

Verkehrsuntersuchung

Projekt „Wiesenpark Breitenfurt“, 2384 Breitenfurt bei Wien

Wien, am 08.06.2026
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

gegengelesen

DI (FH) Philip Rosinak

Wien, am 08.06.2026



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

Datei: 24469_VU_Wiesenpark_Breitenfurt_260605.docx

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	14
6. Verkehrsanalyse und Mobilität	16
6.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)	16
6.2. Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)	17
6.3. Verkehrsqualität und Erschließung im Kfz-Verkehr	18
6.4. Wichtige Ziele im Projektumfeld	20
6.5. Mobilitätskennzahlen	20
7. Pflichtstellplätze	21
7.1. Fahrradabstellplätze	21
7.2. Pkw-Stellplätze	22
8. Zusatzverkehr des Projektes	23
8.1. Verkehrserzeugung der Bewohner*innen	23
8.2. Verkehrserzeugung der Patient*innen, Kunden*innen und Besucher*innen	23
8.3. Verkehrserzeugung der Beschäftigten	24
8.4. Lieferverkehr	24
8.5. Gesamtverkehrserzeugung des Projektes	25
9. Verkehrstechnische Berechnungen	26
9.1. Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken 2024 → 2029	26
9.2. Kfz-Verkehrsverteilung	26
9.3. Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten	29
10. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit	36
11. Glossar	37
12. Verwendete Unterlagen	38
13. Allgemeines	40
14. Anhang	40

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Nutzungsübersicht Bauphase 1	12
Abbildung 2:	Lageskizze des Projektes, Städtebauliches Konzept	12
Abbildung 3:	Übersicht Baufelder und Bauplätze	13
Abbildung 4:	Untersuchte Kreuzungen im Projektgebiet zwischen der Hirschentanzstraße und der Laaber Straße	14
Abbildung 5:	Untersuchte Kreuzungen im erweiterten Untersuchungsgebiet östlich zwischen Kalksburg-Kirchenplatz und Rodauner Straße	15
Abbildung 6:	Radfahranlagen und Radrouten	16
Abbildung 7:	ÖV-Güteklassen an Werktagen mit Schule	17
Abbildung 8:	ÖV-Güteklassen an Werktagen in den Herbstferien	18
Abbildung 9:	Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagsspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet	19
Abbildung 10:	Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im erweiterten Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagsspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet	19
Abbildung 11:	Lage im Ortsgebiet / Points of Interest (POI).....	20
Abbildung 12:	Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Industrieviertel nach Hauptverkehrsmittel	21
Abbildung 13:	Fahrrad-Pflichtstellplätze gemäß NÖ Bautechnikverordnung bzw. Verordnung der Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Fahrradabstellplätze Bauphase 1 21	
Abbildung 14:	Pkw-Pflichtstellplätze gemäß Bebauungsvorschriften Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Pkw-Stellplätze Bauphase 1	22
Abbildung 15:	Verkehrserzeugung Bewohner*innen	23
Abbildung 16:	Verkehrserzeugung Kunden und Besucher*innen	24
Abbildung 17:	Verkehrserzeugung Beschäftigte.....	24
Abbildung 18:	Verkehrserzeugung Lieferverkehr	24
Abbildung 19:	Verkehrserzeugung im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden.....	25
Abbildung 20:	Verkehrsstärken an Zählstellen im Projektumfeld	26
Abbildung 21:	Verkehrsverteilung Wohnen Bauphase 1	27
Abbildung 22:	Verkehrsverteilung Wohnen Bauphase 1 im erweiterten Untersuchungsgebiet27	
Abbildung 23:	Verkehrsverteilung Ärztezentrum Bauphase 1	28
Abbildung 24:	Verkehrsverteilung Ärztezentrum Bauphase 1 im erweiterten Untersuchungsgebiet.....	28
Abbildung 25:	Relationsskizze	29

Abbildung 26:	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 4, $t_u = 40$ s).....	29
Abbildung 27:	Relationsskizze	30
Abbildung 28:	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Bestand (Anhang 6).....	30
Abbildung 29:	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Prognose (Anhang 6)	31
Abbildung 30:	Relationsskizze	32
Abbildung 31:	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 7, $t_u = 100$ s).....	32
Abbildung 32:	Relationsskizze	33
Abbildung 33:	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 8, $t_u = 150$ s).....	33
Abbildung 34:	Relationsskizze	34
Abbildung 35:	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 9, $t_u = 150$ s).....	34
Abbildung 36:	Kreuzung Hirschentanzstraße - Liesingtalstraße	35

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, Seniorenwohnen, 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.

In einer ersten Phase, in der diese Anbindung noch nicht realisiert ist, sind die Kfz-Erschließung der zu diesem Zeitpunkt errichteten Nutzungen über die Liesingtalstraße sowie die Verkehrsverträglichkeit an den umliegenden Knotenpunkten zu prüfen. Dabei ist sicherzustellen, dass keine verkehrstechnischen Schwierigkeiten oder unzumutbaren Belastungen im Straßennetz bzw. Anrainerbereich entstehen.

In der ersten Realisierungsphase sollen ein Teil des Ärztezentrums mit 65 Pkw-Stellplätzen für Beschäftigten und Patient*innen sowie der Bauplatz C mit 104 Pkw-Stellplätzen für Bewohner*innen errichtet werden.

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 in der ersten Bauphase (Baufeld C) sind 173 Fahrradabstellplätze erforderlich. Für das Ärztezentrum sind auf dem Projektareal mindestens 2 Fahrradabstellplätze zu errichten. Die Anordnung, die Dimensionierung und die Zugänglichkeit zu den Fahrrad-Abstellräumen werden gemäß NÖ Bautechnikverordnung ausgeführt. Im Sinne der Förderung aktiver Mobilität ist über die gesetzliche Verpflichtung hinaus die Errichtung von mindestens 10 Fahrradabstellplätzen für das Ärztezentrum, die von den Beschäftigten und den Patient*innen genutzt werden können, vorgesehen. In der Freiraumplanung sind Potenzialflächen für eine eventuell erforderliche Erweiterung der Fahrradabstellplätze vorgesehen. Diese werden im Nahbereich der Eingänge situiert und wenn möglich überdacht.

Für das Ärztezentrum werden die Pkw-Pflichtstellplätze gem. §11 (1) NÖ Bautechnikverordnung berechnet, wobei nur jene Flächen berücksichtigt werden, die in der ersten Bauphase errichtet werden sollen. Demnach sind in der ersten Bauphase 65 Pkw-Stellplätze für das Ärztezentrum vorzusehen. Geplant ist die Errichtung der Pkw-Stellplätze im Umfang der gesetzlichen Verpflichtung. Bei den Flächen und Wohneinheiten, die für die Berechnung der Pflichtstellplätze herangezogen werden, handelt es sich um einen vorläufigen Stand. Diese Nutzungskennzahlen werden im Zuge der weiteren Planungen angepasst. Das vorliegende Stellplatzkonzept stellt sicher, dass keine wesentlichen Abweichungen zwischen Stellplatzverpflichtung und Planung vorliegt und, dass die Anforderungen der gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden.

1.4. Zusatzverkehr des Projektes

Die Nutzungen in der ersten Bauphase erzeugen an einem Werktag insgesamt ca. 770 Fahrten im motorisierten Individualverkehr. Auf die Spitzenstunden entfallen dabei ca. 60 Zu- und 55 Abfahrten [Pkw-E] in der Morgen- bzw. ca. 35 Zu- und ca. 45 Abfahrten [Pkw-E] in der Nachmittagsspitzenstunde. Die Wohnnutzung erzeugt in der Morgenspitzenstunde ca. 4 Zu- und 20 Abfahrten [Pkw-E] und in der Nachmittagsspitzenstunde ca. 15 Zu- und 7 Abfahrten [Pkw-E].

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 3 Pkw-E/h liegt der projektinduzierte Zusatzverkehr im Bereich der täglichen Verkehrsschwankungen.

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 um ca. 9 Sekunden. Sowohl im Bestand als auch in der Prognose tritt ein Level of Service D auf, welches einer ausreichenden Qualität des Verkehrsablaufs entspricht. Bei der Berechnung handelt es sich um ein statisches Berechnungsverfahren. Der Level of Service D tritt in der Relation R3L nur in der Morgenspitzenstunde auf.

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, Seniorenwohnen, 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.

In der ersten Realisierungsphase, in der diese Anbindung noch nicht realisiert ist, sollen ein Teil des Ärztezentrums sowie der Bauplatz C errichtet werden. Die Kfz-Erschließung erfolgt über die Liesingtalstraße.

Im Zuge der gegenständlichen Untersuchung ist die Verkehrsverträglichkeit an den umliegenden Knotenpunkten zu prüfen. Dabei ist sicherzustellen, dass keine verkehrstechnischen Schwierigkeiten oder unzumutbaren Belastungen im Straßennetz bzw. Anrainerbereich entstehen.

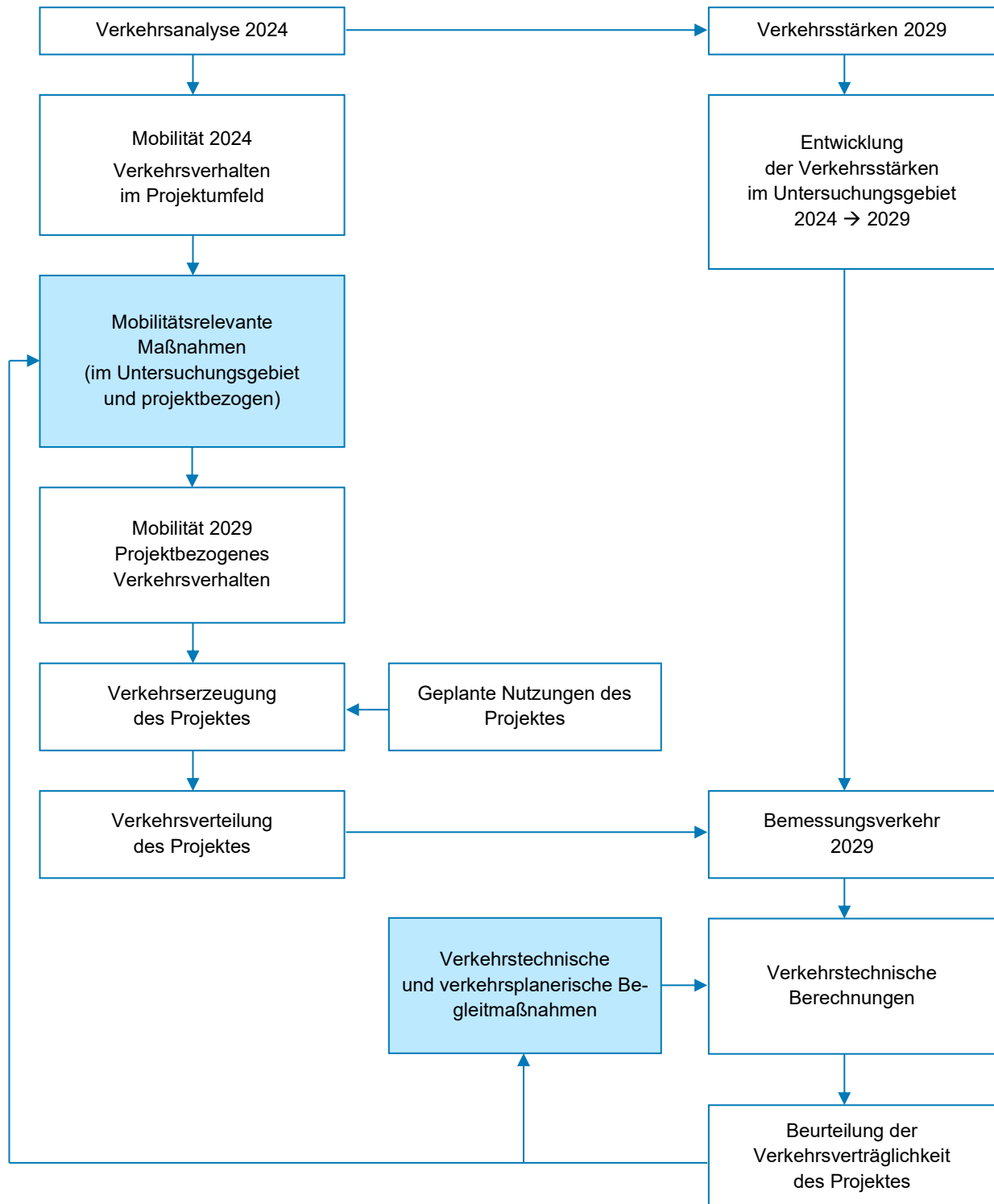
In einer ersten Phase, in der diese Anbindung noch nicht realisiert ist, sind

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 in der ersten Realisierungsphase 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.

Im Jahr 2024 wurde die Verkehrsuntersuchung aufgrund von Planungsänderungen, die eine wesentliche Reduktion des Versiegelungsgrades vorsehen, sowie aufgrund geänderter Nutzungsdaten aktualisiert /3/.

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, Seniorenwohnen, ein Ärztezentrum, Handels- sowie 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.

Die Erschließung im Endausbau soll über die Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg sowie über die Liesingtalstraße erfolgen. Dafür ist ein Ausbau des Promenadewegs über den Fluss *Reiche Liesing* zur Anbindung des Projektes an die Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg erforderlich. In einer ersten Phase, in der diese Anbindung noch nicht realisiert ist, soll die Kfz-Erschließung der zu diesem Zeitpunkt errichteten Nutzungen ausschließlich über die Liesingtalstraße erfolgen.

In der ersten Realisierungsphase sollen ein Teil des Ärztezentrums mit 65 Pkw-Stellplätzen für Beschäftigten und Patient*innen sowie der Bauplatz C mit 104 Pkw-Stellplätzen für Bewohner*innen errichtet werden.

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 entsprechend der Verordnung 104 Pkw-Stellplätze geplant. Für das Ärztezentrum sind 65 Pkw-Stellplätze in der ersten Realisierungsphase vorgesehen. Die Stellplätze für die Bewohner*innen und ein Teil der Stellplätze für das Ärztezentrum werden in der Tiefgarage des Projektes situiert. Die Stellplätze für die Patient*innen des Ärztezentrums werden auf einem oberirdischen Parkplatz untergebracht.

Eine Nutzungsübersicht ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Nutzungsübersicht Bauphase 1

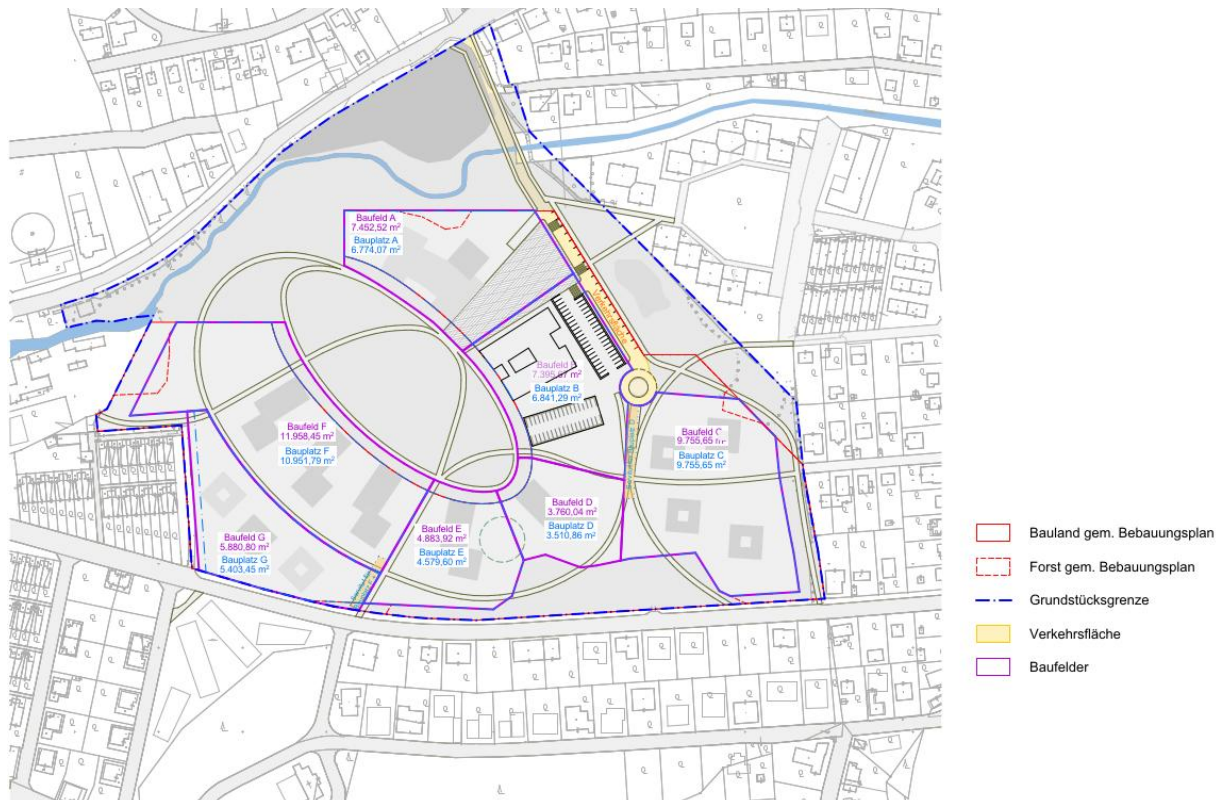
Nutzung	Bruttogeschoßfläche [m² BGF]	Nutzfläche [m² NF]	Anzahl Wohneinheiten	Geplante Pkw-Stellplätze	Geplante Fahrradabstellplätze
Ärztzentrum	ca. 2.880,00	ca. 1.950,00	-	65	10
Wohnen Baufeld C	6.400,00	4.480,00	69	104	173
Summe Bauphase 1	ca. 9.280,00	ca. 6.430,00	69	169	183

Abbildung 2: Lageskizze des Projektes, Städtebauliches Konzept



Quelle: Städtebauliche Studie Stand 08.05.2026, Hawlik Gerginski Architekten ZT GmbH

Abbildung 3: Übersicht Baufelder und Bauplätze



Quelle: Städtebauliche Studie Stand 08.05.2026, Hawlik Gerginski Architekten ZT GmbH

5. Untersuchungsgebiet und Prognosehorizont

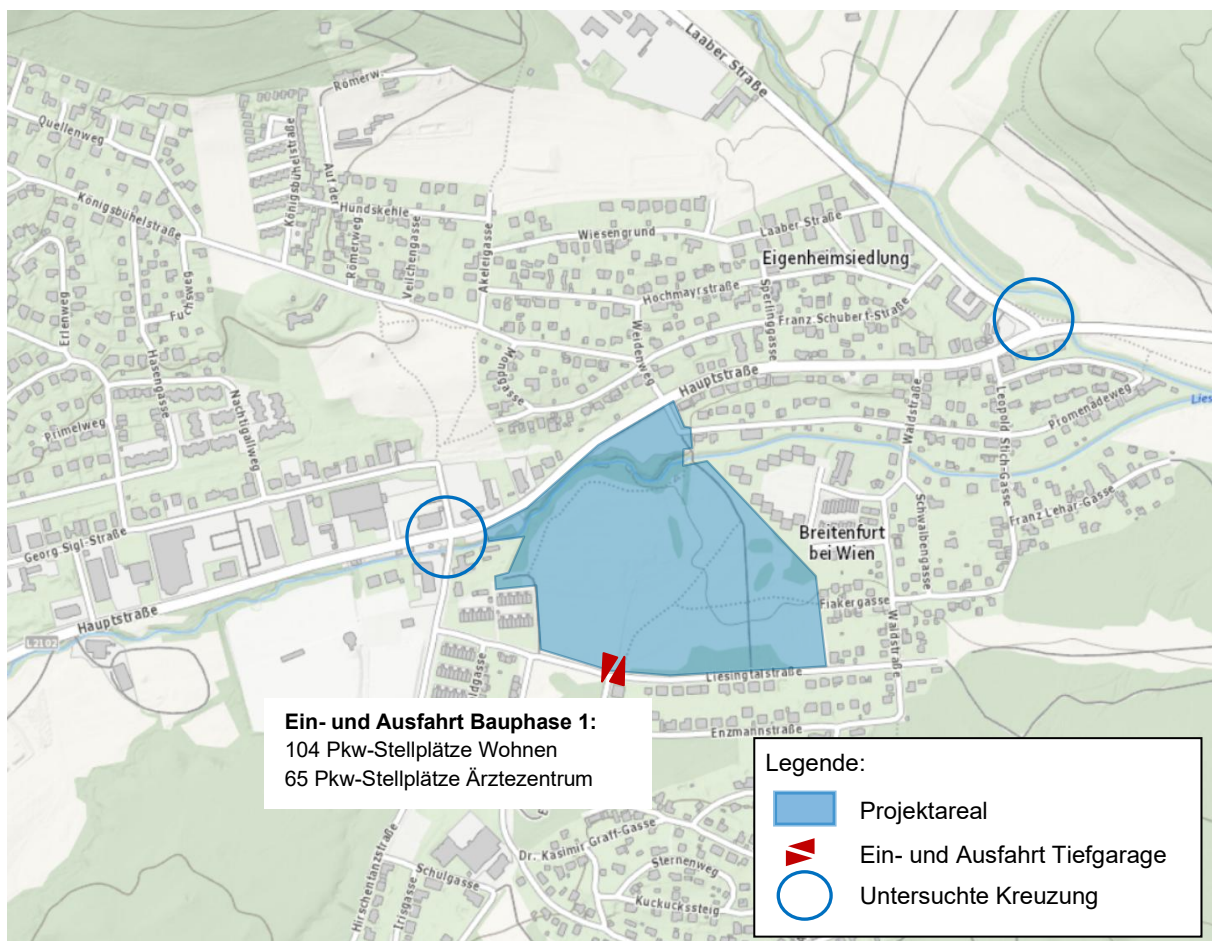
Im Zuge der Bearbeitung werden folgende Kreuzungen verkehrstechnisch untersucht:

- » Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße
- » 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 geringen Verkehrsstärken in der Liesingtalstraße und in der Hirschentanzstraße wird für diesen Knotenpunkt eine qualitative Einschätzung der Verkehrsverträglichkeit getroffen.

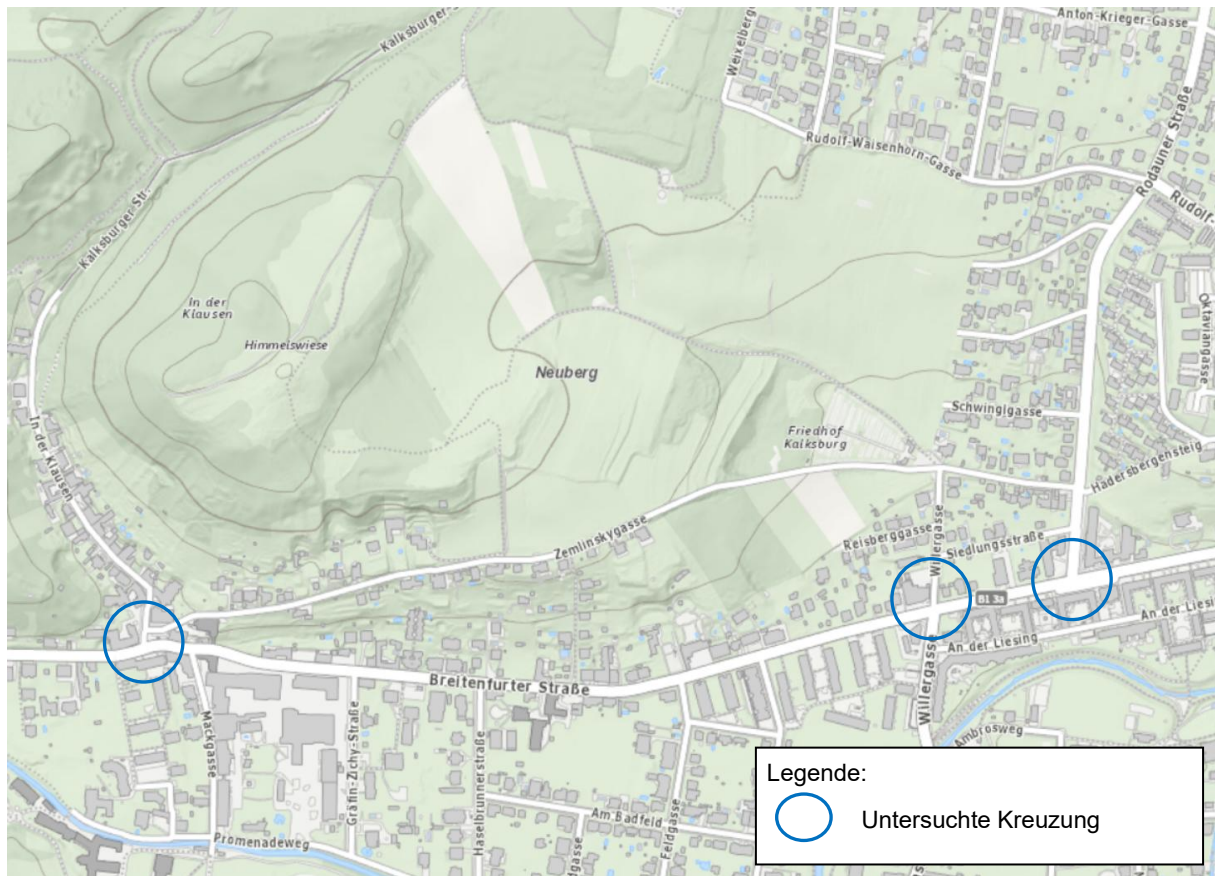
Aufgrund der angestrebten Realisierung des Projektes wird vom Prognosejahr 2029 ausgegangen.

Abbildung 4: Untersuchte Kreuzungen im Projektgebiet zwischen der Hirschentanzstraße und der Laaber Straße



Hintergrundquelle: basemap.at

Abbildung 5: Untersuchte Kreuzungen im erweiterten Untersuchungsgebiet östlich zwischen Kalksburg-Kirchplatz und Rodauner Straße



Hintergrundquelle: basemap.at

6. Verkehrsanalyse und Mobilität

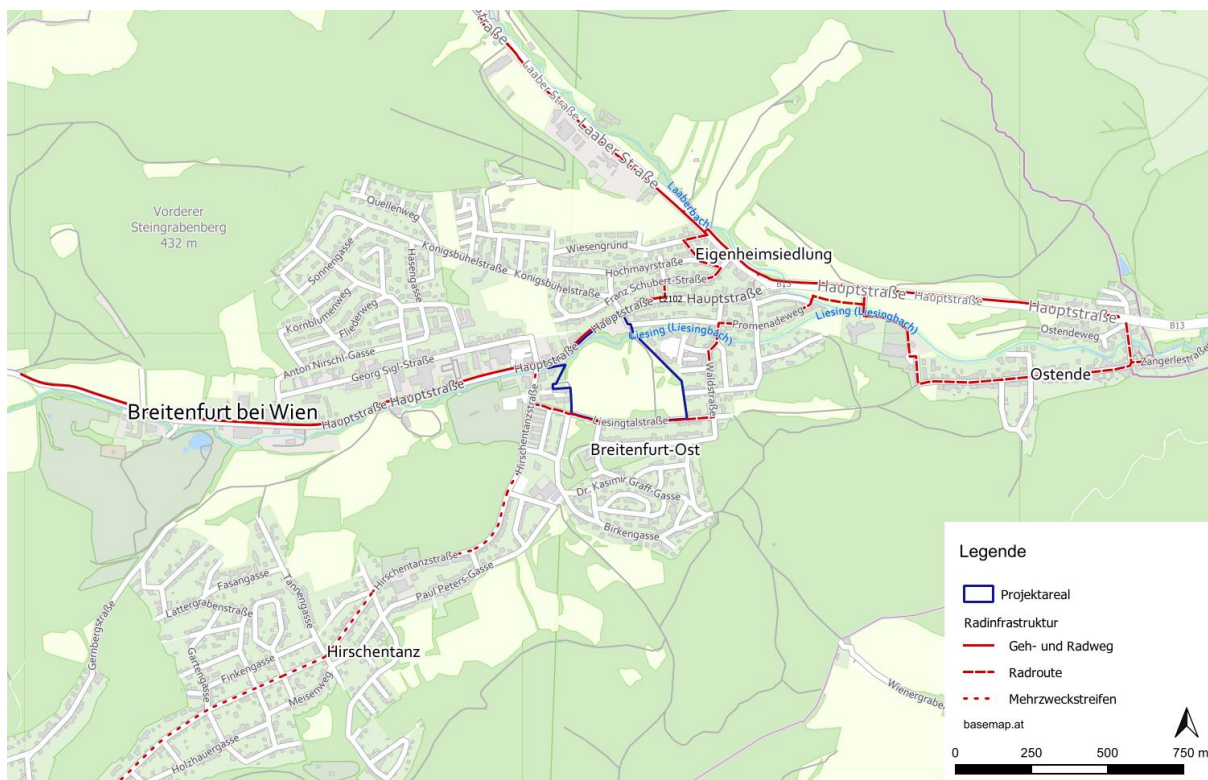
6.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)

Entlang des Projektareals sind weder in der Hauptstraße noch in der Liesingtalstraße Gehsteige vorhanden. Entlang der Hauptstraße ist ein Geh- und Radweg auf der nördlichen Straßenseite angeordnet. Querungshilfen 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. Darüber hinaus besteht südlich der Hauptstraße bzw. der Breitenfurter Straße eine Radroute 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 6: Radfahranlagen und Radrouten



6.2. Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)

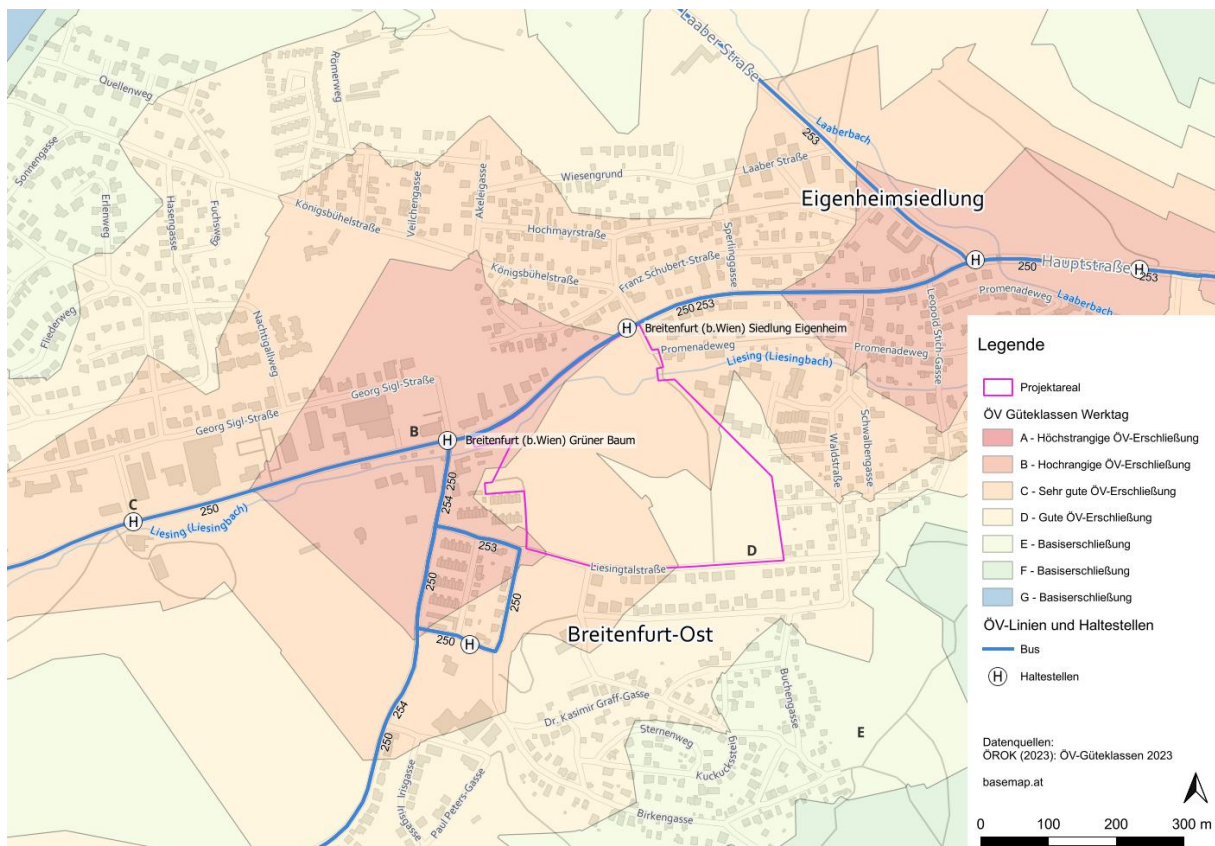
In der Hauptstraße im Umfeld des Projektareals verkehren folgenden Buslinien:

- » **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.

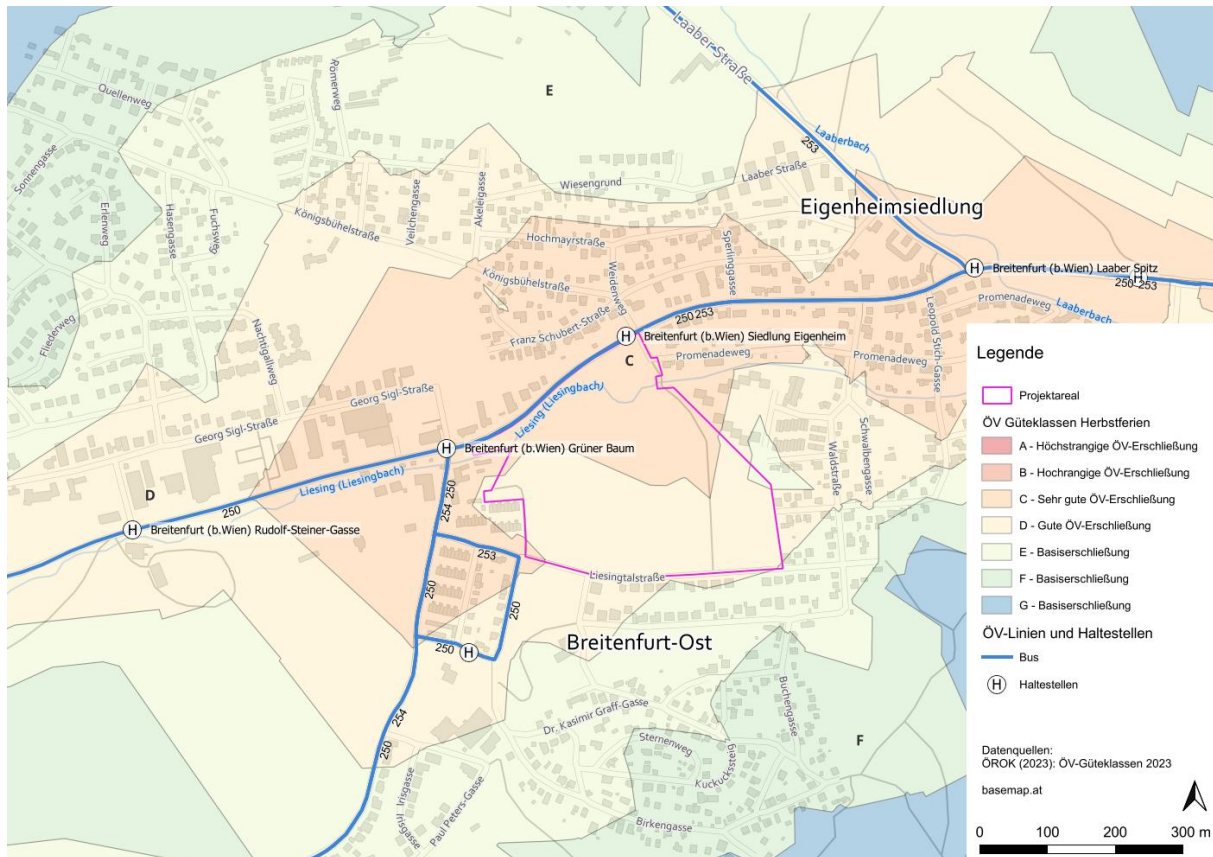
Das Projektareal ist somit gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden.

Abbildung 7: ÖV-Güteklassen an Werktagen mit Schule



Quelle: ÖROK 2023

Abbildung 8: ÖV-Güteklassen an Werktagen in den Herbstferien



Quelle: ÖROK 2023

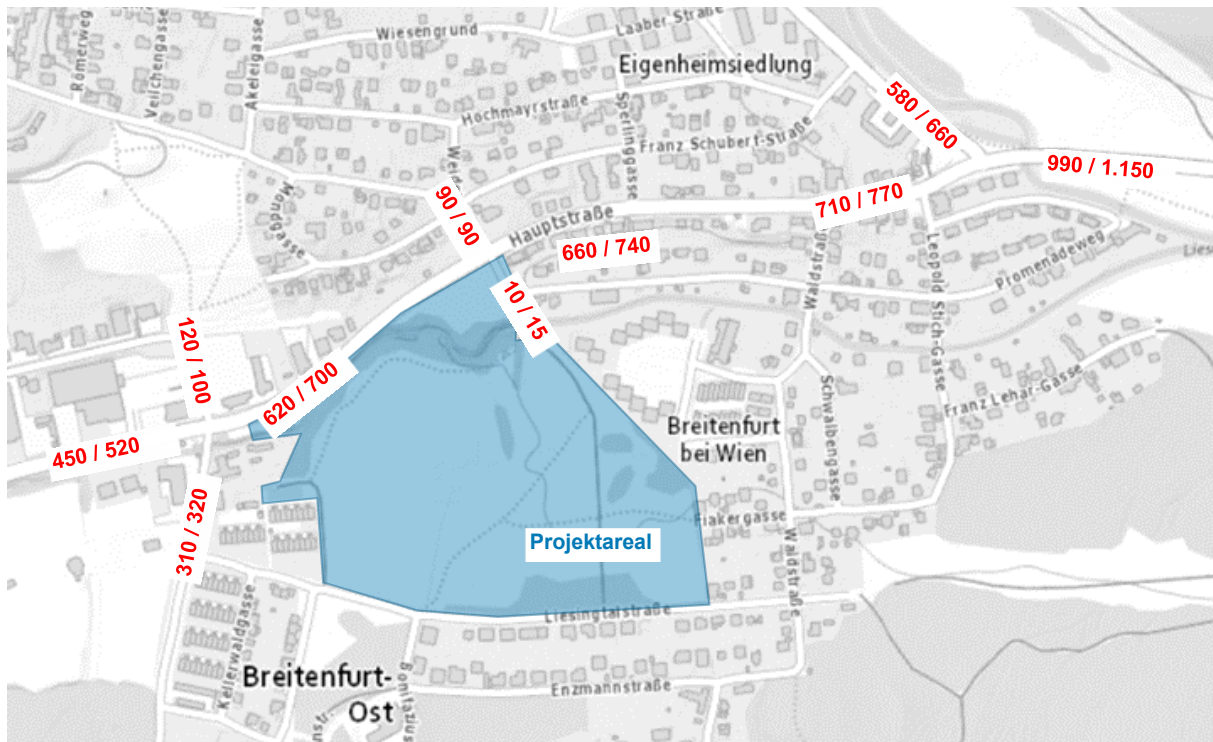
Das von der ÖREK-Plattform „Raumordnung und Verkehr“ entwickelte ÖV-Güteklassensystem /9/ koppelt die Bedienungsqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen. Neben der Siedlungsentwicklung kann dieses Instrument auch für Festlegungen zur Stellplatzverpflichtung dienen.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

6.3. Verkehrsqualität und Erschließung im Kfz-Verkehr

Die maßgebenden Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet wurden bei Verkehrszählungen am Donnerstag, dem 20.06.2024 und am Dienstag, dem 25.06.2024 ermittelt.

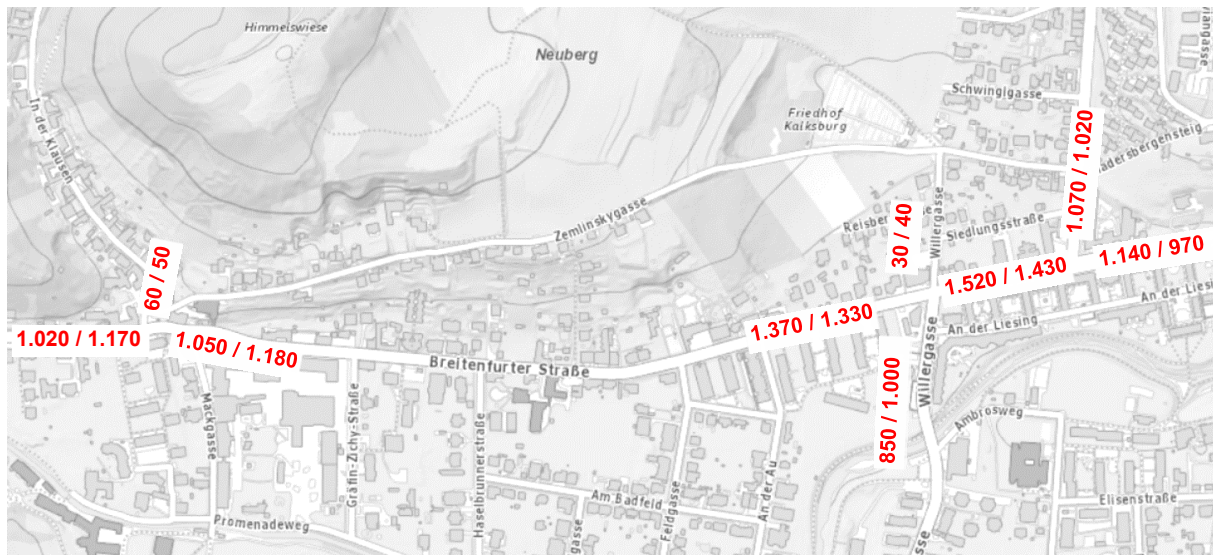
Die Breitenfurter Straße ist eine starkbefahrene Straße mit regionaler Bedeutung und mit Verkehrsstärken an Werktagen teilweise bis zu ca. 1.500 Pkw-E/h in der Morgen- und ca. 1.400 Pkw-E/h in der Nachmittagsspitzenstunde. Die Hauptstraße und die Laaber Straße sind wichtige Sammelstraßen für die umliegenden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

Abbildung 9: Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet



Hintergrundquelle: basemap.at

Abbildung 10: Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im erweiterten Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet



Hintergrundquelle: basemap.at

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 öffentliche Durchwegungen.**

Abbildung 11: 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 /4/.

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.

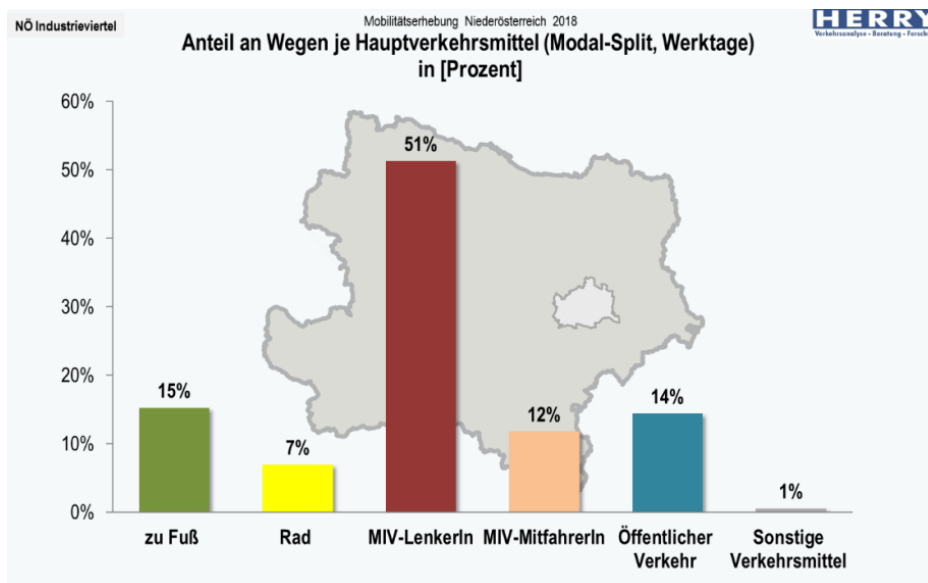
Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Industrieviertel weist folgende Verkehrsmittelwahl (Modal Split) nach Hauptverkehrsmittel auf: 14 % öffentlicher Verkehr, 63 % motorisierter Individualverkehr (Lenker*innen und Mitfahrer*innen), 7 % Radverkehr, 15 % zu Fußverkehr sowie 1 % sonstige

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 12: Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Industrieviertel nach Hauptverkehrsmittel



Quelle: Mobilitätserhebung Industrieviertel 2018 /4/

7. Pflichtstellplätze

7.1. Fahrradabstellplätze

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 13: Fahrrad-Pflichtstellplätze gemäß NÖ Bautechnikverordnung bzw. Verordnung der Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Fahrradabstellplätze Bauphase 1

Nutzung	Kriterium	Nutzungs-kennzahlen	Anzahl Fahrrad-Pflichtstellplätze	Anzahl geplante Fahrrad-Stellplätze
Wohnen Baufeld C	2,5 Fahrrad-SP / Wohnung	69 Wohneinheiten	173 Fahrrad-SP	173 Fahrrad-SP
Ärztzentrum	1 Fahrrad-SP / 20 Arbeitsplätze	30 Arbeitsplätze*	2 Fahrrad-SP	10 Fahrrad-SP
Summe gesamt			175 Fahrrad-SP	183 Fahrrad-SP

* gleichzeitig anwesend beim Vollausbau

Für die Wohnungen in der ersten Bauphase (Baufeld C) sind demnach 173 Fahrradabstellplätze erforderlich. Für das Ärztezentrum sind auf dem Projektareal mindestens 2 Fahrradabstellplätze zu errichten, wobei bei der Anzahl der Arbeitsplätze im Sinne der Worst-Case-Berechnung vom Vollausbau ausgegangen wird. Die Anordnung, die Dimensionierung und die Zugänglichkeit zu den Fahrrad-Abstellräumen werden gemäß NÖ Bautechnikverordnung ausgeführt.

Im Sinne der Förderung aktiver Mobilität ist über die gesetzliche Verpflichtung hinaus die Errichtung von mindestens 10 Fahrradabstellplätzen für das Ärztezentrum, die von den Beschäftigten und den Patient*innen genutzt werden können, vorgesehen. In der Freiraumplanung sind Potenzialflächen für eine eventuell erforderliche Erweiterung der Fahrradabstellplätze vorgesehen. Diese werden im Nahbereich der Eingänge situiert und wenn möglich überdacht.

7.2. Pkw-Stellplätze

Maßgebend für die Anzahl der Bewohner*innen-Pflichtstellplätze sind die Bebauungsvorschriften der Gemeinde Breitenfurt /6/. Demnach sind bei Errichtung von mehr als fünf Wohneinheiten 1,5 Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Für die geplanten 69 Wohnungen sind demnach etwa 104 Pkw-Pflichtstellplätze vorzusehen. Für das Ärztezentrum werden die Pkw-Pflichtstellplätze gem. §11 (1) NÖ Bautechnikverordnung berechnet, wobei nur jene Flächen berücksichtigt werden, die in der ersten Bauphase errichtet werden sollen. Demnach sind in der ersten Bauphase 65 Pkw-Stellplätze für das Ärztezentrum vorzusehen.

Abbildung 14: Pkw-Pflichtstellplätze gemäß Bebauungsvorschriften Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Pkw-Stellplätze Bauphase 1

Nutzung	Kriterium	Nutzungs-kennzahlen	Anzahl Pkw-Pflichtstellplätze	Anzahl geplante Pkw-Stellplätze
Bauplatz C	1,5 Pkw-SP / Wohnung	69 Wohneinheiten	104 Pkw-Stellplätze	104 Pkw-Stellplätze
Ärztezentrum	1 Pkw-SP / 30 m²NF	ca. 1.950,00 m²NF	65 Pkw-Stellplätze	65 Pkw-Stellplätze
Summe gesamt			169 Pkw-Stellplätze	169 Pkw-Stellplätze

Geplant ist die Errichtung der Pkw-Stellplätze im Umfang der gesetzlichen Verpflichtung. Bei den Flächen und Wohneinheiten, die für die Berechnung der Pflichtstellplätze herangezogen werden, handelt es sich um einen vorläufigen Stand. Diese Nutzungskennzahlen werden im Zuge der weiteren Planungen angepasst. Das vorliegende Stellplatzkonzept stellt sicher, dass keine wesentlichen Abweichungen zwischen Stellplatzverpflichtung und Planung vorliegt und, dass die Anforderungen der gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden.

8. Zusatzverkehr des Projektes

8.1. Verkehrserzeugung der Bewohner*innen

Die Eckdaten für die Verkehrserzeugung der Bewohner*innen gehen im Wesentlichen auf die Garagenrichtlinie /8/, die Mobilitätskennzahlen für das Industrieviertel /4/ 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 Mobilitätserhebung 2018* /9/ 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 /4/. Das ergibt im Tagesverkehr 1,28 Pkw-Fahrten pro Bewohner*in.

In der ersten Bauphase werden insgesamt 69 Wohnungen errichtet. Für den Wohnungsmix wird von der gleichen prozentuellen Aufteilung ausgegangen, die für das gesamte Projekt gilt. Davon sind ca. 43 % 2-Zimmer-, ca. 36 % 3-Zimmer- und ca. 21 % 4-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 ca. 2,07 Personen je Wohneinheit. Dieser Wert liegt unterhalb der durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,2 Personen je Haushalt gemäß Mobilitätserhebung Industrieviertel /4/. Unter der Berücksichtigung des hohen Anteils an kleinen Wohnungen erscheint er jedoch plausibel. Insgesamt wird somit in der Bauphase 1 von ca. 143 Bewohner*innen ausgegangen.

Abbildung 15: Verkehrserzeugung Bewohner*innen

Nutzung	Personen / Wohnung	wohnungs- bezogene Wege / Person	MIV-An- teil	Besetzungs- grad	Anteil Spitzenstunde*			
					Morgen		Nachmittag	
					Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Wohnen Baufeld C	2,07	2,5	63 %	1,23	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. Im Vollausbau wird von 350 Patient*innen pro Tag ausgegangen. Obwohl das Ärztezentrum in der ersten Bauphase flächenmäßig noch nicht zur Gänze ausgebaut ist, wird im Sinne einer Worst-Case-Berechnung von der gleichen Anzahl an Patient*innen wie nach dem Vollausbau ausgegangen. Die verkehrlichen Eckdaten für Besucher*innen gehen zum Teil auf die Ergebnisse der Verkehrserhebungen (MIV-Anteil) sowie auf eigene Annahmen und Erfahrungswerte zurück.

Abbildung 16: Verkehrserzeugung Kunden und Besucher*innen

Nutzung	Wege/ Tag	MIV-Anteil	Besetz. grad	Anteil Spitzenstunde*			
				Morgen		Nachmittag	
				Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Besucher*innen Wohnen Baufeld C	0,05 Wege/Bewohnerweg	75%	1,2	3 %	3 %	10 %	10 %
Patient*innen Ärztezentrum**	2,0 Wege/Patient*in	75%	1,14	11 %	11 %	7 %	9 %

* 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 /12/*, der *Verkehrs- und umwelttechnische Richtlinien für Garagenprojekte /8/* und eigenen Annahmen die Eckdaten in Abbildung 17 herangezogen. Dabei wird analog zur Anzahl der Patient*innen von einer Beschäftigtenanzahl ausgegangen, die dem Vollausbau entspricht.

Abbildung 17: 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 %

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

8.4. Lieferverkehr

Die Verkehrserzeugung im Lieferverkehr wird folgendermaßen abgeschätzt:

Abbildung 18: Verkehrserzeugung Lieferverkehr

Nutzung	Lieferfahrzeuge / Tag	Anteil Spitzenstunde*			
		Morgen		Nachmittag	
		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Wohnen Baufeld C	3	20 %	20 %	10 %	10 %
Ärztezentrum Anlieferung	10	20 %	20 %	10 %	10 %
Ärztezentrum Rettungsfahrzeuge	20	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 19: 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 Baufeld C	337	200	53	84	4	20	15	7
Ärztzentrum	783	569	96	118	57	35	21	37
Summe gesamt	1.120	769	149	202	61	55	36	44

Die Nutzungen in der ersten Bauphase erzeugen an einem Werktag insgesamt ca. 770 Fahrten im motorisierten Individualverkehr. Auf die Spitzenstunden entfallen dabei ca. 60 Zu- und 55 Abfahrten [Pkw-E] in der Morgen- bzw. ca. 35 Zu- und ca. 45 Abfahrten [Pkw-E] in der Nachmittagsspitzenstunde. Die Wohnnutzung erzeugt in der Morgenspitzenstunde ca. 4 Zu- und 20 Abfahrten [Pkw-E] und in der Nachmittagsspitzenstunde ca. 15 Zu- und 7 Abfahrten [Pkw-E].

Die detaillierte Berechnung der Verkehrserzeugung ist im Anhang 2 enthalten.

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 /7/ herangezogen. Die Verkehrsstärken im durchschnittlichen Werktagsverkehr (DTV_{Mo-Fr}) an der Zählstelle 1181 Breitenfurter Straße km 0 stagnieren sowohl zwischen den Jahren 2016 und 2019 als auch zwischen den Jahren 2021 und 2024, allerdings zuletzt auf einem niedrigeren Niveau. Es werden daher für den Prognosehorizont 2029 keine allgemeinen Verkehrszunahmen berücksichtigt.

Abbildung 20: Verkehrsstärken an Zählstellen im Projektumfeld

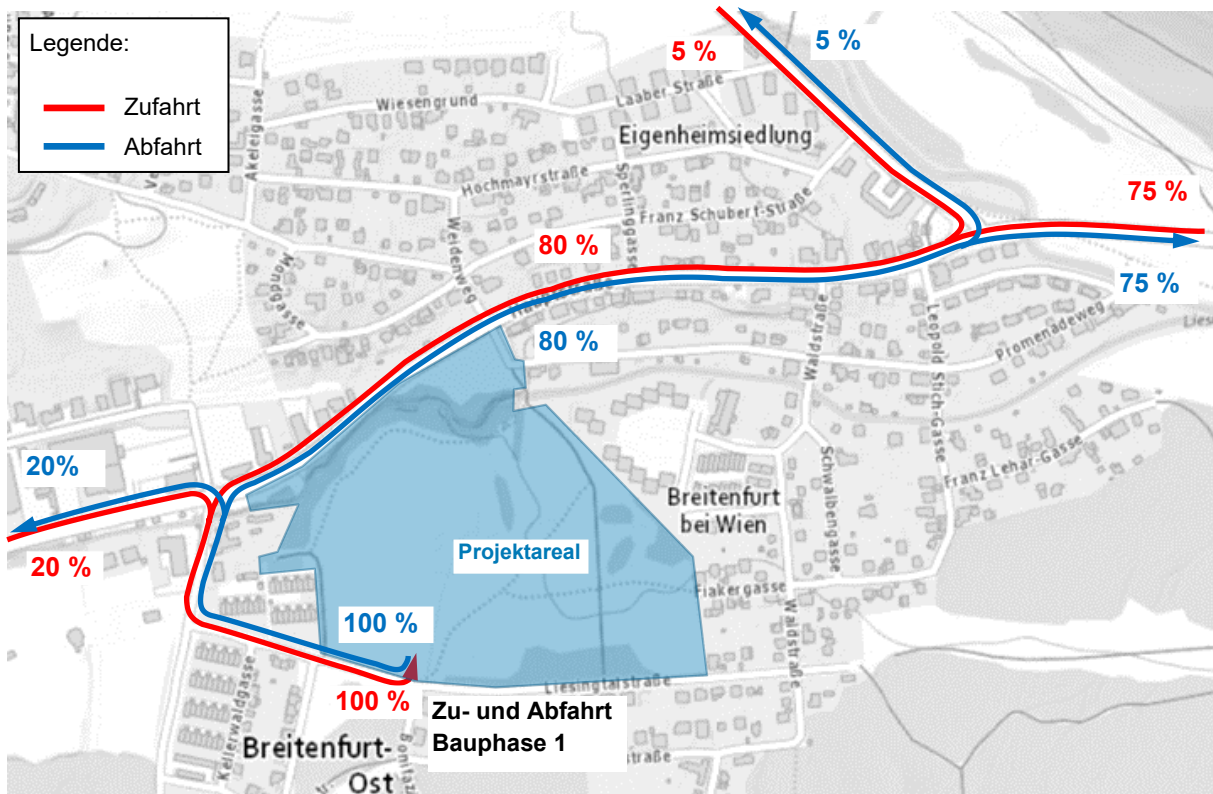
Zählstelle	DTV _{Mo-Fr} [Kfz/24h]						
	2016	2017	2019	2021	2022	2023	2024
Zst. 1181 B13 Breitenfurter Straße, km 0	14.270	14.193	14.298	13.694	13.492	13.497	13.638

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

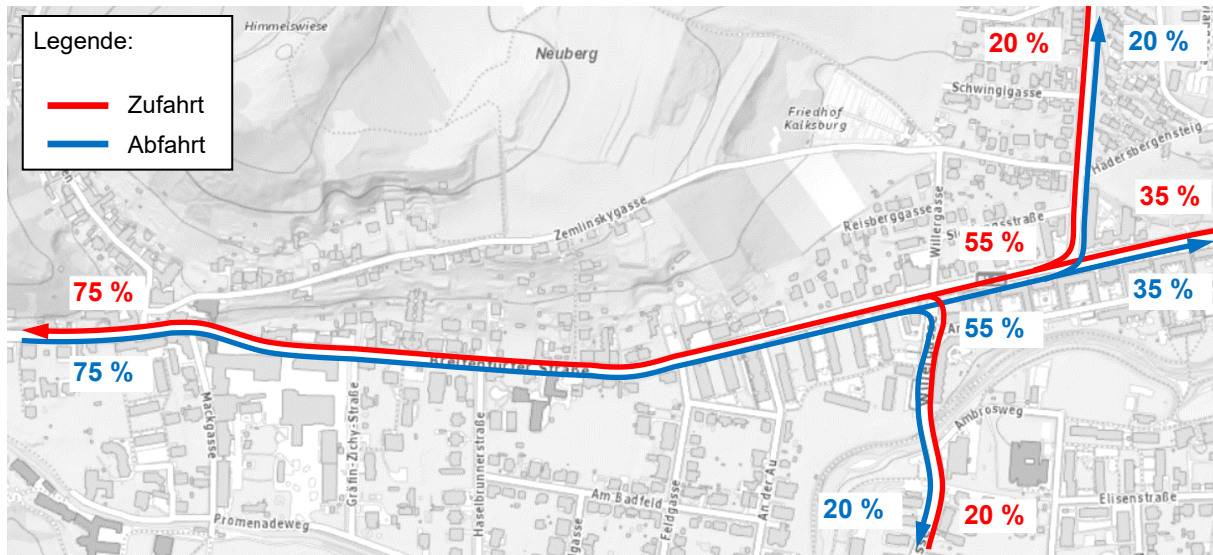
Den weiteren Berechnungen wird folgende Verteilung des erzeugten Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet zugrunde gelegt:

Abbildung 21: Verkehrsverteilung Wohnen Bauphase 1



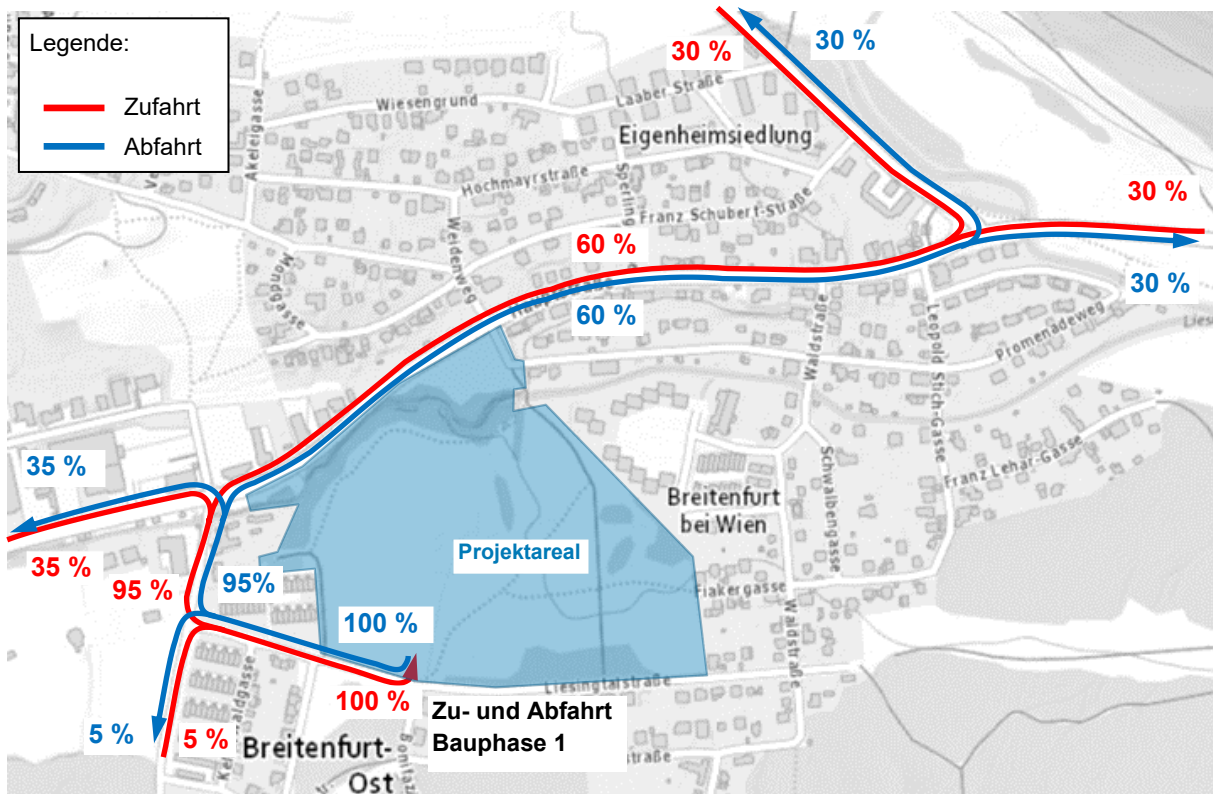
Hintergrundquelle: basemap.at

Abbildung 22: Verkehrsverteilung Wohnen Bauphase 1 im erweiterten Untersuchungsgebiet



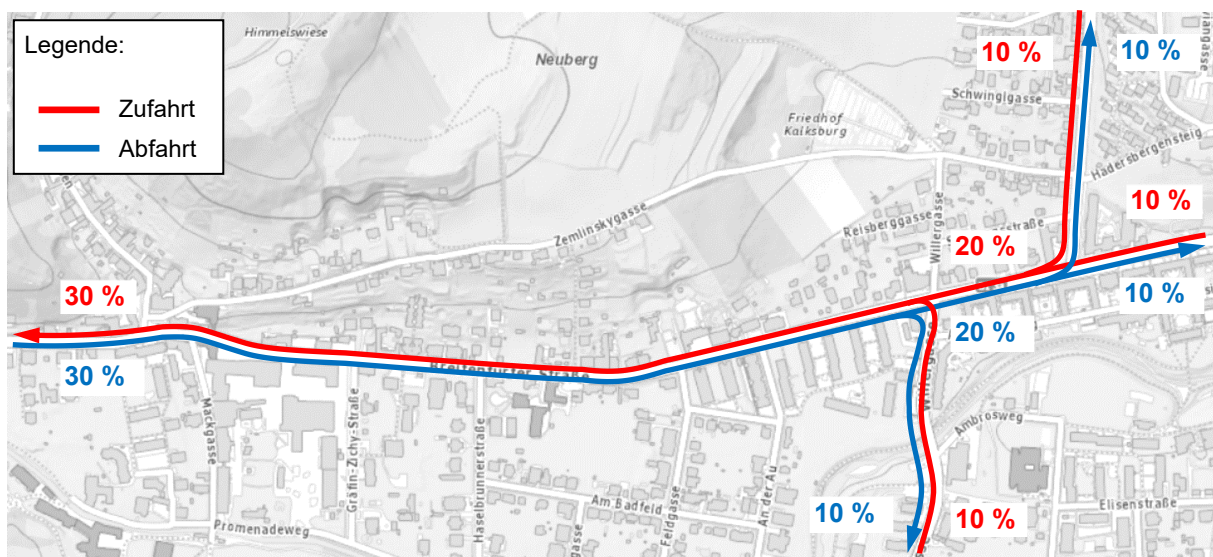
Hintergrundquelle: basemap.at

Abbildung 23: Verkehrsverteilung Ärztezentrum Bauphase 1



Hintergrundquelle: basemap.at

Abbildung 24: Verkehrsverteilung Ärztezentrum Bauphase 1 im erweiterten Untersuchungsgebiet



Hintergrundquelle: basemap.at

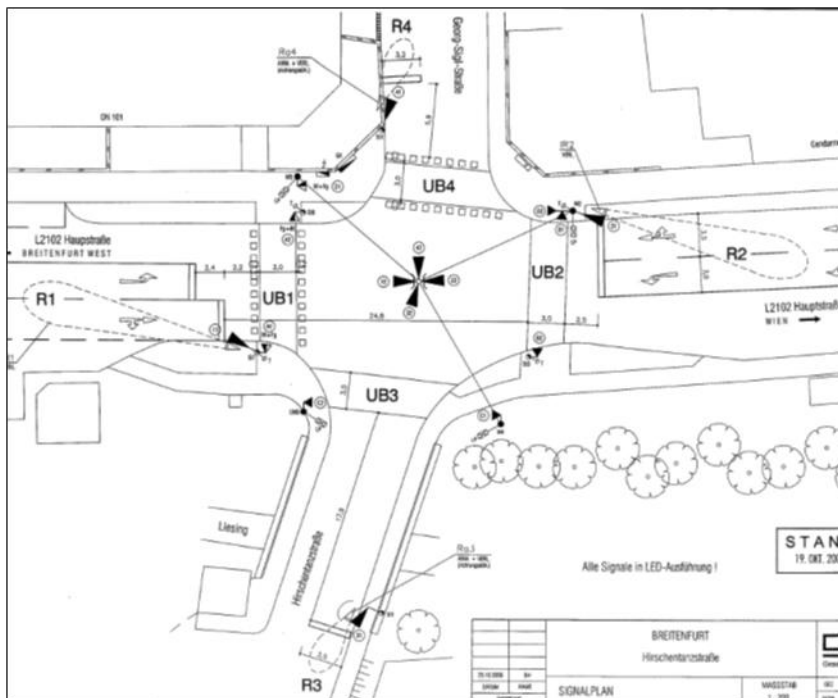
Die detaillierten Verkehrsstärken sind im Anhang 3 enthalten.

9.3. Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten

Die Leistungsfähigkeiten der maßgebenden Kreuzungen werden für die Morgen- und für die Nachmittagspitze berechnet. Die Berechnung der Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) erfolgt nach *RVS 05.04.32 /15/, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen /16/* sowie *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung /17/*. Die Berechnung der vorfahrtsignalisierten Kreuzungen erfolgt nach *RVS 03.05.12 /19/*. 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-geregelt)

Abbildung 25: Relationsskizze



Quelle: Amt der NÖ Landesregierung

Abbildung 26: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 4, $t_u = 40$ s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		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	0 / 0	0 / 0
R1GR	243 / 242	259 / 247	16,0 / 16,0	16,0 / 16,0	0,32 / 0,32	0,35 / 0,33	12 / 12	12 / 12
R2L	58 / 98	94 / 122	16,0 / 16,0	16,0 / 16,0	0,12 / 0,20	0,20 / 0,26	0 / 6	6 / 6
R2GR	180 / 262	175 / 256	16,0 / 16,0	16,0 / 16,0	0,24 / 0,34	0,23 / 0,33	6 / 12	6 / 12
R3LGR	189 / 163	241 / 204	11,0 / 11,0	11,0 / 11,0	0,49 / 0,41	0,62 / 0,52	12 / 6	12 / 12
R4LGR	74 / 51	74 / 51	12,0 / 12,0	12,0 / 12,0	0,16 / 0,11	0,17 / 0,11	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 0,62 in der Relation R3LGR (Hirschentanzstraße) in der Morgenspitze auf. Alle Relationen weisen ausreichende Kapazitätsreserven auf.

9.3.2. Kreuzung Hauptstraße – Laaber Straße (Vorfahrtsknoten)

Abbildung 27: Relationsskizze



Quelle: basemap.at

Abbildung 28: 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 29: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung, Prognose (Anhang 6)

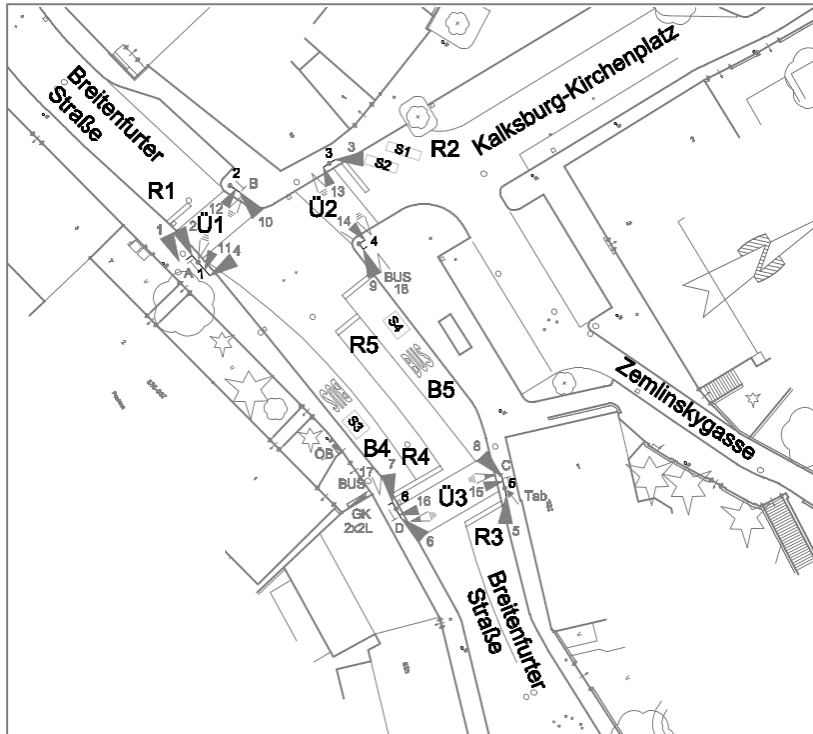
Kreuzung Hauptstraße - Laaber Straße, Prognose Bauphase 1 2029											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ	Σ	[s]	[m]	[m]	Σ	
R1G	Morgen	0	216	0	216	0,12	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	384	0	384	0,21	0,0	0	0	A	Gut
R1R	Morgen	0	0	147	147	0,08	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	0	332	332	0,18	0,0	0	0	A	Gut
R2G	Morgen	0	383	0	383	0,21	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	272	0	272	0,15	0,0	0	0	A	Gut
R2L	Morgen	79	0	0	79	0,09	4,3	1	2	A	Gut
	Nachmittag	82	0	0	82	0,14	6,9	1	3	A	Gut
R3L	Morgen	284	0	0	284	0,77	40,6	19	51	D	Ausreichend
	Nachmittag	187	0	0	187	0,59	27,1	8	24	C	Ausreichend
R3R	Morgen	0	0	87	87	0,12	5,5	1	2	A	Gut
	Nachmittag	0	0	64	64	0,11	6,8	1	2	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 ca. 40 Sekunden, was ebenfalls einem Level of Service D und somit einer ausreichenden Qualität des Verkehrsablaufs entspricht. 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 D tritt in der Relation R3L nur in der Morgenspitzenstunde auf.

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

Abbildung 30: Relationsskizze



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 33

Abbildung 31: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 7, $t_u = 100$ s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		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	728 / 510	63,2 / 64,7	63,2 / 64,7	0,63 / 0,45	0,65 / 0,46	42 / 30	42 / 30
R2LR	33 / 25	33 / 25	19,0 / 19,0	19,0 / 19,0	0,11 / 0,08	0,11 / 0,08	6 / 6	6 / 6
R3G	320 / 672	336 / 686	64,3 / 64,6	64,3 / 64,6	0,25 / 0,52	0,26 / 0,53	18 / 42	18 / 42
R4G	725 / 506	747 / 517	67,2 / 68,7	67,2 / 68,7	0,54 / 0,37	0,56 / 0,38	42 / 24	42 / 24
R5GR	320 / 672	336 / 686	64,3 / 64,6	64,3 / 64,6	0,25 / 0,52	0,26 / 0,53	18 / 42	18 / 42

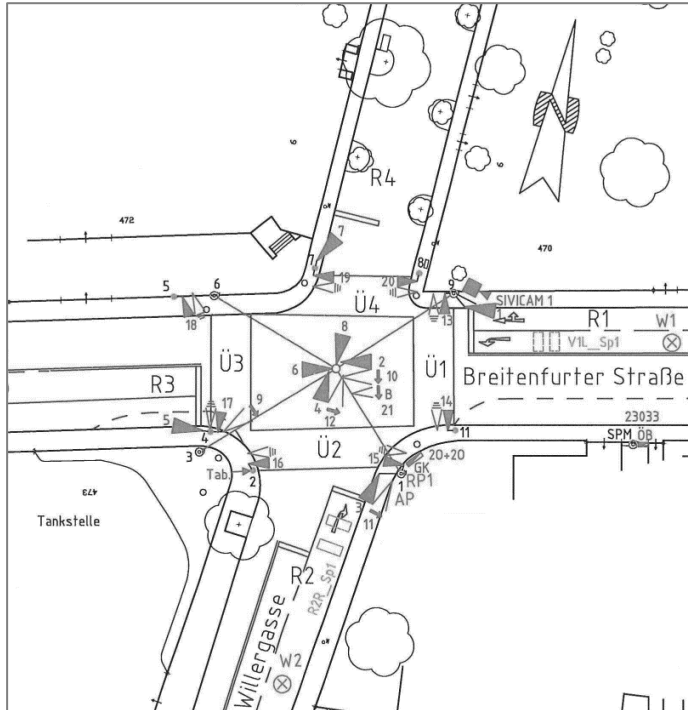
B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

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 0,65 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.

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

Abbildung 32: Relationsskizze



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 33

Abbildung 33: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 8, $t_u = 150$ s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		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				m	
R1L	190 / 310	190 / 310	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,42 / 0,57	0,43 / 0,57	12 / 24	12 / 24
R1GR	413 / 490	424 / 501	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,30 / 0,36	0,31 / 0,37	30 / 36	36 / 42
R2LG	229 / 309	234 / 312	35,0 / 35,0	35,0 / 35,0	0,67 / 0,91	0,68 / 0,91	42 / 72	42 / 72
R2R	292 / 224	292 / 224	56,0 / 56,0	56,0 / 56,0	0,51 / 0,39	0,51 / 0,39	48 / 36	48 / 36
R3G	605 / 394	622 / 403	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,70 / 0,45	0,72 / 0,46	84 / 54	90 / 60
R3R	135 / 154	140 / 156	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,20 / 0,23	0,21 / 0,24	18 / 24	18 / 24
R4LGR	9 / 16	9 / 16	35,0 / 35,0	35,0 / 35,0	0,19 / 0,33	0,19 / 0,33	0 / 6	0 / 6

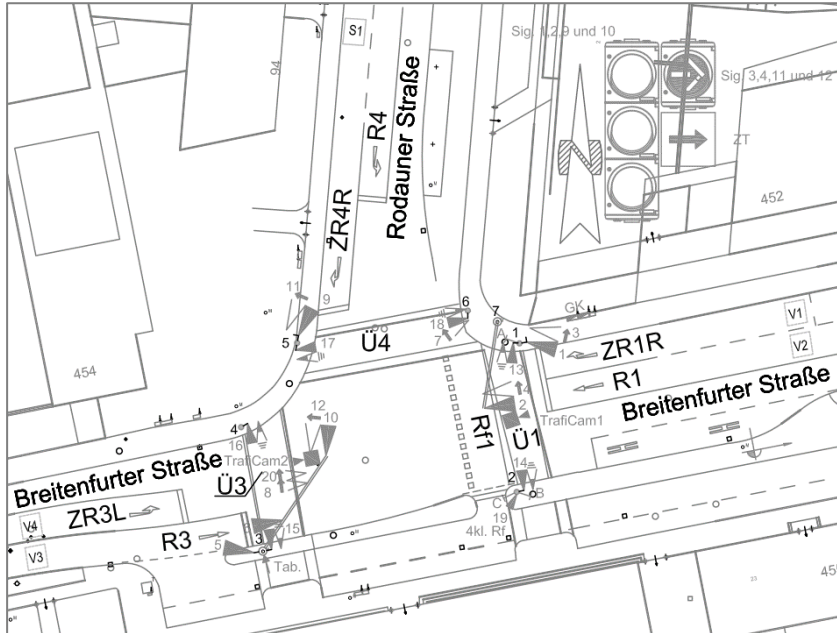
B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

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 sowohl im Bestand als auch in der Prognose mit 0,91 in der Relation R2LG (Willergasse in Richtung Norden bzw. Linksabbieger von der Willergasse in die Breitenfurter Straße) in der Nachmittagsspitze auf. Der projektinduzierte Zusatzverkehr beträgt in der Nachmittagsspitzenstunde 3 Pkw-E/h und liegt somit im Bereich der täglichen Verkehrsschwankungen.

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

Abbildung 34: Relationsskizze



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 33

Abbildung 35: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 9, $t_u = 150$ s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		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	327 / 393	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,37 / 0,45	0,38 / 0,45	48 / 54	48 / 54
R1R	189 / 152	189 / 152	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,29 / 0,23	0,29 / 0,23	24 / 24	24 / 24
R3L	433 / 314	442 / 318	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,76 / 0,57	0,78 / 0,58	36 / 24	36 / 24
R3G	472 / 295	481 / 299	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,34 / 0,21	0,35 / 0,22	36 / 24	36 / 24
R4L	157 / 135	157 / 135	36,0 / 36,0	36,0 / 36,0	0,40 / 0,35	0,40 / 0,35	30 / 24	30 / 24
R4R	294 / 414	300 / 420	57,0 / 57,0	57,0 / 57,0	0,51 / 0,71	0,52 / 0,72	48 / 66	48 / 66

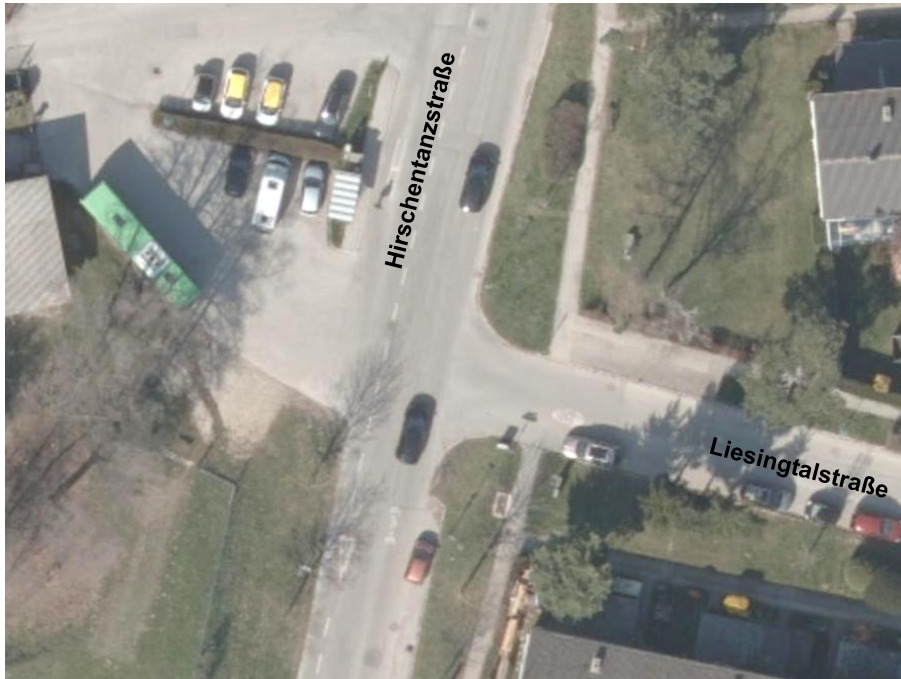
B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

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 0,78 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.

9.3.6. Kreuzung Hirschentanzstraße – Liesingtalstraße (Vorfahrtsknoten)

Abbildung 36: Kreuzung Hirschentanzstraße - Liesingtalstraße



Quelle: basemap.at

An der Kreuzung Hirschentanzstraße – Liesingtalstraße wurden im Bestand in Summe über alle Relationen 310 Pkw-E in der Morgenspitzenstunde und 320 Pkw-E in der Nachmittagsspitzenstunde erhoben. In der Prognose erhöhen sich die Verkehrsstärken um ca. 115 Pkw-E in der Morgen- und ca. 80 Pkw-E in der Nachmittagsspitzenstunde. Aufgrund der geringen Verkehrsstärken kann sowohl im Bestand als auch in der Prognose (Bauphase 1) von einer guten Qualität des Verkehrsablaufs ausgegangen werden.

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 3 Pkw-E/h liegt der projektinduzierte Zusatzverkehr im Bereich der täglichen Verkehrsschwankungen.

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 um ca. 9 Sekunden. Sowohl im Bestand als auch in der Prognose tritt ein Level of Service D auf, welches einer ausreichenden Qualität des Verkehrsablaufs entspricht. Bei der Berechnung handelt es sich um ein statisches Berechnungsverfahren. Der Level of Service D tritt in der Relation R3L nur in der Morgenspitzenstunde auf.

Bearbeitung: DIⁱⁿ Snejana Nenкова-Bruntsch
gegengelesen: DI (FH) Philip Rosinak

Wien, am 08.06.2026



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/ Verkehrsuntersuchung „Wiesenpark Breitenfurt“
Verfasser: Rosinak & Partner ZT GmbH
Wien, 2024
- /4/ Mobilitätserhebung Industrieviertel 2018
Verfasser: Herry Consult GmbH i.A. der NÖ Landesregierung
Wien, 2020
- /5/ Bautechnikverordnung NÖ i.d.g.F.
Land Niederösterreich
- /6/ Verordnung zur Änderung 2022-1 des Bebauungsplanes
Marktgemeinde Breitenfurt, 2022
- /7/ Automatische Straßenverkehrszählungen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland
Verfasser: DTV-Verkehrsconsult GmbH im Auftrag des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung
- /8/ Verkehrs- und umwelttechnische Richtlinien für Garagenprojekte
Verfasser: Rosinak & Partner ZT GmbH im Auftrag der Magistratsdirektion - Stadtbaudirektion
Wien, November 2010
- /9/ Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018
Verfasser: Herry Consult im Auftrag der Niederösterreichischen Landesregierung
Wien, April 2020
- /10/ Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Gütekategorie – Abschlussbericht
Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)
Wien, 2017
- /11/ Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen
Verfasser: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
Köln, 2006
- /12/ 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

- /13/ Die Verkehrserzeugung von Wohn- und Bürogaragen
Diplomarbeit an der Fachhochschule für Bauwesen
Verfasser: Angelo Mazza
Wien, Mai 2002

- /14/ RVS 05.04.31
Verkehrslichtsignalanlagen
Einsatzkriterien
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.

- /15/ RVS 05.04.32
Verkehrslichtsignalanlagen
Planen von Verkehrslichtsignalanlagen
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.

- /16/ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Ausgabe 2009
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Köln, 2001, 2009

- /17/ Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung
Verfasser: W. Schnabel, D. Lohse
Band 1: Straßenverkehrstechnik
Berlin, 2011

- /18/ RVS 03.05.11
Knoten – Planungsgrundsätze
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.

- /19/ RVS 03.05.12
Knoten – Plangleiche Knoten
Kreuzungen, T-Kreuzungen
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.

- /20/ ÖROK-Haushaltsprognose 2022-2051
Österreichische Raumordnungskonferenz
Wien, 2024

- /21/ Bautechnikverordnung Niederösterreich, i. d. g. F.

/22/ Ratgeber Radparken
Verein Radlobby Österreich
Wien, 2017

13. 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.

14. 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 – Laaber Straße
- Anhang 6: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Breitenfurter Straße – In der Klausen
- Anhang 7: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Breitenfurter Straße – Willergasse
- Anhang 8: 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



Zivilterchniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Zivilterchniker 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 %	0,7 %	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 %	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

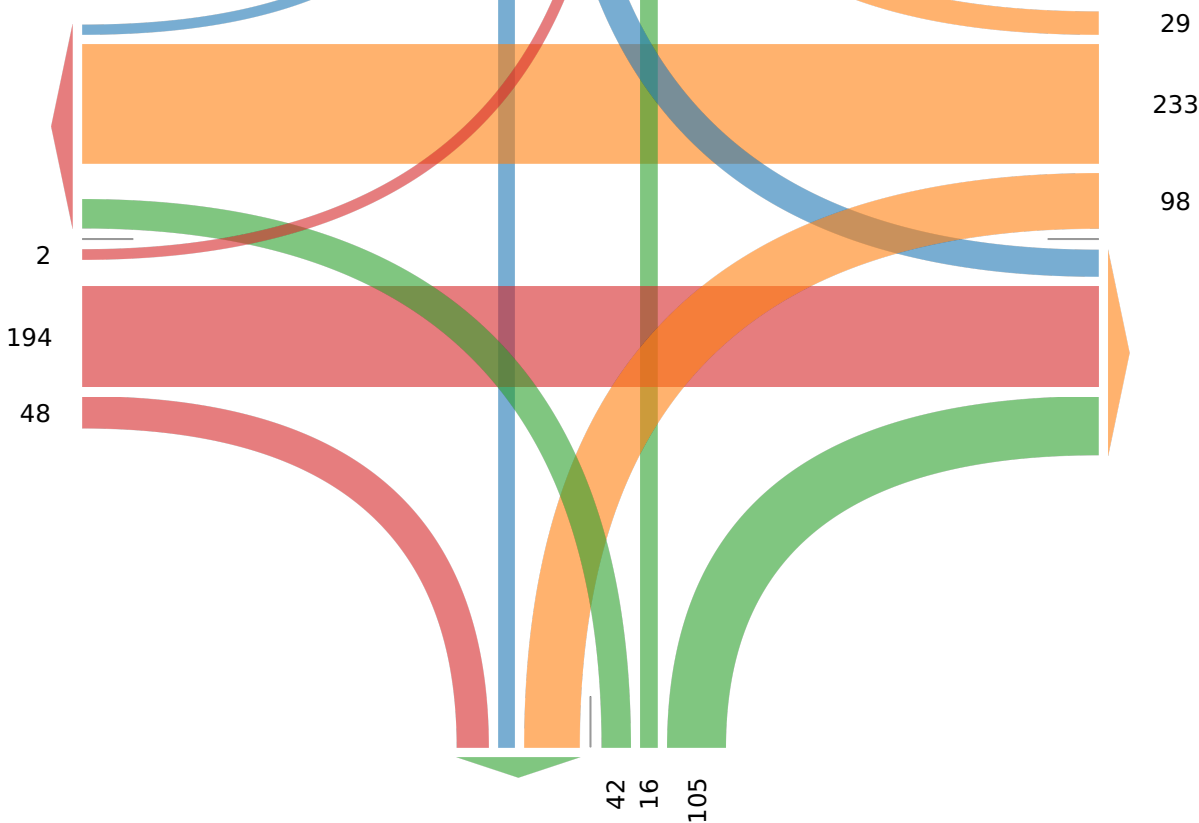
Ein : 51

Aus : 47

1 13 37

[W] R1_Hauptstraße_W

Gesamt : 520
 Ein : 244 Aus : 276



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)

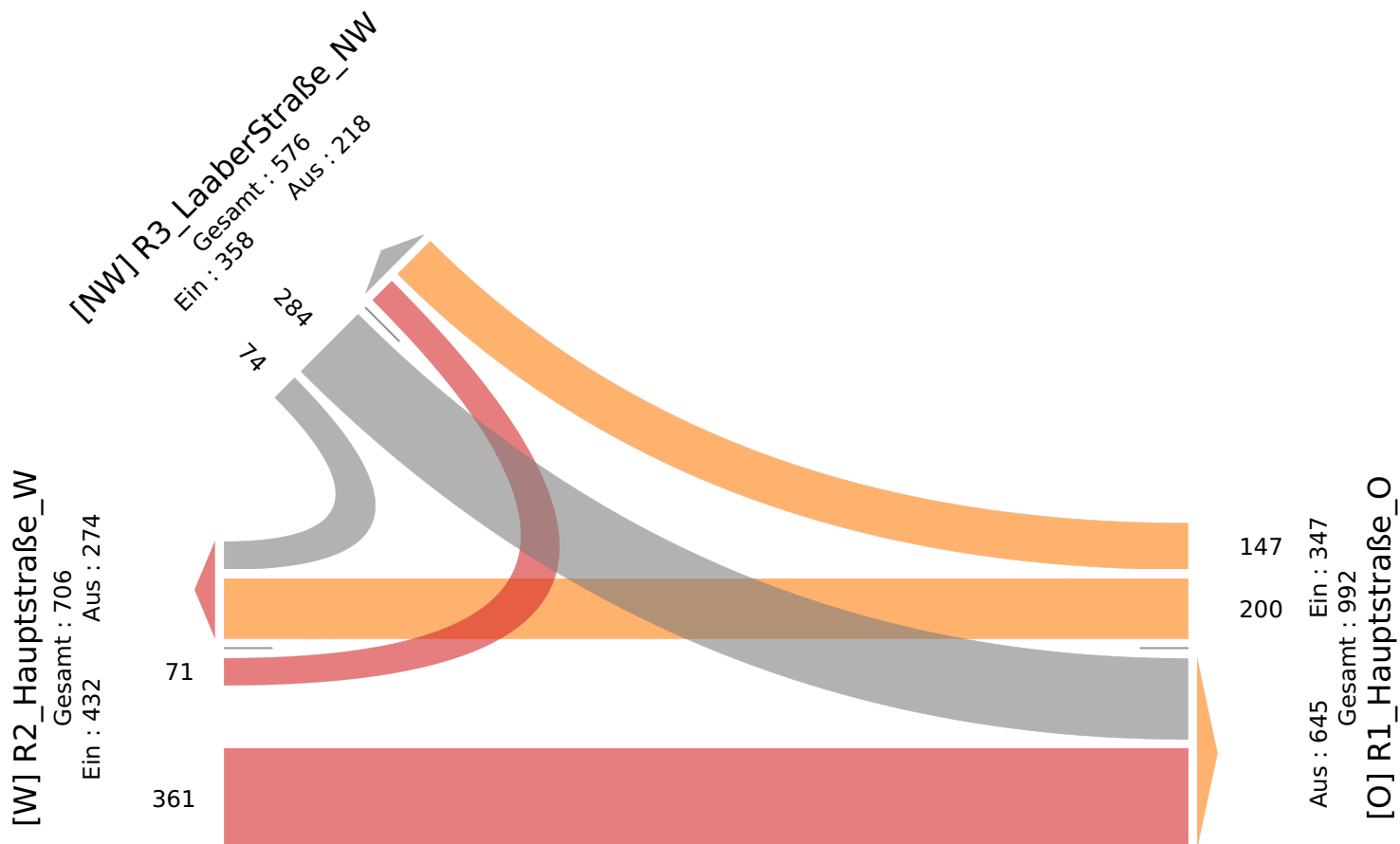
Di. 25 Juni 2024

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)

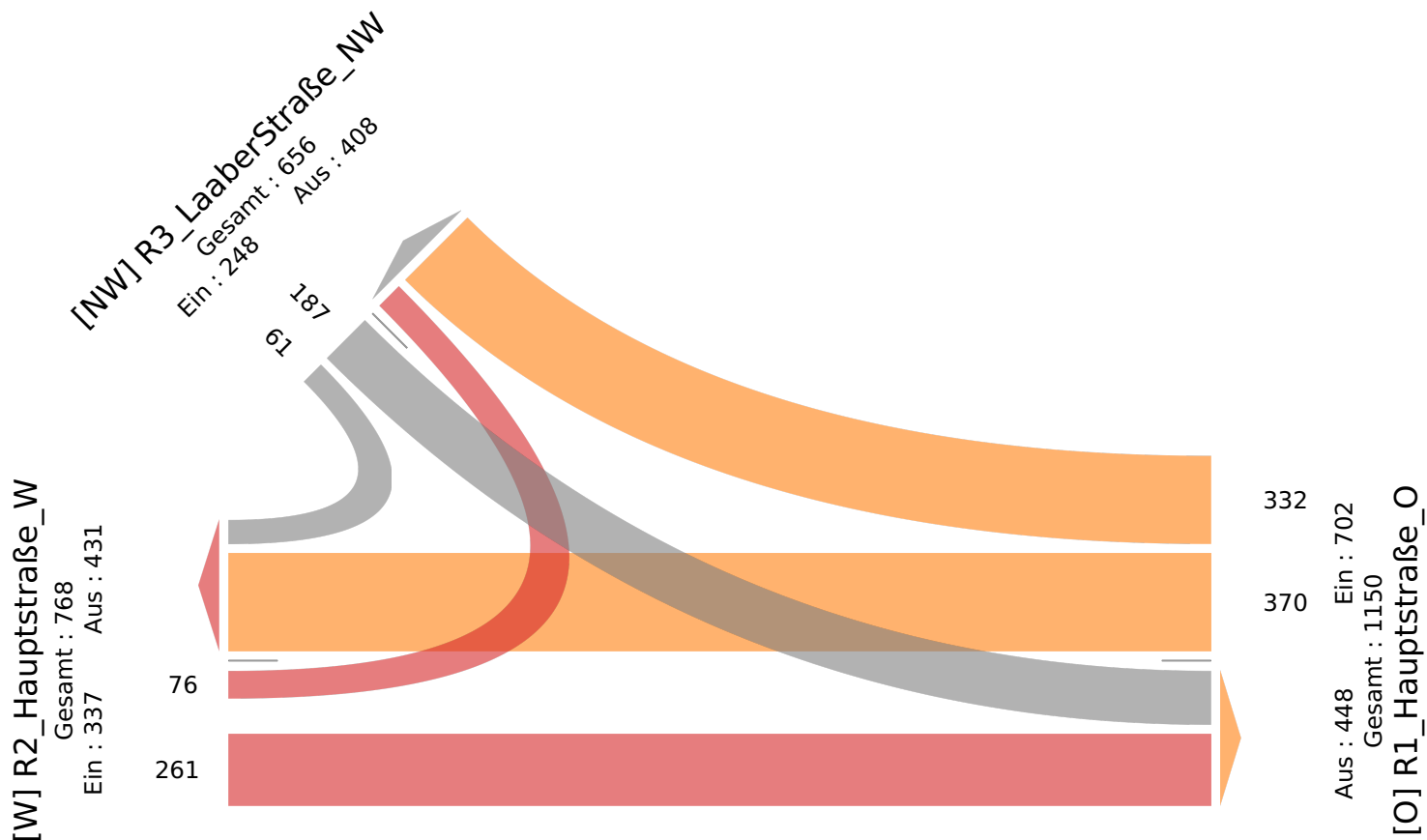
Di. 25 Juni 2024

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

697

9

16

304

Aus : 725

Ein : 320

Gesamt : 1045

[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

10
15

[W] R1_BreitenfurterStraße_W

Gesamt : 1168

Ein : 499 Aus : 669

491

8

13

659

Aus : 506 Ein : 672

Gesamt : 1178

[O] R3_BreitenfurterStraße_O

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

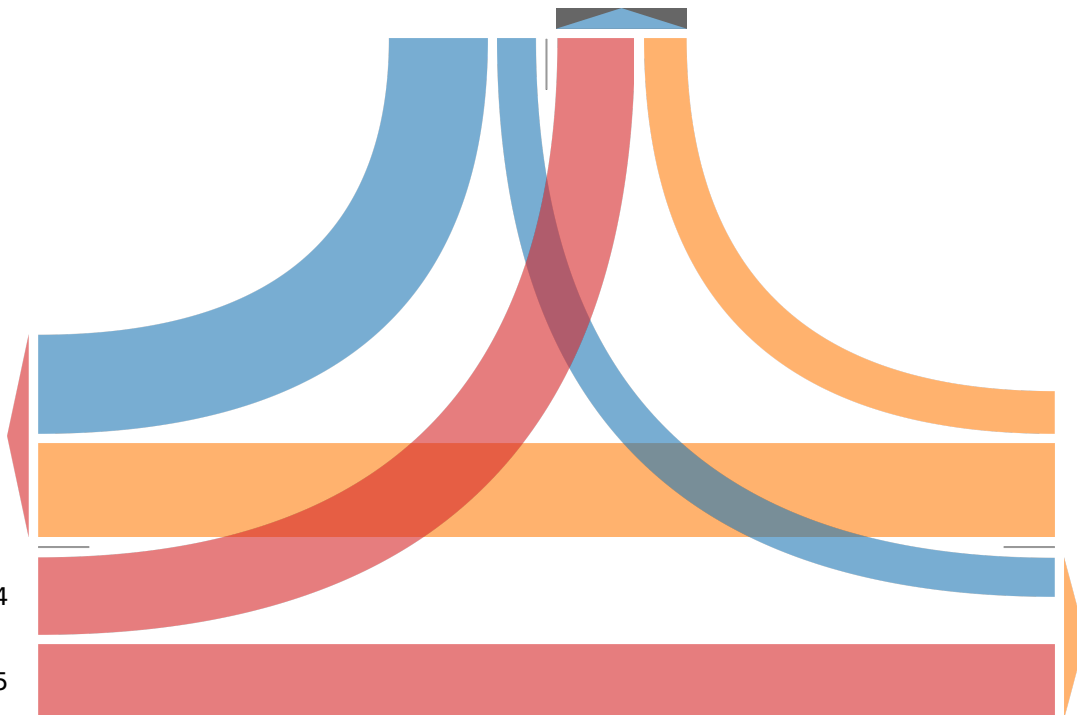
414

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
Gesamt : 6771
Aus : 3288

Aus : 3448
Gesamt : 6705
Ein : 3257
[SW] R3_Hauptstraße_SW

88 51

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

4

331

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

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

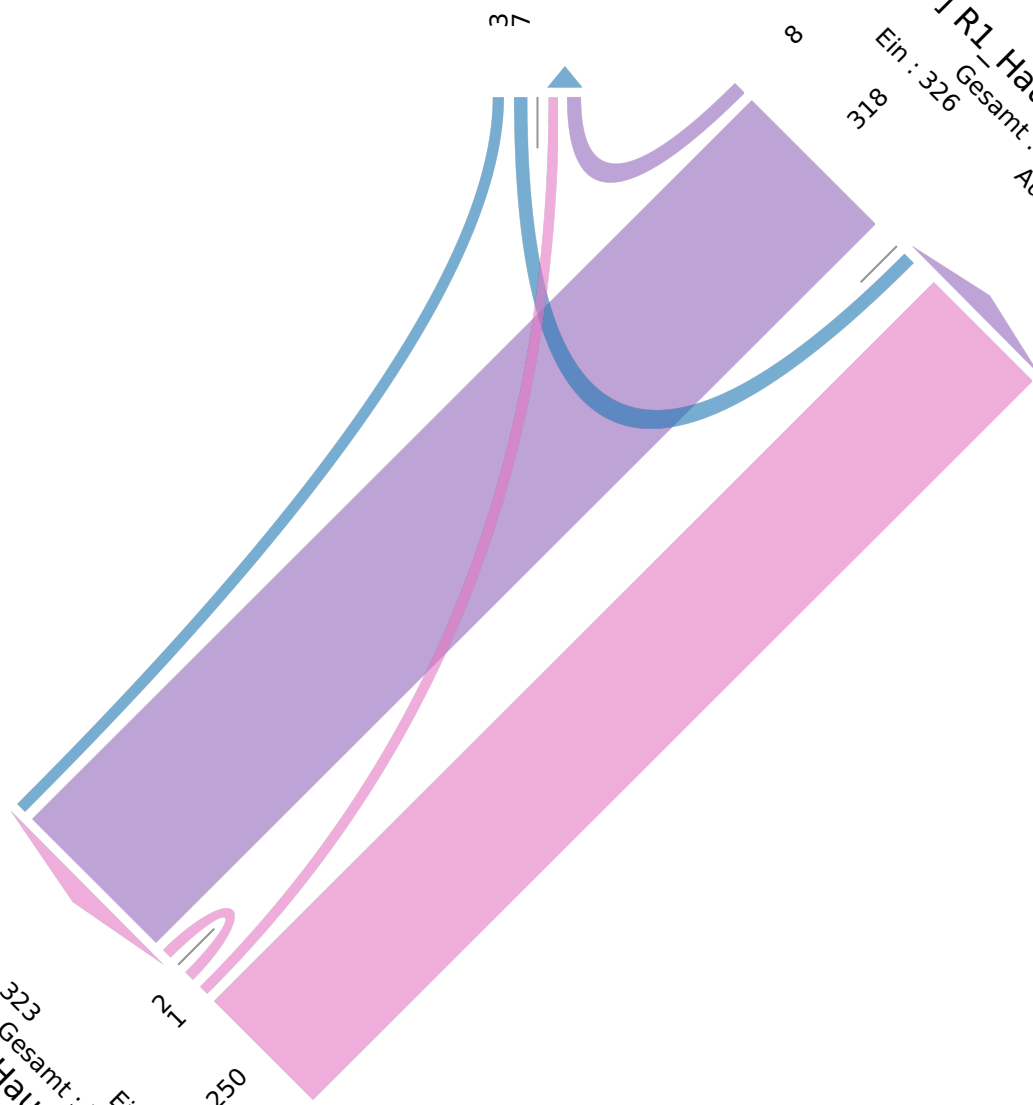
Gesamt : 19

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



Ziviltotechniker GmbH
Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltotechniker 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 [Bk]	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		
				Anteil [%]									Maßgeblicher Tageswert = 1,00 [Fahrten/Tag]	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Wohnen Baufeld C (Bauphase 1)	357	Bewohnerwege	0,05	18	1,20	15%	10%	0%	0%	11	3	2	3,00%	3,00%	15,00%	15,00%	0/1	0/1	0/1	0/1	
Ärztzentrum Patient:innen	350	Patienten/Tag	2,00	700	1,14	10%	15%	0%	0%	461	70	105	11,00%	11,00%	7,00%	9,00%	25/16	25/21	25/16	25/21	
Summe:	707			718						472	73	107					25/17	25/22	25/17	25/22	

Verkehrserzeugung - Personal/Bewohner																					
Nutzung	Bemessungskriterium		[Bk] pro Personal bzw. Bewohner	Personal bzw. Bewohner	Anzahl der Wege pro [B]	Wege / Tag	MIV	Besetz. Grad	ÖV	NMV	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
	[Bk]						Anteil [%]	[MIV]	Anteil [%]		[Fahrten/Tag]	[Wege/Tag]	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	
				[B]										[%]		[%]		[Pkw-E/h]		[Kfz/h]	
Wohnen Baufeld C (Bauphase 1)	69	Wohneinheiten	2,07	143	2,50	357	63%	1,23	14%	23%	183	50	82	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	3/14	19/6	3/14	19/6
Ärztzentrum Mitarbeiter:innen	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	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:	129			203		489					231	103	109					25/14	19/17	25/14	19/17

Verkehrserzeugung - Anlieferung															
Nutzung	Bemessungskriterium		Lkw pro [Bk]	Lieferfahrzeuge/Tag	Lkw/24h [Fahrten/Tag]	Umrechnungs- faktor Lkw in Pkw-E	Pkw-E/24h [Fahrten/Tag]								
	[Bk]							Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
								Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
								[%]		[%]		[Pkw-E/h]		[Kfz/h]	
Wohnen Baufeld C (Bauphase 1)				3	6	1,5	9	20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	1/0	1/0	1/0	1/0
Ärztzentrum Anlieferung				10	20	2,0	40	20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	4/2	4/2	2/1	2/1
Ärztzentrum Rettung				20	40	1,5	60	20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	6/3	6/3	4/2	4/2
Summe:	0			33	66		109					11/5	11/5	7/3	7/3

Nutzung	Pflichtstellplätze						Gesamtverkehrserzeugung des Vorhabens									Spitzenstunde [Kfz/h]		Verlagerung des Verkehrs Turn-In		Abminderung der Verkehrserz. Cross-Selling	
	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		Morgen/Nachmittag		
							DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	
																					[Fahrten/Tag]
Wohnen Baufeld C (Bauphase 1)							200	53	84	200	53	84	4/15	20/7	4/15	20/7	0/0	0/0	0/0	0/0	
Ärztzentrum							569	96	118	569	96	118	57/21	35/37	53/19	31/35	0/0	0/0	0/0	0/0	
Summe							769	149	202	769	149	202	61/36	55/44	57/34	51/42	0/0	0/0	0/0	0/0	

Kreuzungsindex	Nutzungsindex:		1		2		4		Belastungen [Pkw-E/h]					
	Kreuzung		Anteil Wohnen - Baufeld C (Bauphase 1)		Anteil Ärztezentrum		Entfall Ärztezentrum Bestand		Bestand	Entfall Ärztezentrum Bestand	Grundbelastung 2029	Verkehrserzeugung gesamt	Prognose Bauphase 1 2029	
	Name	Relation	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt						
	Morgen/Nachmittag													
DTV-MIV (Kfz/24h)			100	100	284	284	175	175	Berechnung					
Verkehrserzeugung (Kfz/h)			4/15	20/7	53/19	31/35	14/13	14/16						
Verkehrserzeugung (Pkw-E/h)			4/15	20/7	57/21	35/37	14/13	14/16	Bestand	Entfall Ärztezentrum	Grundbelastung 2029	Verkehrserzeugung gesamt	Prognose Bauphase 1 2029	
1	Hauptstraße - Hirschantanzstraße - Georg-Sigl-Straße	R1L							5/2	0/0	5/2	0/0	5/2	
		R1G						-35%		199/194	-5/-5	194/189	0/0	194/189
		R1R	20%		35%					44/48	0/0	44/48	21/10	65/58
		R2L	80%		60%			-5%		58/98	-1/-1	57/97	37/25	94/122
		R2G						-35%		149/233	-5/-6	144/227	0/0	144/227
		R2R								31/29	0/0	31/29	0/0	31/29
		R3L		20%		35%				47/42	0/0	47/42	16/14	63/56
		R3G								11/16	0/0	11/16	0/0	11/16
		R3R		80%		60%	-5%			131/105	-1/-1	130/104	37/28	167/132
		R4L								52/37	0/0	52/37	0/0	52/37
R4G								19/13	0/0	19/13	0/0	19/13		
R4R								3/1	0/0	3/1	0/0	3/1		
3	Hauptstraße - Laaber Straße	R1L							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
		R1G	75%		30%		-30%		200/370	-4/-4	196/366	20/18	216/384	
		R1R							147/332	0/0	147/332	0/0	147/332	
		R2L		5%		30%	-30%		71/76	-4/-5	67/71	12/11	79/82	
		R2G		75%		30%	-30%		361/261	-4/-5	357/256	26/16	383/272	
		R2R							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
		R3L							284/187	0/0	284/187	0/0	284/187	
		R3G							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
		R3R	5%		30%		-30%		74/61	-4/-4	70/57	17/7	87/64	
		R4L							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
R4G							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0			
R4R							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0			
4	Breitenfurter Straße - In der Klausen	R1L							9/8	0/0	9/8	0/0	9/8	
		R1G		75%		30%		-30%	697/491	-4/-5	693/486	26/16	719/502	
		R1R							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
		R2L							28/15	0/0	28/15	0/0	28/15	
		R2G							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
		R2R							5/10	0/0	5/10	0/0	5/10	
		R3L							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
		R3G	75%		30%		-30%	320/672	-4/-4	316/668	20/18	336/686		
		R3R						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R4L						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R4G		75%		30%	-30%	725/506	-4/-5	721/501	26/16	747/517		
		R4R						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
R5L						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0				
R5G	75%		30%		-30%	304/659	-4/-4	300/655	20/18	320/673				
R5R						16/13	0/0	16/13	0/0	16/13				
5	Breitenfurter Straße - Willergasse	R1L							190/310	0/0	190/310	0/0	190/310	
		R1G	65%		20%		-20%	402/479	-3/-3	399/476	14/14	413/490		
		R1R						11/11	0/0	11/11	0/0	11/11		
		R2L	10%		10%		-10%	219/296	-1/-1	218/295	6/4	224/299		
		R2G						10/13	0/0	10/13	0/0	10/13		
		R2R						292/224	0/0	292/224	0/0	292/224		
		R3L						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R3G		65%		20%	-20%	605/394	-3/-3	602/391	20/12	622/403		
		R3R		10%		10%	-10%	135/154	-1/-2	134/152	6/4	140/156		
		R4L						2/7	0/0	2/7	0/0	2/7		
R4G						2/5	0/0	2/5	0/0	2/5				
R4R						5/4	0/0	5/4	0/0	5/4				
6	Breitenfurter Straße - Rodauner Straße	R1L							0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
		R1G	30%		10%		-10%	321/387	-1/-1	320/386	7/7	327/393		
		R1R						189/152	0/0	189/152	0/0	189/152		
		R2L						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R2G						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R2R						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R3L		35%		10%	-10%	433/314	-1/-2	432/312	10/6	442/318		
		R3G		30%		10%	-10%	472/295	-1/-2	471/293	10/6	481/299		
		R3R						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R4L						157/135	0/0	157/135	0/0	157/135		
R4G						0/0	0/0	0/0	0/0	0/0				
R4R	35%		10%		-10%	294/414	-1/-1	293/413	7/7	300/420				

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 BAUPHASE 1 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	0,96	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	0,97	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	0,96	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	0,97	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	0,93	0,81	0,95	0,79	0,85
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,81	0,94	0,81	0,97	0,79	0,85
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.458	1.863	1.458	1.902	1.414	1.532
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.458	1.872	1.458	1.936	1.426	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]	536	745	465	761	389	425
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	468	749	475	775	392	448
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	5	259	94	175	241	74
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	2	247	122	256	204	51
Sättigungsgrad - Morgen	0,01	0,35	0,20	0,23	0,62	0,17
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,00	0,33	0,26	0,33	0,52	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	1	1	2	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	2	1	1	2	1
mittlere Staulänge [m]	0	12	6	6	12	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	12	6	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	2	0
mittlere Staulänge [m]	0	12	6	12	12	0
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	12	6	12	12	0

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 Bauphase 1 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	216	0	216	0	209	0	209	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	1.584	0,00	0,12	0,00	0,12	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
	Nachmittag	0	384	0	384	0	380	0	380	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.416	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	383	0	383	0	372	0	372	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	1.417	0,00	0,21	0,00	0,21	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
	Nachmittag	0	272	0	272	0	266	0	266	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.528	0,00	0,15	0,00	0,15	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
R2L	Morgen	79	0	0	79	73	0	0	73	350	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	920	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	920	1.800	1.800	920	841	0,09	0,00	0,00	0,09	4,3	1	2	3	A	-	-	A	Gut
	Nachmittag	82	0	0	82	79	0	0	79	708	0	0				606	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	606	1.800	1.800	606	524	0,14	0,00	0,00	0,14	6,9	1	3	4	A	-	-	A	Gut
R3L	Morgen	284	0	0	284	279	0	0	279	654	0	0	6,6/3,8	0/0	0/0	403	1.800	1.800	0,914	1.000	1.000	368	1.800	1.800	368	84	0,77	0,00	0,00	0,77	40,6	19	51	73	D	-	-	D	Ausreichend
	Nachmittag	187	0	0	187	185	0	0	185	725	0	0				368	1.800	1.800	0,865	1.000	1.000	318	1.800	1.800	318	131	0,59	0,00	0,00	0,59	27,1	8	24	36	C	-	-	C	Ausreichend
R3R	Morgen	0	0	87	87	0	0	86	86	0	0	209	0/0	0/0	6,5/3,7	1.800	1.800	743	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	743	743	656	0,00	0,00	0,12	0,12	5,5	1	2	4	-	-	A	A	Gut
	Nachmittag	0	0	64	64	0	0	63	63	0	0	380				1.800	1.800	596	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	596	596	532	0,00	0,00	0,11	0,11	6,8	1	2	3	-	-	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 BAUPHASE 1 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	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	1.973
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	1.269
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	1.118	301	1.292	1.374	1.285
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	728	33	336	747	336
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	510	25	686	517	686
Sättigungsgrad - Morgen	0,65	0,11	0,26	0,56	0,26
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,46	0,08	0,53	0,38	0,53
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	5	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	5	3	5
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 - 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 BAUPHASE 1 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	1.985	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]	443	1.363	343	571	867	663	48
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	541	1.365	341	571	867	663	48
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	190	424	234	292	622	140	9
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	310	501	312	224	403	156	16
Sättigungsgrad - Morgen	0,43	0,31	0,68	0,51	0,72	0,21	0,19
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,57	0,37	0,91	0,39	0,46	0,24	0,33
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen							
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	7,4	7,4	48,3	29,5	26,7	24,1	44,1
Zahl der Halte n1 [Pkw]	2	4	7	6	12	3	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	2	6	7	8	15	3	0
mittlere Staulänge [m]	12	36	42	48	90	18	0
Dimensionierungsstaulänge [m]	18	42	54	54	108	24	0
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag							
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	7,4	7,4	82,4	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	7	10	6	10	4	1
mittlere Staulänge [m]	24	42	72	36	60	24	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	30	48	72	42	66	24	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 BAUPHASE 1 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	566	1.373	389	581
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	867	663	549	1.373	389	581
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	327	189	442	481	157	300
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	393	152	318	299	135	420
Sättigungsgrad - Morgen	0,38	0,29	0,78	0,35	0,40	0,52
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,45	0,23	0,58	0,22	0,35	0,72
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen						
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	24,1	24,1	16,0	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	48	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	33,6
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