	19	14	367	1	382	298	5	1	304	705
18:00 Uhr	2	1	0	3	2	96	0	98	55	0	0	55	156

Zufahrten Richtung	R2_ZufahrtArzt_N Richtung S				R1_Hauptstraße_NO Richtung SW				R3_Hauptstraße_SW Richtung NO				
Startzeit	LR	SL	U	Total	SR	G	U	Total	G	LL	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
18:15 Uhr	2	2	0	4	0	63	1	64	36	2	0	38	106
18:30 Uhr	1	1	0	2	1	50	0	51	49	0	0	49	102
18:45 Uhr	0	2	0	2	2	60	0	62	50	1	0	51	115
Gesamtstunde	5	6	0	11	5	269	1	275	190	3	0	193	479
19:00 Uhr	0	3	0	3	0	54	0	54	37	2	0	39	96
19:15 Uhr	2	1	0	3	1	43	1	45	38	0	1	39	87
19:30 Uhr	2	1	0	3	0	40	0	40	27	0	0	27	70
19:45 Uhr	1	1	0	2	1	33	0	34	31	0	0	31	67
Gesamtstunde	5	6	0	11	2	171	1	174	134	2	1	137	322
Gesamtsumme	62	90	0	152	98	3378	7	3483	3191	58	8	3257	6892
Abbiegebeziehung	40,8 %	59,2 %	0 %	-	2,8 %	97,0 %	0,2 %	-	98,0 %	1,8 %	0,2 %	-	-
% Gesamt	0,9 %	1,3 %	0 %	2,2 %	1,4 %	49,0 %	0,1 %	50,5 %	46,3 %	0,8 %	0,1 %	47,3 %	-
Krad	2	2	0	4	2	116	0	118	89	2	1	92	214
% Krad	3,2 %	2,2 %	0 %	2,6 %	2,0 %	3,4 %	0 %	3,4 %	2,8 %	3,4 %	12,5 %	2,8 %	3,1 %
Pkw	53	80	0	133	88	2818	7	2913	2640	55	7	2702	5748
% Pkw	85,5 %	88,9 %	0 %	87,5 %	89,8 %	83,4 %	100 %	83,6 %	82,7 %	94,8 %	87,5 %	83,0 %	83,4 %
Lieferwagen	3	7	0	10	6	255	0	261	241	1	0	242	513
% Lieferwagen	4,8 %	7,8 %	0 %	6,6 %	6,1 %	7,5 %	0 %	7,5 %	7,6 %	1,7 %	0 %	7,4 %	7,4 %
Lkw ohne Anhänger	1	0	0	1	1	82	0	83	91	0	0	91	177
% Lkw ohne Anhänger	1,6 %	0 %	0 %	0,7 %	1,0 %	2,4 %	0 %	2,4 %	2,9 %	0 %	0 %	2,8 %	2,6 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	6	0	6	10	0	0	10	16
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,2 %	0 %	0,2 %	0,3 %	0 %	0 %	0,3 %	0,2 %
Busse	0	0	0	0	0	85	0	85	91	0	0	91	177
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,5 %	0 %	2,4 %	2,9 %	0 %	0 %	2,8 %	2,6 %
Fahrräder auf der Straße	2	1	0	3	0	15	0	15	28	0	0	28	48
% Fahrräder auf der Straße	3,2 %	1,1 %	0 %	2,0 %	0 %	0,4 %	0 %	0,4 %	0,9 %	0 %	0 %	0,9 %	0,7 %

* G: Geradeaus, LL : Leicht links , LR: Leicht rechts , SL : Stark links, SR : Stark rechts , U: U-Turn

24469_Haupstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Gesamtdauer (08-20 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203215, Standort: 48.136137, 16.195538, Seitennummer: 24469

[N] R2_ZufahrtArzt_N

Gesamt : 308

Ein : 152

Aus : 156

62 90

98

[NO] R1_Hauptstraße_NO

Ein : 3483
3378

Gesamt : 6771
Aus : 3288

[SW] R3_Hauptstraße_SW

Aus : 3448
888

Gesamt : 6705
Ein : 3257

3191

24469_Hauptstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (08:30 - 09:30 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203215, Standort: 48.136137, 16.195538, Seitennummer:

24469



Ziviltechniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH
Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R2_ZufahrtArzt_N Richtung S				R1_Hauptstraße_NO Richtung SW				R3_Hauptstraße_SW Richtung NO				
Startzeit	LR	SL	U	Total	SR	G	U	Total	G	LL	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 08:30 Uhr	1	1	0	2	1	56	0	57	94	0	0	94	153
08:45 Uhr	3	0	0	3	1	76	0	77	65	2	0	67	147
09:00 Uhr	0	3	0	3	1	64	0	65	74	1	0	75	143
09:15 Uhr	2	3	0	5	3	67	0	70	97	1	0	98	173
Gesamtsumme	6	7	0	13	6	264	0	270	331	4	0	335	618
Abbiegebeziehung	46,2 %	53,8 %	0 %	-	2,2 %	97,8 %	0 %	-	98,8 %	1,2 %	0 %	-	-
% Gesamt	1,0 %	1,1 %	0 %	2,1 %	1,0 %	42,7 %	0 %	43,7 %	53,6 %	0,6 %	0 %	54,2 %	-
PHF	0,500	0,583	-	0,650	0,500	0,865	-	0,873	0,845	0,500	-	0,847	0,887
Krad	0	0	0	0	0	6	0	6	6	0	0	6	12
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,3 %	0 %	2,2 %	1,8 %	0 %	0 %	1,8 %	1,9 %
Pkw	5	7	0	12	6	210	0	216	278	4	0	282	510
% Pkw	83,3 %	100 %	0 %	92,3 %	100 %	79,5 %	0 %	80,0 %	84,0 %	100 %	0 %	84,2 %	82,5 %
Lieferwagen	1	0	0	1	0	31	0	31	24	0	0	24	56
% Lieferwagen	16,7 %	0 %	0 %	7,7 %	0 %	11,7 %	0 %	11,5 %	7,3 %	0 %	0 %	7,2 %	9,1 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	0	10	0	10	15	0	0	15	25
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3,8 %	0 %	3,7 %	4,5 %	0 %	0 %	4,5 %	4,0 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,8 %	0 %	0,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %
Busse	0	0	0	0	0	4	0	4	6	0	0	6	10
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,5 %	0 %	1,5 %	1,8 %	0 %	0 %	1,8 %	1,6 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,6 %	0 %	0 %	0,6 %	0,3 %

* G: Geradeaus, LL : Leicht links , LR: Leicht rechts , SL : Stark links, SR : Stark rechts , U: U-Turn

24469_Haupstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (08:30 - 09:30 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203215, Standort: 48.136137, 16.195538, Seitennummer: 24469

[N] R2_ZufahrtArzt_N

Gesamt : 23

Ein : 13

Aus : 10

6

[NO] R1_Hauptstraße_NO
Gesamt : 608
Ein : 270
Aus : 338

6

264

Aus : 270
Gesamt : 605
Ein : 335
[SW] R3_Hauptstraße_SW

4

331

24469_Hauptstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, mittag (11:30 - 12:30 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203215, Standort: 48.136137, 16.195538, Seitennummer:

24469



Ziviltechniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH
Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R2_ZufahrtArzt_N Richtung S				R1_Hauptstraße_NO Richtung SW				R3_Hauptstraße_SW Richtung NO				
Startzeit	LR	SL	U	Total	SR	G	U	Total	G	LL	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 11:30 Uhr	0	2	0	2	5	80	0	85	69	0	1	70	157
11:45 Uhr	0	3	0	3	2	84	0	86	71	0	1	72	161
12:00 Uhr	1	1	0	2	1	84	0	85	52	0	0	52	139
12:15 Uhr	2	1	0	3	0	68	0	68	57	1	0	58	129
Gesamtsumme	3	7	0	10	8	318	0	326	250	1	2	253	589
Abbiegebeziehung	30,0 %	70,0 %	0 %	-	2,5 %	97,5 %	0 %	-	98,8 %	0,4 %	0,8 %	-	-
% Gesamt	0,5 %	1,2 %	0 %	1,7 %	1,4 %	54,0 %	0 %	55,3 %	42,4 %	0,2 %	0,3 %	43,0 %	-
PHF	0,375	0,583	-	0,833	0,400	0,935	-	0,947	0,873	0,250	0,500	0,872	0,907
Krad	0	1	0	1	1	11	0	12	6	0	0	6	19
% Krad	0 %	14,3 %	0 %	10,0 %	12,5 %	3,5 %	0 %	3,7 %	2,4 %	0 %	0 %	2,4 %	3,2 %
Pkw	3	5	0	8	6	258	0	264	213	1	2	216	488
% Pkw	100 %	71,4 %	0 %	80,0 %	75,0 %	81,1 %	0 %	81,0 %	85,2 %	100 %	100 %	85,4 %	82,9 %
Lieferwagen	0	1	0	1	1	29	0	30	16	0	0	16	47
% Lieferwagen	0 %	14,3 %	0 %	10,0 %	12,5 %	9,1 %	0 %	9,2 %	6,4 %	0 %	0 %	6,3 %	8,0 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	0	9	0	9	7	0	0	7	16
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,8 %	0 %	2,8 %	2,8 %	0 %	0 %	2,8 %	2,7 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,6 %	0 %	0,6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %
Busse	0	0	0	0	0	6	0	6	6	0	0	6	12
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,9 %	0 %	1,8 %	2,4 %	0 %	0 %	2,4 %	2,0 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	3	0	3	1	0	0	1	4
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,9 %	0 %	0,9 %	0,4 %	0 %	0 %	0,4 %	0,7 %

* G: Geradeaus, LL : Leicht links , LR: Leicht rechts , SL : Stark links, SR : Stark rechts , U: U-Turn

24469_Hauptstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, mittag (11:30 - 12:30 Uhr)

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203215, Standort: 48.136137, 16.195538, Seitennummer: 24469

[N] R2_ZufahrtArzt_N

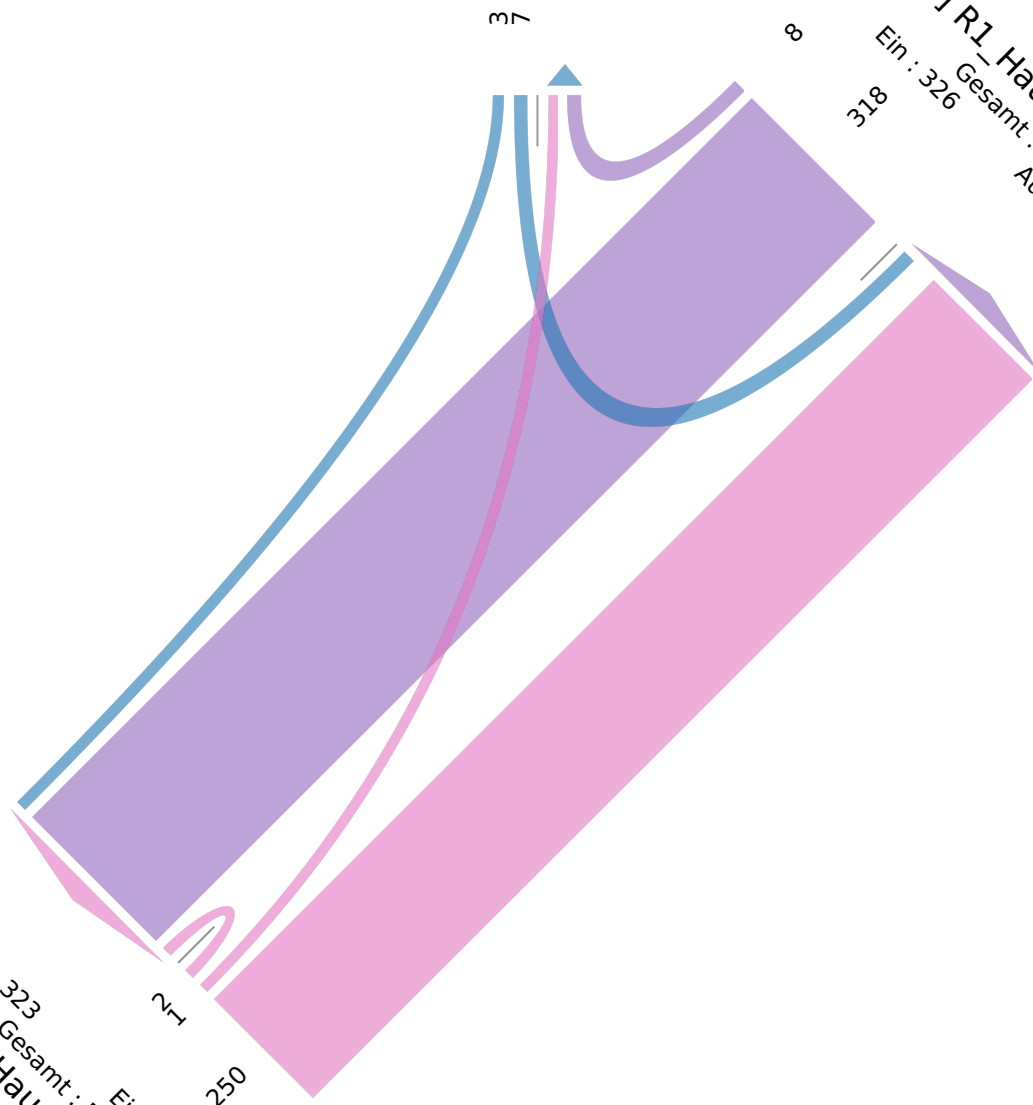
Gesamt : 19

Ein : 10

Aus : 9

[NO] R1_Hauptstraße_NO
Ein : 326
Gesamt : 583
Aus : 257

Aus : 323
Gesamt : 576
Ein : 253
[SW] R3_Hauptstraße_SW



24469_Hauptstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203215, Standort: 48.136137, 16.195538, Seitennummer:

24469



Ziviltechniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH
Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R2_ZufahrtArzt_N Richtung S				R1_Hauptstraße_NO Richtung SW				R3_Hauptstraße_SW Richtung NO				
Startzeit	LR	SL	U	Total	SR	G	U	Total	G	LL	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
25-06-2024 16:00 Uhr	1	1	0	2	3	92	0	95	99	1	0	100	197
16:15 Uhr	2	5	0	7	3	85	1	89	76	4	0	80	176
16:30 Uhr	0	4	0	4	3	94	0	97	79	5	0	84	185
16:45 Uhr	1	2	0	3	1	88	0	89	70	2	0	72	164
Gesamtsumme	4	12	0	16	10	360	1	371	324	12	0	336	723
Abbiegebeziehung	25,0 %	75,0 %	0 %	-	2,7 %	97,0 %	0,3 %	-	96,4 %	3,6 %	0 %	-	-
% Gesamt	0,6 %	1,7 %	0 %	2,2 %	1,4 %	49,8 %	0,1 %	51,3 %	44,8 %	1,7 %	0 %	46,5 %	-
PHF	0,500	0,600	-	0,571	0,833	0,955	0,250	0,954	0,811	0,600	-	0,833	0,912
Krad	0	0	0	0	1	13	0	14	10	0	0	10	24
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	10,0 %	3,6 %	0 %	3,8 %	3,1 %	0 %	0 %	3,0 %	3,3 %
Pkw	4	12	0	16	9	308	1	318	274	11	0	285	619
% Pkw	100 %	100 %	0 %	100 %	90,0 %	85,6 %	100 %	85,7 %	84,6 %	91,7 %	0 %	84,8 %	85,6 %
Lieferwagen	0	0	0	0	0	27	0	27	21	1	0	22	49
% Lieferwagen	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	7,5 %	0 %	7,3 %	6,5 %	8,3 %	0 %	6,5 %	6,8 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	0	3	0	3	6	0	0	6	9
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,8 %	0 %	0,8 %	1,9 %	0 %	0 %	1,8 %	1,2 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Busse	0	0	0	0	0	9	0	9	10	0	0	10	19
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,5 %	0 %	2,4 %	3,1 %	0 %	0 %	3,0 %	2,6 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	3
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,9 %	0 %	0 %	0,9 %	0,4 %

* G: Geradeaus, LL : Leicht links , LR: Leicht rechts , SL : Stark links, SR : Stark rechts , U: U-Turn

24469_Hauptstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fahrräder auf der Straße: 0,50)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1203215, Standort: 48.136137, 16.195538, Seitennummer: 24469

[N] R2_ZufahrtArzt_N

Gesamt : 38

Ein : 16

Aus : 22

4
12

10

[NO] R1_Hauptstraße_NO
Ein : 371
Gesamt : 708
Aus : 337

Aus : 364
Gesamt : 700
Ein : 336
[SW] R3_Hauptstraße_SW

324

Verkehrserzeugung - Besucher/Patienten																					
Nutzung	Bemessungskriterium		Wege pro [Bk]	Wege/Tag	MIV	Besetz.Grad [MIV]	ÖV	NMV	Cross-Selling-Anteil	Turn-In-Anteil	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
	[Bk]				Anteil [%]				Anteil [%]		Maßgeblicher Tageswert = 1,00			Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
											[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	[%]								
Wohnen Bauphase 1	848	Bewohnerwege	0,05	42	75%	1,20	15%	10%	0%	0%	27	6	4	3,00%	3,00%	15,00%	15,00%	0/2	0/2	0/2	0/2
Wohnen Bauphase 2	775	Bewohnerwege	0,05	39	75%	1,20	15%	10%	0%	0%	24	6	4	3,00%	3,00%	15,00%	15,00%	0/2	0/2	0/2	0/2
Handel Bauphase 1	675	m² VF	1,00	675	57%	1,20	25%	18%	0%	0%	321	169	122	10,00%	10,00%	12,00%	12,00%	16/19	16/19	16/19	16/19
Büro Bauphase 1	43	Beschäftigte	0,50	21	57%	1,10	25%	18%	0%	0%	11	5	4	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	1/1	1/1	1/1	1/1
Ärztzentrum Patient:innen Bauphase 1	1.000	Patienten/Tag	2,00	2.000	57%	1,14	25%	18%	0%	0%	1.000	500	360	11,00%	11,00%	7,00%	9,00%	55/35	55/45	55/35	55/45
Summe:	3.340			2.777							1.382	686	493					72/59	72/69	72/59	72/69

Verkehrserzeugung - Personal/Bewohner																									
Nutzung	Bemessungskriterium		[Bk] pro Personal bzw. Bewohner	Personal bzw. Bewohner	Anzahl der Wege pro [B]	Wege / Tag	MIV	Besetz. Grad [MIV]	ÖV	NMV	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag					
	[Bk]						Anteil [%]		Anteil [%]				[Fahrten/Tag]		[Wege/Tag]		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	
Wohnen Bauphase 1	162	Wohneinheiten	2,09	339	2,50	848	63%	1,23	14%	23%	434	119	195	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	7/33	46/15	7/33	46/15				
Wohnen Bauphase 2	148	Wohneinheiten	2,09	310	2,50	775	63%	1,23	14%	23%	397	108	178	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	6/30	42/14	6/30	42/14				
Handel Bauphase 1	750	m² BGF	35,00	21	2,20	47	40%	1,10	40%	20%	17	19	9	30,00%	3,00%	4,00%	20,00%	3/0	0/2	3/0	0/2				
Büro Bauphase 1	43	Beschäftigte	1,00	43	2,20	94	40%	1,10	40%	20%	34	38	19	30,00%	3,00%	4,00%	20,00%	5/1	1/3	5/1	1/3				
Ärztzentrum Mitarbeiter:innen Bauphase 1	30	Mitarbeiter:innen	1,00	30	2,20	66	40%	1,10	40%	20%	24	26	13	90,00%	0,00%	0,00%	0,00%	11/0	0/0	11/0	0/0				
Ärztzentrum Auszubildende Bauphase 1	30	Auszubildende	1,00	30	2,20	66	40%	1,10	40%	20%	24	26	13	90,00%	0,00%	0,00%	90,00%	11/0	0/11	11/0	0/11				
Summe:	1.163			773		1.896					930	336	428					43/64	89/45	43/64	89/45				

Verkehrserzeugung - Anlieferung																							
Nutzung	Bemessungskriterium		Lkw pro [Bk]	Lieferfahrzeuge/Tag	Lkw/24h	Umrechnungs- faktor Lkw in Pkw-E	Pkw-E/24h									Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
																Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
	[Bk]	[Fahrten/Tag]														[Fahrten/Tag]	[Pkw-E/h]	[Kfz/h]					
Wohnen Bauphase 1			8	16	1,5	24									20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	2/1	2/1	2/1	2/1	
Wohnen Bauphase 2			8	16	1,5	24									20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	2/1	2/1	2/1	2/1	
Handel Bauphase 1			6	12	2,0	24									20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	2/1	2/1	1/1	1/1	
Büro Bauphase 1			2	4	1,5	6									20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	1/0	1/0	0/0	0/0	
Ärztezentrum Anlieferung Bauphase 1			10	20	2,0	40									20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	4/2	4/2	2/1	2/1	
Ärztezentrum Rettung Bauphase 1			20	40	1,5	60									20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	6/3	6/3	4/2	4/2	
Summe:	0		54	108		178													17/8	17/8	11/6	11/6	

Nutzung	Pflichtstellplätze						Gesamtverkehrserzeugung des Vorhabens								Spitzenstunde [Kfz/h]		Verlagerung des Verkehrs Turn-In		Abminderung der Verkehrserz.		
	Bemessungskriterium		Stellplatz pro [Bk]	Pflicht- stellplätze [100%]	Stellplatz- regulativ Vorschlag	Stellplatzverpfl. Vorschlag	Geplante Stellplätze	exkl. Turn-In [Untersuchungsgebiet]			inkl. Turn-In [Projektsgebiet]			Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Cross-Selling	
								DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Wohnen Bauphase 1	162	Wohneinheiten	1,5	244			244	477	125	199	477	125	199	9/36	48/18	9/36	48/18	0/0	0/0	0/0	0/0
Wohnen Bauphase 2	148	Wohneinheiten	1,5	222			222	437	114	182	437	114	182	8/33	44/17	8/33	44/17	0/0	0/0	0/0	0/0
Handel Bauphase 1	750	m² BGF	50,0	15			15	350	188	131	350	188	131	21/20	18/22	20/20	17/22	0/0	0/0	0/0	0/0
Büro Bauphase 1	1.088	m² NF	40,0	28			28	49	43	23	49	43	23	7/2	3/4	6/2	2/4	0/0	0/0	0/0	0/0
Ärztzentrum Bauphase 1	2.993	m² NF	30,0	100			100	1.108	526	373	1.108	526	373	87/40	65/61	83/38	61/59	0/0	0/0	0/0	0/0
Summe				609			609	2.421	996	908	2.421	996	908	132/131	178/122	126/129	172/120	0/0	0/0	0/0	0/0

Verkehrserzeugung - Personal/Bewohner																					
Nutzung	Bemessungskriterium		[BK] pro Personal bzw. Bewohner	Personal bzw. Bewohner [B]	Anzahl der Wege pro [B]	Wege / Tag	MIV	Besetz. Grad [MIV]	ÖV	NMV	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
	[BK]						Anteil [%]		Anteil [%]		[Fahrten/Tag]		[Wege/Tag]	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Wohnen Bauphase 1	162	Stellplätze	1,00	162	2,50	405	100%	1,00	0%	0%	405	0	0	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	6/30	43/14	6/30	43/14
Wohnen Bauphase 2	148	Stellplätze	1,00	148	2,50	370	100%	1,00	0%	0%	370	0	0	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	6/28	39/13	6/28	39/13

Nutzung	Pflichtstellplätze						Gesamtverkehrserzeugung des Vorhabens									Spitzenstunde [Kfz/h]		Verlagerung des Verkehrs Turn-In		Abminderung der Verkehrserz. Cross-Selling		
	Bemessungskriterium		ein Stellplatz pro [BK]	Pflicht-stellplätze [100%]	Stellplatz-regulativ Vorschlag	Stellplatzverpfl. Vorschlag	Geplante Stellplätze	exkl. Turn-In [Untersuchungsgebiet]			inkl. Turn-In [Projektsgebiet]			Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		
	[BK]							DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	
								[Fahrten/Tag]			[Fahrten/Tag]			[Fahrten/Tag]			[Pkw-E/h]		[Kfz/h]		[Fzgz/h]	
Wohnen Bauphase 1	162	Wohneinheiten	1,0	162			405	0	0	405	0	0	6/30	43/14		6/30	43/14		0/0	0/0	0/0	0/0
Wohnen Bauphase 2	148	Wohneinheiten	1,0	148			370	0	0	370	0	0	6/28	39/13		6/28	39/13		0/0	0/0	0/0	0/0
Summe				310			775	0	0	775	0	0	12/58	82/27		12/58	82/27		0/0	0/0	0/0	0/0

Verkehrserzeugung - Personal/Bewohner																					
Nutzung	Bemessungskriterium		[Bk] pro Personal bzw. Bewohner	Personal bzw. Bewohner	Anzahl der Wege pro [B]	Wege / Tag	MIV	Besetz. Grad [MIV]	ÖV	NMV	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
							Anteil [%]		Anteil [%]			[Fahrten/Tag]			[Wege/Tag]		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt
	[Bk]	[B]	[B]	Anteil [%]							[Wege/Tag]		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	
Wohnen Bauphase 1	244	Stellplätze	1,00	244	2,50	610	100%	1,00	0%	0%	610	0	0	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	9/46	64/21	9/46	64/21
Wohnen Bauphase 2	222	Stellplätze	1,00	222	2,50	555	100%	1,00	0%	0%	555	0	0	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	8/42	58/19	8/42	58/19
Summe:	466			466		1.165					1.165	0	0					17/88	122/40	17/88	122/40

Nutzung	Pflichtstellplätze						Gesamtverkehrserzeugung des Vorhabens									Spitzenstunde [Kfz/h]		Verlagerung des Verkehrs Turn-In		Abminderung der Verkehrserz. Cross-Selling	
	Bemessungskriterium		ein Stellplatz pro [Bk]	Pflicht- stellplätze [100%]	Stellplatz- regulativ Vorschlag	Stellplatzverpfl. Vorschlag	Geplante Stellplätze	exkl. Turn-In [Untersuchungsgebiet]			inkl. Turn-In [Projektsgebiet]			Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
								DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
														[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	[Pkw-E/h]		[Kfz/h]	
Wohnen Bauphase 1	162	Wohneinheiten	1,5	243		243	610	0	0	610	0	0	9/46	64/21	9/46	64/21	0/0	0/0	0/0	0/0	
Wohnen Bauphase 2	148	Wohneinheiten	1,5	222		222	555	0	0	555	0	0	8/42	58/19	8/42	58/19	0/0	0/0	0/0	0/0	
Summe				465		465	1.165	0	0	1.165	0	0	17/88	122/40	17/88	122/40	0/0	0/0	0/0	0/0	

Kreuzungsindex	Nutzungsindex:		1		1		2		3		Belastungen [Pkw-E/h]						
	Kreuzung		Anteil Wohnen - Bauphase 1		Anteil Ärztezentrum, Handel, Büro - Bauphase 1		Anteil Wohnen - Bauphase 2		Entfall Ärztezentrum Bestand		Bestand	Entfall Ärztezentrum Bestand	Grundbelastung 2029	Verkehrserzeugung Bauphase 1	Prognose Bauphase 1	Verkehrserzeugung gesamt	Prognose Endausbau 2029
	Name	Relation	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt							
	Morgen/Nachmittag																
DTV-MIV (Kfz/24h)			238	238	753	753	219	219			Berechnung						
Verkehrserzeugung (Kfz/h)			9/36	48/18	109/60	80/85	8/33	44/17	14/13	14/16							
Verkehrserzeugung (Pkw-E/h)			9/36	48/18	115/62	86/87	8/33	44/17	14/13	14/16	Bestand	Entfall Ärztezentrum	Grundbelastung 2029	Verkehrserzeugung BP1	Prognose Bauphase 1	Verkehrserzeugung	Prognose Endausbau 2029
1	Hauptstraße - Hirschenlarzstraße - Georg-Sigl-Straße	R1L									5/2	0/0	5/2	0/0	5/2	0/0	5/2
		R1G	20%		35%				-35%		199/194	-5/-5	194/189	42/29	236/218	42/29	236/218
		R1R					20%				44/48	0/0	44/48	0/0	44/48	2/7	46/55
		R2L				5%	80%			-5%	58/98	-1/-1	57/97	4/4	61/101	11/31	68/128
		R2G		20%		35%				-35%	149/233	-5/-6	144/227	40/34	184/261	40/34	184/261
		R2R									31/29	0/0	31/29	0/0	31/29	0/0	31/29
		R3L						20%			47/42	0/0	47/42	0/0	47/42	9/3	56/45
		R3G									11/16	0/0	11/16	0/0	11/16	0/0	11/16
		R3R			5%				-5%		131/105	-1/-1	130/104	6/3	136/107	6/3	136/107
		R4L									52/37	0/0	52/37	0/0	52/37	0/0	52/37
2	Hauptstraße - Promenadenweg - Weidenweg	R4G									19/13	0/0	19/13	0/0	19/13	0/0	19/13
		R4R									3/1	0/0	3/1	0/0	3/1	0/0	3/1
		R1L									11/12	0/0	11/12	0/0	11/12	0/0	11/12
		R1G						20%		-40%	354/315	-6/-6	348/309	0/0	348/309	9/3	357/312
		R1R	20%		40%						1/2	0/0	1/2	48/32	49/34	48/32	49/34
		R2L									45/23	0/0	45/23	0/0	45/23	0/0	45/23
		R2G									1/2	0/0	1/2	0/0	1/2	0/0	1/2
		R2R									9/15	0/0	9/15	0/0	9/15	0/0	9/15
		R3L	80%		60%						2/4	0/0	2/4	76/66	78/70	76/66	78/70
		R3G					80%		-60%		229/351	-8/-8	221/343	0/0	221/343	6/26	227/369
3	Hauptstraße - Laaber Straße	R3R									23/40	0/0	23/40	0/0	23/40	0/0	23/40
		R4L		20%		40%					1/4	0/0	1/4	44/38	45/42	44/38	45/42
		R4G									0/2	0/0	0/2	0/0	0/2	0/0	0/2
		R4R		80%		60%					4/1	0/0	4/1	90/67	94/68	90/67	94/68
		R1L									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R1G	75%		30%		75%		-30%		200/370	-4/-4	196/366	41/46	237/412	47/70	243/436
		R1R									147/332	0/0	147/332	0/0	147/332	0/0	147/332
		R2L		5%		30%		5%	-30%		71/76	-4/-5	67/71	28/27	95/98	30/28	97/99
		R2G		75%		30%		75%	-30%		361/261	-4/-5	357/256	62/40	419/296	95/52	452/308
		R2R									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
4	Breitenfurter Straße - In der Klausen	R3L									284/187	0/0	284/187	0/0	284/187	0/0	284/187
		R3G									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R3R	5%		30%		5%		-30%		74/61	-4/-4	70/57	35/20	105/77	35/22	105/79
		R4L									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R4G									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R4R									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R1L									9/8	0/0	9/8	0/0	9/8	0/0	9/8
		R1G		75%		30%		75%	-30%		697/491	-4/-5	693/486	62/40	755/526	95/52	788/538
		R1R									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R2L									28/15	0/0	28/15	0/0	28/15	0/0	28/15
5	Breitenfurter Straße - Willergasse	R2G									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R2R									5/10	0/0	5/10	0/0	5/10	0/0	5/10
		R3L									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R3G	75%		30%		75%		-30%		320/672	-4/-4	316/668	41/46	357/714	47/70	363/738
		R3R									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R4L									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R4G		75%		30%		75%	-30%		725/506	-4/-5	721/501	62/40	783/541	95/52	816/553
		R4R									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R5L									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R5G	75%		30%		75%		-30%		304/659	-4/-4	300/655	41/46	341/701	47/70	347/725
6	Breitenfurter Straße - Rodauner Straße	R5R									16/13	0/0	16/13	0/0	16/13	0/0	16/13
		R1L									190/310	0/0	190/310	0/0	190/310	0/0	190/310
		R1G	65%		20%		65%		-20%		402/479	-3/-3	399/476	29/36	428/512	34/57	433/533
		R1R									11/11	0/0	11/11	0/0	11/11	0/0	11/11
		R2L	10%		10%		10%		-10%		219/296	-1/-1	218/295	12/10	230/305	13/13	231/308
		R2G									10/13	0/0	10/13	0/0	10/13	0/0	10/13
		R2R									292/224	0/0	292/224	0/0	292/224	0/0	292/224
		R3L									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R3G		65%		20%		65%	-20%		605/394	-3/-3	602/391	48/29	650/420	77/40	679/431
		R3R		10%		10%		10%	-10%		135/154	-1/-2	134/152	13/10	147/162	18/12	152/164
		R4L									2/7	0/0	2/7	0/0	2/7	0/0	2/7
		R4G									2/5	0/0	2/5	0/0	2/5	0/0	2/5
		R4R									5/4	0/0	5/4	0/0	5/4	0/0	5/4
		R1L									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R1G	30%		10%		30%		-10%		321/387	-1/-1	320/386	14/17	334/403	17/27	337/413
		R1R									189/152	0/0	189/152	0/0	189/152	0/0	189/152
		R2L									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R2G									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R2R									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
		R3L		35%		10%		35%	-10%		433/314	-1/-2	432/312	25/15	457/327	41/21	473/333

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Hauptstraße - Hirschentanzstraße - Georg-Sigl-Straße, Tu [Morgen/Nachmittag] = 40/40 [s] - BESTAND						
Spitzenstundenfaktor =	1,00					
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6
Relation	R1L	R1GR	R2L	R2GR	R3LGR	R4LGR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	1.800	1.800
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	1.800	1.800
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:	RVS 05.04.32		RVS 05.04.32		RVS 05.04.32	RVS 05.04.32
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	0,97	0,90	0,97	0,87	0,92
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	0,98	0,90	0,98	0,91	0,92
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	0,97	0,90	0,98	0,88	0,92
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	0,98	0,90	0,99	0,91	0,92
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,81	0,95	0,81	0,95	0,79	0,85
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,81	0,95	0,81	0,97	0,80	0,85
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.458	1.900	1.458	1.905	1.417	1.532
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.458	1.891	1.458	1.938	1.432	1.533
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=11,0	Gz=12,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=11,0	Gz=12,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	531	760	479	762	390	453
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	463	756	479	775	394	460
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	5	243	58	180	189	74
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	2	242	98	262	163	51
Sättigungsgrad - Morgen	0,01	0,32	0,12	0,24	0,49	0,16
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,00	0,32	0,20	0,34	0,41	0,11
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen						
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	7,2	7,2	7,2	7,2	10,5	9,8
Zahl der Halte n1 [Pkw]	0	1	0	1	1	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	2	0	1	2	1
mittlere Staulänge [m]	0	12	0	6	12	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	12	0	6	12	6
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag						
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	7,2	7,2	7,2	7,2	10,5	9,8
Zahl der Halte n1 [Pkw]	0	1	1	1	1	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	2	1	2	1	0
mittlere Staulänge [m]	0	12	6	12	6	0
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	12	6	12	12	0

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Hauptstraße - Hirschentanzstraße - Georg-Sigl-Straße, Tu [Morgen/Nachmittag] = 40/40 [s] - PROGNOSE ENDAUSBAU 2029						
Spitzenstundenfaktor =	1,00					
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6
Relation	R1L	R1GR	R2L	R2GR	R3LGR	R4LGR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	1.800	1.800
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	1.800	1.800
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:	RVS 05.04.32		RVS 05.04.32		RVS 05.04.32	RVS 05.04.32
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	0,97	0,90	0,98	0,87	0,92
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	0,98	0,90	0,98	0,90	0,92
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	0,97	0,90	0,98	0,88	0,92
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	0,98	0,90	0,99	0,91	0,92
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,81	0,95	0,81	0,96	0,79	0,85
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,81	0,94	0,81	0,97	0,80	0,85
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.458	1.909	1.458	1.920	1.418	1.532
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.458	1.889	1.458	1.944	1.432	1.533
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0	Tu=40,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=11,0	Gz=12,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=16,0	Gz=11,0	Gz=12,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	502	764	447	768	390	449
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	440	756	454	777	394	460
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	5	282	68	215	203	74
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	2	273	128	290	168	51
Sättigungsgrad - Morgen	0,01	0,37	0,15	0,28	0,52	0,16
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,00	0,36	0,28	0,37	0,43	0,11
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen						
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	7,2	7,2	7,2	7,2	10,5	9,8
Zahl der Halte n1 [Pkw]	0	2	0	1	1	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	2	0	1	2	1
mittlere Staulänge [m]	0	12	0	6	12	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	12	6	12	12	6
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag						
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	7,2	7,2	7,2	7,2	10,5	9,8
Zahl der Halte n1 [Pkw]	0	1	1	2	1	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	2	1	2	1	0
mittlere Staulänge [m]	0	12	6	12	6	0
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	12	6	12	12	0

Kreuzung Hauptstraße - Promenadenweg - Weidenweg, Bestand																																										
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Belastung [Kfz/h]				Mh [Kfz/h]			Grenzzeitlücke / Folgezeitlücke [s]			Grundkapazität [Pkw-E/h]			Wahrscheinlichkeit Px			Cn [Pkw-E/h]				Cres	Sg				Tw	SL	SL 95%	SL 99%	LOS				Anwendungshinweis	Erfordernis von Abbiegestreifen		
		L	G	R	Σ	L	G	R	Σ	L	G	R	L	G	R	L	G	R	L	G	R	Σ	[Pkw-E/h]	L	G	R	Σ	[s]	[m]	[m]	[m]	L	G	R	Σ	Linksabbiegestreifen [Kfz/h]	Rechtsabbiegestreifen [Kfz/h]					
R1LGR	Morgen	11	354	1	366	11	344	1	356	247	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	1.038	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.038	1.800	1.800	1.761	1.395	0,01	0,20	0,00	0,21	2,6	2	5	7	A	A	A	A	Gut	Qg=344 < Qg(max)=962 [nicht notwendig]	Qg=344 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
	Nachmittag	12	315	2	329	12	309	2	323	387	0	0				882	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	882	1.800	1.800	1.734	1.405	0,01	0,17	0,00	0,19	2,6	1	4	6	A	A	A	A	Gut	Qg=309 < Qg(max)=841 [nicht notwendig]	Qg=309 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
R2LGR	Morgen	45	1	9	55	43	1	9	53	597	594	236	6,6/3,8	6,5/4	6,5/3,7	435	428	717	0,675	0,680	1.000	294	291	717	325	270	0,15	0,00	0,01	0,17	13,3	1	4	6	B	B	A	B	Gut			
	Nachmittag	23	2	15	40	23	2	15	40	696	694	367				382	378	606	0,627	0,631	1.000	239	238	606	309	269	0,10	0,01	0,02	0,13	13,4	1	3	4	B	B	A	B	Gut			
R3LGR	Morgen	2	229	23	254	2	224	23	249	345	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	926	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	926	1.800	1.800	1.787	1.533	0,00	0,13	0,01	0,14	2,3	1	3	5	A	A	A	A	Gut	Qg=224 < Qg(max)=891 [nicht notwendig]	Qg=224 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
	Nachmittag	4	351	40	395	4	347	40	391	311	0	0				963	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	963	1.800	1.800	1.784	1.389	0,00	0,19	0,02	0,22	2,6	2	5	8	A	A	A	A	Gut	Qg=347 < Qg(max)=903 [nicht notwendig]	Qg=347 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
R4LGR	Morgen	1	0	4	5	1	0	4	5	603	605	345	6,6/3,8	6,5/4	6,5/3,7	431	423	624	0,669	0,680	1.000	289	287	624	507	502	0,00	0,00	0,01	0,01	7,2	0	0	0	B	A	A	A	Gut			
	Nachmittag	4	2	1	7	4	2	1	7	710	713	310				375	369	652	0,612	0,631	1.000	230	233	652	254	247	0,02	0,01	0,00	0,03	14,5	0	1	1	B	B	A	B	Gut			
Kreuzung Hauptstraße - Promenadenweg - Weidenweg, Prognose Endausbau 2029																																										
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Belastung [Kfz/h]				Mh [Kfz/h]			Grenzzeitlücke / Folgezeitlücke [s]			Grundkapazität [Pkw-E/h]			Wahrscheinlichkeit Px			Cn [Pkw-E/h]				Cres	Sg				Tw	SL	SL 95%	SL 99%	LOS				Anwendungshinweis	Erfordernis von Abbiegestreifen		
		L	G	R	Σ	L	G	R	Σ	L	G	R	L	G	R	L	G	R	L	G	R	Σ	[Pkw-E/h]	L	G	R	Σ	[s]	[m]	[m]	[m]	L	G	R	Σ	Linksabbiegestreifen [Kfz/h]	Rechtsabbiegestreifen [Kfz/h]					
R1LGR	Morgen	11	357	49	417	11	342	46	399	238	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	1.049	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.049	1.800	1.800	1.767	1.350	0,01	0,20	0,03	0,24	2,7	2	6	9	A	A	A	A	Gut	Qg=342 < Qg(max)=963 [nicht notwendig]	Qg=342 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
	Nachmittag	12	312	34	358	12	301	33	346	399	0	0				869	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	869	1.800	1.800	1.738	1.380	0,01	0,17	0,02	0,21	2,6	2	5	7	A	A	A	A	Gut	Qg=301 < Qg(max)=829 [nicht notwendig]	Qg=301 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
R2LGR	Morgen	45	1	9	55	43	1	9	53	768	701	227	6,6/3,8	6,5/4	6,5/3,7	348	375	727	0,499	0,590	1.000	174	221	727	200	145	0,26	0,00	0,01	0,28	24,8	2	7	10	C	B	A	C	Ausreichend			
	Nachmittag	23	2	15	40	23	2	15	40	846	794	379				314	334	596	0,493	0,554	1.000	155	185	596	217	177	0,15	0,01	0,03	0,18	20,3	1	4	6	C	B	A	C	Ausreichend			
R3LGR	Morgen	78	227	23	328	75	215	23	313	388	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	881	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	881	1.800	1.800	1.442	1.114	0,09	0,13	0,01	0,23	3,2	2	5	8	A	A	A	A	Gut	Qg=215 > Qg(max)=201 [NOTWENDIG]	Qg=215 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
	Nachmittag	70	369	40	479	69	359	40	468	334	0	0				938	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	938	1.800	1.800	1.587	1.108	0,07	0,20	0,02	0,30	3,2	3	8	12	A	A	A	A	Gut	Qg=359 > Qg(max)=289 [NOTWENDIG]	Qg=359 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
R4LGR	Morgen	45	0	94	139	43	0	90	133	688	689	365	6,6/3,8	6,5/4	6,5/3,7	386	380	607	0,581	0,590	1.000	224	224	607	391	252	0,20	0,00	0,15	0,36	14,3	3	10	15	C	A	A	B	Gut			
	Nachmittag	42	2	68	112	42	2	66	110	795	798	318				336	332	645	0,537	0,554	1.000	180	184	645	320	208	0,23	0,01	0,11	0,35	17,2	3	10	15	C	B	A	B	Gut			
Kreuzung Hauptstraße - Promenadenweg - Weidenweg, Prognose Endausbau 2029																																										
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Belastung [Kfz/h]				Mh [Kfz/h]			Grenzzeitlücke / Folgezeitlücke [s]			Grundkapazität [Pkw-E/h]			Wahrscheinlichkeit Px			Cn [Pkw-E/h]				Cres	Sg				Tw	SL	SL 95%	SL 99%	LOS				Anwendungshinweis	Erfordernis von Abbiegestreifen		
		L	G	R	Σ	L	G	R	Σ	L	G	R	L	G	R	L	G	R	L	G	R	Σ	[Pkw-E/h]	L	G	R	Σ	[s]	[m]	[m]	[m]	L	G	R	Σ	Linksabbiegestreifen [Kfz/h]	Rechtsabbiegestreifen [Kfz/h]					
R1LGR	Morgen	11	357	49	417	11	342	46	399	238	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	1.049	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.049	1.800	1.800	1.767	1.350	0,01	0,20	0,03	0,24	2,7	2	6	9	A	A	A	A	Gut	Qg=342 < Qg(max)=963 [nicht notwendig]	Qg=342 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
	Nachmittag	12	312	34	358	12	301	33	346	399	0	0				869	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	869	1.800	1.800	1.738	1.380	0,01	0,17	0,02	0,21	2,6	2	5	7	A	A	A	A	Gut	Qg=301 < Qg(max)=829 [nicht notwendig]	Qg=301 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]	
R2LGR	Morgen	45	1	9	55	43	1	9	53	768	701	227	6,6/3,8	6,5/4	6,5/3,7	348	375	727	0,588	0,696	1.000	205	261	727	233	178	0,22	0,00	0,01	0,24	20,2	2	5	8	C	B	A	C	Ausreichend			
	Nachmittag	23	2	15	40	23	2	15	40	846	794	379				314	334	596	0,653	0,735	1.000	205	245	596	275	235	0,11	0,01	0,03	0,15	15,3	1	3	5	B	B	A	B	Gut			
R3L	Morgen	78	0	0	78	75	0	0	75	388	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	881	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	881	1.800	1.800	881	803	0,09	0,00	0,00	0,09	4,5	1	2	3	A	-	-	A	Gut			
	Nachmittag	70	0	0	70	69	0	0	69	334	0	0				938	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	938	1.800	1.800	938	868	0,07	0,00	0,00	0,07	4,1	0	1	2	A	-	-	A	Gut			
R3GR	Morgen	0	227	23	250	0	215	23	238	0	0	0	0/0	0/0	0/0	1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.550	0,00	0,13	0,01	0,14	0,0	0	0	0	-	A	A	A	A	Gut		Qg=215 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]
	Nachmittag	0	369	40	409	0	359	40	399	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.391	0,00	0,20	0,02	0,23	0,0	0	0	0	-	A	A	A	A	Gut		Qg=359 < Qg(zul)=1800 [nicht notwendig]
R4LGR	Morgen	45	0	94	139	43	0	90	133	688	689	365	6,6/3,8	6,5/4	6,5/3,7	386	380	607	0,686	0,696	1.000	265	265	607	428	289	0,17	0,00	0,15	0,32	12,4	3	9	13	B	A	A	B	Gut			
	Nachmittag	42	2	68	112	42	2	66	110	795	798	318				336	332	645	0,712	0,735	1.000	239	244	645	387	275	0,18	0,01	0,11	0,29	13,1	2	7	11	B	B	A	B	Gut			

Kreuzung Hauptstraße - Laaber Straße, Bestand																																							
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Belastung [Kfz/h]				Mh [Kfz/h]			Grenzzeitlücke / Folgezeitlücke [s]			Grundkapazität [Pkw-E/h]			Wahrscheinlichkeit Px			Cn [Pkw-E/h]				Cres	Sg				Tw	SL	SL 95%	SL 99%	LOS				Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ	L	G	R	Σ	L	G	R	L	G	R	L	G	R	L	G	R	L	G	R	Σ	[Pkw-E/h]	L	G	R	Σ	[s]	[m]	[m]	[m]	L	G	R	Σ	
R1G	Morgen	0	200	0	200	0	194	0	194	0	0	0	0/0	0/0	0/0	1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.600	0,00	0,11	0,00	0,11	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
	Nachmittag	0	370	0	370	0	367	0	367	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.430	0,00	0,21	0,00	0,21	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
R1R	Morgen	0	0	147	147	0	0	141	141	0	0	0	0/0	0/0	0/0	1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.653	0,00	0,00	0,08	0,08	0,0	0	0	0	-	-	A	A	Gut
	Nachmittag	0	0	332	332	0	0	328	328	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.468	0,00	0,00	0,18	0,18	0,0	0	0	0	-	-	A	A	Gut
R2G	Morgen	0	361	0	361	0	352	0	352	0	0	0	0/0	0/0	0/0	1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.439	0,00	0,20	0,00	0,20	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
	Nachmittag	0	261	0	261	0	255	0	255	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.539	0,00	0,14	0,00	0,14	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
R2L	Morgen	71	0	0	71	67	0	0	67	335	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	937	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	937	1.800	1.800	937	866	0,08	0,00	0,00	0,08	4,2	0	1	2	A	-	-	A	Gut
	Nachmittag	76	0	0	76	73	0	0	73	695	0	0				615	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	615	1.800	1.800	615	539	0,12	0,00	0,00	0,12	6,7	1	3	4	A	-	-	A	Gut
R3L	Morgen	284	0	0	284	279	0	0	279	613	0	0	6,6/3,8	0/0	0/0	426	1.800	1.800	0,924	1.000	1.000	394	1.800	1.800	394	110	0,72	0,00	0,00	0,72	31,7	15	41	60	D	-	-	D	Ausreichend
	Nachmittag	187	0	0	187	185	0	0	185	695	0	0				382	1.800	1.800	0,876	1.000	1.000	335	1.800	1.800	335	148	0,56	0,00	0,00	0,56	24,1	8	22	33	C	-	-	C	Ausreichend
R3R	Morgen	0	0	74	74	0	0	74	74	0	0	194	0/0	0/0	6,5/3,7	1.800	1.800	757	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	757	757	683	0,00	0,00	0,10	0,10	5,3	1	2	3	-	-	A	A	Gut
	Nachmittag	0	0	61	61	0	0	61	61	0	0	367				1.800	1.800	606	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	606	606	545	0,00	0,00	0,10	0,10	6,6	1	2	3	-	-	A	A	Gut
Kreuzung Hauptstraße - Laaber Straße, Prognose Endausbau 2029																																							
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Belastung [Kfz/h]				Mh [Kfz/h]			Grenzzeitlücke / Folgezeitlücke [s]			Grundkapazität [Pkw-E/h]			Wahrscheinlichkeit Px			Cn [Pkw-E/h]				Cres	Sg				Tw	SL	SL 95%	SL 99%	LOS				Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ	L	G	R	Σ	L	G	R	L	G	R	L	G	R	L	G	R	L	G	R	Σ	[Pkw-E/h]	L	G	R	Σ	[s]	[m]	[m]	[m]	L	G	R	Σ	
R1G	Morgen	0	243	0	243	0	231	0	231	0	0	0	0/0	0/0	0/0	1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.557	0,00	0,14	0,00	0,14	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
	Nachmittag	0	436	0	436	0	429	0	429	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.364	0,00	0,24	0,00	0,24	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
R1R	Morgen	0	0	147	147	0	0	141	141	0	0	0	0/0	0/0	0/0	1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.653	0,00	0,00	0,08	0,08	0,0	0	0	0	-	-	A	A	Gut
	Nachmittag	0	0	332	332	0	0	328	328	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.468	0,00	0,00	0,18	0,18	0,0	0	0	0	-	-	A	A	Gut
R2G	Morgen	0	452	0	452	0	437	0	437	0	0	0	0/0	0/0	0/0	1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.348	0,00	0,25	0,00	0,25	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
	Nachmittag	0	308	0	308	0	297	0	297	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.492	0,00	0,17	0,00	0,17	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
R2L	Morgen	97	0	0	97	87	0	0	87	372	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	897	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	897	1.800	1.800	897	800	0,11	0,00	0,00	0,11	4,5	1	2	3	A	-	-	A	Gut
	Nachmittag	99	0	0	99	90	0	0	90	757	0	0				572	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	572	1.800	1.800	572	473	0,17	0,00	0,00	0,17	7,6	1	4	6	A	-	-	A	Gut
R3L	Morgen	284	0	0	284	279	0	0	279	755	0	0	6,6/3,8	0/0	0/0	354	1.800	1.800	0,892	1.000	1.000	316	1.800	1.800	316	32	0,90	0,00	0,00	0,90	85,0	40	85	113	E	-	-	E	Ungünstig
	Nachmittag	187	0	0	187	185	0	0	185	816	0	0				326	1.800	1.800	0,827	1.000	1.000	270	1.800	1.800	270	83	0,69	0,00	0,00	0,69	41,9	13	35	52	D	-	-	D	Ausreichend
R3R	Morgen	0	0	105	105	0	0	99	99	0	0	231	0/0	0/0	6,5/3,7	1.800	1.800	722	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	722	722	617	0,00	0,00	0,15	0,15	5,8	1	3	5	-	-	A	A	Gut
	Nachmittag	0	0	79	79	0	0	75	75	0	0	429				1.800	1.800	559	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	559	559	480	0,00	0,00	0,14	0,14	7,5	1	3	5	-	-	A	A	Gut

Mh - Verkehrsmenge des Hauptstromes [Pkw-E/h]

Px - Abminderungsfaktor durch Wahrscheinlichkeit des staufreien Zustandes

Cn - Leistungsfähigkeit [Pkw-E/h]

Cres - Kapazitätsreserve [Pkw-E/h]

Sg - Sättigungsgrad

Tw - mittlere Wartezeit [s]

SL - mittlere Staulänge [m]

SL 95% - Staulänge die in 95% der Zeit nicht überschritten wird [m]

SL 99% - Staulänge die in 99% der Zeit nicht überschritten wird [m]

LOS - Level of Service

Literatur:

[1] FSV, RVS 03.05.12 - Plangleiche Knoten, Wien 1. März 2007

[2] FSV, RVS 05.04.31 - Verkehrslichtsignalanlage - Einsatzkriterien, Wien 1998

[3] FGSV, HBS - Handbuch für Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Köln 2001

[4] Werner Schnabel/Dieter Lohse, Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung - Band I, Berlin 1997

[5] J.R.Dorfwirth, Leistungsfähigkeit im Straßenverkehrs, TU - Wien

[6] Brilon/Weinert, Bemessungsverfahren für Knotenpunkte mit abknickender Vorfahrt, Straßenverkehrstechnik 07/2002, FGSV Köln

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Breitenfurter Straße - In der Klausen, Tu [Morgen/Nachmittag] = 100/100 [s] - BESTAND					
Spitzenstundenfaktor =	1,00				
Strom Nr.	1	2	3	4	5
Relation	R1LG	R2LR	R3G	R4G	R5GR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	1.800	2.000	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	1.800	2.000	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:	RVS 05.04.32				
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,89	1,00	1,00	0,99
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	1,00	1,00	0,99
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,88	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	1,00	0,80	1,00	1,00	0,99
Abminderungsfaktor Nachmittag	1,00	0,79	1,00	1,00	0,99
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.795	1.606	2.000	2.000	1.972
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.794	1.583	2.000	2.000	1.989
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=63,2	Gz=19,0	Gz=64,3	Gz=67,2	Gz=64,3
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=64,7	Gz=19,0	Gz=64,6	Gz=68,7	Gz=64,6
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	1.123	305	1.286	1.344	1.268
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	1.119	301	1.292	1.374	1.285
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	706	33	320	725	320
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	499	25	672	506	672
Sättigungsgrad - Morgen	0,63	0,11	0,25	0,54	0,25
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,45	0,08	0,52	0,37	0,52
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen					
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	6,8	32,8	6,4	5,4	6,4
Zahl der Halte n1 [Pkw]	5	1	2	4	2
Zahl der Halte n2 [Pkw]	7	1	3	7	3
mittlere Staulänge [m]	42	6	18	42	18
Dimensionierungsstaulänge [m]	54	6	24	48	24
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag					
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	6,2	32,8	6,3	4,9	6,3
Zahl der Halte n1 [Pkw]	3	1	4	3	4
Zahl der Halte n2 [Pkw]	5	1	7	4	7
mittlere Staulänge [m]	30	6	42	24	42
Dimensionierungsstaulänge [m]	36	6	48	30	48

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Breitenfurter Straße - In der Klausen, Tu [Morgen/Nachmittag] = 100/100 [s] - PROGNOSE ENDAUSBAU 2029					
Spitzenstundenfaktor =	1,00				
Strom Nr.	1	2	3	4	5
Relation	R1LG	R2LR	R3G	R4G	R5GR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	1.800	2.000	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	1.800	2.000	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:	RVS 05.04.32				
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,89	1,00	1,00	0,99
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,88	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	1,00	0,80	1,00	1,00	0,99
Abminderungsfaktor Nachmittag	1,00	0,79	1,00	1,00	0,99
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.795	1.606	2.000	2.000	1.975
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.794	1.583	2.000	2.000	1.990
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=63,2	Gz=19,0	Gz=64,3	Gz=67,2	Gz=64,3
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=64,7	Gz=19,0	Gz=64,6	Gz=68,7	Gz=64,6
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	1.123	305	1.286	1.344	1.270
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	1.116	301	1.292	1.374	1.286
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	797	33	363	816	363
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	546	25	738	553	738
Sättigungsgrad - Morgen	0,71	0,11	0,28	0,61	0,29
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,49	0,08	0,57	0,40	0,57
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen					
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	10,7	32,8	6,4	5,4	6,4
Zahl der Halte n1 [Pkw]	6	1	2	5	2
Zahl der Halte n2 [Pkw]	8	1	4	7	4
mittlere Staulänge [m]	48	6	24	42	24
Dimensionierungsstaulänge [m]	60	6	24	54	24
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag					
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	6,2	32,8	6,3	4,9	6,3
Zahl der Halte n1 [Pkw]	4	1	5	3	5
Zahl der Halte n2 [Pkw]	5	1	7	5	7
mittlere Staulänge [m]	30	6	42	30	42
Dimensionierungsstaulänge [m]	36	6	54	36	54

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Breitenfurter Straße - Willergasse, Tu [Morgen/Nachmittag] = 150/150 [s] - BESTAND							
Spitzenstundenfaktor =	1,00						
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6	7
Relation	R1L	R1GR	R2LG	R2R	R3G	R3R	R4LGR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000	1.800
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000	1.800
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:	RVS 05.04.32		RVS 05.04.32				RVS 05.04.32
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen							
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,85	1,00	0,85	0,89
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,92
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag							
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,85	1,00	0,85	0,92
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,93
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,81	0,99	0,82	0,77	1,00	0,77	0,82
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,81	0,99	0,82	0,77	1,00	0,77	0,85
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.458	1.985	1.471	1.530	2.000	1.530	1.476
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.458	1.987	1.470	1.530	2.000	1.530	1.530
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=35,0	Gz=56,0	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=35,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=35,0	Gz=56,0	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=35,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	452	1.363	343	571	867	663	48
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	548	1.365	341	571	867	663	48
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	190	413	229	292	605	135	9
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	310	490	309	224	394	154	16
Sättigungsgrad - Morgen	0,42	0,30	0,67	0,51	0,70	0,20	0,19
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,57	0,36	0,91	0,39	0,45	0,23	0,33
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen							
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	7,4	7,4	46,4	29,5	25,9	24,1	44,1
Zahl der Halte n1 [Pkw]	2	4	7	6	12	2	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	2	5	7	8	14	3	0
mittlere Staulänge [m]	12	30	42	48	84	18	0
Dimensionierungsstaulänge [m]	18	36	54	54	102	24	0
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag							
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	7,4	7,4	77,8	29,5	24,1	24,1	44,1
Zahl der Halte n1 [Pkw]	3	4	12	5	7	3	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	4	6	10	6	9	4	1
mittlere Staulänge [m]	24	36	72	36	54	24	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	30	48	72	42	66	24	6

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Breitenfurter Straße - Willergasse, Tu [Morgen/Nachmittag] = 150/150 [s] - PROGNOSE ENDAUSBAU 2029							
Spitzenstundenfaktor =	1,00						
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6	7
Relation	R1L	R1GR	R2LG	R2R	R3G	R3R	R4LGR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000	1.800
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000	1.800
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:	RVS 05.04.32		RVS 05.04.32				RVS 05.04.32
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen							
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,85	1,00	0,85	0,89
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,92
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag							
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,85	1,00	0,85	0,92
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,93
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,81	0,99	0,82	0,77	1,00	0,77	0,82
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,81	0,99	0,82	0,77	1,00	0,77	0,85
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.458	1.986	1.470	1.530	2.000	1.530	1.476
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.458	1.988	1.470	1.530	2.000	1.530	1.530
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=35,0	Gz=56,0	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=35,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=35,0	Gz=56,0	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=35,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	417	1.364	343	571	867	663	48
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	521	1.365	341	571	867	663	48
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	190	444	241	292	679	152	9
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	310	544	321	224	431	164	16
Sättigungsgrad - Morgen	0,46	0,33	0,70	0,51	0,78	0,23	0,19
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,59	0,40	0,94	0,39	0,50	0,25	0,33
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen							
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	7,4	7,4	50,9	29,5	29,0	24,1	44,1
Zahl der Halte n1 [Pkw]	2	4	7	6	13	3	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	2	6	8	8	16	4	0
mittlere Staulänge [m]	12	36	48	48	96	24	0
Dimensionierungsstaulänge [m]	18	42	54	54	114	24	0
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag							
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	7,4	7,4	96,2	29,5	24,1	24,1	44,1
Zahl der Halte n1 [Pkw]	3	5	14	5	8	3	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	4	7	10	6	10	4	1
mittlere Staulänge [m]	24	42	84	36	60	24	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	30	54	72	42	72	30	6

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Breitenfurter Straße - Rodauner Straße, Tu [Morgen/Nachmittag] = 150/150 [s] - BESTAND						
Spitzenstundenfaktor =	1,00					
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6
Relation	R1G	R1R	R3L	R3G	R4L	R4R
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	2.000	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:			RVS 05.04.32			
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,85	0,90	1,00	0,90	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,90
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,85	0,90	1,00	0,90	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,90
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	1,00	0,77	0,81	1,00	0,81	0,77
Abminderungsfaktor Nachmittag	1,00	0,77	0,81	1,00	0,81	0,77
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	2.000	1.530	1.458	2.000	1.620	1.530
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	2.000	1.530	1.458	2.000	1.620	1.530
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=36,0	Gz=57,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=36,0	Gz=57,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	867	663	570	1.373	389	581
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	867	663	553	1.373	389	581
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	321	189	433	472	157	294
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	387	152	314	295	135	414
Sättigungsgrad - Morgen	0,37	0,29	0,76	0,34	0,40	0,51
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,45	0,23	0,57	0,21	0,35	0,71
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen						
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	24,1	24,1	14,7	7,4	43,3	28,8
Zahl der Halte n1 [Pkw]	6	3	5	4	4	6
Zahl der Halte n2 [Pkw]	8	4	6	6	5	8
mittlere Staulänge [m]	48	24	36	36	30	48
Dimensionierungsstaulänge [m]	54	30	42	42	36	54
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag						
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	24,1	24,1	7,4	7,4	43,3	32,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	7	3	3	3	4	9
Zahl der Halte n2 [Pkw]	9	4	4	4	4	11
mittlere Staulänge [m]	54	24	24	24	24	66
Dimensionierungsstaulänge [m]	66	24	30	30	30	78

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Breitenfurter Straße - Rodauner Straße, Tu [Morgen/Nachmittag] = 150/150 [s] - PROGNOSE ENDAUSBAU 2029						
Spitzenstundenfaktor =	1,00					
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6
Relation	R1G	R1R	R3L	R3G	R4L	R4R
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	2.000	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:			RVS 05.04.32			
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,85	0,90	1,00	0,90	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,90
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag						
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,85	0,90	1,00	0,90	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,90
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	1,00	0,77	0,81	1,00	0,81	0,77
Abminderungsfaktor Nachmittag	1,00	0,77	0,81	1,00	0,81	0,77
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	2.000	1.530	1.458	2.000	1.620	1.530
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	2.000	1.530	1.458	2.000	1.620	1.530
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=36,0	Gz=57,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=36,0	Gz=57,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	867	663	560	1.373	389	581
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	867	663	538	1.373	389	581
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	337	189	473	507	157	310
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	413	152	333	312	135	443
Sättigungsgrad - Morgen	0,39	0,29	0,84	0,37	0,40	0,53
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,48	0,23	0,62	0,23	0,35	0,76
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen						
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	24,1	24,1	20,1	7,4	43,3	28,8
Zahl der Halte n1 [Pkw]	6	3	6	4	4	6
Zahl der Halte n2 [Pkw]	8	4	6	7	5	8
mittlere Staulänge [m]	48	24	36	42	30	48
Dimensionierungsstaulänge [m]	60	30	42	48	36	60
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag						
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	24,1	24,1	7,4	7,4	43,3	36,1
Zahl der Halte n1 [Pkw]	8	3	3	3	4	10
Zahl der Halte n2 [Pkw]	10	4	4	4	4	11
mittlere Staulänge [m]	60	24	24	24	24	66
Dimensionierungsstaulänge [m]	72	24	30	30	30	84