

Verkehrsuntersuchung

Projekt „Wiesenpark Breitenfurt“, 2384 Breitenfurt bei Wien

Wien, am 11.09.2026
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 11.09.2026



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

Datei: 24469_VU_Wiesenpark_Breitenfurt_260907.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	8
3. Methode	9
4. Projektbeschreibung	10
4.1. Projekthistorie	10
4.2. Aktueller Stand	10
5. Untersuchungsgebiet und Prognosehorizont	13
6. Verkehrsanalyse und Mobilität	15
6.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)	15
6.2. Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)	16
6.3. Verkehrsqualität und Erschließung im Kfz-Verkehr	17
6.4. Wichtige Ziele im Projektumfeld	19
6.5. Mobilitätskennzahlen	19
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	25
8.5. Gesamtverkehrserzeugung des Projektes	25
9. Verkehrstechnische Berechnungen	26
9.1. Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken 2024 → 2029	26
9.2. Kfz-Verkehrsverteilung	27
9.3. Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten	29
10. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit	37
11. Glossar	38
12. Verwendete Unterlagen	39
13. Allgemeines	41
14. Anhang	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Nutzungsübersicht	11
Abbildung 2:	Lageskizze des Projektes, Städtebauliches Konzept	11
Abbildung 3:	Übersicht Baufelder und Bauplätze	12
Abbildung 4:	Untersuchte Kreuzungen im Projektgebiet zwischen der Hirschentanzstraße und der Laaber Straße	13
Abbildung 5:	Untersuchte Kreuzungen im erweiterten Untersuchungsgebiet östlich zwischen Kalksburg-Kirchenplatz und Rodauner Straße	14
Abbildung 6:	Radfahranlagen und Radrouten	15
Abbildung 7:	ÖV-Güteklassen an Werktagen mit Schule	16
Abbildung 8:	ÖV-Güteklassen an Werktagen in den Herbstferien	17
Abbildung 9:	Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagsspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet	18
Abbildung 10:	Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im erweiterten Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagsspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet	18
Abbildung 11:	Lage im Ortsgebiet / Points of Interest (POI)	19
Abbildung 12:	Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Industrieviertel nach Hauptverkehrsmittel	20
Abbildung 13:	Fahrrad-Pflichtstellplätze gemäß NÖ Bautechnikverordnung bzw. Verordnung der Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Fahrradabstellplätze	21
Abbildung 14:	Pkw-Pflichtstellplätze gemäß Bebauungsvorschriften Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Pkw-Stellplätze	22
Abbildung 15:	Verkehrserzeugung Bewohner*innen	23
Abbildung 16:	Verkehrserzeugung Kunden und Besucher*innen	24
Abbildung 17:	Verkehrserzeugung Beschäftigte	24
Abbildung 18:	Verkehrserzeugung Lieferverkehr	25
Abbildung 19:	Verkehrserzeugung im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden	25
Abbildung 20:	Verkehrsstärken an Zählstellen im Projektumfeld	26
Abbildung 21:	Verkehrsverteilung Wohnen	27
Abbildung 22:	Verkehrsverteilung Wohnen im erweiterten Untersuchungsgebiet	28
Abbildung 23:	Verkehrsverteilung Ärztezentrum, Handel, Büro	28
Abbildung 24:	Verkehrsverteilung Ärztezentrum, Handel, Büro im erweiterten Untersuchungsgebiet	29
Abbildung 25:	Relationsskizze	30
Abbildung 26:	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 4, $t_u = 40$ s)	30
Abbildung 27:	Relationsskizze	31

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

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 sowie Handels- sowie Büronutzungen geplant. Die Erschließung soll über die Liesingtalstraße erfolgen.

Das Projekt soll gestaffelt in mehreren Bauphasen über einen Zeitraum von mehreren Jahren errichtet werden. Für die verkehrstechnische Untersuchung wurden die Nutzungen zur Vereinfachung in zwei Bauphasen aufgeteilt. In der ersten Bauphase sind 69 Wohnungen sowie das Ärztezentrum enthalten. Dabei soll das bestehende Ärztezentrum in der Hauptstraße 111 auf das Projektareal umgesiedelt und erweitert werden. In der zweiten Bauphase sind weitere 241 Wohnungen sowie Handels- und Büroflächen vorgesehen.

1.2. Verkehrsanalyse und Mobilität

Derzeit ist das Projektareal eingezäunt und eine Durchwegung ist nicht möglich. Entlang des Projektareals sind keine Gehsteige vorhanden. Ein Geh- und Radweg ist in der Hauptstraße auf der nördlichen Straßenseite angeordnet. Querungshilfen über die Hauptstraße gibt es in den Kreuzungsbereichen Hauptstraße – Promenadenweg – Weidenweg und Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße. 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-Gütekategorie 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

Gemäß den Bebauungsvorschriften der Gemeinde Breitenfurt sind für die geplanten 310 Wohnungen 466 Pkw-Pflichtstellplätze zu errichten. Für die Nutzungen Ärztezentrum, Handel und Büro sind gemäß Bautechnikverordnung NÖ in Summe 107 Pkw-Stellplätze vorzusehen. Somit sind für das gesamte Projekt 573 Pkw-Pflichtstellplätze erforderlich.

Für die Wohnungen sind 776 Fahrradabstellplätze, für die Nutzungen Ärztezentrum, Handel und Büro in Summe 19 Fahrradabstellplätze erforderlich. Im Sinne der Förderung aktiver Mobilität ist über die gesetzliche Verpflichtung hinaus die Errichtung von weiteren 10 Fahrradabstellplätzen für das Ärztezentrum, sowie von weiteren 25 Fahrradabstellplätzen für die Büronutzung geplant.

1.4. Zusatzverkehr des Projektes

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt 1.742 Fahrten im motorisierten Individualverkehr (deutlich unter 2.000 Fahrten im DTV). In den Spitzenstunden treten insgesamt ca. 97 Zu- und 142 Abfahrten/Stunde [Pkw-E] am Morgen und 103 Zu- und 90 Abfahrten/Stunde [Pkw-E] am Nachmittag auf.

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 9 Pkw-E/h bzw. ca. 0,4 Pkw-E/Umlauf ist der projektinduzierte Zusatzverkehr gering.

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

An der Kreuzung Hirschentanzstraße – Liesingtalstraße kann aufgrund der geringen Verkehrsstärken kann sowohl im Bestand als auch in der Prognose von einer guten Qualität des Verkehrsablaufs ausgegangen werden.

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.

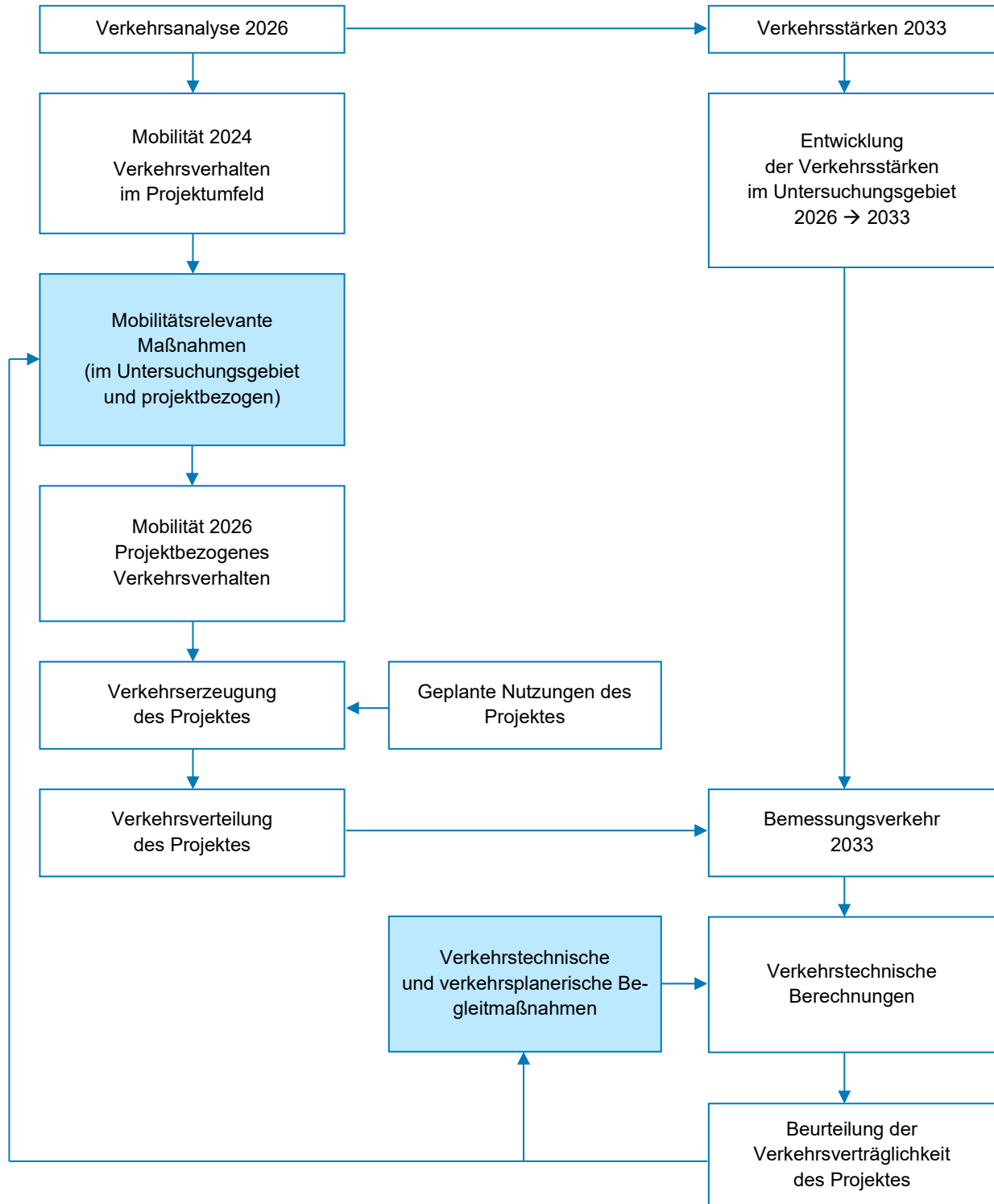
Im Zuge der gegenständlichen Untersuchung ist die Verkehrsverträglichkeit an den umliegenden Knotenpunkten zu prüfen. Dabei ist sicherzustellen, dass keine verkehrstechnischen Schwierigkeiten oder unzumutbaren Belastungen im Straßennetz bzw. Anrainerbereich entstehen.

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, u.a. 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.

Das Projekt soll gestaffelt in mehreren Bauphasen über einen Zeitraum von mehreren Jahren errichtet werden. Für die verkehrstechnische Untersuchung wurden die Nutzungen in zwei Bauphasen aufgeteilt. In der ersten Bauphase sind 69 Wohnungen sowie das Ärztezentrum enthalten. In der zweiten Bauphase sind auf den Baufeldern A, D, E, F und G weitere 241 Wohnungen sowie Handels- und Büroflächen vorgesehen. Die Erschließung soll, um ein verkehrstechnisches Worst-Case-Szenario zu prüfen, über die Liesingtalstraße erfolgen.

Gemäß der Verordnung der Gemeinde Breitenfurt sind für die Wohnnutzung 1,5 Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit zu errichten. Für die Wohnungen der Bauphase 1 sind somit 104 Stellplätze geplant, für jene der zweiten Bauphase sind 362 Pkw-Stellplätze geplant. Für das Ärztezentrum sind 65 Pkw-Stellplätze und für die Handels- und Büronutzungen sind in Summe 42 Pkw-Stellplätze vorgesehen.

Eine Nutzungsübersicht ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Nutzungsübersicht

Nutzung	Bruttogeschoßfläche [m² BGF]	Nutzfläche [m² NF]	Anzahl Wohneinheiten	Geplante Pkw-Stellplätze	Geplante Fahrradstellplätze
Bauphase 1 Ärtezentrum	2.880,00	1.950,00	-	65	10
Bauphase 1 Wohnen (Baufeld C)	6.770,00	4.740,00	69	104	173
Bauphase 2 Wohnen*	23.630,00	16.540,00	241	362	603
Bauphase 2 Büro*	1.280	1.088,00	-	28	28
Bauphase 2 Handel*	750	675,00	-	14	14
Summe	35.310	24.993		573	828

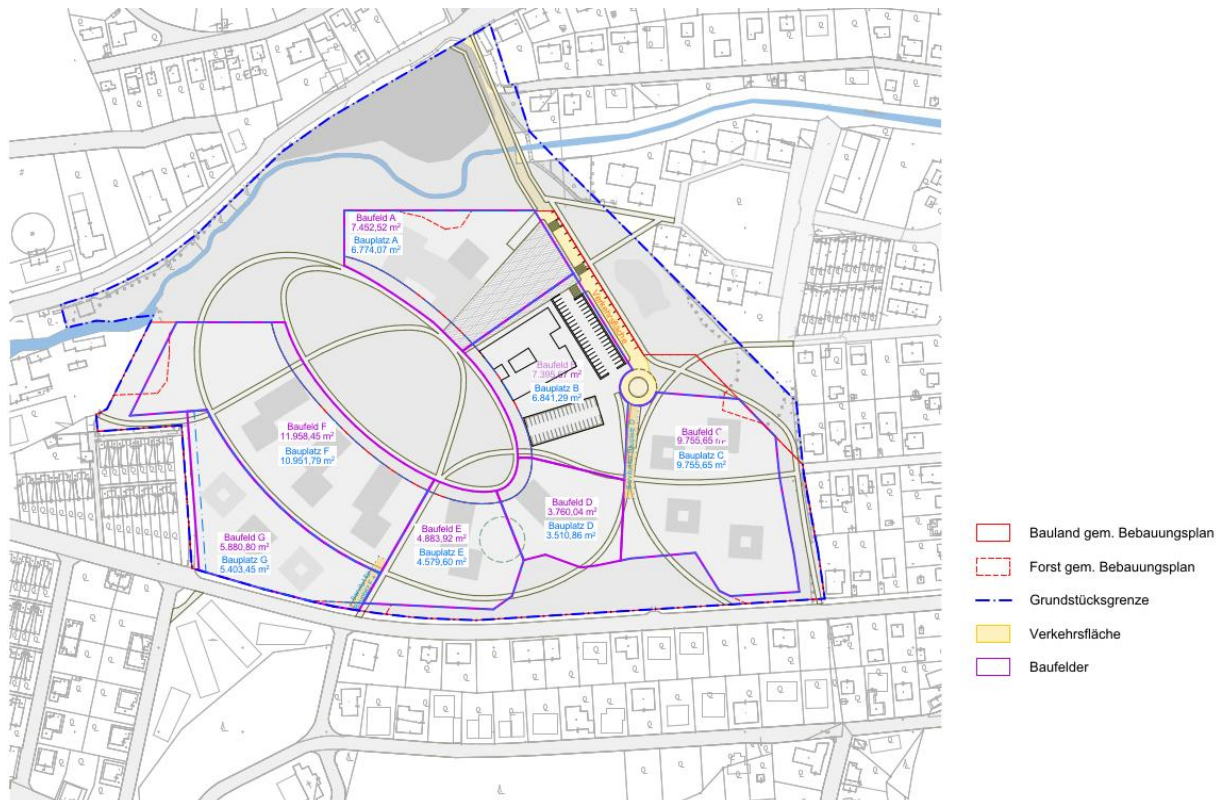
* Die einzelnen Baufelder werden innerhalb der zweiten Bauphase zeitlich gestaffelt errichtet

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.

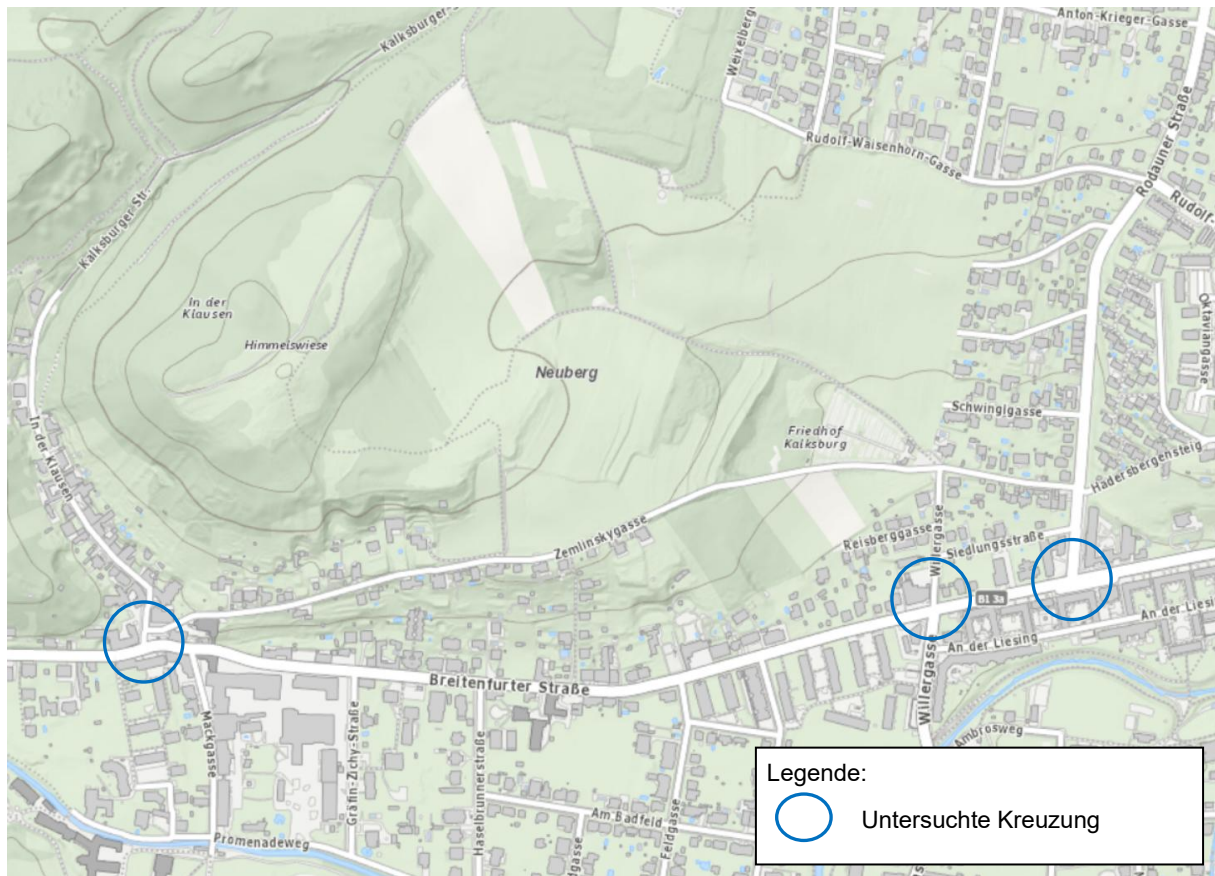
Aufgrund der angestrebten Realisierung des Projektes wird vom Prognosejahr 2033 ausgegangen.

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

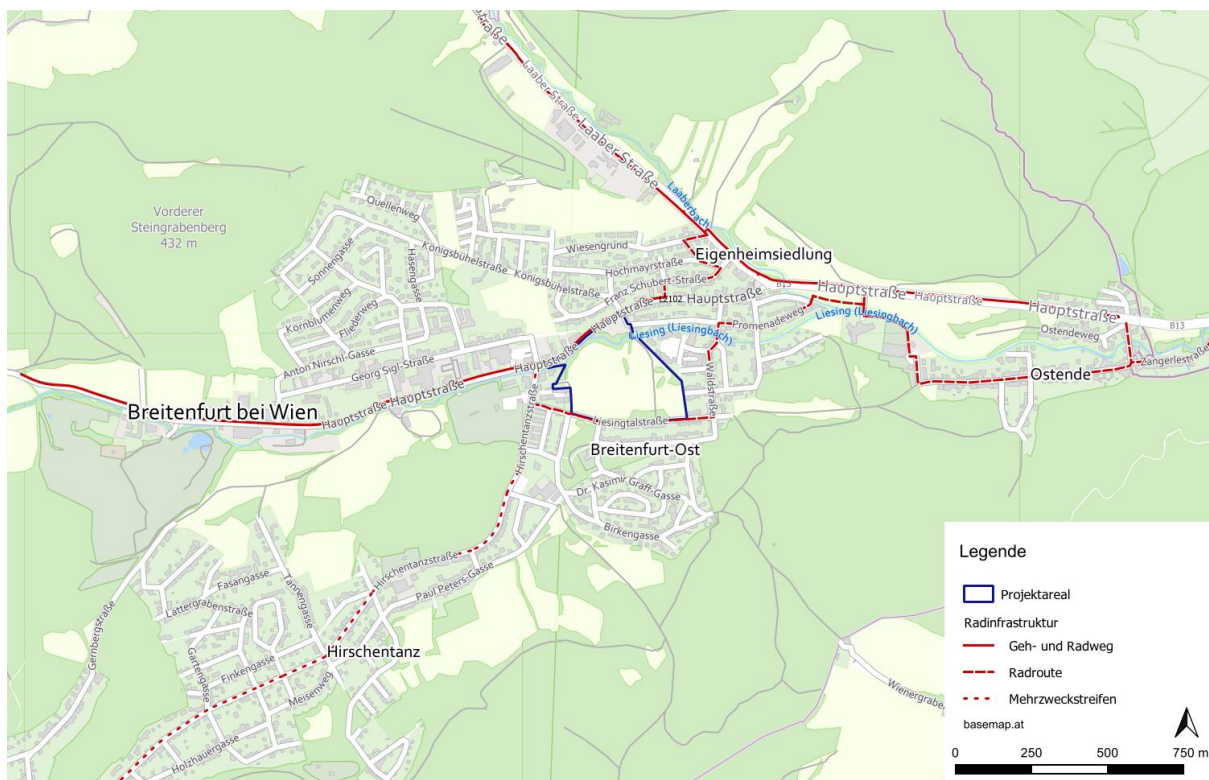
6.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)

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)

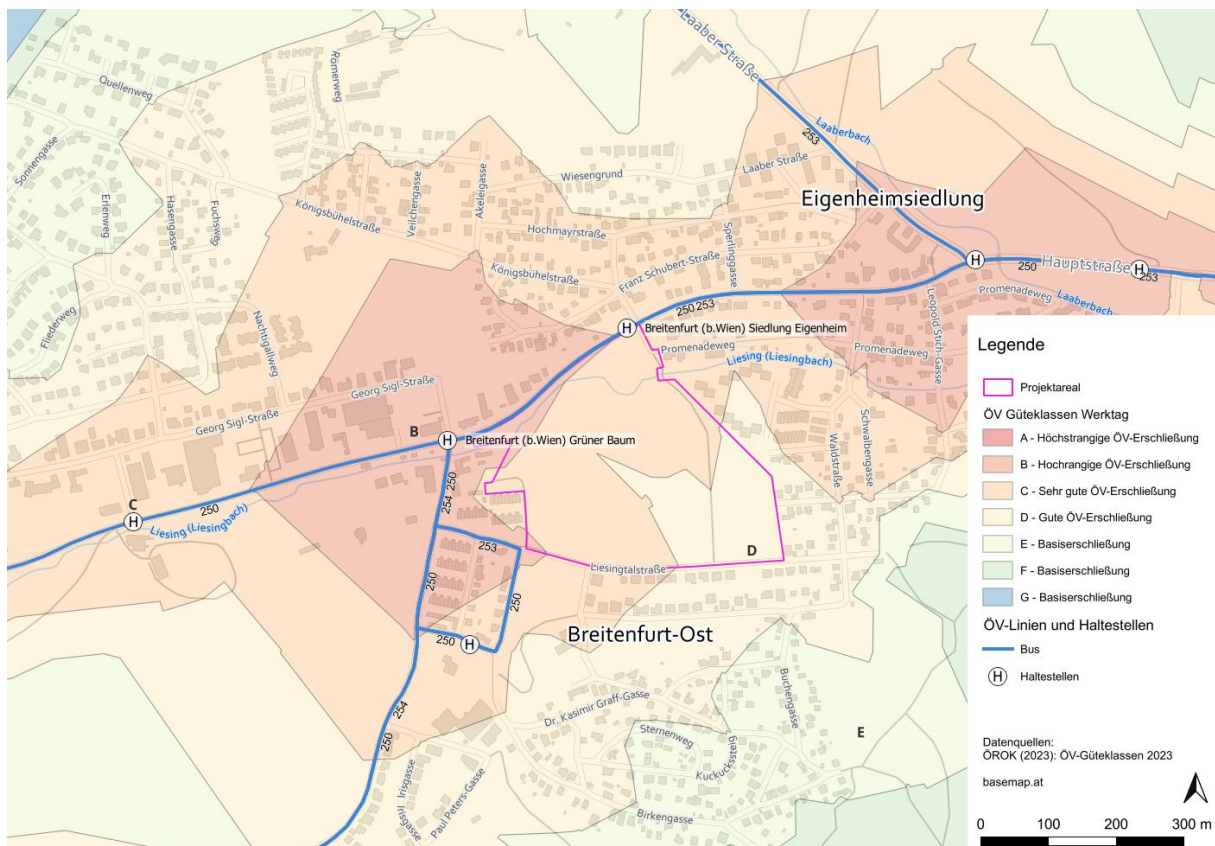
In der Hauptstraße im Umfeld des Projektareals verkehren folgenden Buslinien:

- » **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.

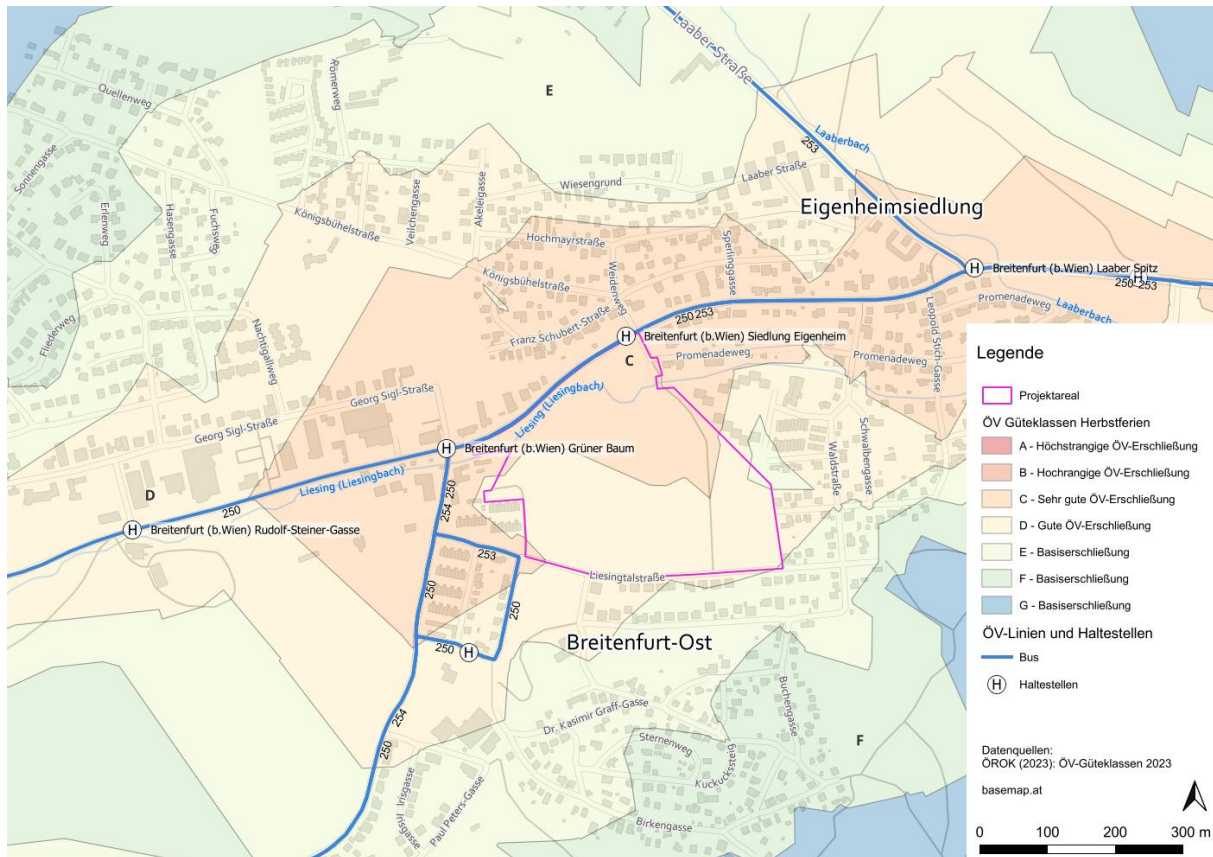
Das Projektareal ist somit gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden.

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-Güteklasse 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.

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.

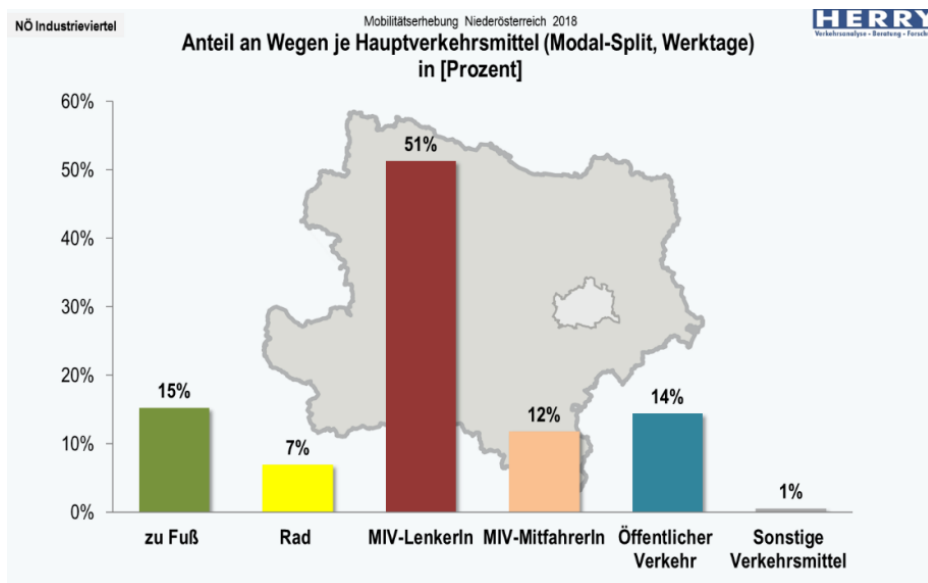
Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Industrieviertel weist folgende Verkehrsmittelwahl (Modal Split) nach Hauptverkehrsmittel auf: 14 % öffentlicher Verkehr, 63 % motorisierter Individualverkehr (Lenker*innen und Mitfahrer*innen), 7 % Radverkehr, 15 % zu Fußverkehr sowie 1 % sonstige

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

Nutzung	Kriterium	Nutzungs-kennzahlen	Anzahl Fahrrad-Pflichtstellplätze	Anzahl geplante Fahrrad-Stellplätze
Bauphase 1 Wohnen (Baufeld C)	2,5 Fahrrad-SP / Wohnung	69 Wohneinheiten	173 Fahrrad-SP	173 Fahrrad-SP
Bauphase 1 Ärztzentrum	1 Fahrrad-SP / 20 Arbeitsplätze	30 Arbeitsplätze*	2 Fahrrad-SP	10 Fahrrad-SP
Bauphase 2 Wohnen	2,5 Fahrrad-SP / Wohnung	241 Wohneinheiten	603 Fahrrad-SP	603 Fahrrad-SP
Bauphase 2 Handel	1 Fahrrad-SP / 50 m²VF	675 m²VF	14 Fahrradabstellplätze	14 Fahrrad-SP
Bauphase 2 Büro	1 Fahrrad-SP / 20 Arbeitsplätze	43 Arbeitsplätze*	3 Fahrradabstellplätze	28 Fahrrad-SP
Summe gesamt			795 Fahrrad-SP	828 Fahrrad-SP

* gleichzeitig anwesend beim Vollausbau

Für die Wohnungen in der ersten Bauphase (Baufeld C) sind demnach 173 Fahrradabstellplätze erforderlich; für Wohnnutzung der zweiten Bauphase sind dies 603 Fahrradabstellplätze. Für den Handel sind 14 Fahrradabstellplätze erforderlich und für die Büronutzung 3 Fahrradabstellplätze. Für das Ärztzentrum 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 Ärztzentrum, die von den Beschäftigten und den Patient*innen genutzt werden können, vorgesehen. Für die Büronutzung ist ebenfalls die Errichtung von weiteren 25 Fahrradabstellplätzen über die gesetzliche Verpflichtung von 3 Fahrradabstellplätzen hinaus für Mitarbeiter*innen und Besucher*innen geplant. 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 der Bauphase 1 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. Für die 241 Wohnungen der Bauphase 2 resultieren 362 Pkw-Pflichtstellplätze. Für die Büro- und Handelsnutzungen sind 42 Pkw-Stellplätze zu errichten.

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

Nutzung	Kriterium	Nutzungs-kennzahlen	Anzahl Pkw-Pflichtstellplätze	Anzahl geplante Pkw-Stellplätze
Bauphase 1 Wohnen (Bau- platz C)	1,5 Pkw-SP / Wohnung	69 Wohneinheiten	104 Pkw-Stellplätze	104 Pkw-Stellplätze
Bauphase 1 Ärztezentrum	1 Pkw-SP / 30 m²NF	ca. 1.950,00 m²NF	65 Pkw-Stellplätze	65 Pkw-Stellplätze
Bauphase 2 Wohnen	1,5 Pkw-SP / Wohnung	241 Wohneinheiten	362 Pkw-Stellplätze	362 Pkw-Stellplätze
Bauphase 2 Handel	1 Pkw-SP / 50 m²VF	675 m²VF	14 Pkw-Stellplätze	14 Pkw-Stellplätze
Bauphase 2 Büro	1 Pkw-SP / 40 m²NF	1.088 m²NF	28 Pkw-Stellplätze	28 Pkw-Stellplätze
Summe gesamt			531 Pkw-Stellplätze	531 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.

Am Projektareal werden insgesamt 310 Wohnungen errichtet, 69 Wohnungen in Bauphase 1 und 241 Wohnungen in Bauphase 2. Davon sind je 30% 2-Zimmer- und 4-Zimmer-Wohnungen. Die restlichen 40% entfallen auf 3-Zimmer-Wohnungen. Für das Projekt wird im Durchschnitt für die 2-Zimmer-Wohnungen (50 m²) mit 1,5 Personen/Haushalt, für die 3-Zimmer-Wohnungen (75 m²) mit 2,2 Personen/Haushalt und für die 4-Zimmer-Wohnungen (90 m²) mit 3 Personen/Haushalt gerechnet. Somit ergeben sich durchschnittlich 2,09 Personen je Wohneinheit. Dieser Wert liegt geringfügig unter der durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,2 Personen je Haushalt gemäß Mobilitätserhebung Industrieviertel /4/. Insgesamt wird somit von ca. 650 Bewohner*innen ausgegangen.

Abbildung 15: Verkehrserzeugung Bewohner*innen

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

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

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. Die verkehrlichen Eckdaten für Besucher*innen gehen zum Teil auf die Ergebnisse der Verkehrserhebungen (MIV-Anteil) sowie auf eigene Annahmen und Erfahrungswerte zurück. Der MIV-Anteil der Kund*innen wird entsprechend der Mobilitätskennzahlen für das Industrieviertel /4/ gewählt. Aufgrund der Nutzungsdurchmischung werden Synergien zwischen den Handelsnutzungen und dem Ärztezentrum erwartet.

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	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 %
Kund*innen Handel	0,5 Wege/m²VF	63%	1,2	10 %	10 %	12 %	12 %
Besucher*innen Büro	0,5 Wege/Beschäftigtem	75%	1,1	10 %	10 %	10 %	10 %

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

** Auswertung Verkehrserhebung Ärztezentrum Bestand

8.3. Verkehrserzeugung der Beschäftigten

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung der Beschäftigten werden aufgrund der Angaben des Ärztezentrum-Betreibers sowie unter der Berücksichtigung der *Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung /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 %
Mitarbeiter*innen Handel**	21	2,2	40 %	1,1	30 %	3 %	4 %	20 %
Mitarbeiter*innen Büro***	43	2,2	40 %	1,1	30 %	3 %	4 %	20 %

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

** Annahme: 1 Beschäft./35m² BGF /12/ (750 m²BGF)

*** Annahme: 1 Beschäft./30m² BGF /12/ (1.280 m²BGF)

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	3	20 %	20 %	10 %	10 %
Ärtezentrum Anlieferung	10	20 %	20 %	10 %	10 %
Ärtezentrum Rettungsfahrzeuge	20	20 %	20 %	10 %	10 %
Handel	6	20 %	20 %	10 %	10 %
Büro	2	20 %	20 %	10 %	10 %

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

8.5. Gesamtverkehrserzeugung des Projektes

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

Abbildung 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			
Phase 1 Wohnen (Baufeld C)	340	202	53	85	4	20	15	7
Phase 1 Ärtezentrum	823	569	123	131	57	35	21	37
Phase 2 Wohnen*	1.194	712	186	296	15	73	53	28
Phase 2 Handel*	359	206	69	84	14	11	12	14
Phase 2 Büro*	115	53	41	21	7	3	2	4
Summe gesamt	2.831	1.742	473	617	97	142	103	90

* Die einzelnen Baufelder werden innerhalb der zweiten Bauphase zeitlich gestaffelt errichtet

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt 1.742 Fahrten im motorisierten Individualverkehr, wobei durch das Ärtezentrum ca. 570 Fahrten entstehen. In den Spitzenstunden treten insgesamt ca. 97 Zu- und 142 Abfahrten/Stunde [Pkw-E] am Morgen und 103 Zu- und 90 Abfahrten/Stunde [Pkw-E] am Nachmittag auf.

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

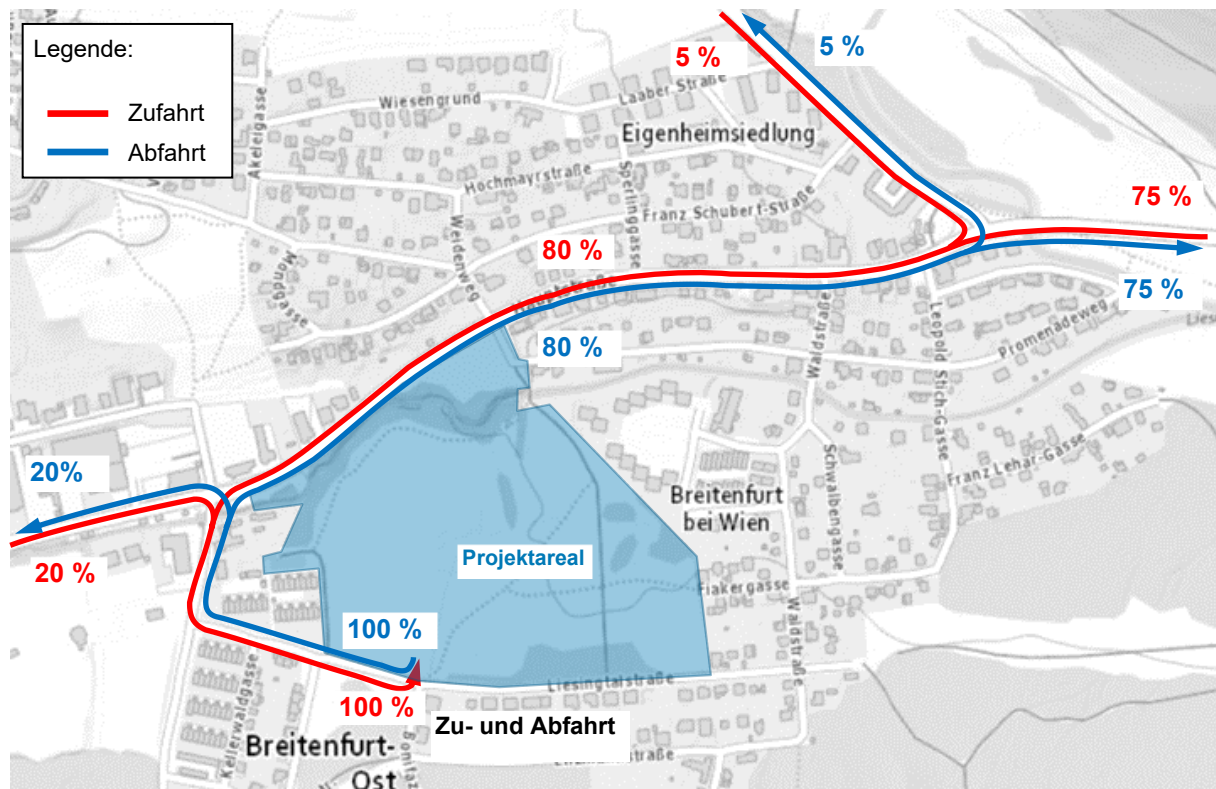
Für den Prognoseverkehr wird der Bestandsverkehr des Ärzte zentrums an allen Kreuzungen anteilmäßig abgezogen und die Verkehrserzeugung des erweiterten Ärzte zentrums am Projektstandort zur Gänze berücksichtigt.

9.2. Kfz-Verkehrsverteilung

Im Sinne einer Worst-Case-Berechnung werden alle Zu- und Abfahrten gebündelt über die Kreuzung Hauptstraße – Hirschentanzstraße angenommen. Diese Route stellt auch die kürzeste Kfz-Anbindung des Projektareals an das übergeordnete Straßennetz dar. Zusätzlich ist die Waldstraße eine mögliche Zu- und Abfahrtsroute. Sie führt zu einer stärkeren Verteilung des Verkehrs im direkten Projektumfeld und zu einer Entlastung der Verkehrsstärken an der Kreuzung Hauptstraße – Hirschentanzstraße.

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

Abbildung 21: Verkehrsverteilung Wohnen



Hintergrundquelle: basemap.at

Abbildung 22: Verkehrsverteilung Wohnen im erweiterten Untersuchungsgebiet

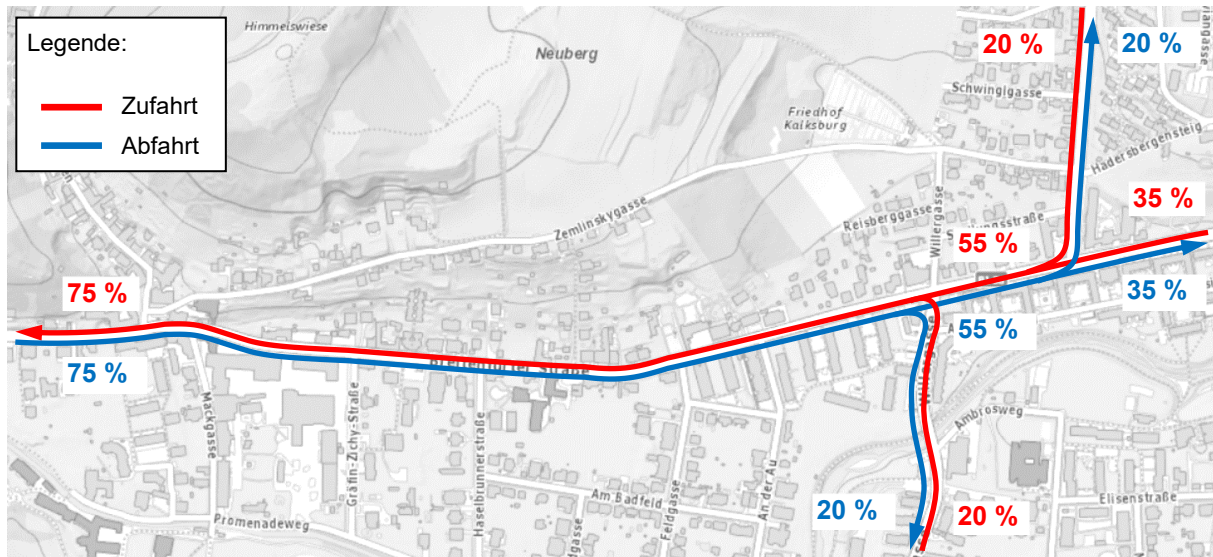


Abbildung 23: Verkehrsverteilung Ärztezentrum, Handel, Büro

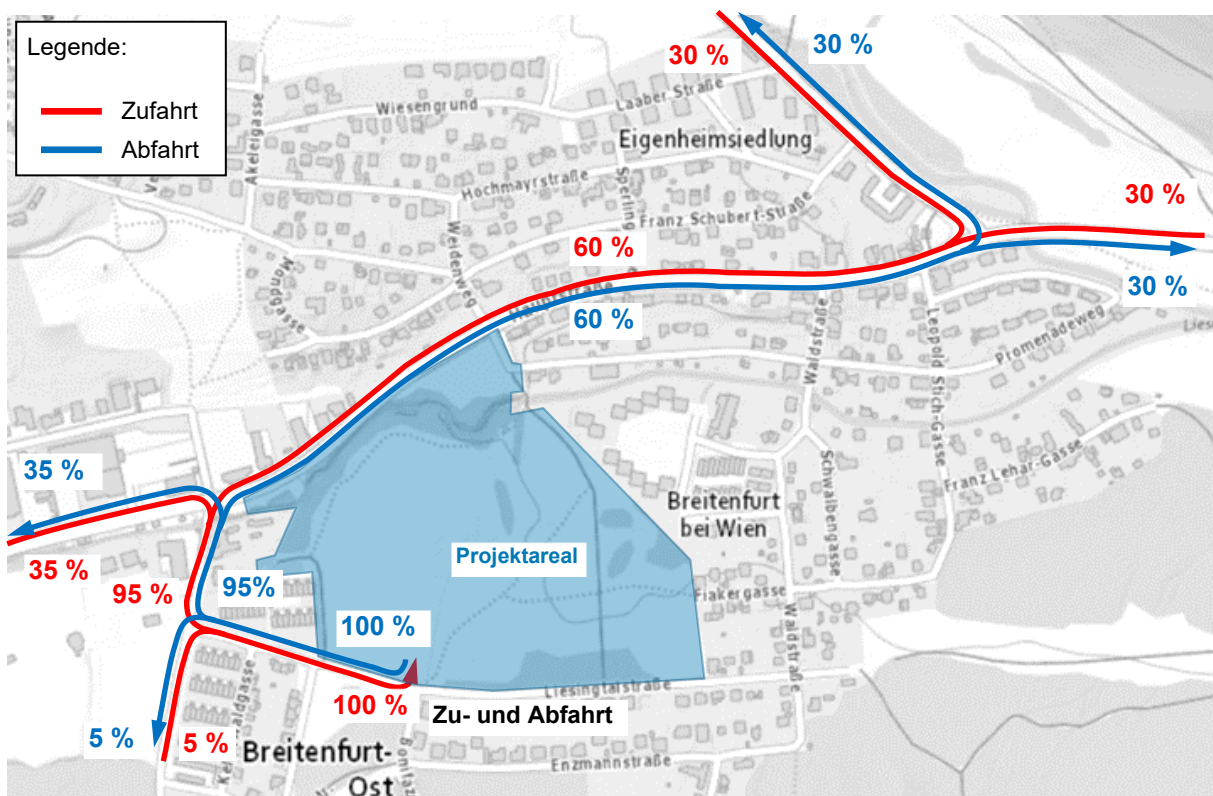
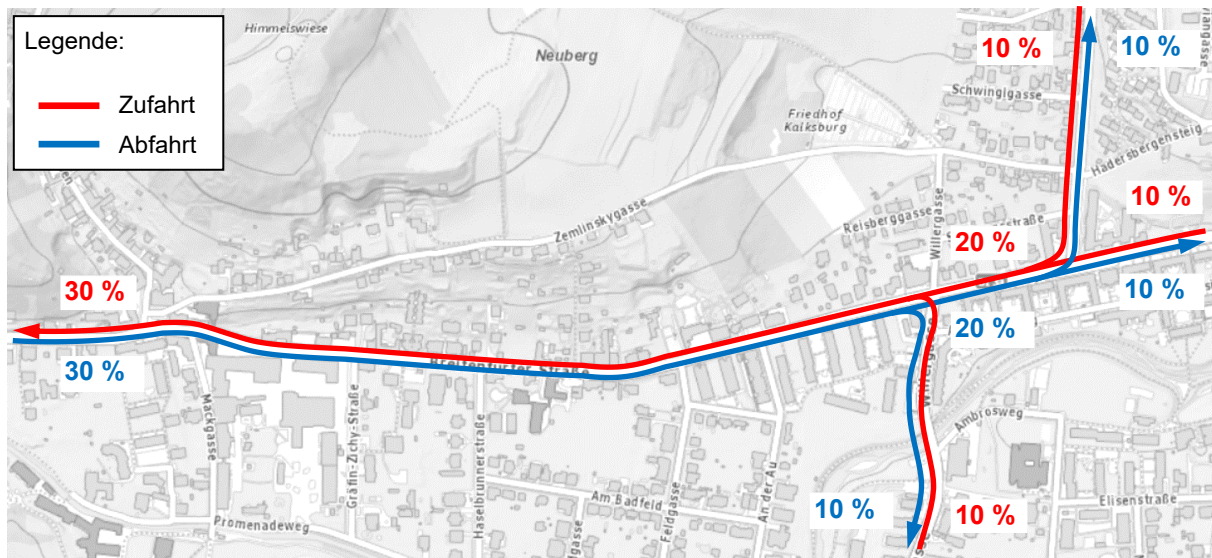


Abbildung 24: Verkehrsverteilung Ärztezentrum, Handel, Büro im erweiterten Untersuchungsgebiet



Hintergrundquelle: basemap.at

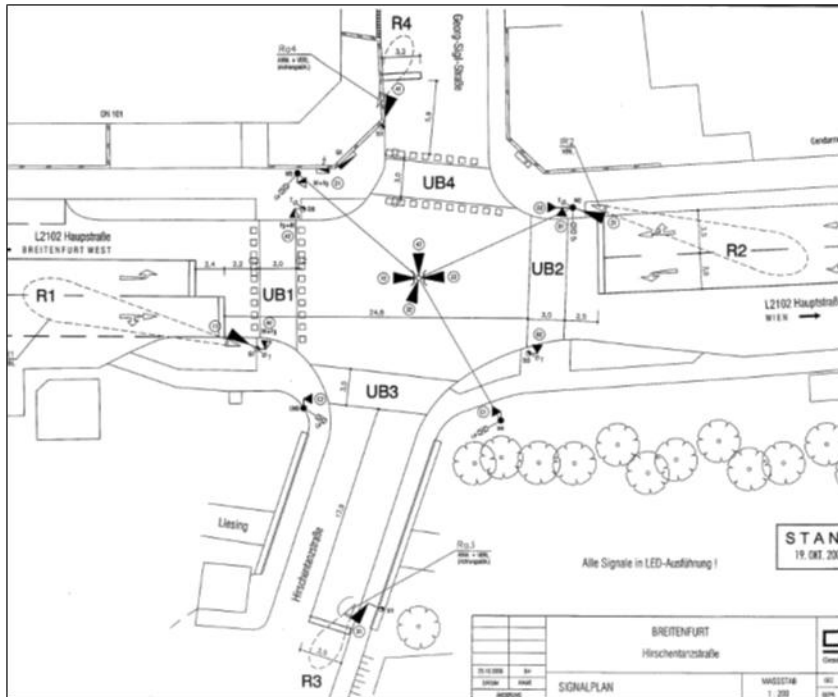
Die detaillierten Verkehrsstärken sind im Anhang 3 enthalten.

9.3. Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten

Die Leistungsfähigkeiten der maßgebenden Kreuzungen werden für die Morgen- und für die Nachmittagsspitze 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 vorfahrtsregelungen 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-geregt)

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				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	269 / 263	16,0 / 16,0	16,0 / 16,0	0,32 / 0,32	0,36 / 0,36	12 / 12	12 / 12
R2L	58 / 98	119 / 172	16,0 / 16,0	16,0 / 16,0	0,12 / 0,20	0,26 / 0,37	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	328 / 249	11,0 / 11,0	11,0 / 11,0	0,49 / 0,41	0,85 / 0,64	12 / 6	24 / 12
R4LGR	74 / 51	74 / 51	12,0 / 12,0	12,0 / 12,0	0,16 / 0,11	0,20 / 0,12	6 / 0	6 / 0

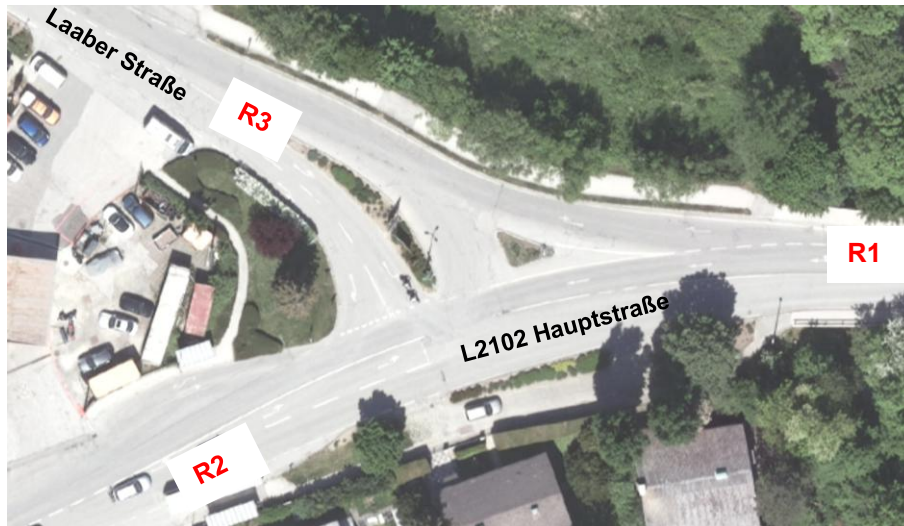
B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

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 0,85 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 2033											
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	234	0	234	0,13	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	428	0	428	0,24	0,0	0	0	A	Gut
R1R	Morgen	0	0	147	147	0,08	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	0	332	332	0,18	0,0	0	0	A	Gut
R2G	Morgen	0	441	0	441	0,25	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	299	0	299	0,17	0,0	0	0	A	Gut
R2L	Morgen	86	0	0	86	0,10	4,4	1	2	A	Gut
	Nachmittag	89	0	0	89	0,15	7,4	1	3	A	Gut
R3L	Morgen	284	0	0	284	0,87	68,8	33	74	E	Ungünstig
	Nachmittag	187	0	0	187	0,66	36,9	12	32	D	Ausreichend
R3R	Morgen	0	0	94	94	0,13	5,7	1	3	A	Gut
	Nachmittag	0	0	71	71	0,13	7,3	1	3	A	Gut

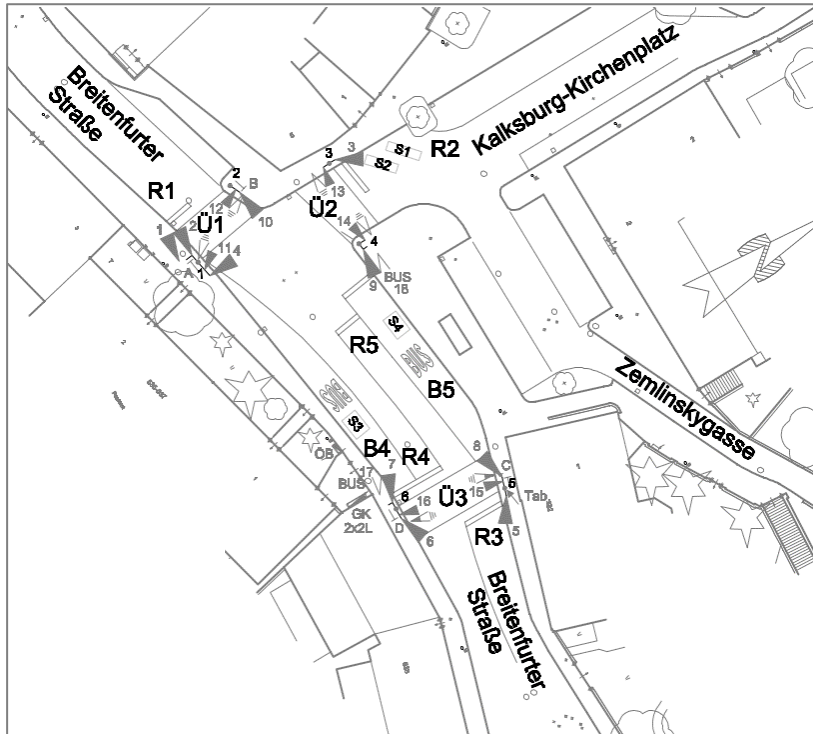
Sg – Sättigungsgrad, Tw – mittlere Wartezeit, SL 95 % – 95 %-Staulänge, LOS – Level of Service

An der Relation R3L treten bereits im Bestand vor allem in der Morgenspitzenstunde längere Wartezeiten von ca. einer halben Minute und ein Level of Service D auf. In der Prognose verlängert sich die mittlere Wartezeit auf ca. 69 Sekunden, woraus sich ein Level of Service E ergibt. Die Relation wird vom projektinduzierten Zusatzverkehr nicht belastet. Die Verlängerung der Wartezeit folgt aus der Erhöhung der Verkehrsstärken der übergeordneten Relationen in der Hauptstraße.

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

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				m	
R1LG	706 / 499	786 / 537	63,2 / 64,7	63,2 / 64,7	0,63 / 0,45	0,70 / 0,48	42 / 30	48 / 30
R2LR	33 / 25	33 / 25	19,0 / 19,0	19,0 / 19,0	0,11 / 0,08	0,11 / 0,08	6 / 6	6 / 6
R3G	320 / 672	354 / 730	64,3 / 64,6	64,3 / 64,6	0,25 / 0,52	0,28 / 0,56	18 / 42	24 / 42
R4G	725 / 506	805 / 544	67,2 / 68,7	67,2 / 68,7	0,54 / 0,37	0,60 / 0,40	42 / 24	42 / 30
R5GR	320 / 672	354 / 730	64,3 / 64,6	64,3 / 64,6	0,25 / 0,52	0,28 / 0,57	18 / 42	24 / 42

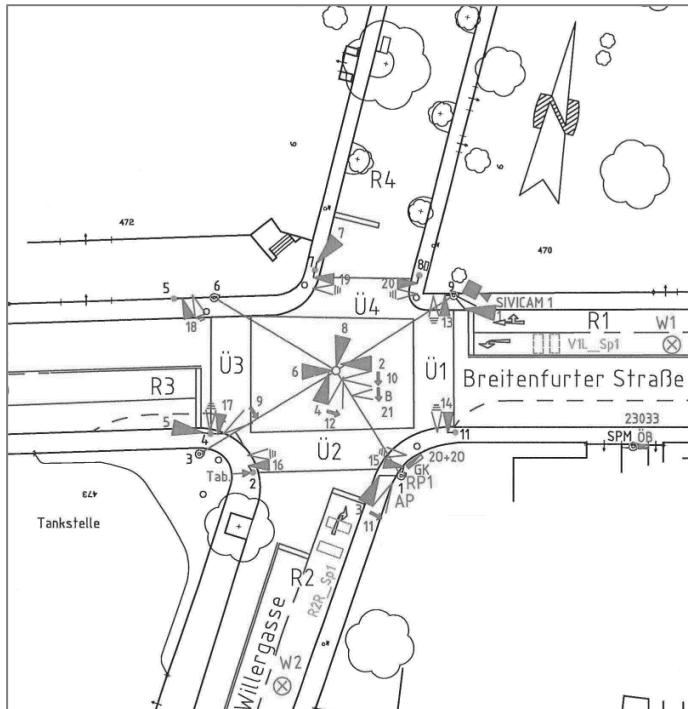
B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

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

Der maximale Sättigungsgrad tritt mit 0,70 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-geregelt)

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	s			m	m
R1L	190 / 310	190 / 310	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,42 / 0,57	0,45 / 0,59	12 / 24	12 / 24
R1GR	413 / 490	438 / 538	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,30 / 0,36	0,32 / 0,39	30 / 36	36 / 42
R2LG	229 / 309	238 / 318	35,0 / 35,0	35,0 / 35,0	0,67 / 0,91	0,69 / 0,93	42 / 72	48 / 78
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	672 / 425	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,70 / 0,45	0,78 / 0,49	84 / 54	96 / 60
R3R	135 / 154	148 / 161	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,20 / 0,23	0,22 / 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

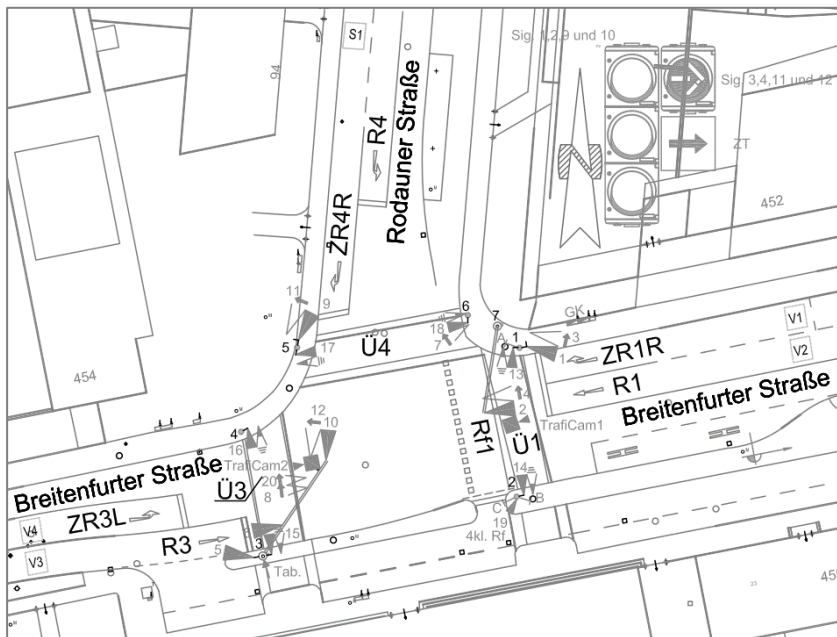
Die VLSA wird durch Stausonden in den Fahrstreifen verkehrsabhängig gesteuert. Die Grünzeiten werden anhand des Rahmenprogramms 9 mit einer Umlaufzeit von 150 Sekunden nach den Unterlagen der MA 33 derart modelliert, dass durch Optimierung der Dehnfugen möglichst ausgeglichene Sättigungsgrade erreicht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

Der maximale Sättigungsgrad tritt mit 0,93 in der Relation R2LG (Willergasse in Richtung Norden bzw. Linksabbieger von der Willergasse in die Breitenfurter Straße) in der Nachmittagsspitze auf. Diese

Relation weist bereits im Bestand einen Sättigungsgrad von 0,91 auf. Der projektinduzierte Zusatzverkehr beträgt in der Nachmittagsspitzenstunde 9 Pkw-E/h, bzw. ca. 0,4 Pkw-E/Umlauf.

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				m	
R1G	321 / 387	334 / 410	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,37 / 0,45	0,39 / 0,47	48 / 54	48 / 60
R1R	189 / 152	189 / 152	65,0 / 65,0	65,0 / 65,0	0,29 / 0,23	0,29 / 0,23	24 / 24	24 / 24
R3L	433 / 314	469 / 330	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,76 / 0,57	0,83 / 0,61	36 / 24	36 / 24
R3G	472 / 295	504 / 309	103,0 / 103,0	103,0 / 103,0	0,34 / 0,21	0,37 / 0,22	36 / 24	42 / 24
R4L	157 / 135	157 / 135	36,0 / 36,0	36,0 / 36,0	0,40 / 0,35	0,40 / 0,35	30 / 24	30 / 24
R4R	294 / 414	307 / 440	57,0 / 57,0	57,0 / 57,0	0,51 / 0,71	0,53 / 0,76	48 / 66	48 / 66

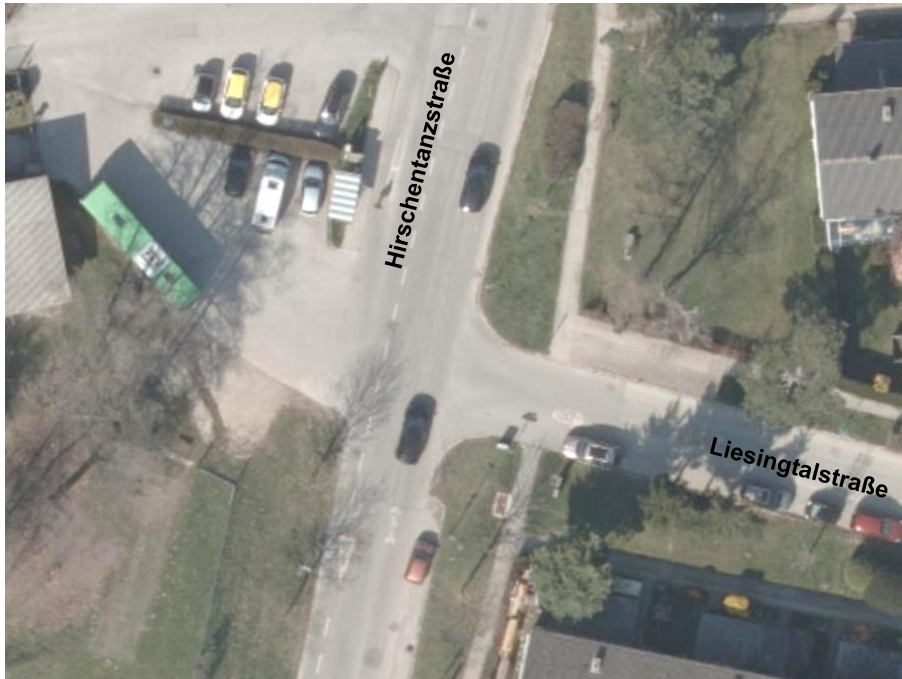
B / P ... Bestand / Prognose, M... Morgen, N ... Nachmittag, Sr ... vorhandener Stauraum

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 0,83 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. 240 Pkw-E in der Morgen- und ca. 195 Pkw-E in der Nachmittagsspitzenstunde. Aufgrund der geringen Verkehrsstärken kann sowohl im Bestand als auch in der Prognose 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. Durch die Nutzung der möglichen Zu- und Abfahrtsroute über die Waldstraße ist an dieser Kreuzung mit geringeren projektbezogenen Verkehrsstärken zu rechnen.

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 9 Pkw-E/h bzw. ca. 0,4 Pkw-E/Umlauf ist der projektinduzierte Zusatzverkehr gering.

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

An der Kreuzung Hirschentanzstraße – Liesingtalstraße kann aufgrund der geringen Verkehrsstärken in der Hirschentanzstraße sowohl im Bestand als auch in der Prognose von einer guten Qualität des Verkehrsablaufs ausgegangen werden.

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

Wien, am 11.09.2026


/ROSINAK & PARTNER/
Ziviltechniker GmbH
1050 Wien, Schloßgasse 11/1000 Dornbirn, Seidgasse 13d/10
Tel. +43 1 544 07 07 | office@rosinak.at | www.rosinak.at

DI (FH) Philip Rosinak
Geschäftsführer

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 Amtes 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

ROSINAK & PARTNER

Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

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

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

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

[N] R4_Georg-Sigl-Straße_N

Gesamt : 121
 Ein : 74 Aus : 47

3 19 52

[W] R1_Hauptstraße_W

Gesamt : 447
 Ein : 248 Aus : 199

5
 199
 44

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

Aus : 121 Ein : 189
 Gesamt : 310

[S] R3_Hirschentanzstraße_S



24469_Hauptstraße_Georg-Sigl-Straße_Hirschen... -

Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

24469



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

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

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

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

[N] R4_Georg-Sigl-Straße_N

Gesamt : 98

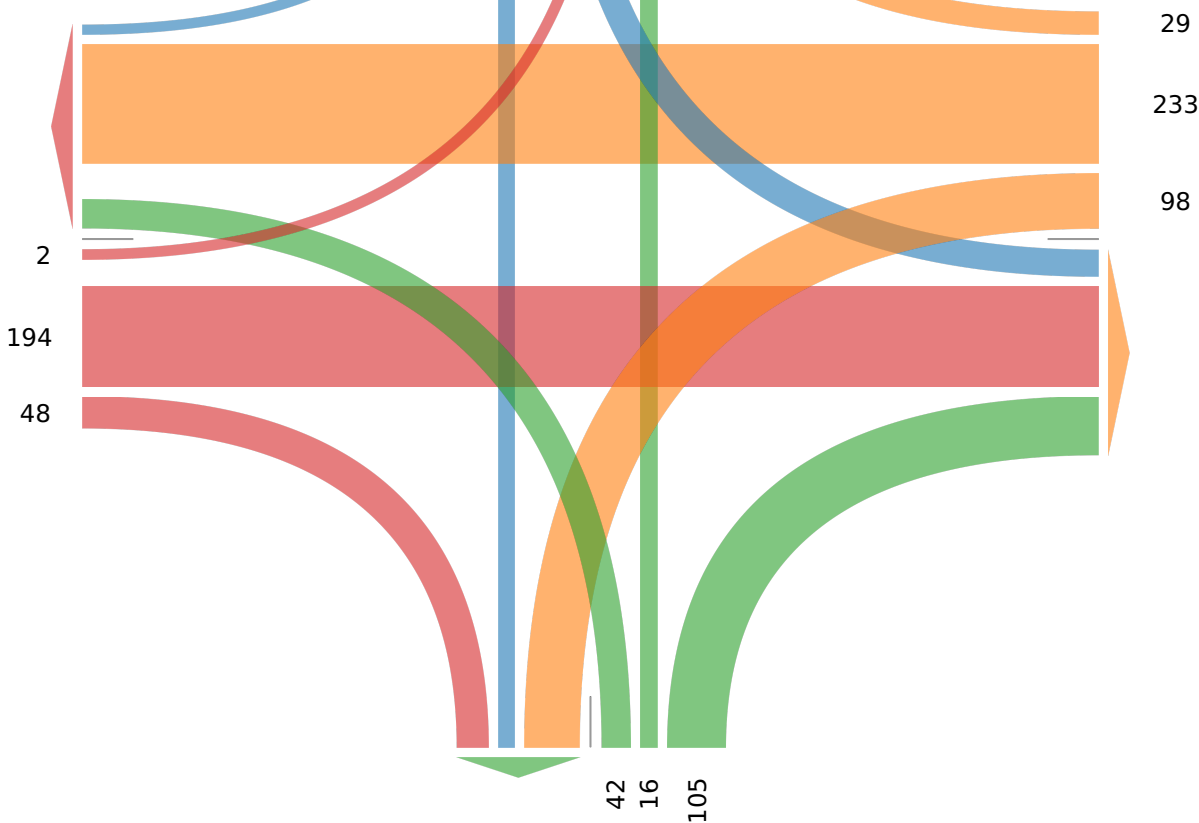
Ein : 51

Aus : 47

1 13 37

[W] R1_Hauptstraße_W

Gesamt : 520
 Ein : 244 Aus : 276



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

24469_Hauptstraße_Promenadenweg_Weidenweg -

Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

24469

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

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

24469_Hauptstraße_Promenadenweg_Weidenweg -

Knotenpunkt(e)

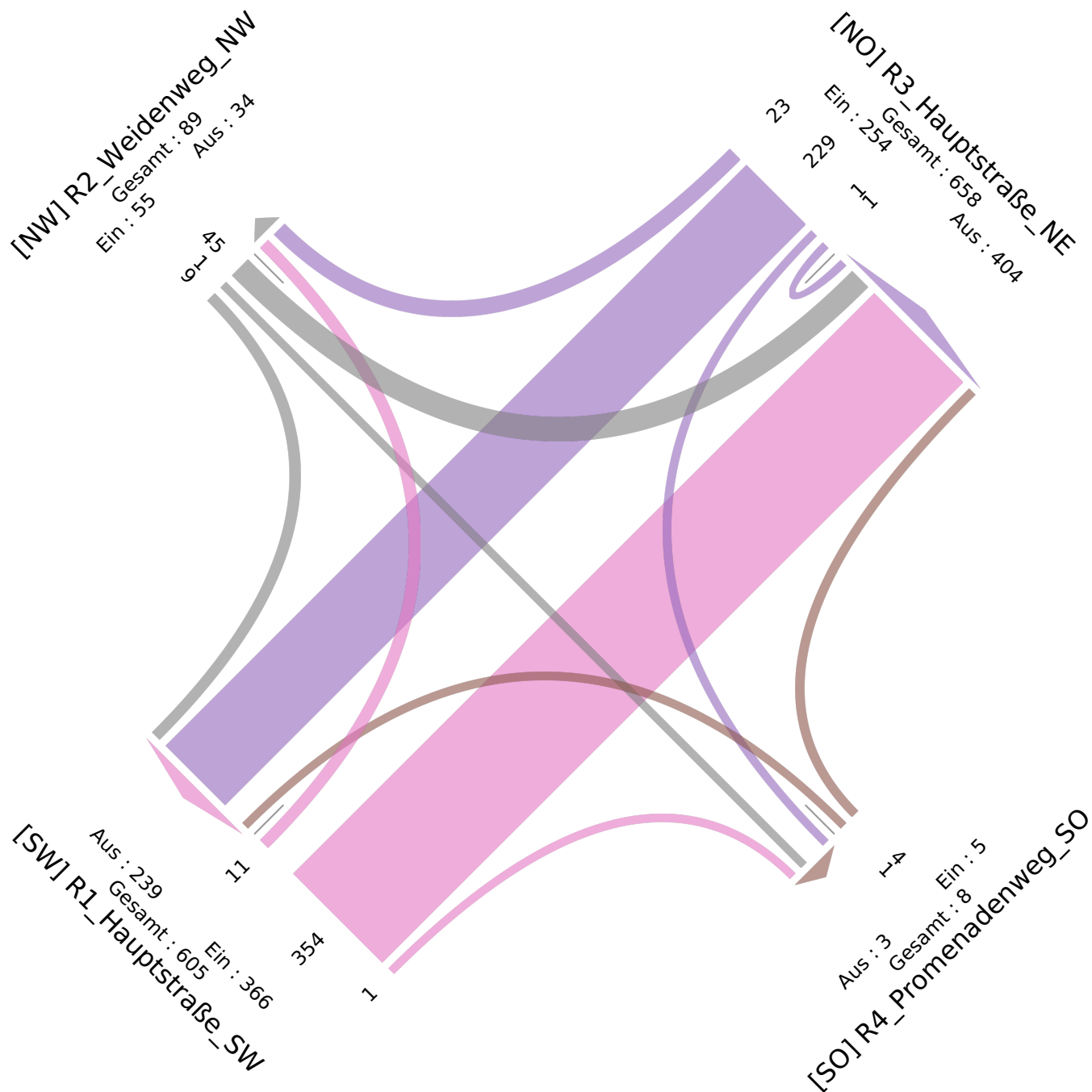
Di. 25 Juni 2024

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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



24469_Hauptstraße_Promenadenweg_Weidenweg -

Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

24469



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

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

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

24469_Hauptstraße_Promenadenweg_Weidenweg -

Knotenpunkt(e)

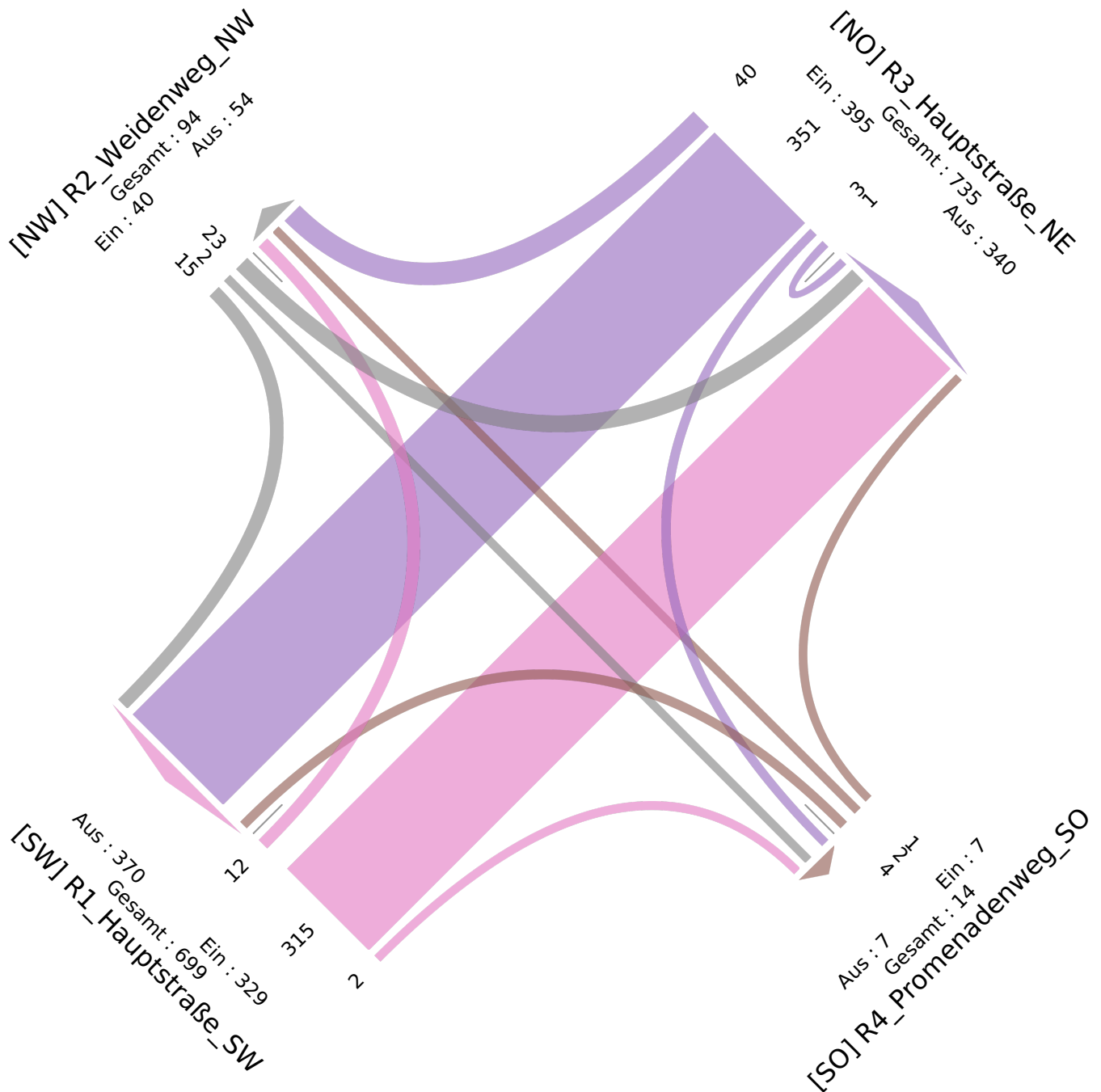
Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

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

Alle Abbiegebeziehungen

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



24469_Hauptstraße_LaaberStraße - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (08 - 09 Uhr)

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

24469



Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

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

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

24469_Hauptstraße_LaaberStraße - Knotenpunkt(e)

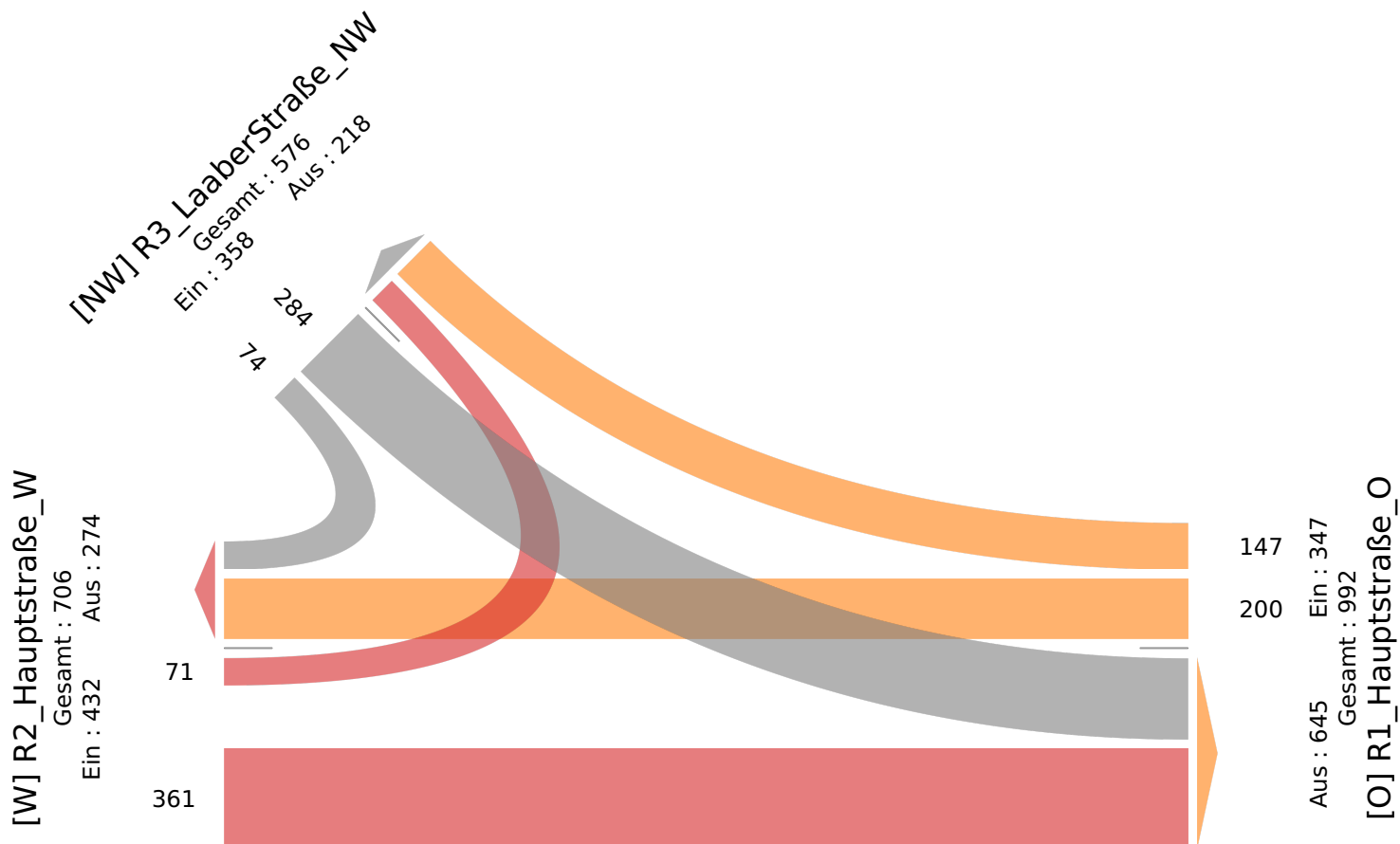
Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, morgens (08 - 09 Uhr)

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

Alle Abbiegebeziehungen

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



24469_Hauptstraße_LaaberStraße - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (17 - 18 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

24469



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

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

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

24469_Hauptstraße_LaaberStraße - Knotenpunkt(e)

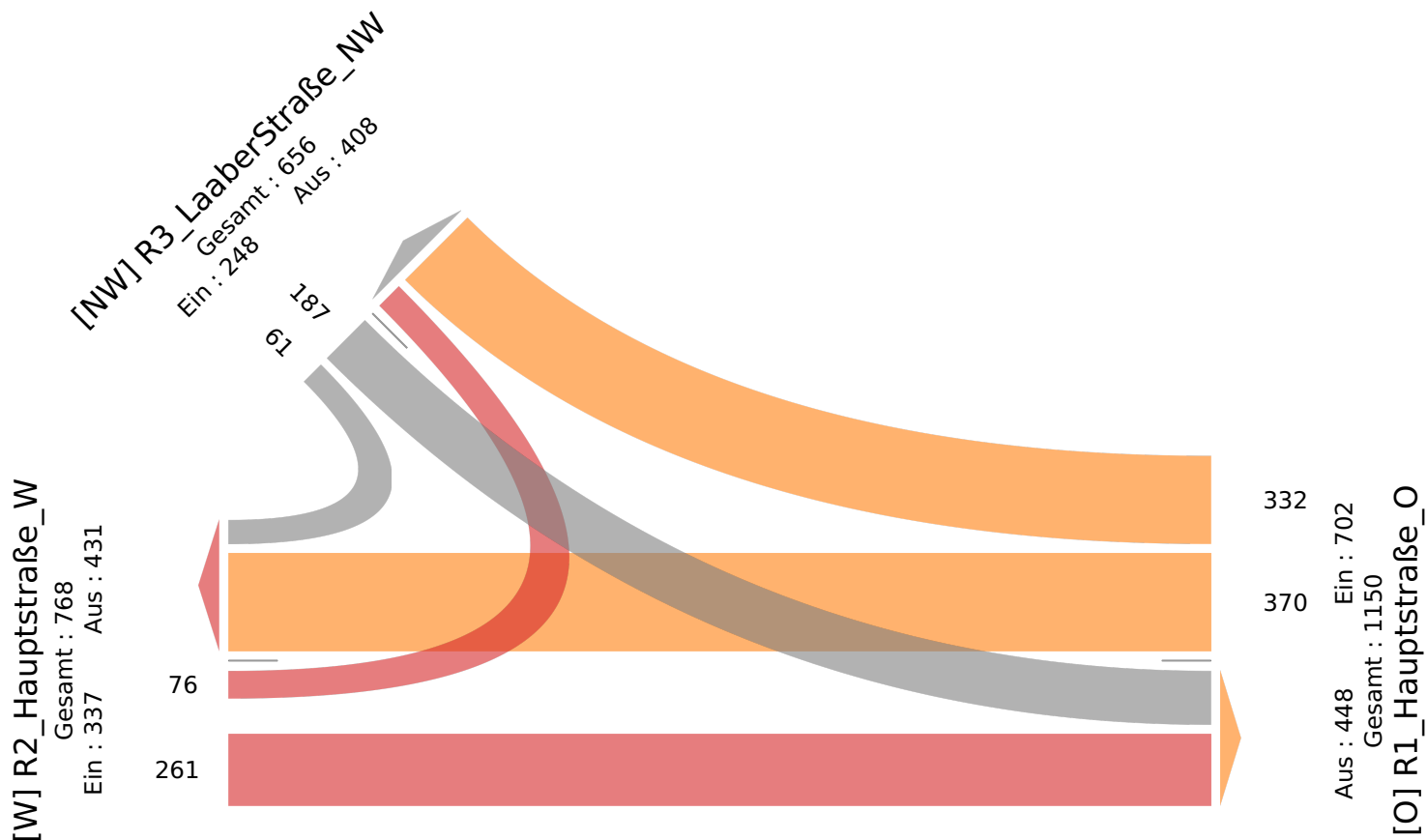
Di. 25 Juni 2024

Spitzenstunde, abends (17 - 18 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

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

Alle Abbiegebeziehungen

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



24469_BreitenfurterStraße_In-der-Klausen -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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



Ziviltechniker GmbH

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

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

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

/ ROSINAK & PARTNER /

Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

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

Gesamt : 58

528



24469_BreitenfurterStraße_In-der-Klausen -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

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

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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



Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

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

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

[N] R2_In-der-Klausen_N

Gesamt : 46

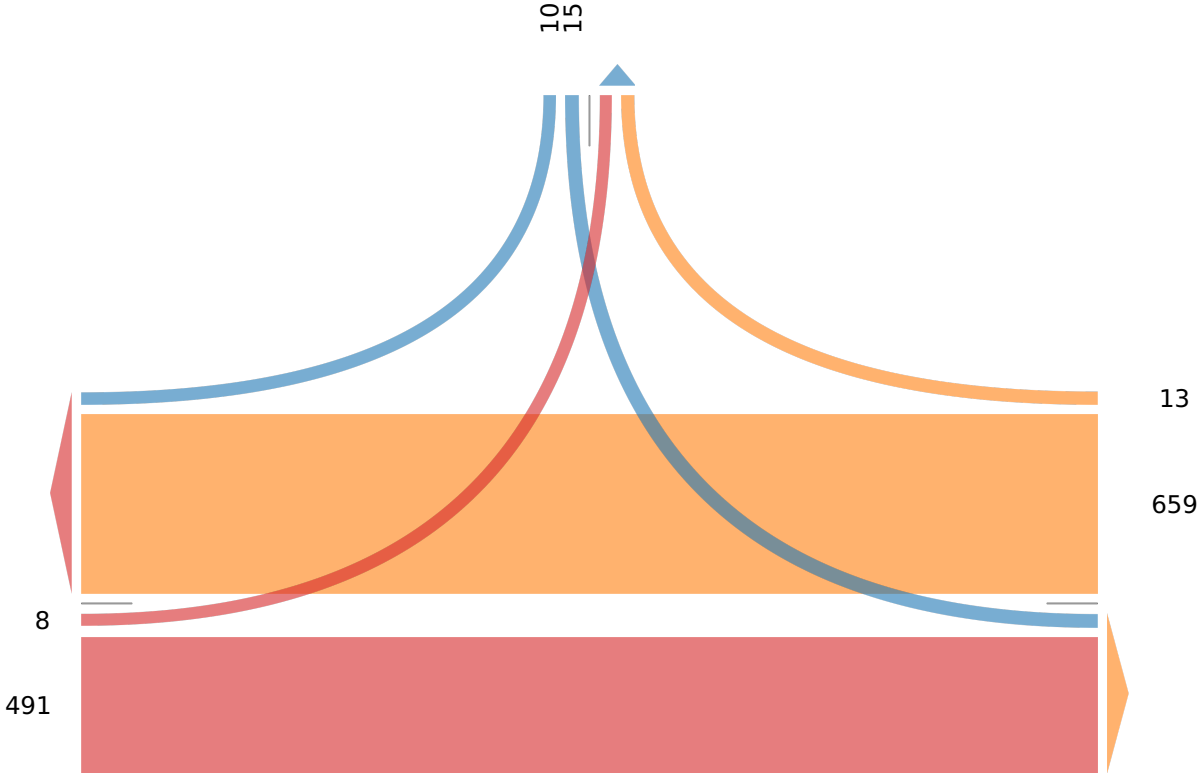
Ein : 25

Aus : 21

[W] R1_BreitenfurterStraße_W

Gesamt : 1168

Ein : 499 Aus : 669



[O] R3_BreitenfurterStraße_O

Aus : 506 Ein : 672

Gesamt : 1178

24469_BreitenfurterStraße_RodaunerStraße -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

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

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

24469



Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

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

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

24469_BreitenfurterStraße_RodaunerStraße -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

[N] R4_RodaunerStraße_N

Gesamt : 1073

Ein : 451

Aus : 622

294

157

[W] R3_BreitenfurterStraße_W

Gesamt : 1520

Ein : 905

Aus : 615

433

472

189

321

Aus : 629

Ein : 510

Gesamt : 1139

[O] R1_BreitenfurterStraße_O

24469_BreitenfurterStraße_RodaunerStraße -

Knotenpunkt(e)

Do. 20 Juni 2024

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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



Ziviltechniker GmbH

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

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

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

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

[N] R4_RodaunerStraße_N

Gesamt : 1015

Ein : 549

Aus : 466

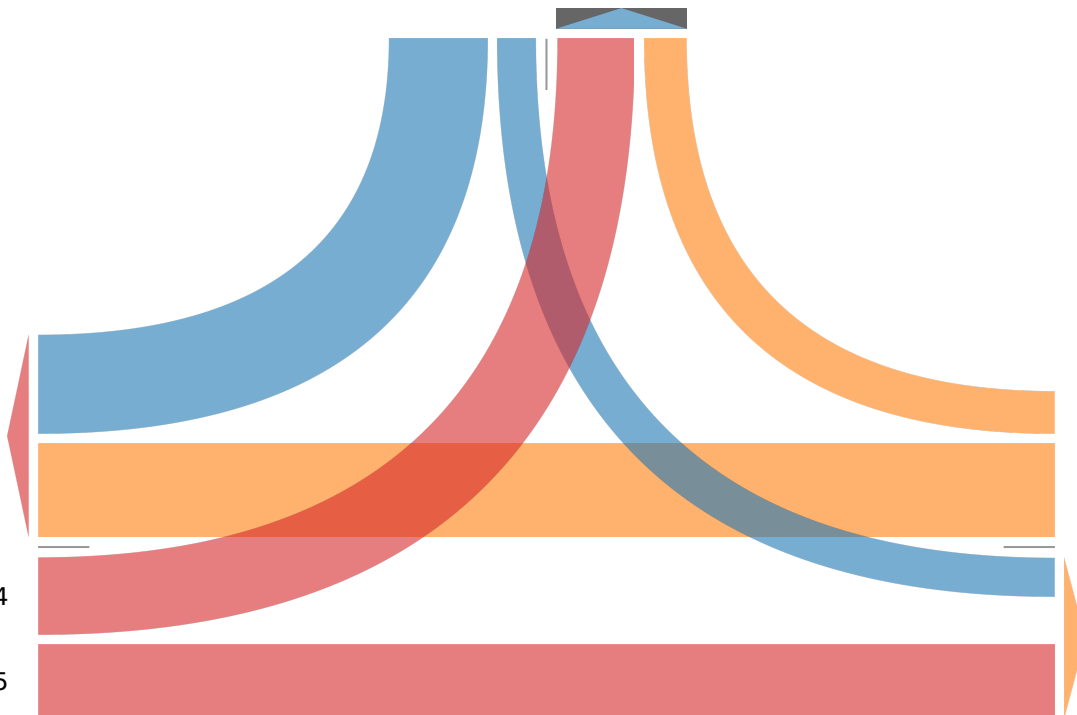
414

135

[W] R3_BreitenfurterStraße_W

Gesamt : 1410
 Ein : 609
 Aus : 801

314
 295



152
 387

Aus : 430
 Ein : 539
 Gesamt : 969

[O] R1_BreitenfurterStraße_O

24469_Hauptstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Gesamtdauer (08-20 Uhr)

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

24469



Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

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

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

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

24469_Haupstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

Gesamtdauer (08-20 Uhr)

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

[N] R2_ZufahrtArzt_N

Gesamt : 308

Ein : 152

Aus : 156

62 90

98

[NO] R1_Hauptstraße_NO

Ein : 3483
3378

Gesamt : 6771
Aus : 3288

[SW] R3_Hauptstraße_SW

Aus : 3448
888

Gesamt : 6705
Ein : 3257

3191

24469_Hauptstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

24469



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

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

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

24469_Haupstraße_Zufahrt-Arzt - Knotenpunkt(e)

Di. 25 Juni 2024

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

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

Alle Abbiegebeziehungen

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

[N] R2_ZufahrtArzt_N

Gesamt : 23

Ein : 13

Aus : 10

6

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

6

264

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

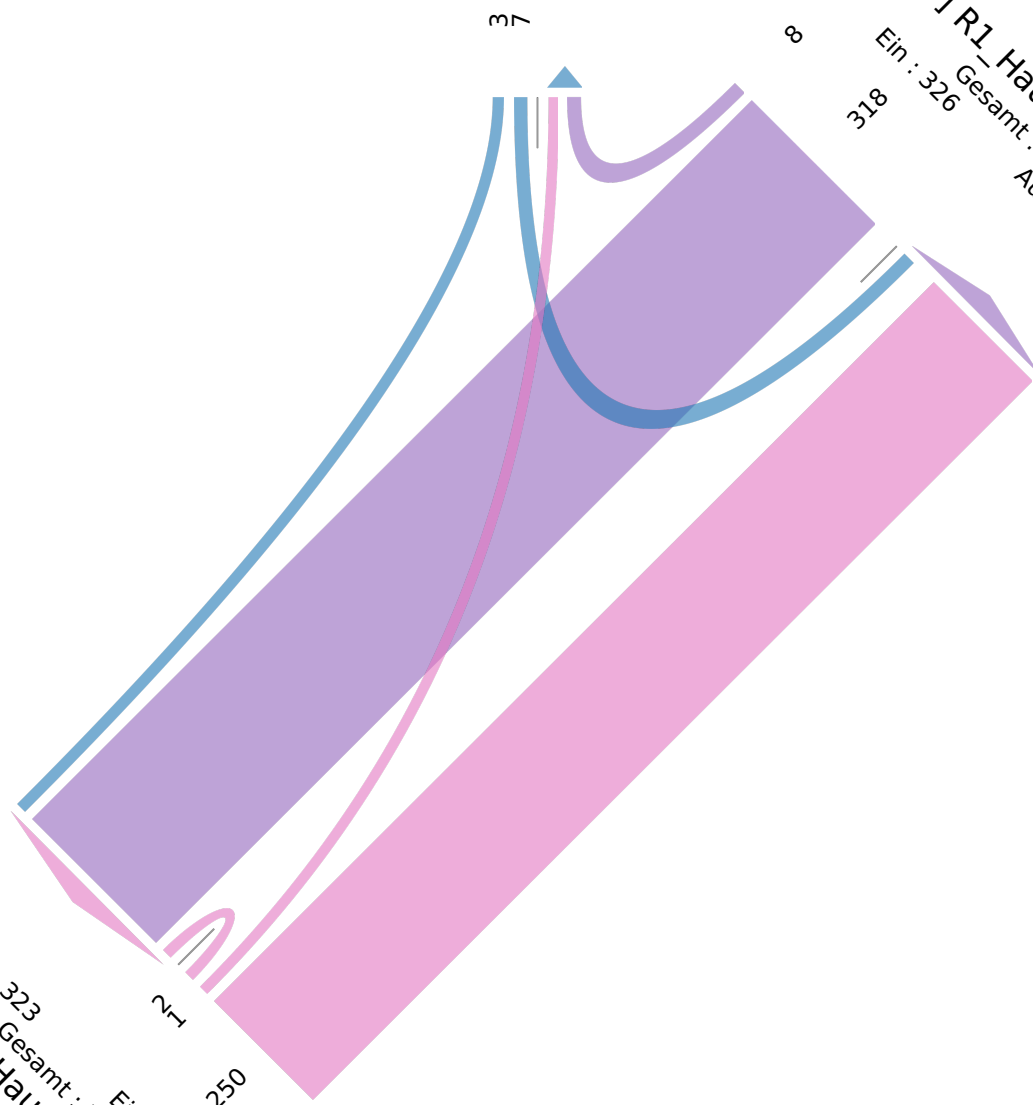
Gesamt : 19

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

12

324

Verkehrserzeugung - Besucher/Patienten																					
Nutzung	Bemessungskriterium		Wege pro [Bk]	Wege/Tag	MIV	Besetz.Grad [MIV]	ÖV	NMV	Cross-Selling-Anteil	Turn-In-Anteil	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
	[Bk]	Anteil [%]			[Fahrten/Tag]						[Wege/Tag]	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt		
																				Anteil [%]	Maßgeblicher Tageswert = 1,00
Wohnen Baufeld C (Bauphase 1)	361	Bewohnerwege	0,05	18	75%	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
Wohnen (Bauphase 2)	1.262	Bewohnerwege	0,05	63	75%	1,20	15%	10%	0%	0%	39	9	6	3,00%	3,00%	15,00%	15,00%	1/3	1/3	1/3	1/3
Handel (Bauphase 2)	675	m² VF	0,50	338	63%	1,20	15%	22%	0%	0%	177	51	74	10,00%	10,00%	12,00%	12,00%	9/11	9/11	9/11	9/11
Büro (Bauphase 2)	43	Beschäftigte	0,50	22	75%	1,10	15%	10%	0%	0%	15	3	2	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	1/1	1/1	1/1	1/1
Ärztzentrum Patient:innen (Bauphase 1)	350	Patienten/Tag	2,00	700	75%	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:	2.691			1.140							703	136	190					36/32	36/37	36/32	36/37

Verkehrserzeugung - Personal/Bewohner																					
Nutzung	Bemessungskriterium		[Bk] pro Personal bzw. Bewohner	Personal bzw. Bewohner	Anzahl der Wege pro [B]	Wege / Tag	MIV	Besetz. Grad [MIV]	ÖV	NMV	DTV-MIV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag	
														Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
	[Bk]			[B]			Anteil [%]								[%]	[%]	[%]	[%]	[Pkw-E/h]		[Kfz/h]
Wohnen Baufeld C (Bauphase 1)	69	Wohneinheiten	2,09	144	2,50	361	63%	1,23	14%	23%	185	51	83	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	3/14	19/6	3/14	19/6
Wohnen (Bauphase 2)	241	Wohneinheiten	2,09	505	2,50	1.262	63%	1,23	14%	23%	646	177	290	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	10/48	68/23	10/48	68/23
Handel (Bauphase 2)	750	m² BGF	35,00	21	2,20	47	40%	1,10	40%	20%	17	19	9	30,00%	3,00%	4,00%	20,00%	3/0	0/2	3/0	0/2
Büro (Bauphase 2)	43	Beschäftigte	1,00	43	2,20	95	40%	1,10	40%	20%	34	38	19	30,00%	3,00%	4,00%	20,00%	5/1	1/3	5/1	1/3
Ärztzentrum Mitarbeiter:innen (Bauphase 1)	30	Mitarbeiter:innen	1,00	30	2,20	66	40%	1,10	40%	20%	24	26	13	90,00%	0,00%	0,00%	0,00%	11/0	0/0	11/0	0/0
Ärztzentrum Auszubildende (Bauphase 1)	30	Auszubildende	1,00	30	2,20	66	40%	1,10	40%	20%	24	26	13	90,00%	0,00%	0,00%	90,00%	11/0	0/11	11/0	0/11
Summe:	1.163			774		1.896					931	337	428					43/63	88/45	43/63	88/45

Verkehrserzeugung - Anlieferung																
Nutzung	Bemessungskriterium		Lkw pro [Bk]	Lieferfahrzeuge/Tag	Lkw/24h [Fahrten/Tag]	Umrechnungs- faktor Lkw in Pkw-E	Pkw-E/24h [Fahrten/Tag]									
								Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		
	Zufahrt	Abfahrt						Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt			
[Bk]		[%]		[%]		[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		
Wohnen (Bauphase 2)			13	26	1,5	39	20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	4/2	4/2	3/1	3/1		
Handel (Bauphase 2)			6	12	2,0	24	20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	2/1	2/1	1/1	1/1		
Büro (Bauphase 2)			2	4	1,5	6	20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	1/0	1/0	0/0	0/0		
Ärztzentrum Anlieferung (Bauphase 1)			10	20	2,0	40	20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	4/2	4/2	2/1	2/1		
Ärztzentrum Rettung (Bauphase 1)			20	40	1,5	60	20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	6/3	6/3	4/2	4/2		
Summe:	0		54	108		178					18/8	18/8	11/5	11/5		

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 [Fahrten/Tag]	DTV-ÖV	DTV-NMV [Wege/Tag]	DTV-MIV [Fahrten/Tag]	DTV-ÖV	DTV-NMV [Wege/Tag]	Zufahrt [Pkw-E/h]	Abfahrt	Zufahrt [Kfz/h]	Abfahrt	Zufahrt [Fzg/h]	Abfahrt	Zufahrt [Pkw-E/h & Kfz/h]	Abfahrt
Wohnen Baufeld C (Bauphase 1)								202	53	85	202	53	85	4/15	20/7	4/15	20/7	0/0	0/0	0/0	0/0
Wohnen (Bauphase 2)								712	186	296	712	186	296	15/53	73/28	14/52	72/27	0/0	0/0	0/0	0/0
Handel (Bauphase 2)								206	69	84	206	69	84	14/12	11/14	13/12	10/14	0/0	0/0	0/0	0/0
Büro (Bauphase 2)								53	41	21	53	41	21	7/2	3/4	6/2	2/4	0/0	0/0	0/0	0/0
Ärztzentrum (Bauphase 1)								569	123	131	569	123	131	57/21	35/37	53/19	31/35	0/0	0/0	0/0	0/0
Summe								1.742	473	617	1.742	473	617	97/103	142/90	90/100	135/87	0/0	0/0	0/0	0/0

Kreuzungsindex	Nutzungsindex:		1		2		3		4		Belastungen [Pkw-E/h]							
	Kreuzung		Anteil Wohnen - Baufeld C (Bauphase 1)		Anteil Ärztezentrum (Bauphase 1), Handel, Büro (Bauphase 2)		Anteil Wohnen (Bauphase 2)		Entfall Ärztezentrum Bestand		Bestand	Entfall Ärztezentrum Bestand	Grundbelastung 2033	Verkehrserzeugung gesamt	Prognose 2033			
	Name	Relation	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt								
											Morgen/Nachmittag							
DTV-MIV (Kfz/24h)			101	101	414	414	356	356	175	175	Berechnung							
Verkehrserzeugung (Kfz/h)			4/15	20/7	72/33	43/53	14/52	72/27	14/13	14/16								
Verkehrserzeugung (Pkw-E/h)			4/15	20/7	78/35	49/55	15/53	73/28	14/13	14/16	Bestand	Entfall Ärztezentrum	Grundbelastung 2033	Verkehrserzeugung gesamt	Prognose 2033			
1	Hauptstraße - Hirschenlantzstraße - Georg-Sigi-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%		20%				44/48	0/0	44/48	31/26	75/74			
		R2L	80%		60%		80%			-5%	58/98	-1/-1	57/97	62/75	119/172			
		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%		20%				47/42	0/0	47/42	36/26	83/68			
		R3G									11/16	0/0	11/16	0/0	11/16			
		R3R		80%	60%		80%	-5%			131/105	-1/-1	130/104	104/61	234/165			
		R4L									52/37	0/0	52/37	0/0	52/37			
3	Hauptstraße - Laaber Straße	R4G									19/13	0/0	19/13	0/0	19/13			
		R4R									3/1	0/0	3/1	0/0	3/1			
		R1L									0/0	0/0	0/0	0/0	0/0			
		R1G	75%		30%		75%		-30%		200/370	-4/-4	196/366	38/62	234/428			
		R1R									147/332	0/0	147/332	0/0	147/332			
		R2L		5%	30%		5%		-30%	71/76	-4/-5	67/71	19/18	86/89				
		R2G		75%	30%		75%		-30%	361/261	-4/-5	357/256	84/43	441/299				
		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				
4	Breitenfurter Straße - In der Klausen	R3R	5%		30%		5%		-30%	74/61	-4/-4	70/57	24/14	94/71				
		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				
		R1L								9/8	0/0	9/8	0/0	9/8				
		R1G		75%	30%		75%		-30%	697/491	-4/-5	693/486	84/43	777/529				
		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%		75%		-30%	320/672	-4/-4	316/668	38/62	354/730				
5	Breitenfurter Straße - Willergasse	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%		75%		-30%	725/506	-4/-5	721/501	84/43	805/544				
		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%		75%		-30%	304/659	-4/-4	300/655	38/62	338/717				
		R5R								16/13	0/0	16/13	0/0	16/13				
		R1L								190/310	0/0	190/310	0/0	190/310				
		R1G	65%		20%		65%		-20%	402/479	-3/-3	399/476	28/51	427/527				
		R1R								11/11	0/0	11/11	0/0	11/11				
		R2L	10%		10%		10%		-10%	219/296	-1/-1	218/295	10/10	228/305				
		R2G								10/13	0/0	10/13	0/0	10/13				
6	Breitenfurter Straße - Rodauner Straße	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%		65%		-20%	605/394	-3/-3	602/391	70/34	672/425				
		R3R		10%	10%		10%		-10%	135/154	-1/-2	134/152	14/9	148/161				
		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				
		R1L								0/0	0/0	0/0	0/0	0/0				
		R1G	30%		10%		30%		-10%	321/387	-1/-1	320/386	14/24	334/410				
		R1R								189/152	0/0	189/152	0/0	189/152				

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 2033						
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	0,95	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	0,95	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	0,92	0,81	0,95	0,78	0,85
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,81	0,92	0,81	0,97	0,79	0,85
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.458	1.849	1.458	1.902	1.409	1.532
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.458	1.848	1.458	1.936	1.421	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	740	457	761	387	375
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	468	739	462	775	391	423
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	5	269	119	175	328	74
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	2	263	172	256	249	51
Sättigungsgrad - Morgen	0,01	0,36	0,26	0,23	0,85	0,20
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,00	0,36	0,37	0,33	0,64	0,12
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen						
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	7,2	7,2	7,2	7,2	28,7	9,8
Zahl der Halte n1 [Pkw]	0	1	1	1	4	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	0	2	1	1	3	1
mittlere Staulänge [m]	0	12	6	6	24	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	0	12	6	6	18	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	2	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	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 2033																																							
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	Σ	[Pkw-E/h]	L	G	R	Σ	[s]	[m]	[m]	[m]	L	G	R	Σ				
R1G	Morgen	0	234	0	234	0	225	0	225	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	1.566	0,00	0,13	0,00	0,13	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
	Nachmittag	0	428	0	428	0	423	0	423	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.372	0,00	0,24	0,00	0,24	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
R1R	Morgen	0	0	147	147	0	0	141	141	0	0	0	0/0	0/0	0/0	1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.653	0,00	0,00	0,08	0,08	0,0	0	0	0	-	-	A	A	Gut
	Nachmittag	0	0	332	332	0	0	328	328	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.468	0,00	0,00	0,18	0,18	0,0	0	0	0	-	-	A	A	Gut
R2G	Morgen	0	441	0	441	0	430	0	430	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	1.359	0,00	0,25	0,00	0,25	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
	Nachmittag	0	299	0	299	0	291	0	291	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.501	0,00	0,17	0,00	0,17	0,0	0	0	0	-	A	-	A	Gut
R2L	Morgen	86	0	0	86	81	0	0	81	366	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	903	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	903	1.800	1.800	903	817	0,10	0,00	0,00	0,10	4,4	1	2	3	A	-	-	A	Gut
	Nachmittag	89	0	0	89	86	0	0	86	751	0	0				577	1.800	1.800	1.000	1.000	1.000	577	1.800	1.800	577	488	0,15	0,00	0,00	0,15	7,4	1	3	5	A	-	-	A	Gut
R3L	Morgen	284	0	0	284	279	0	0	279	736	0	0	6,6/3,8	0/0	0/0	362	1.800	1.800	0,905	1.000	1.000	328	1.800	1.800	328	44	0,87	0,00	0,00	0,87	68,8	33	74	101	E	-	-	E	Ungünstig
	Nachmittag	187	0	0	187	185	0	0	185	800	0	0				333	1.800	1.800	0,846	1.000	1.000	282	1.800	1.800	282	95	0,66	0,00	0,00	0,66	36,9	12	32	47	D	-	-	D	Ausreichend
R3R	Morgen	0	0	94	94	0	0	93	93	0	0	225	0/0	0/0	6,5/3,7	1.800	1.800	728	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	728	728	634	0,00	0,00	0,13	0,13	5,7	1	3	4	-	-	A	A	Gut
	Nachmittag	0	0	71	71	0	0	70	70	0	0	423				1.800	1.800	563	1.000	1.000	1.000	1.800	1.800	563	563	492	0,00	0,00	0,13	0,13	7,3	1	3	4	-	-	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 2033					
Spitzenstundenfaktor =	1,00				
Strom Nr.	1	2	3	4	5
Relation	R1LG	R2LR	R3G	R4G	R5GR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	1.800	2.000	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	1.800	2.000	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:	RVS 05.04.32				
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,89	1,00	1,00	0,99
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag					
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	1,00	0,88	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	1,00	0,90	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	1,00	0,80	1,00	1,00	0,99
Abminderungsfaktor Nachmittag	1,00	0,79	1,00	1,00	0,99
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.795	1.606	2.000	2.000	1.974
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.794	1.583	2.000	2.000	1.990
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0	Tu=100,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=63,2	Gz=19,0	Gz=64,3	Gz=67,2	Gz=64,3
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=64,7	Gz=19,0	Gz=64,6	Gz=68,7	Gz=64,6
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	1.123	305	1.286	1.344	1.270
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	1.116	301	1.292	1.374	1.286
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	786	33	354	805	354
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	537	25	730	544	730
Sättigungsgrad - Morgen	0,70	0,11	0,28	0,60	0,28
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,48	0,08	0,56	0,40	0,57
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen					
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	10,0	32,8	6,4	5,4	6,4
Zahl der Halte n1 [Pkw]	6	1	2	5	2
Zahl der Halte n2 [Pkw]	8	1	4	7	4
mittlere Staulänge [m]	48	6	24	42	24
Dimensionierungsstaulänge [m]	60	6	24	54	24
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag					
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	6,2	32,8	6,3	4,9	6,3
Zahl der Halte n1 [Pkw]	4	1	5	3	5
Zahl der Halte n2 [Pkw]	5	1	7	5	7
mittlere Staulänge [m]	30	6	42	30	42
Dimensionierungsstaulänge [m]	36	6	54	36	54

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

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Breitenfurter Straße - Willergasse, Tu [Morgen/Nachmittag] = 150/150 [s] - PROGNOSE 2033							
Spitzenstundenfaktor =	1,00						
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6	7
Relation	R1L	R1GR	R2LG	R2R	R3G	R3R	R4LGR
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000	1.800
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	1.800	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000	1.800
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:	RVS 05.04.32		RVS 05.04.32				RVS 05.04.32
Korrekturfaktor für Fahrbahnlängsneigung	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Morgen							
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,85	1,00	0,85	0,89
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,92
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag							
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Mehrstreifigkeit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,90	1,00	0,90	0,85	1,00	0,85	0,92
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,90	1,00	0,90	0,90	1,00	0,90	0,93
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,81	0,99	0,82	0,77	1,00	0,77	0,82
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,81	0,99	0,82	0,77	1,00	0,77	0,85
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.458	1.986	1.470	1.530	2.000	1.530	1.476
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.458	1.988	1.470	1.530	2.000	1.530	1.530
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0	Tu=150,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=35,0	Gz=56,0	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=35,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=103,0	Gz=103,0	Gz=35,0	Gz=56,0	Gz=65,0	Gz=65,0	Gz=35,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	419	1.363	343	571	867	663	48
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	526	1.365	341	571	867	663	48
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	190	438	238	292	672	148	9
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	310	538	318	224	425	161	16
Sättigungsgrad - Morgen	0,45	0,32	0,69	0,51	0,78	0,22	0,19
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,59	0,39	0,93	0,39	0,49	0,24	0,33
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen							
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	7,4	7,4	49,8	29,5	28,7	24,1	44,1
Zahl der Halte n1 [Pkw]	2	4	7	6	13	3	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	2	6	8	8	16	3	0
mittlere Staulänge [m]	12	36	48	48	96	18	0
Dimensionierungsstaulänge [m]	18	42	54	54	114	24	0
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag							
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	7,4	7,4	91,6	29,5	24,1	24,1	44,1
Zahl der Halte n1 [Pkw]	3	5	13	5	8	3	0
Zahl der Halte n2 [Pkw]	4	7	10	6	10	4	1
mittlere Staulänge [m]	24	42	78	36	60	24	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	30	48	72	42	72	30	6

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

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Breitenfurter Straße - Rodauner Straße, Tu [Morgen/Nachmittag] = 150/150 [s] - PROGNOSE 2033						
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	562	1.373	389	581
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	867	663	539	1.373	389	581
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	334	189	469	504	157	307
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	410	152	330	309	135	440
Sättigungsgrad - Morgen	0,39	0,29	0,83	0,37	0,40	0,53
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,47	0,23	0,61	0,22	0,35	0,76
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen						
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	24,1	24,1	19,5	7,4	43,3	28,8
Zahl der Halte n1 [Pkw]	6	3	6	4	4	6
Zahl der Halte n2 [Pkw]	8	4	6	7	5	8
mittlere Staulänge [m]	48	24	36	42	30	48
Dimensionierungsstaulänge [m]	54	30	42	48	36	60
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag						
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	24,1	24,1	7,4	7,4	43,3	35,8
Zahl der Halte n1 [Pkw]	8	3	3	3	4	10
Zahl der Halte n2 [Pkw]	10	4	4	4	4	11
mittlere Staulänge [m]	60	24	24	24	24	66
Dimensionierungsstaulänge [m]	72	24	30	30	30	84