

# Verkehrsuntersuchung

Gallitzinstraße 8-16, 1160 Wien

Wien, am 15.02.2021  
GZ 20572

## VU Gallitzinstraße 8-16, 1160 Wien

GZ 20572

### Auftraggeber

SÜBA Bau- und Projektierungs GmbH  
Wipplingerstraße 35  
1010 Wien

BIP 2014 GST GMBH  
Schwarzenbergplatz 5 / 7.1  
1030 Wien

ARWAG Bauträger Gesellschaft m.b.H.  
Würtzlerstraße 15  
1030 Wien

### Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH  
Schloßgasse 11  
1050 Wien

### Bearbeitung

DI<sup>in</sup> Snejana Nenkova-Bruntsch

### gegengelesen

DI Oliver Wurz

Wien, am 15.02.2021

**/ROSINAK & PARTNER/**  
Ziviltechniker GmbH  
1050 Wien, Schloßgasse 11  
Tel. (+43) 1 544 07 07, Fax (+43) 1 544 07 27  
office@rosinak.at, www.rosinak.at

DI (FH) Philip Rosinak  
Rosinak & Partner ZT GmbH

Datei: 20572\_VU\_Gallitzinstrasse\_8\_16\_210215.docx

## Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung .....	5
1.1. Projektbeschreibung und Aufgabe .....	5
1.2. Verkehrsanalyse und Mobilität .....	5
1.3. Zusatzverkehr des Projektes .....	6
1.4. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit .....	6
2. Aufgabe .....	7
3. Methode .....	8
4. Projektbeschreibung .....	9
4.1. Projekthistorie .....	9
4.2. Aktueller Stand .....	9
5. Untersuchungsgebiet und Prognosehorizont .....	11
6. Verkehrsanalyse und Mobilität .....	12
6.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV) .....	12
6.2. Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV) .....	15
6.3. Verkehrsqualität im motorisierten Individualverkehr (MIV) .....	16
7. Stellplatzkonzept .....	19
7.1. Fahrrad-Stellplätze .....	19
7.2. Pkw-Stellplätze .....	19
8. Zusatzverkehr des Projektes .....	20
8.1. Verkehrserzeugung der Bewohner .....	20
8.2. Verkehrserzeugung der Bring- und Abholfahrten Kindergarten .....	20
8.3. Lieferverkehr .....	20
8.4. Gesamtverkehrserzeugung des Projektes .....	21
9. Verkehrstechnische Berechnungen .....	22
9.1. Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken 2020 → 2023 .....	22
9.2. Sichtverhältnisse an der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage .....	22
9.3. Kfz-Verkehrsverteilung .....	23
9.4. Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten .....	24
10. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit .....	30
11. Glossar .....	31
12. Verwendete Unterlagen .....	32
13. Fotodokumentation .....	34
14. Allgemeines .....	36
15. Anhang .....	36

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Nutzungsübersicht .....	9
Abb. 2: Lageskizze des Projektes .....	10
Abb. 3: Untersuchungsgebiet .....	11
Abb. 4: Auswertung FG-Zählung Gallitzinstraße [FG/Spitzenstunde] bzw. [FG/Spitzenviertelstunde].....	13
Abb. 5: Radfahranlagen und Radrouten.....	14
Abb. 6: Ausschnitt aus dem Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien .....	15
Abb. 7: Öffentlicher Verkehr im Untersuchungsgebiet .....	16
Abb. 8: Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet (Werte gerundet).....	17
Abb. 9: Fahrradstellplätze in Fahrrad- und Einlagerungsräumen am Projektareal .....	19
Abb. 10: Pkw-Stellplätze am Projektareal .....	19
Abb. 11: Verkehrserzeugung Bewohner .....	20
Abb. 12: Verkehrserzeugung Bring- und Abholverkehr Kindergarten .....	20
Abb. 13: Verkehrserzeugung Lieferverkehr.....	20
Abb. 14: Verkehrserzeugung des Projektes im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden .....	21
Abb. 15: Verkehrserzeugung der Tiefgarage im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden (Grundlage für die Schall- und Luftschadstoffuntersuchung) .....	21
Abb. 16: Verkehrsstärken an Zählstellen im Projektumfeld .....	22
Abb. 21: Sichtbeziehungen an der Ein- und Ausfahrt TG .....	23
Abb. 17: Verkehrsverteilung .....	23
Abb. 18: Relationsskizze .....	24
Abb. 19: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 4, $t_u = 100$ s) .....	25
Abb. 21: Relationsskizze .....	26
Abb. 22: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 5) .....	27
Abb. 21: Relationsskizze .....	28
Abb. 22: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 6) .....	28

## 1. Zusammenfassung

### 1.1. Projektbeschreibung und Aufgabe

Auf dem Areal in der Gallitzinstraße 8-16 ist von insgesamt drei BauträgerInnen die Errichtung einer Wohnhausanlage geplant. Auf dem Areal sollen 200 Wohneinheiten auf ca. 14.100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche entstehen. Des Weiteren ist die Errichtung eines Kindergartens mit fünf Gruppen geplant.

In einer Tiefgarage sollen insgesamt 170 Pkw-Stellplätze für die BewohnerInnen untergebracht werden. Davon sind 140 Pflicht- und 30 freiwillige Stellplätze. Alle Stellplätze sind über eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt in der Gallitzinstraße erschlossen. Auf dem Projektareal ist die Errichtung von 481 Fahrrad-Abstellplätzen in Fahrrad- und Einlagerungsräumen geplant. Zusätzliche Fahrradabstellplätze werden im Freien in der Nähe des Kindergarteneingangs sowie vor den Haupteingängen der Wohnhäuser errichtet.

Für die behördliche Genehmigung des Projektes ist eine Verkehrsuntersuchung erforderlich.

### 1.2. Verkehrsanalyse und Mobilität

#### 1.2.1. Nichtmotorisierter Verkehr

Die Anbindung des Projektareals an den ÖV-Knoten Maroltingergasse – Thaliastraße erfolgt über die Gallitzinstraße und die Thaliastraße. Sowohl im Bereich Gallitzinstraße 8 bis 14-16 projektseitig als auch in der Erdbrustgasse sind im Bestand keine Gehsteige sondern lediglich Sicherheitsstreifen zum Ein- und Aussteigen bei Parkvorgängen mit einer Breite von ca. 1,0 m vorhanden. Im Zuge der Realisierung des Projektes werden Gehsteige im Projektvorfeld errichtet. Die Planung erfolgt durch die MA 28. Auf dem Projektareal ist eine öffentliche Durchwegung in Richtung Nord-Süd zwischen der Erdbrustgasse und der Gallitzinstraße (Friedhof Ottakring) geplant.

Entlang der Gallitzinstraße verläuft eine Radroute, die das Projektareal an die Station Ottakring der U-Bahnlinie U3 und der S-Bahnlinie S45 anbindet. Des Weiteren findet das Projektareal Anschluss an den Radweg in der Maroltingergasse und der Paltaufgasse in Richtung Süden sowie an die Radroute in der Hasnerstraße in Richtung Osten (Zentrum).

#### 1.2.2. Öffentlicher Verkehr

Das Projektareal ist gut an das ÖV-Netz angebunden. Die Haltestelle Ottakringer Friedhof unmittelbar vor der künftigen Wohnbebauung wird von den Autobuslinien 45A, 46A und 46B bedient, wobei die Linie 46A in Richtung Ottakring und die Linie 46B in Richtung Wilhelminenberg verkehrt. An der Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße, ca. 500 m vom Projektareal entfernt, verkehren die Straßenbahnlinie 44 in Richtung Schottentor, die Straßenbahnlinie 10 zwischen Dornbach und Unter-St. Veit Hummelgasse über Hietzing (U4) und die Linie 46 zwischen dem Joachimsthalerplatz und Dr.-Karl-Renner-Ring. Die Station Ottakring der U-Bahn-Linie U3 und der S-Bahn-Linie S45 befindet sich in einer Entfernung von ca. 900 m zum Projektareal und ist auch mit den oben beschriebenen Autobuslinien zu erreichen.

### 1.2.3. Kfz-Verkehr

Die maßgebenden Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet wurden bei einer Verkehrszählung am Dienstag, dem 15.12.2020 ermittelt. Aufgrund der geltenden COVID-19-Maßnahmen während der Verkehrszählung werden die aktuellen Zählraten mit jenen aus dem Jahr 2016 /1/ verglichen. Aufgrund der vorliegenden Daten kann festgestellt werden, dass keine Reduktionen der Verkehrsstärken infolge der COVID-19 Einschränkungen zu beobachten sind. Im Vergleich zum Jahr 2016 werden an den untersuchten Kreuzungen Verkehrszunahmen verzeichnet. Den verkehrstechnischen Berechnungen werden somit die aktuellen Verkehrszählungen zugrunde gelegt. Die Thaliastraße östlich der Maroltingergasse sowie die Maroltingergasse sind mit ca. 900 Pkw-E/h in der Morgen- und ca. 1.100 Pkw-E/h in der Nachmittagsspitze stark befahrene Straßen. Die Verkehrsstärken in der Thaliastraße zwischen der Gallitzinstraße und der Maroltingergasse liegen bei ca. 700 Pkw-E/h. Die Montleartstraße und die Gallitzinstraße weisen mit ca. 300 Pkw-E in den Spitzenstunden ein geringeres Verkehrsaufkommen und haben vorwiegend eine Erschließungsfunktion.

Eine repräsentative Beobachtung des SchülerInnenverkehrs, der laut Aussagen von AnrainerInnen vor allem an der Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße relevant ist, konnte aufgrund des geltenden Lock-Downs nicht gemacht werden.

### 1.3. Zusatzverkehr des Projektes

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt ca. 400 Fahrten im motorisierten Individualverkehr. Auf die Morgenspitze entfallen ca. 50 Abfahrten/Stunde und auf die Nachmittagsspitze ca. 30 Zufahrten/Stunde.

### 1.4. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit

An den Kreuzungen Maroltingergasse – Thaliastraße und Thaliastraße – Gallitzinstraße – Johann-Staud-Straße kann der Verkehr rechnerisch sowohl im Bestand als auch in der Prognose in guter Qualität abgewickelt werden.

Beobachtungen von AnrainerInnen zufolge wird der Verkehrsfluss der Rechtsabbieger von der Thaliastraße in die Maroltingergasse durch starke Fußgängerströme über die Maroltingergasse (Schutzweg U4) beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung soll im Wesentlichen zu Schulbeginn durch SchülerInnen auf dem Weg von der Straßenbahnhaltestelle zu den Schulen resultieren. Da die aktuelle Erhebung ungünstiger Weise in einer Lock-Down-Zeit mit tendenziell geringem Schülerverkehr fiel, konnten diese Aussagen in der gegenständlichen Untersuchung nicht verifiziert und beobachtet werden. Durch das vorliegende Projekt wird diese Problematik nur in sehr geringem Ausmaß beeinflusst (weniger als ein zusätzlicher Pkw pro Phasenumlauf in der Spitzenstunde). Sollte das Problem nach wie vor bestehen, ist eine neuerliche Erhebung mit Konfliktanalyse zu empfehlen, sobald der Schülerverkehr wieder ein übliches Niveau erreicht hat.

An der Kreuzung Thaliastraße – Montleartstraße treten bereits im Bestand in den Spitzenstunden lange Wartezeiten für die Relation Montleartstraße auf. In der Prognose ist an dieser Relation mit einem sehr geringen projektinduzierten Verkehr zu rechnen. Der Prognoseverkehr kann somit in einer Qualität abgewickelt werden, die dem Bestand entspricht.

## 2. Aufgabe

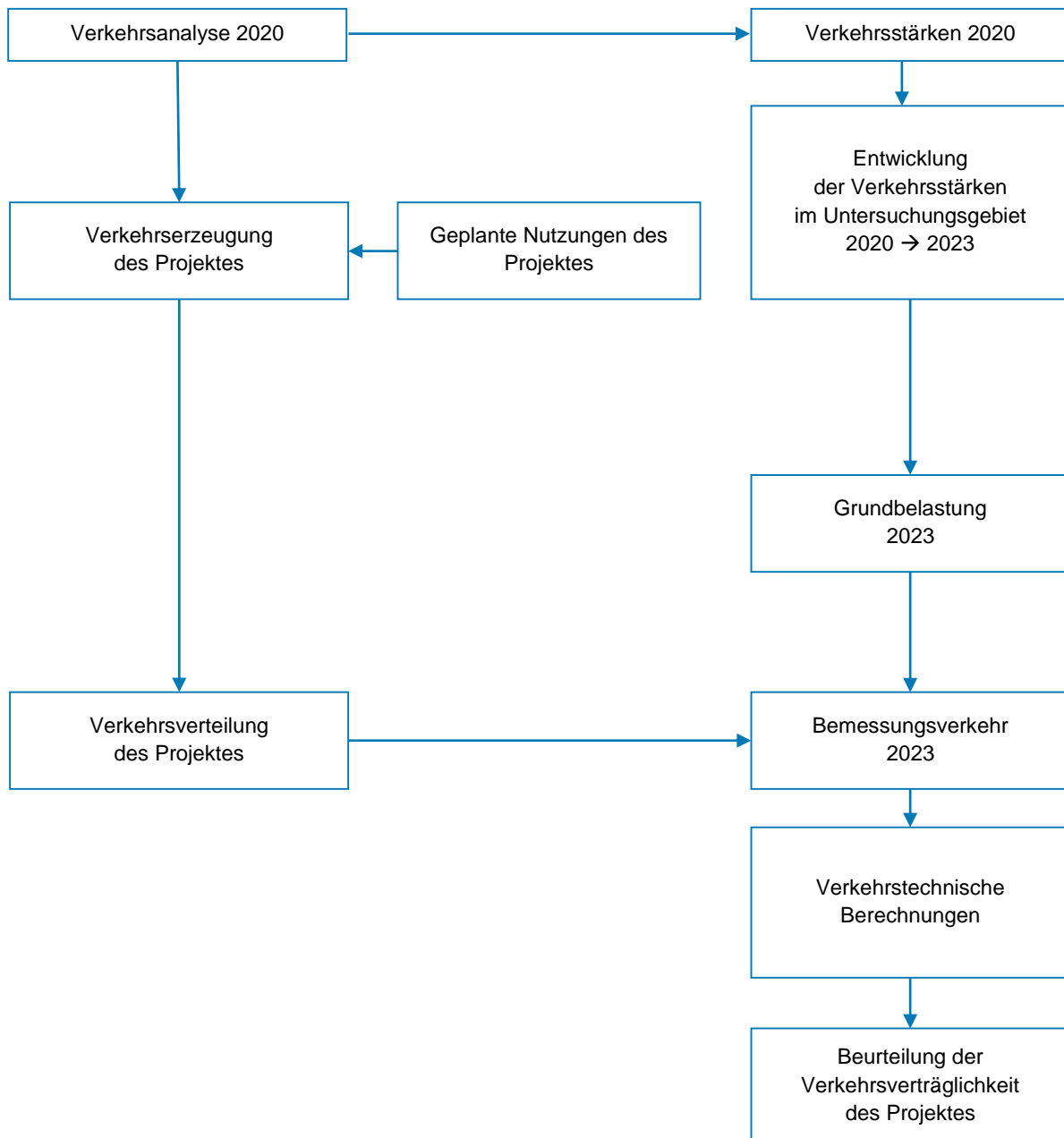
Auf einem Areal in der Gallitzinstraße 8-16 im 16. Wiener Gemeindebezirk ist die Errichtung einer Wohnbebauung mit insgesamt ca. 14.100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche und 200 Wohneinheiten sowie eines Kindergartens mit fünf Gruppen geplant. Für die behördliche Genehmigung des Projektes ist eine Verkehrsuntersuchung erforderlich.

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wird bzw. werden:

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

### 3. Methode

Der Verkehrsuntersuchung liegt folgende Methode zugrunde:





## 4. Projektbeschreibung

### 4.1. Projekthistorie

Im Zuge der Flächenwidmung wurde im Jahr 2016 von der Rosinak & Partner ZT GmbH eine Verkehrsuntersuchung /1/ erstellt. Sowohl AnrainerInnen als auch Vertreter der Politik wurden bereits im Zuge des Widmungsverfahrens in die Planungen miteinbezogen. Im November 2017 fand eine BürgerInnen-Dialogveranstaltung und im Dezember 2017 ein Runder Tisch mit MA 21, der Bezirksvertretung, den Bauträgern, den PlanerInnen und VertreterInnen der Bürgerinitiativen statt.

### 4.2. Aktueller Stand

Auf dem Areal in der Gallitzinstraße 8-16 ist von insgesamt drei Bauträgern die Errichtung einer Wohnhausanlage geplant. Auf dem Areal sollen 200 Wohneinheiten auf ca. 14.100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche entstehen. Des Weiteren ist die Errichtung eines Kindergartens mit 5-Gruppen geplant.

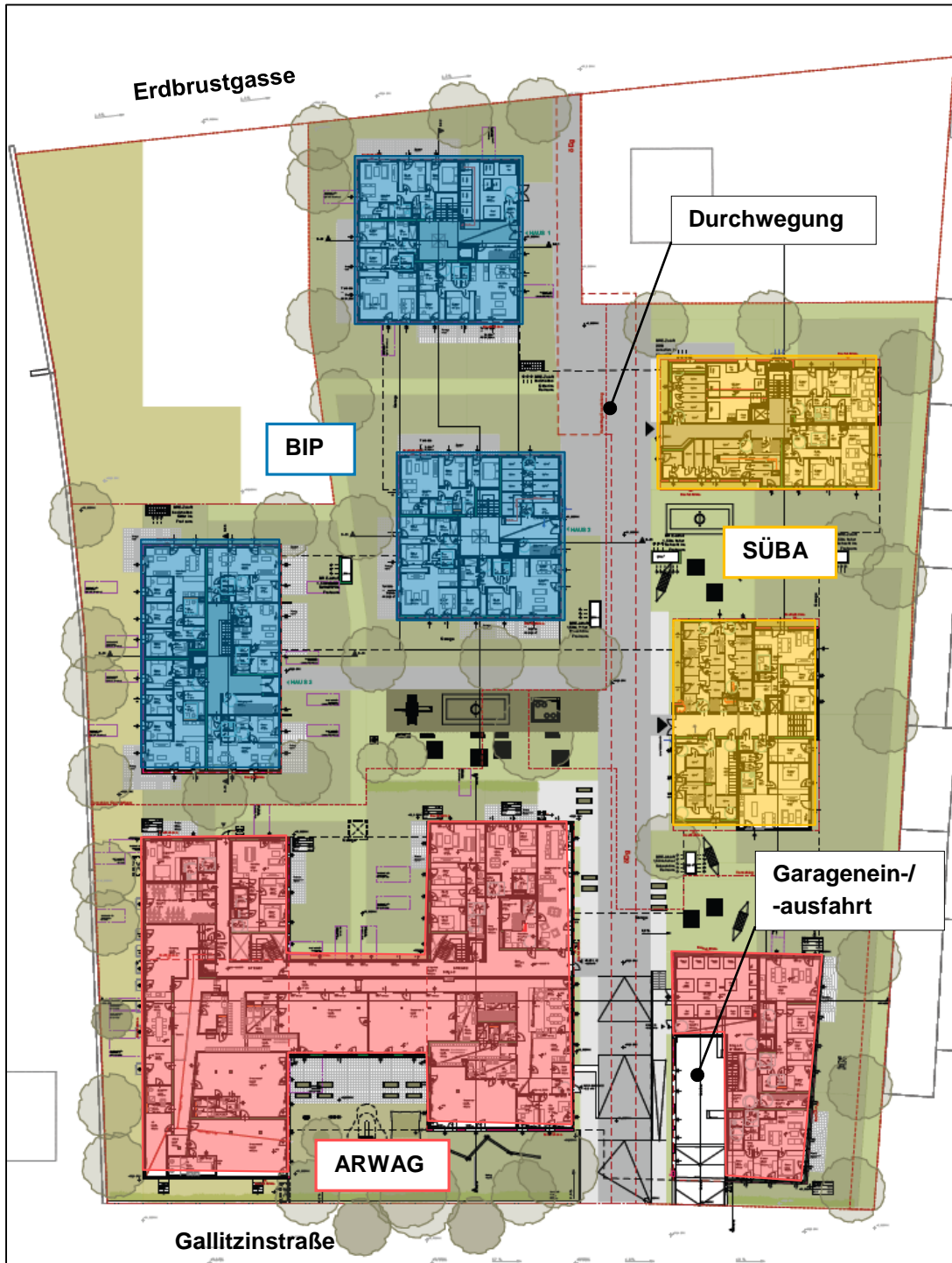
In einer Tiefgarage sollen insgesamt 170 Pkw-Stellplätze für die BewohnerInnen untergebracht werden. Davon sind 140 Pflicht- und 30 freiwillige Stellplätze. Alle Stellplätze sind über eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt in der Gallitzinstraße erschlossen. Das Zu- und Abfahren ist aus allen Richtungen möglich. Auf dem Projektareal ist die Errichtung von 481 Fahrrad-Abstellplätzen in Fahrrad- und Einlagerungsräumen geplant. Zusätzliche 12 Fahrradabstellplätze werden im Freien in der Nähe des Kindergarteneingangs sowie vor den Haupteingängen der Wohnhäuser errichtet.

Eine Nutzungsübersicht pro Bauplatz ist in Abb. 1 dargestellt, eine Fotodokumentation ist im Kapitel 13 enthalten.

Abb. 1: Nutzungsübersicht

Nutzung	m <sup>2</sup> Wohnnutz- bzw. Aufenthaltsfläche	Einheiten	Geplante Fahrrad-Abstellplätze in Räumen	Geplante Pkw-Stellplätze
Bauplatz SÜBA Wohnen	ca. 3.330 m <sup>2</sup>	48 WE	112	48 Stellplätze
Bauplatz BIP Wohnen	ca. 4.160 m <sup>2</sup>	61 WE	139	52 Stellplätze
Bauplatz ARWAG Wohnen	ca. 6.610 m <sup>2</sup>	91 WE	220	70 Stellplätze
Bauplatz ARWAG Kindergarten	ca. 480 m <sup>2</sup>	5-Gruppen	10	-
<b>Gesamt</b>	<b>ca. 14.580m<sup>2</sup></b>	<b>200 WE/ 5-Gruppen-KiGa</b>	<b>481 Fahrrad-SP</b>	<b>170 Stellplätze</b>

Abb. 2: Lageskizze des Projektes



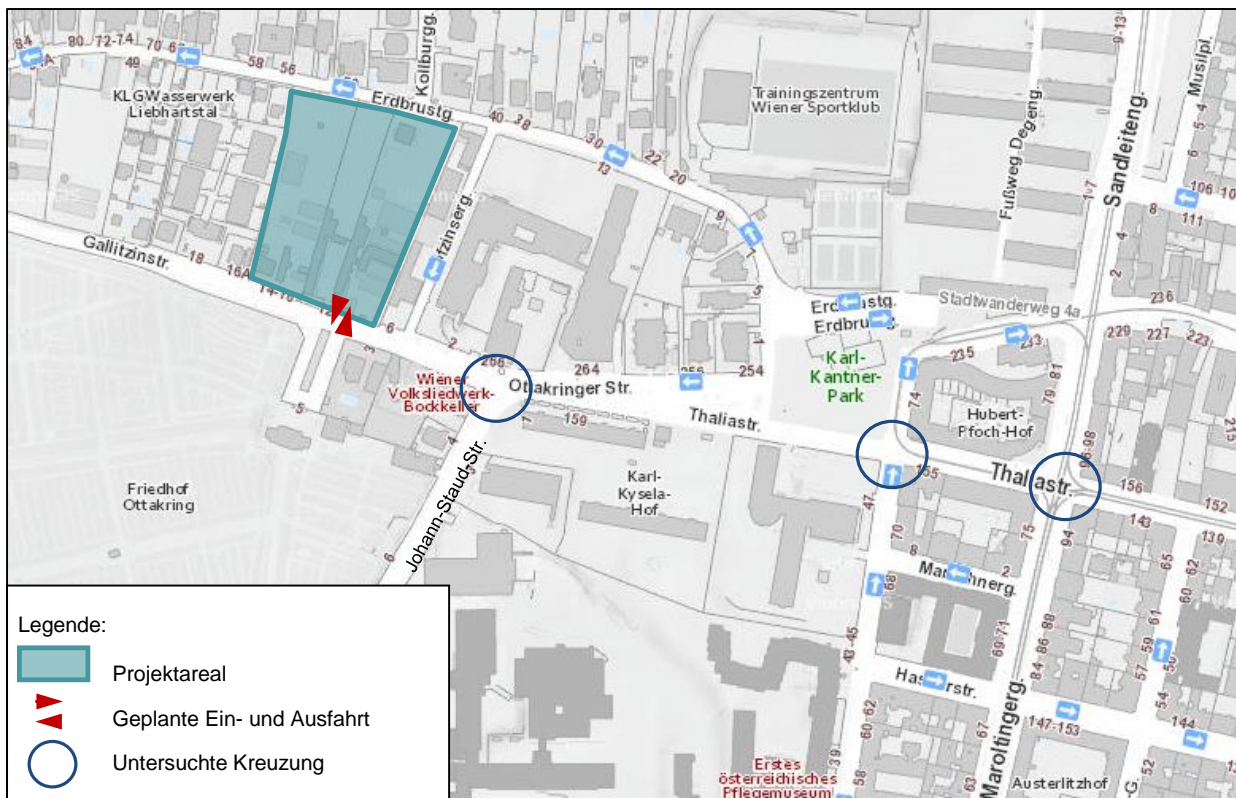
Quelle: Freiraumplan Wohnbebauung Gallitzinstraße 8-16, SUPERBLOCK ZT GmbH, Stand 26.11.2020; ergänzt

## 5. Untersuchungsgebiet und Prognosehorizont

Das Untersuchungsgebiet wird durch die Erdbrustgasse, die Gallitzinstraße, die Thaliastraße und die Maroltingergasse begrenzt. Die untersuchten Kreuzungen sind in Abb. 3 dargestellt.

Aufgrund der geplanten Realisierung des Projektes wurde als Prognosehorizont das Jahr 2023 gewählt.

Abb. 3: Untersuchungsgebiet



Hintergrundquelle: Magistrat der Stadt Wien

## 6. Verkehrsanalyse und Mobilität

### 6.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)

#### 6.1.1. Bestand

Eine der wichtigsten Routen für die Fußgängererschließung ist die Gallitzinstraße und in weiterer Folge die Thaliastraße als Anbindung des Projektareals an den ÖV-Knoten Maroltingergasse – Thaliastraße. Sowohl im Bereich Gallitzinstraße 8 bis 14-16 auf der Seite des Projektareals als auch in der Erdbrustgasse sind im Bestand keine Gehsteige, sondern lediglich Sicherheitsstreifen zum Ein- und Aussteigen bei Parkvorgängen mit einer Breite von ca. 1,0 m vorhanden (siehe Foto 1 bzw. Foto 2).

Foto 1: Gallitzinstraße 14-16, Blick in Richtung Osten (links im Bild das Projektareal)



Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH



Foto 2: Blick in die Erdbrustgasse in Richtung Osten (rechts im Bild das Projektareal)



Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH

Im Zuge der Verkehrserhebungen im Jahr 2016 /1/ wurde am Mittwoch, dem 14.09.2016 von 7:00 bis 9:00 Uhr am Vormittag und von 16:00 bis 18:00 Uhr am Nachmittag eine Fußgängerzählung in der Gallitzinstraße westlich der Kreuzung Gallitzinstraße – Thaliastraße – Johann-Staud-Straße durchgeführt. In der Gallitzinstraße verkehren in der Morgenspitze 85 Fußgänger/h und in der Nachmittagspitze ca. 180 Fußgänger/h. Die Aufteilung dieser Werte pro Richtung sowie die Spitzenviertelstundenwerte sind in der nachfolgenden Tabelle angeführt.

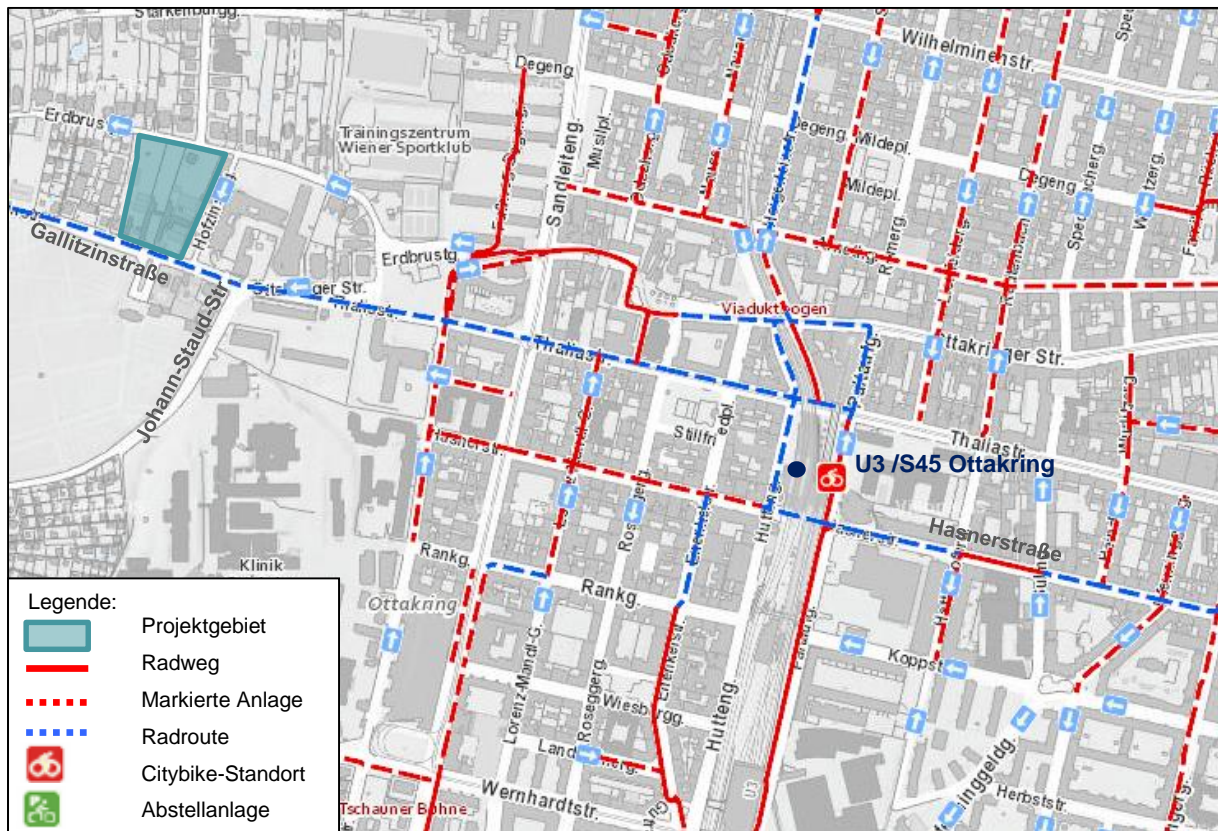
Abb. 4: Auswertung FG-Zählung Gallitzinstraße [FG/Spitzenstunde] bzw. [FG/Spitzenviertelstunde]

	stadteinwärts		stadtauswärts		Summe	
	FG-Verkehrsstärke					
	Morgenspitze	Nachmittagspitze	Morgenspitze	Nachmittagspitze	Morgenspitze	Nachmittagspitze
<b>Spitzenstunde</b>	32	94	53	83	85	177
<b>Spitzenviertelstunde</b>	14	37	35	28	49	65

Entlang der Gallitzinstraße verläuft eine Radroute, die das Projektareal an die Station Ottakring der U-Bahnlinie U3 und der S-Bahnlinie S45 anbindet. Die Entfernung zwischen dem Projektareal und der Station Ottakring beträgt ca. 900 m. Im unmittelbaren Umfeld der Station stehen zahlreiche Fahrradabstellplätze und eine City-Bike-Station mit 39 Fahrradboxen zur Verfügung. Des Weiteren findet das Projektareal Anschluss an den Radweg in der Maroltingergasse und der Paltaufgasse in Richtung Süden sowie an die Radroute in der Hasnerstraße in Richtung Osten (Zentrum).

Die Radfahranlagen, Radrouten und City Bike-Standorte im Untersuchungsgebiet sind in nachfolgender Abbildung dargestellt.

Abb. 5: Radfahranlagen und Radrouten



Quelle: Magistrat der Stadt Wien

### 6.1.2. Planungen im Untersuchungsgebiet

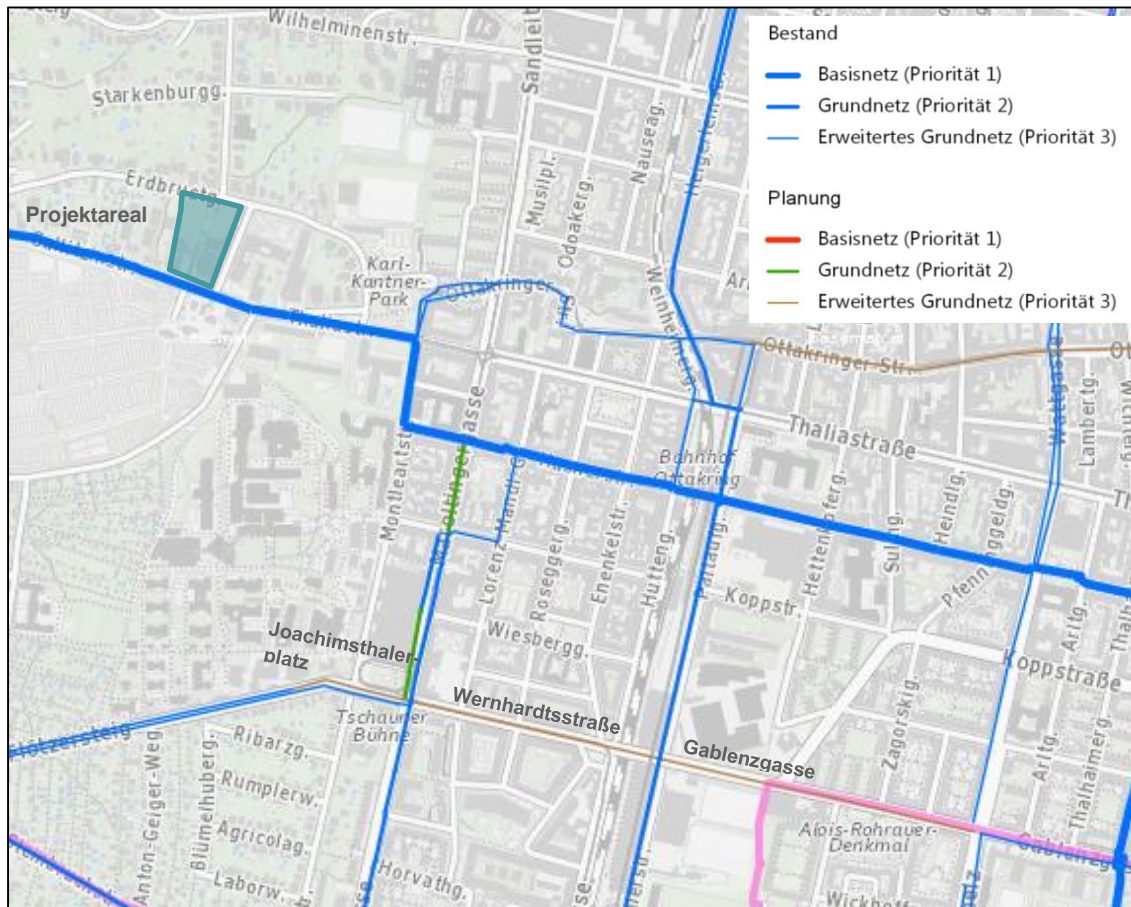
Auf dem Projektareal ist eine öffentliche Durchwegung in Richtung Nord-Süd zwischen der Erdbrustgasse und der Gallitzinstraße (Friedhof Ottakring) geplant.

Entlang des Projektareals in der Gallitzinstraße und in der Erdbrustgasse werden im Zuge der Realisierung des Projektes Gehsteige errichtet. Die Planung der Gehsteige im Projektvorfeld erfolgt durch die MA 28. Eine Planung liegt derzeit noch nicht vor.

Das Hauptradverkehrsnetz Wien gliedert sich in Basisrouten, ein Grundnetz, ein erweitertes Grundnetz und ein Erschließungsnetz. Die Planungen der Stadt Wien sehen in der Maroltingergasse zwischen Hasnerstraße und Rankgasse sowie zwischen Wiesberggasse und Joachimsthalerplatz Planungen im Grundnetz vor. Planungen im erweiterten Grundnetz sind in der Ottakringer Straße östlich der Paltaufgasse und in der Wernhardtstraße und der Gablenzgasse zwischen Flötzersteig und Pfeninggeldgasse vorgesehen.



Abb. 6: Ausschnitt aus dem Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, Stand November 2020

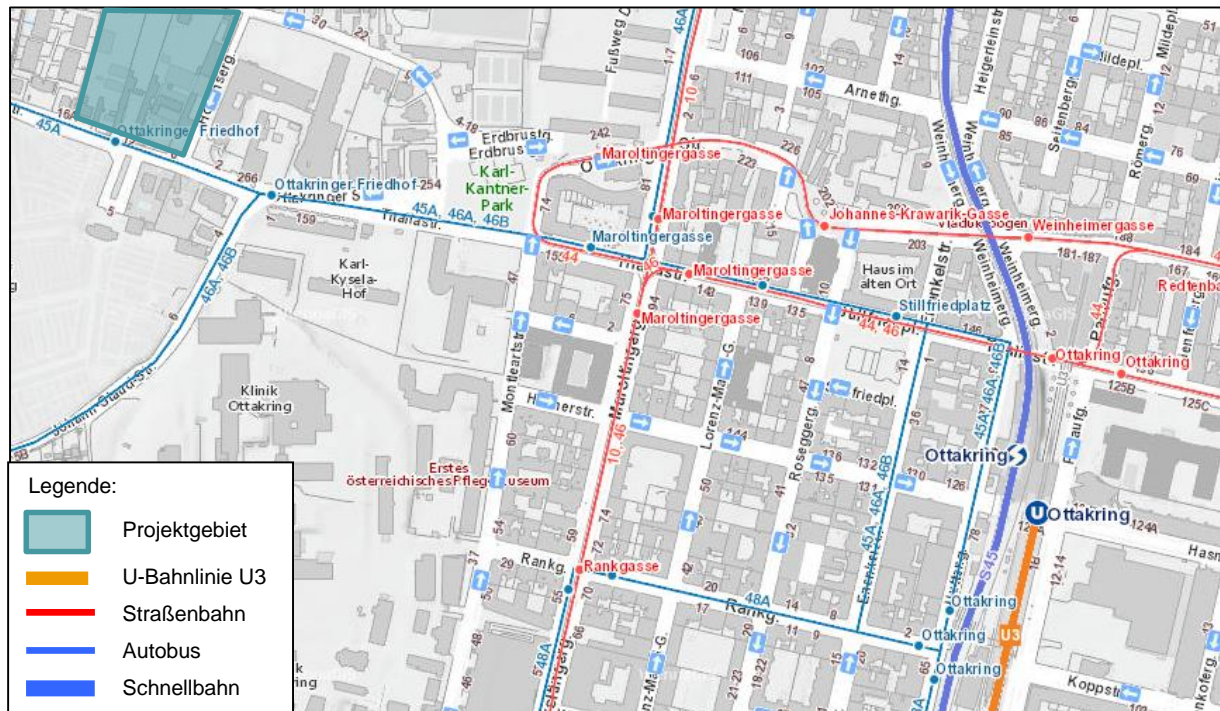
## 6.2. Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)

### 6.2.1. Bestand

Das Projektareal ist gut an das ÖV-Netz angebunden. In der Gallitzinstraße unmittelbar vor der künftigen Wohnbebauung befindet sich die Haltestelle der Autobuslinie 45A Ottakringer Friedhof in Richtung Ottakring (U-Bahn, S-Bahn). Die Haltestelle in stadtauswärtiger Richtung befindet sich an der Kreuzung Gallitzinstraße – Thaliastraße – Johann-Staud-Straße in einer Entfernung zum Projektareal von ca. 130 m. Diese Linie verkehrt in 15-Minuten-Intervallen. Die Haltestelle Ottakringer Friedhof wird außerdem von den Autobuslinien 46A und 46B bedient, wobei die Linie 46A in Richtung Ottakring und die Linie 46B in Richtung Wilhelminenberg verkehrt. Die Intervalle der beiden Linien betragen jeweils 10 Minuten sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagsspitze. An der Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße, ca. 500 m vom Projektareal entfernt, verkehren die Straßenbahnlinie 44 in Richtung Schottentor, die Straßenbahnlinie 10 zwischen Dornbach und Unter-St. Veit Hummelgasse über Hietzing (U4) und die Linie 46 zwischen dem Joachimsthalerplatz und dem Dr.-Karl-Renner-Ring.

Die Station Ottakring der U-Bahn-Linie U3 und der S-Bahn-Linie S45 befindet sich in einer Entfernung von ca. 900 m zum Projektareal und ist auch mit den oben beschriebenen Autobuslinien zu erreichen.

Abb. 7: Öffentlicher Verkehr im Untersuchungsgebiet



Quelle: Magistrat der Stadt Wien

### 6.3. Verkehrsqualität im motorisierten Individualverkehr (MIV)

#### 6.3.1. Bestand

Die maßgebenden Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet wurden bei einer Verkehrszählung am Dienstag, dem 15.12.2020 ermittelt. Die Auswertung der Verkehrszählung ist im Anhang 1 enthalten.

Aufgrund der geltenden COVID-19-Maßnahmen während der Verkehrszählung werden die aktuellen Zählraten mit jenen aus dem Jahr 2016 /1/ verglichen (siehe Abb. 8). Es kann festgestellt werden, dass die aktuellen Verkehrsstärken je nach Straßenquerschnitt um ca. 5 % bis ca. 16 % höher sind als jene aus dem Jahr 2016. Eine Ausnahme macht lediglich die Gallitzinstraße westlich der Johann-Staud-Straße. Dort sind Abnahmen in den Verkehrsstärken von ca. 10 % zu verzeichnen. Aufgrund der vorliegenden Daten kann festgestellt werden, dass keine Reduktionen der Verkehrsstärken infolge der COVID-19 Einschränkungen zu beobachten sind. Den verkehrstechnischen Berechnungen werden somit die aktuellen Verkehrszählungen zugrunde gelegt.

Eine repräsentative Beobachtung des SchülerInnenverkehrs, der laut Aussagen von AnrainerInnen (siehe Kapitel 9.4.1) vor allem an der Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße relevant ist, konnte aufgrund des geltenden Lock-Downs nicht gemacht werden.



Abb. 8: Vergleich der Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet 2016/ 2020 (Werte gerundet)

Querschnitt	Verkehrszählung Mittwoch, 14.09.2016		Verkehrszählung Dienstag, 15.12.2020	
	Morgen [Pkw-E/h]	Nachmittag [Pkw-E/h]	Morgen [Pkw-E/h]	Nachmittag [Pkw-E/h]
Thaliastraße westlich der Maroltingergasse	560	540	630	680
Thaliastraße östlich der Maroltingergasse	710	800	810	940
Maroltingergasse südlich der Thaliastraße	900	930	910	1.020
Maroltingergasse nördlich der Thaliastraße	970	1.000	1.040	1.150
Montleartstraße südlich der Thaliastraße	-	-	250	280
Montleartstraße nördlich der Thaliastraße	-	-	270	280
Thaliastraße östlich der Johann-Staud-Straße	720	640	750	690
Gallitzinstraße westlich der Johann-Staud-Straße	310	330	290	290
Johann-Staud-Straße südlich der Gallitzinstraße	410	360	480	420

Die Thaliastraße östlich der Maroltingergasse sowie die Maroltingergasse sind mit ca. 900 Pkw-E/h in der Morgen- und ca. 1.100 Pkw-E/h in der Nachmittagsspitze stark befahrene Straßen. Die Verkehrsstärken in der Thaliastraße zwischen der Gallitzinstraße und der Maroltingergasse liegen bei ca. 700 Pkw-E/h. Die Montleartstraße und die Gallitzinstraße weisen mit ca. 300 Pkw-E in den Spitzenstunden ein geringeres Verkehrsaufkommen und haben vorwiegend eine Erschließungsfunktion.

Im Untersuchungsgebiet gilt Montag bis Freitag zwischen 9:00 und 19:00 Uhr die Parkraumbewirtschaftung (gebührenpflichtige Kurzparkzone).

### 6.3.2. Planungen im Untersuchungsgebiet

Die Thaliastraße soll zwischen dem Lerchenfelder Gürtel und der Johann-Staud-Straße in den kommenden Jahren umgestaltet werden. Der erste Abschnitt zwischen dem Lerchenfelder Gürtel und der Feßtgasse soll im Jahr 2021 realisiert werden. Für die weiteren Abschnitte, auch jene, die sich im

Nahbereich des gegenständlichen Projektes befinden, liegen derzeit keine Planungen vor. Aus diesem Grund wird für die Leistungsfähigkeitsberechnungen in der Prognose vom Bestand ausgegangen.

## 7. Stellplatzkonzept

### 7.1. Fahrrad-Stellplätze

Laut BO Wien ist pro 30 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche ein Fahrrad-Abstellplatz zu errichten. Für den Bauplatz SÜBA sind für die Wohnnutzung demnach 112 für den Bauplatz BIP 139 und für den Bauplatz ARWAG 220 Fahrrad-Abstellplätze zu errichten. Im Erdgeschoss und im Untergeschoss des Projektes ist die Errichtung von insgesamt 481 Fahrrad-Abstellplätzen geplant. Die Stellplätze sind zum Teil in Fahrrad- und zum Teil in den Einlagerungsräumen situiert. Im Außenbereich der Wohnhausanlage sind 12 zusätzliche Stellplätze vor den Eingängen des Kindergartens und der Wohnbebauung geplant.

Abb. 9: Fahrradstellplätze in Fahrrad- und Einlagerungsräumen am Projektareal

	Fahrrad-Pflichtstellplätze Wohnen	geplante Fahrrad-Abstellplätze
<b>Bauplatz SÜBA</b>	112 SP	112 SP
<b>Bauplatz BIP</b>	139 SP	139 SP
<b>Bauplatz ARWAG Wohnen</b>	220 SP	220 SP
<b>Bauplatz ARWAG Kindergarten</b>	-	10 SP
<b>Gesamt</b>	<b>471 Fahrrad-Abstellplätze</b>	<b>481 Fahrrad-Abstellplätze</b>

### 7.2. Pkw-Stellplätze

Gemäß dem Wiener Garagengesetz /2/ ist für die Wohnnutzung ein Pkw-Stellplatz pro 100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche bzw. ein Stellplatz pro 100 m<sup>2</sup> Aufenthaltsfläche für den Kindergarten zu errichten. Für den Kindergarten sind nur jene Aufenthaltsflächen zu berücksichtigen, die nicht für die Betreuung der Kinder verwendet werden.

Laut Angaben des planenden Architekten sind für alle drei Bauplätze insgesamt 140 Pkw-Stellplätze erforderlich. Geplant ist die Errichtung von insgesamt 170 Pkw-Stellplätzen. Dem Bauplatz SÜBA sind dabei 15, dem Bauplatz BIP elf und dem Bauplatz ARWAG vier freiwillige Stellplätze zuzuordnen. In der nachfolgenden Abbildung sind die Pflicht- und die geplanten Pkw-Stellplätze pro Bauplatz dargestellt.

Abb. 10: Pkw-Stellplätze am Projektareal

	Pkw-Pflichtstellplätze	geplante Pkw-Stellplätze
<b>Bauplatz SÜBA</b>	33 Stellplätze	48 Stellplätze (davon 15 freiwillige Stellplätze)
<b>Bauplatz BIP</b>	41 Stellplätze	52 Stellplätze (davon 11 freiwillige Stellplätze)
<b>Bauplatz ARWAG Wohnen</b>	66 Stellplätze	70 Stellplätze (davon 4 freiwillige Stellplätze)
<b>Bauplatz ARWAG Kindergarten</b>	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>140 Stellplätze</b>	<b>170 Stellplätze</b>

## 8. Zusatzverkehr des Projektes

### 8.1. Verkehrserzeugung der Bewohner

Für die Beurteilung der Verkehrserzeugung der Bewohner werden die Kfz-Wege auf Basis der Anzahl der Stellplätze berechnet. Es wird von zwei Fahrten pro Stellplatz und Tag ausgegangen.

Abb. 11: Verkehrserzeugung Bewohner

Nutzung	Pkw-Fahrten / Stellplatz und Tag	Spitzenstundenanteil*			
		Morgen		Nachmittag	
		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
<b>Wohnen</b>	2,0	3 %	21 %	15 %	7 %

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

### 8.2. Verkehrserzeugung der Bring- und Abholfahrten Kindergarten

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung des Kindergarten-Bring- und Abholverkehrs werden folgende Eckdaten herangezogen:

Abb. 12: Verkehrserzeugung Bring- und Abholverkehr Kindergarten

Nutzung	Wege / Betreuungsplatz und Tag	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Anteil Spitzenstunde*			
				Morgen		Nachmittag	
				Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
<b>Kindergarten</b>	5,2	15 %	1,6	35 %	35 %	18 %	18 %

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

### 8.3. Lieferverkehr

Für die Anlieferung des Kindergartens wird von einem Lieferwagen pro Tag ausgegangen. Die Verkehrserzeugung wird folgendermaßen abgeschätzt:

Abb. 13: Verkehrserzeugung Lieferverkehr

Nutzung	Lieferwagen / Tag	Anteil Spitzenstunde*			
		Morgen		Nachmittag	
		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
<b>Kindergarten</b>	1	20 %	20 %	10 %	10 %

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

## 8.4. Gesamtverkehrserzeugung des Projektes

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

Abb. 14: Verkehrserzeugung des Projektes im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden

Nutzung	MIV	Morgen		Nachmittag	
	Fahrten / Tag	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
		Pkw-E / Stunde			
Bauplatz SÜBA Wohnen	96	1	10	7	3
Bauplatz BIP Wohnen	104	2	11	8	4
Bauplatz ARWAG Wohnen	140	2	15	11	5
Bauplatz ARWAG Kindergarten	61	10	10	5	5
<b>Summe</b>	<b>401</b>	<b>15</b>	<b>46</b>	<b>31</b>	<b>17</b>

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt ca. 400 Fahrten im motorisierten Individualverkehr. Dabei entfallen 15 Zu- und 46 Abfahrten/Stunde auf die Morgen- und 31 Zu- und 17 Abfahrten/Stunde auf die Nachmittagsspitze. Die detaillierte Berechnung der Verkehrserzeugung ist im Anhang 2 enthalten.

In der nachfolgenden Abbildung ist die für die umwelttechnische Beurteilung maßgebende Verkehrserzeugung der Tiefgarage dargestellt. Jene Fahrten, die außerhalb des Privatgrunds auftreten, werden dabei nicht berücksichtigt.

Abb. 15: Verkehrserzeugung der Tiefgarage im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden (Grundlage für die Schall- und Luftschadstoffuntersuchung)

Nutzung	MIV	Morgen		Nachmittag	
	Fahrten / Tag	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
		Kfz / Stunde			
Bauplatz SÜBA Wohnen	96	1	10	7	3
Bauplatz BIP Wohnen	104	2	11	8	4
Bauplatz ARWAG Wohnen	140	2	15	11	5
<b>Summe</b>	<b>340</b>	<b>5</b>	<b>36</b>	<b>26</b>	<b>12</b>

## 9. Verkehrstechnische Berechnungen

### 9.1. Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken 2020 → 2023

Für die Abschätzung der mittelfristigen Verkehrsentwicklung werden die periodischen Verkehrszählungen in Wien (*Händische Straßenverkehrszählungen 2000, 2005 /5/, 2010 /6/ und 1015 /7/*) herangezogen. Bei den Zählstellen 127.W (Ottakringer Straße vor Brauerei) und 128.W (Wattgasse zwischen Thaliastraße und Ottakringer Straße) werden seit dem Jahr 2000 kontinuierliche Abnahmen im durchschnittlichen Werktagsverkehr (DTVw) beobachtet. Die Zählstelle 128.W liefert im Jahr 2015 keine plausiblen Daten. Die Zählstelle 126.W (Thaliastraße vor Panikengasse) weist zwischen den Jahren 2000 und 2005 eine Zunahme im durchschnittlichen Werktagsverkehr (DTVw) auf. Zwischen den Jahren 2005 und 2010 bleiben die Verkehrsstärken allerdings weitgehend unverändert. Im Jahr 2015 werden Verkehrszunahmen verzeichnet, die laut vorliegendem Bericht /7/ durch von Verkehrsverlagerungen von der Ottakringer Straße ausgelöst wurden. Im Untersuchungsgebiet sind in den nächsten Jahren keine weiteren großen Bauvorhaben geplant. Auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten wird für den Prognosehorizont 2023 von einem Bemessungsverkehr ausgegangen, der dem Bestand 2020 entspricht.

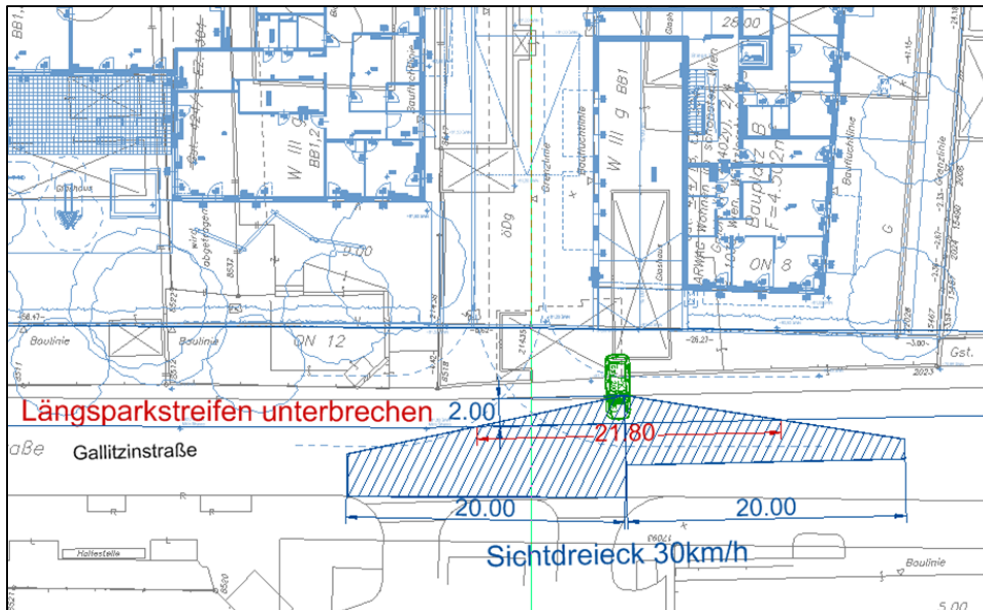
Abb. 16: Verkehrsstärken an Zählstellen im Projektumfeld

Zählstelle	DTVW [Kfz/d]			
	2000	2005	2010	2015
<b>126.W Thaliastraße vor Panikengasse</b>	9.024	11.581	11.559	13.108
<b>127.W Ottakringer Straße vor Brauerei</b>	15.450	12.747	12.134	11.516
<b>128.W Wattgasse zw. Thaliastraße und Ottakringer Straße</b>	24.090	24.005	21.929	k.D.

### 9.2. Sichtverhältnisse an der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage

Im Bereich der Tiefgaragenein- und -ausfahrt ist im Zuge der Gehsteigerrichtung die Herstellung einer Gehsteigüberfahrt erforderlich. Bei der Markierung der Sperrfläche im Bereich der Ein- und Ausfahrt sind die Sichtverhältnisse zu berücksichtigen. Eine Überprüfung der Sichtbeziehungen der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage erfolgt gemäß der RVS 03.05.12 sowie der vereinbarten Kriterien der MA46. Es liegt derzeit noch kein Projekt der MA 28 zur Gehsteigerstellung vor. Es wird also bei der Überprüfung davon ausgegangen, dass die Lage des Randsteines unverändert bleibt. Im öffentlichen Gut ergibt sich somit eine Länge von ca. 22 m (Inkl. Ein- und Ausfahrtsbereich), die von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden soll.

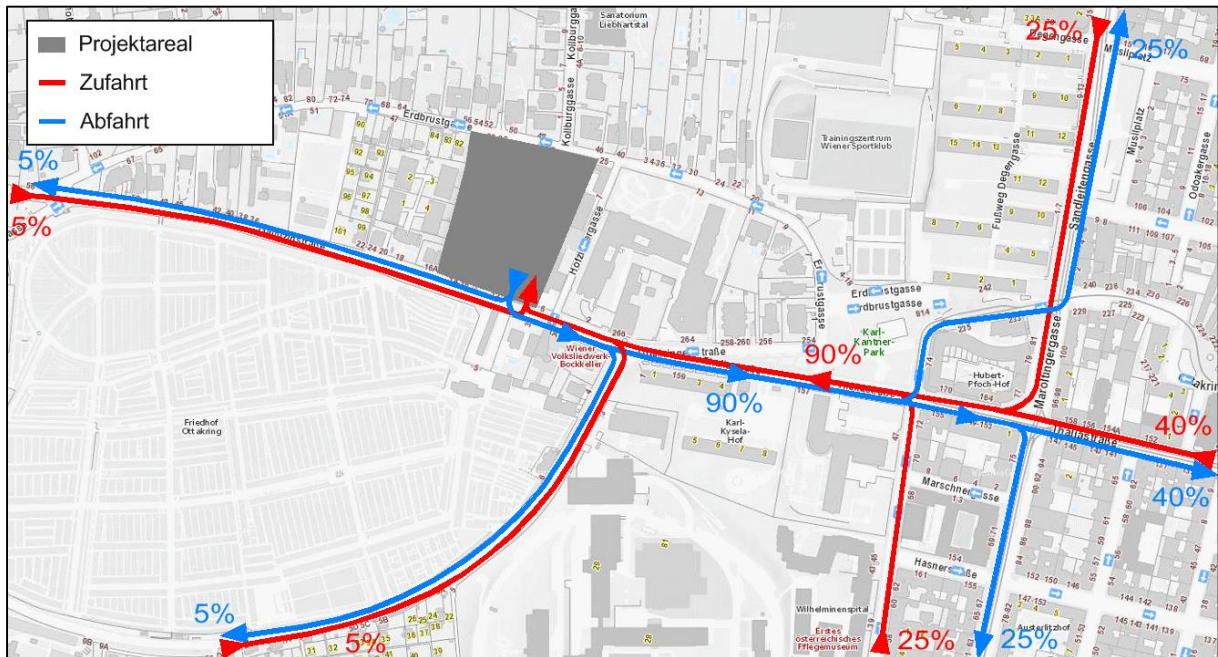
Abb. 17: Sichtbeziehungen an der Ein- und Ausfahrt TG



### 9.3. Kfz-Verkehrsverteilung

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

Abb. 18: Verkehrsverteilung



Die detaillierten Verkehrsstärken sind im Anhang 3 enthalten.

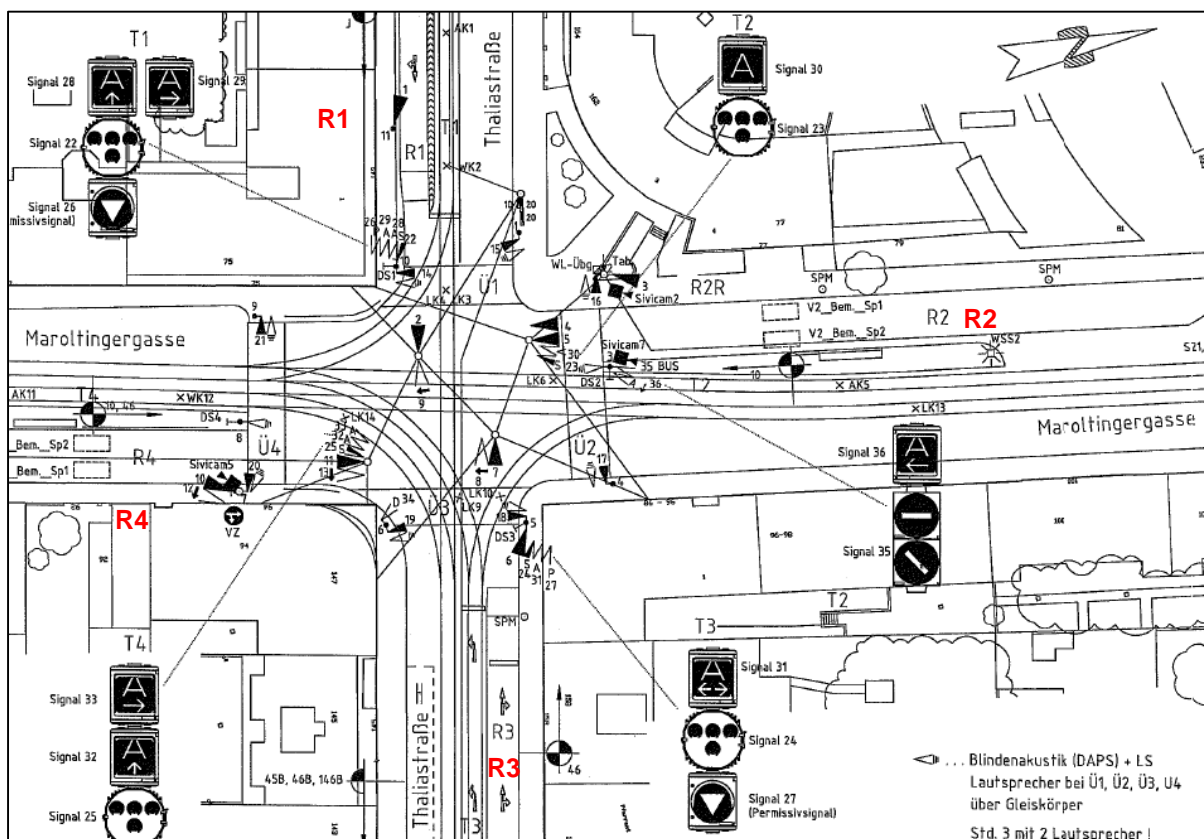


## 9.4. Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen der maßgebenden Kreuzungen werden für die Morgen- und für die Nachmittagsspitze durchgeführt. Die Berechnung der Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) erfolgt nach *RVS 05.04.32 /9/*, *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen /10/* sowie *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung /11/*. Die Berechnung der vorfahrtgeregelten Kreuzungen erfolgt nach *RVS 03.05.12 /13/*. Die detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den Anhängen 4 bis 6 enthalten. Eine Relationsskizze der Kreuzungen sowie die wichtigsten Kennzahlen werden in der Folge angeführt.

### 9.4.1. Kreuzung Thaliastraße – Maroltingergasse (VLSA-geregelt)

Abb. 19: Relationsskizze



Quelle: Magistrat der Stadt Wien



Abb. 20: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 4,  $t_u = 100$  s)

Relation B / P	Verkehrsbelastungen		Grünzeit		Sättigungsgrad		Staulänge	
	B	P	B	P	B	P	B	P
	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N	M / N
	Pkw -E/h		s	s			m	m
R1GR	317 / 305	336 / 311	25,0 / 25,0	25,0 / 25,0	0,77 / 0,73	0,82 / 0,74	48 / 42	54 / 48
R2LG	129 / 118	129 / 118	43,0 / 43,0	43,0 / 43,0	0,46 / 0,51	0,46 / 0,51	18 / 12	18 / 12
R2G	417 / 432	417 / 432	43,0 / 43,0	43,0 / 43,0	0,55 / 0,57	0,55 / 0,57	48 / 48	48 / 48
R2R	117 / 125	118 / 130	43,0 / 43,0	43,0 / 43,0	0,23 / 0,24	0,23 / 0,25	12 / 12	12 / 18
R3L	74 / 103	74 / 103	42,0 / 42,0	42,0 / 42,0	0,25 / 0,35	0,26 / 0,35	6 / 12	6 / 12
R3GR	273 / 368	275 / 376	42,0 / 42,0	42,0 / 42,0	0,41 / 0,56	0,42 / 0,57	30 / 42	30 / 42
R4G	297 / 351	297 / 351	39,0 / 39,0	39,0 / 39,0	0,43 / 0,51	0,43 / 0,51	36 / 42	36 / 42
R4R	67 / 90	67 / 90	46,0 / 46,0	46,0 / 46,0	0,12 / 0,16	0,12 / 0,16	6 / 12	6 / 12

B - Bestand; P - Prognose; M / N - Morgen / Nachmittag

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

Die VLISA wird durch ÖV-Anmeldungen verkehrabhängig gesteuert, was variable Umlaufzeiten und Grünzeiten zur Folge hat. Die Grünzeiten werden als Durchschnittswerte unter der Berücksichtigung aller Anmeldungen anhand des Rahmenprogramms P3 mit einer durchschnittlichen Umlaufzeit von 113 Sekunden derart modelliert, dass möglichst ausgeglichene Sättigungsgrade erreicht werden.

Der maximale Sättigungsgrad tritt in der Prognose mit 0,82 in der Relation R1GR (Thaliastraße in Richtung stadteinwärts) in der Morgenspitze auf. Im Bestand beträgt der Sättigungsgrad dieser Relation 0,77. Der projektinduzierte Zusatzverkehr beträgt 19 Pkw-E in der Morgenspitzenstunde bzw. ca. 0,6 Pkw-E pro Umlauf. Der maximale Sättigungsgrad in der Nachmittagspitze tritt ebenfalls bei der Relation R1GR mit 0,74 auf. Der projektinduzierte Zusatzverkehr beträgt 6 Pkw-E in der Nachmittagspitzenstunde.

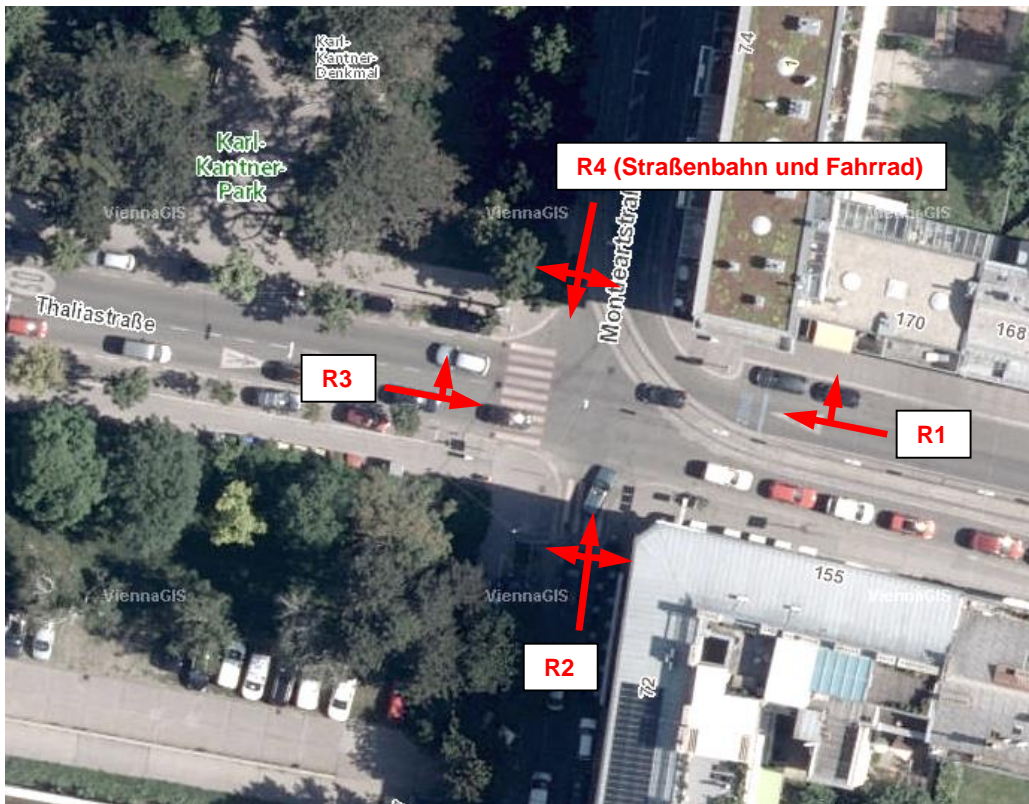
Während des Ortsaugenscheins am Montag, dem 21.12.2020 zwischen 15:50 Uhr und 16:30 Uhr (Nachmittagspitzenstunde) konnte ein flüssiger und gut funktionierender Verkehrsablauf beobachtet werden. Auch die im Zuge der Verkehrszählungen am Dienstag, dem 15.12.2020 gemachten Videoaufzeichnungen zeigen sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagspitze keine Verkehrsbehinderungen an der Kreuzung Thaliastraße – Maroltingergasse. Aufgrund des relativ kurzen Stauraums zwischen der Haltelinie der Relation R1GR und der Montleartstraße baut sich während der Rotphase ein Rückstau auf, der phasenweise westlich der Kreuzung Montleartstraße – Thaliastraße fortgesetzt wird. Dieser Rückstau wird allerdings bei der nächsten Grünphase wieder abgebaut, so dass keine dauerhaften Stauereignisse auftreten.

Bei der Anhörung der AnrainerInnen im Zuge des Runden Tisches und der Dialog-Veranstaltung 2017 gab es zahlreiche Klagen, dass der Verkehrsfluss der Rechtsabbieger R1R durch starke Fußgängerströme über die Maroltingergasse (Schutzweg U4) beeinträchtigt wird. Diese Beeinträchtigung soll im Wesentlichen zu Schulbeginn durch SchülerInnen auf dem Weg von der Straßenbahnhaltestelle zu den Schulen resultieren. Im Zusammenspiel mit Straßenbahnanmeldungen in T1 ergibt sich dadurch, dass nur sehr wenige Kfz abfließen können, auch wenn theoretisch längere Grünzeiten zur Verfügung stünden. Es wurde von teilweise extremen Rückstauereignissen berichtet, die auch die Buslinien behindern.

Da die aktuelle Erhebung ungünstiger Weise in einer Lock-Down-Zeit mit tendenziell geringen Schülerverkehr fiel, konnten diese Aussagen in der gegenständlichen Untersuchung nicht verifiziert und beobachtet werden. Durch das vorliegende Projekt wird diese Problematik nur in sehr geringem Ausmaß beeinflusst (weniger als ein zusätzlicher Pkw pro Phasenumlauf in der Spitzenstunde). Sollte das Problem nach wie vor bestehen, ist eine neuerliche Erhebung mit Konfliktanalyse zu empfehlen, sobald der Schülerverkehr wieder ein übliches Niveau erreicht hat.

#### 9.4.2. Kreuzung Thaliastraße – Montleartstraße (Vorfahrtsknoten)

Abb. 21: Relationsskizze



Hintergrundquelle: Magistrat der Stadt Wien

Abb. 22: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 5)

Kreuzung Thaliastraße / Montleartstraße, Bestand											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ						
R1GR	Morgen	0	287	24	311	0,17	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	358	12	370	0,21	0,0	0	0	A	Gut
R2LGR	Morgen	90	110	46	246	0,81	57,4	24	58	E	Ungünstig
	Nachmittag	68	157	51	276	0,89	84,3	39	82	E	Ungünstig
R3LG	Morgen	140	269	0	409	0,29	3,6	2	7	A	Gut
	Nachmittag	115	247	0	362	0,26	3,6	2	6	A	Gut
R4L	Morgen	0	0	0	0	0,00	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	0	0	0	0,00	0,0	0	0	A	Gut

Kreuzung Thaliastraße / Montleartstraße, Prognose 2023											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ						
R1GR	Morgen	0	290	24	314	0,17	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	372	12	384	0,21	0,0	0	0	A	Gut
R2LGR	Morgen	91	110	46	247	0,87	78,0	32	72	E	Ungünstig
	Nachmittag	73	157	51	281	0,95	120,1	56	102	E	Ungünstig
R3LG	Morgen	147	288	0	435	0,31	3,7	3	8	A	Gut
	Nachmittag	117	253	0	370	0,27	3,6	2	7	A	Gut
R4L	Morgen	0	0	0	0	0,00	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	0	0	0	0	0,00	0,0	0	0	A	Gut

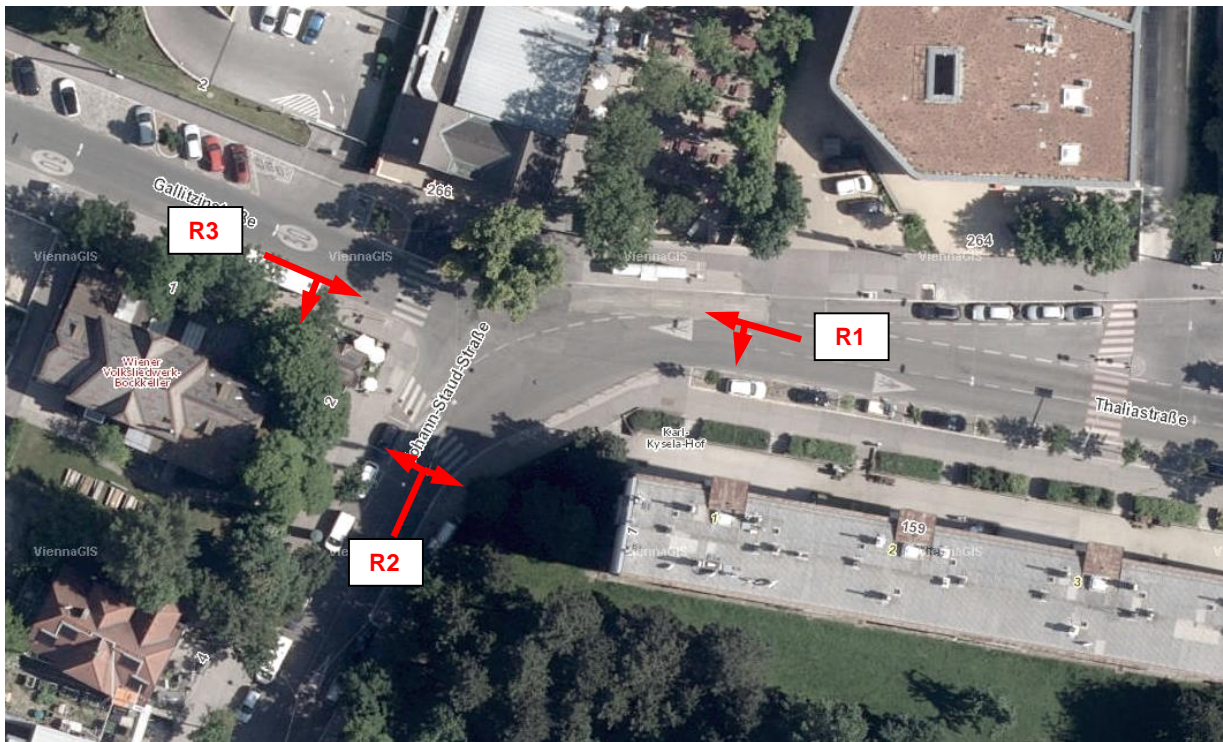
Sg – Sättigungsgrad, Tw – mittlere Wartezeit, SL 95 % – 95 %-Staulänge, LOS – Level of Service

Bei der Relation R2LGR (Montleartstraße in Richtung Norden) tritt bereits im Bestand sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagsspitzenstunde ein Level of Service E und somit ein ungünstiger Verkehrsablauf auf. Die mittlere Wartezeit beträgt ca. 57 s in der Morgen- und ca. 84 s in der Nachmittagsspitze. Auch die Berechnung für die Prognose ergibt einen Level of Service E. Die mittlere Wartezeit wird dabei im Vergleich zum Bestand um ca. 21 s in der Morgen- und um ca. 36 s in der Nachmittagsspitze länger. Der projektinduzierte Zusatzverkehr beträgt bei dieser Relation eine Pkw-E in der Morgen- und fünf Pkw-E in der Nachmittagsspitze.

Beobachtungen vor Ort während des Ortsaugenscheins sowie Videobeobachtungen während der Verkehrszählung zeigen, dass es aufgrund des starken Kfz-Verkehrs in der Thaliastraße während der Spitzenstunden, aufgrund der von der Montleartstraße in die Thaliastraße abbiegenden Straßenbahn (Intervalle von 5 Minuten in der Morgen- und 6 Minuten in der Nachmittagsspitze) sowie aufgrund der querenden FußgängerInnen zu langen Wartezeiten für die Relation R2 in den Spitzenstunden kommt. Während der Rotphasen der Relation R1 an der Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße wird das Kreuzungsplateau Montleartstraße – Thaliastraße vom Kfz-Verkehr weitgehend freigehalten. Während dieser Phasen ergeben sich Zeitlücken, in denen mehrere Fahrzeuge die von der Montleartstraße kommen, das Kreuzungsplateau passieren können.

### 9.4.3. Kreuzung Thaliastraße – Gallitzinstraße – Johann-Staud-Straße (Vorfahrtsknoten)

Abb. 23: Relationsskizze



Hintergrundquelle: Magistrat der Stadt Wien

Abb. 24: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 6)

Kreuzung Gallitzinstraße - Thaliastraße - Johann-Staud-Straße, Bestand											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ						
R1LG	Morgen	260	72	0	332	0,18	0,0	0	0	A	Gut
	Nachmittag	232	118	0	350	0,19	0,0	0	0	A	Gut
R2LR	Morgen	1	0	207	208	0,12	2,3	1	2	A	Gut
	Nachmittag	0	0	183	183	0,10	0,0	0	0	A	Gut
R3GR	Morgen	0	210	10	220	0,49	15,6	6	17	B	Gut
	Nachmittag	0	159	9	168	0,35	11,7	3	10	B	Gut



<b>Kreuzung Gallitzinstraße - Thaliastraße - Johann-Staud-Straße, Prognose 2023</b>											
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Sg	Tw	SL	SL 95%	LOS	Anwendungshinweis
		L	G	R	Σ	Σ	[s]	[m]	[m]	Σ	
R1LG	Morgen	260	76	0	336	<b>0,19</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	0	<b>A</b>	Gut
	Nachmittag	232	137	0	369	<b>0,20</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	0	<b>A</b>	Gut
R2LR	Morgen	1	0	207	208	<b>0,12</b>	<b>2,3</b>	<b>1</b>	2	<b>A</b>	Gut
	Nachmittag	1	0	183	184	<b>0,10</b>	<b>2,2</b>	<b>1</b>	2	<b>A</b>	Gut
R3GR	Morgen	0	236	11	247	<b>0,55</b>	<b>17,9</b>	<b>7</b>	21	<b>B</b>	Gut
	Nachmittag	0	168	9	177	<b>0,38</b>	<b>12,4</b>	<b>4</b>	11	<b>B</b>	Gut

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

Die maximale mittlere Wartezeit an der Kreuzung Gallitzinstraße – Thaliastraße – Johann-Staud-Straße tritt mit ca. 18 s in der Morgenspitze bei der Relation R3GR (Gallitzinstraße) auf. Alle Relationen können sowohl im Bestand als auch in der Prognose in guter Verkehrsqualität abgewickelt werden.

## 10. Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit

An den Kreuzungen Maroltingergasse – Thaliastraße und Thaliastraße – Gallitzinstraße – Johann-Staud-Straße kann der Verkehr rechnerisch sowohl im Bestand als auch in der Prognose in guter Qualität abgewickelt werden.

Beobachtungen von AnrainerInnen zufolge wird der Verkehrsfluss der Rechtsabbieger von der Thaliastraße in die Maroltingergasse durch starke Fußgängerströme über die Maroltingergasse (Schutzweg U4) beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung soll im Wesentlichen zu Schulbeginn durch SchülerInnen auf dem Weg von der Straßenbahnhaltestelle zu den Schulen resultieren. Da die aktuelle Erhebung ungünstiger Weise in einer Lock-Down-Zeit mit tendenziell geringen Schülerverkehr fiel, konnten diese Aussagen in der gegenständlichen Untersuchung nicht verifiziert und beobachtet werden. Durch das vorliegende Projekt wird diese Problematik nur in sehr geringem Ausmaß beeinflusst (weniger als ein zusätzlicher Pkw pro Phasenumlauf in der Spitzenstunde). Sollte das Problem nach wie vor bestehen, ist eine neuerliche Erhebung mit Konfliktanalyse zu empfehlen, sobald der Schülerverkehr wieder ein übliches Niveau erreicht hat.

An der Kreuzung Thaliastraße – Montleartstraße treten bereits im Bestand in den Spitzenstunden lange Wartezeiten für die Relation Montleartstraße auf. In der Prognose ist an dieser Relation mit einem sehr geringen projektinduzierten Verkehr zu rechnen. Der Prognoseverkehr kann somit in einer Qualität abgewickelt werden, die dem Bestand entspricht.

Bearbeitung: DI<sup>n</sup> Snejana Nenkova-Bruntsch  
geengelesen: DI Oliver Wurz

Wien, am 15.02.2021



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

## 11. Glossar

### **Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)**

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

### **Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV<sub>w</sub>)**

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<sub>w</sub>).

### **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. Dabei wird in ÖV, MIV, Radverkehr und Fußverkehr unterschieden. Der MIV wird zudem meist in Pkw-Lenker, Pkw-Mitfahrer 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 Verkehrsteilnehmern werden Fußgänger und Radfahrer 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/ VU Gallitzinstraße 8-16  
Verfasser: Rosinak & Partner ZT GmbH  
Wien, 2016
- /2/ Wiener Garagengesetz 2008  
Wien, i. d. g. F.
- /3/ Verkehrs- und umwelttechnische Richtlinien für Garagenprojekte  
Verfasser: Rosinak & Partner ZT GmbH im Auftrag der Magistratsdirektion - Stadtbaudirektion  
Wien, November 2010
- /4/ Die Verkehrserzeugung von Wohn- und Bürogaragen  
Diplomarbeit an der Fachhochschule für Bauwesen  
Verfasser: Angelo Mazza  
Wien, Mai 2002
- /5/ Händische Straßenverkehrszählungen auf Gemeindestraßen A + B in Wien  
Verfasser: G. Steierwald, LG Müllner – Fußeis, AG Fußeis – arealConsult  
Wien, 1991, 1996, 2001, 2006
- /6/ Händische Straßenverkehrszählungen auf Gemeindestraßen A + B in Wien  
Verfasser: Verkehrsplanung Käfer GmbH  
Wien, 2011
- /7/ Händische Straßenverkehrszählungen auf Gemeindestraßen A + B in Wien  
Verfasser: Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH  
Wien, 2016
- /8/ RVS 05.04.31  
Verkehrslichtsignalanlagen  
Einsatzkriterien  
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr  
Wien, i. d. g. F.
- /9/ RVS 05.04.32  
Verkehrslichtsignalanlagen  
Planen von Verkehrslichtsignalanlagen  
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr  
Wien, i. d. g. F.
- /10/ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen  
Ausgabe 2009  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen  
Köln, 2001, 2009
- /11/ Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung  
Verfasser: W. Schnabel, D. Lohse



Band 1: Straßenverkehrstechnik  
Berlin, 2011

- /12/ RVS 03.05.11  
Knoten – Planungsgrundsätze  
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr  
Wien, i. d. g. F.
- /13/ RVS 03.05.12  
Knoten – Plangleiche Knoten  
Kreuzungen, T-Kreuzungen  
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr  
Wien, i. d. g. F.
- /14/ Marktforschung für die Wiener Linien – Mobilitätsverhalten 2017,  
Verfasser: Omnitrend 2017 im Auftrag der Wiener Linien, Leipzig 2018

## 13. Fotodokumentation

Foto 1: Blick von der Maroltingergasse in die Thaliastraße Richtung Westen



Foto 2: Blick von der Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße in die Maroltingergasse Richtung Süden



Foto 3: Blick von der Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße in die Maroltingergasse Richtung Norden



Foto 4: Blick von der Kreuzung Thaliastraße – Montleartgasse in die Thaliastraße Richtung Osten



## 14. Allgemeines

Sämtliche in diesem Schriftstück verwendeten personenbezogenen Ausdrücke betreffen, soweit dies inhaltlich in Betracht kommt, Frauen und Männer gleichermaßen.

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

## 15. Anhang

Anhang 1: Auswertung der Verkehrszählungen

Anhang 2: Verkehrserzeugung

Anhang 3: Verkehrsstärken

Anhang 4: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Thaliastraße – Maroltingergasse

Anhang 5: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Thaliastraße – Montleartstraße

Anhang 6: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Thaliastraße – Gallitzinstraße – Johann-Staud-Straße



20572\_Thaliastraße\_Maroltingergasse - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, morgens (07:15 - 08:15 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, Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern: 0,00, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805656, Standort: 48.213458, 16.306538, Seitennummer: 20572



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

Zufahrten Richtung	R2_Maroltingergasse_N Richtung S						R3_Thaliastraße_O Richtung W						R4_Maroltingergasse_S Richtung N						R1_Thaliastraße_W Richtung O							
Startzeit	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	Knotenpunkt Gesamt	
15-12-2020 07:15 Uhr	19	101	23	0	143	15	19	46	17	0	82	17	16	48	0	0	64	22	12	70	0	0	82	11	371	
07:30 Uhr	42	105	32	0	179	39	15	42	19	0	76	53	15	79	0	0	94	53	18	59	0	0	77	69	426	
07:45 Uhr	27	126	42	0	195	28	25	58	17	0	100	71	12	79	0	0	91	74	12	62	0	0	74	89	460	
08:00 Uhr	29	84	32	0	145	18	22	46	21	0	89	24	24	91	0	0	115	40	10	74	0	0	84	23	433	
<b>Gesamtsumme</b>	117	417	129	0	663	100	81	192	74	0	347	165	67	297	0	0	364	189	52	265	0	0	317	192	1691	
<b>Abbiegebeziehung</b>	17,6	62,9	19,5	0			23,3	55,3	21,3	0			18,4	81,6	0	0			16,4	83,6	0	0				
<b>% Gesamt</b>	6,9	24,7	7,6	0	39,2		4,8	11,4	4,4	0	20,5		4,0	17,6	0	0	21,5		3,1	15,7	0	0	18,7			
<b>PHF</b>	0,696	0,825	0,768		-0,849		0,810	0,828	0,881		-0,868		0,698	0,816			-0,791		0,722	0,895			-0,943		0,919	
<b>Krad</b>	0	3	0	0	3		0	0	0	0	0		0	1	0	0	1		0	1	0	0	1		7	
<b>% Krad</b>	0	0,7	0	0	0,5		0	0	0	0	0		0	0,3	0	0	0,3		0	0,4	0	0	0,3		0,4 %	
<b>Pkw</b>	107	347	97	0	551		50	135	54	0	239		56	232	0	0	288		47	223	0	0	270		1348	
<b>% Pkw</b>	91,5	83,2	75,2	0	83,1		61,7	70,3	73,0	0	68,9		83,6	78,1	0	0	79,1		90,4	84,2	0	0	85,2		79,7 %	
<b>Lieferwagen</b>	6	44	16	0	66		15	25	16	0	56		9	42	0	0	51		5	13	0	0	18		191	
<b>% Lieferwagen</b>	5,1	10,6	12,4	0	10,0		18,5	13,0	21,6	0	16,1		13,4	14,1	0	0	14,0		9,6	4,9	0	0	5,7		11,3 %	
<b>Lkw ohne Anhänger</b>	4	20	4	0	28		4	12	4	0	20		2	18	0	0	20		0	8	0	0	8		76	
<b>% Lkw ohne Anhänger</b>	3,4	4,8	3,1	0	4,2		4,9	6,3	5,4	0	5,8		3,0	6,1	0	0	5,5		0	3,0	0	0	2,5		4,5 %	
<b>Lkw mit Anhänger</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	4	0	0	4		0	0	0	0	0		4	
<b>% Lkw mit Anhänger</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	1,3	0	0	1,1		0	0	0	0	0		0,2 %	
<b>Busse</b>	0	2	12	0	14		12	20	0	0	32		0	0	0	0	0		0	20	0	0	20		66	
<b>% Busse</b>	0	0,5	9,3	0	2,1		14,8	10,4	0	0	9,2		0	0	0	0	0		0	7,5	0	0	6,3		3,9 %	
<b>Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	
<b>% Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0 %	
<b>Fahrräder auf der Straße</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		1	
<b>% Fahrräder auf der Straße</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0,1 %	
<b>Fußgänger</b>	-	-	-	-	-	98	-	-	-	-	-	165	-	-	-	-	-	189	-	-	-	-	-	185		
<b>% Fußgänger</b>	-	-	-	-	-	98,0 %	-	-	-	-	-	100 %	-	-	-	-	-	100 %	-	-	-	-	-	96,4 %		
<b>Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	7		
<b>% Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	-	2,0 %	-	-	-	-	-	0 %	-	-	-	-	-	0 %	-	-	-	-	-	3,6 %		

\*Fußgänger und Fahrräder auf Überweg. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

20572\_Thaliastraße\_Maroltingergasse - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, morgens (07:15 - 08:15 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, Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern: 0,00, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

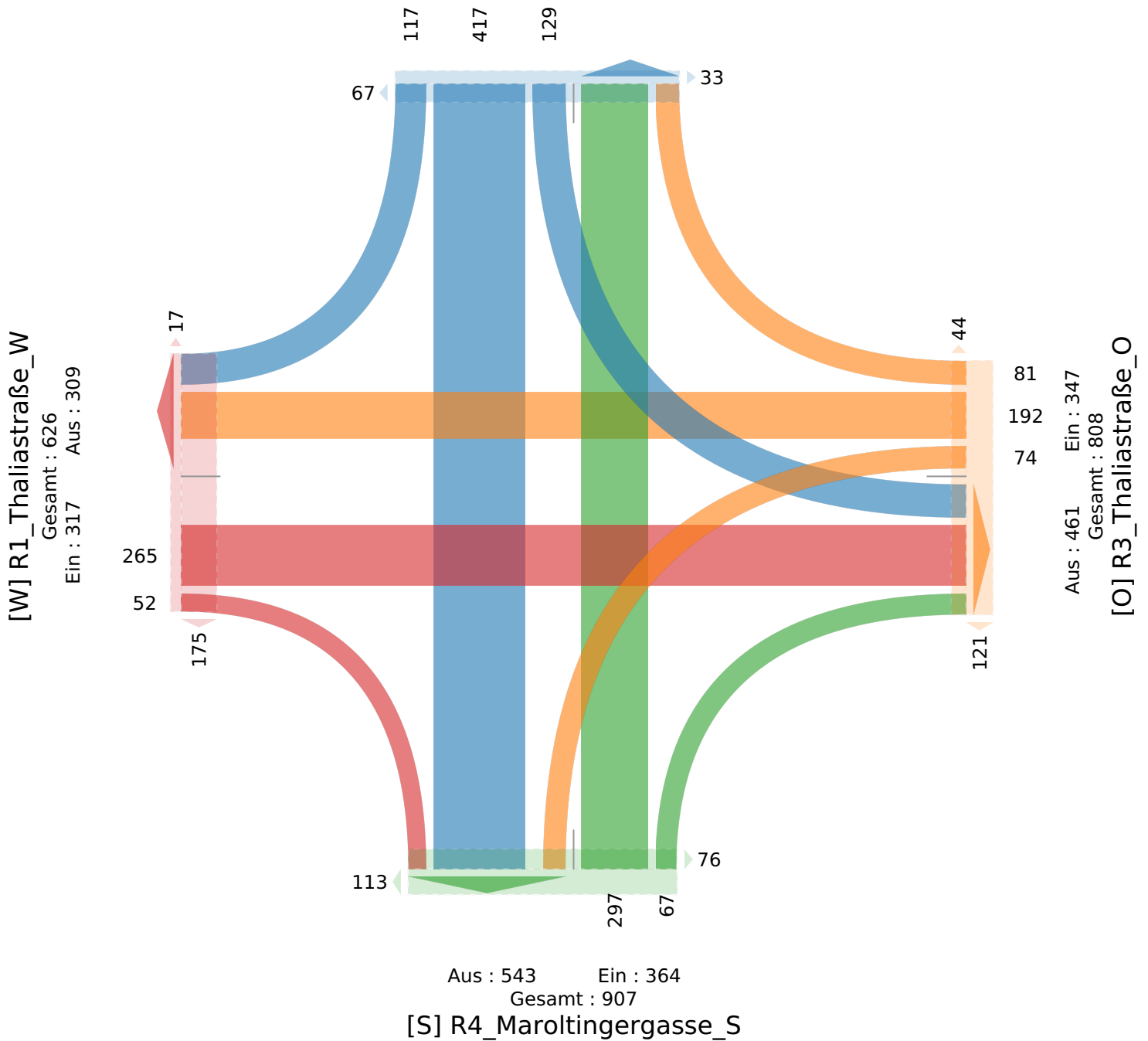
ID: 805656, Standort: 48.213458, 16.306538, Seitennummer: 20572

[N] R2\_Maroltingergasse\_N

Gesamt : 1041

Ein : 663

Aus : 378



20572\_Thaliastraße\_Maroltingergasse - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, abends (15 - 16 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, Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern: 0,00, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805656, Standort: 48.213458, 16.306538, Seitennummer: 20572



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

Zufahrten Richtung	R2_Maroltingergasse_N Richtung S						R3_Thaliastraße_O Richtung W						R4_Maroltingergasse_S Richtung N						R1_Thaliastraße_W Richtung O						Knotenpunkt Gesamt
	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	
15-12-2020 15:00 Uhr	32	96	28	0	156	37	26	73	30	0	129	47	21	77	0	0	98	59	15	75	1	0	91	28	474
15:15 Uhr	33	113	23	0	169	39	33	54	19	0	106	64	19	98	0	0	117	51	10	70	0	0	80	16	472
15:30 Uhr	26	108	35	0	169	56	33	64	26	0	123	60	23	89	0	0	112	72	11	69	0	0	80	33	484
15:45 Uhr	34	113	32	1	180	35	24	61	28	0	113	41	27	87	0	0	114	51	6	48	0	0	54	20	461
<b>Gesamtsumme</b>	125	432	118	1	676	167	116	252	103	0	471	212	90	351	0	0	441	233	42	263	1	0	306	97	1894
<b>Abbiegebeziehung</b>	18,5	63,9	17,5	0,1			24,6	53,5	21,9	0			20,4	79,6	0	0			13,7	85,9	0,3	0			
<b>% Gesamt</b>	6,6	22,8	6,2	0,1	35,7		6,1	13,3	5,4	0	24,9		4,8	18,5	0	0	23,3		2,2	13,9	0,1	0	16,2		
<b>PHF</b>	0,919	0,951	0,843	0,250	0,938		0,879	0,860	0,858		0,911		0,833	0,895			0,942		0,700	0,873	0,250		0,838		0,978
<b>Krad</b>	0	1	0	0	1		0	2	1	0	3		0	1	0	0	1		0	3	0	0	3		10
<b>% Krad</b>	0	0	0	0	0,1		0	0,8	1,0	0	0,6		0	0,3	0	0	0,2		0	1,1	0	0	1,0		0,5
<b>Pkw</b>	112	362	85	1	560		87	211	93	0	391		78	299	0	0	377		36	219	1	0	256		1584
<b>% Pkw</b>	89,6	83,8	72,0	100	82,8		75,0	83,7	90,3	0	83,0		86,7	85,2	0	0	85,5		85,7	83,3	100	0	83,7		83,6
<b>Lieferwagen</b>	13	52	13	0	78		9	14	9	0	32		12	29	0	0	41		4	15	0	0	19		170
<b>% Lieferwagen</b>	10,4	12,0	11,0		11,5		7,8	5,6	8,7	0	6,8		13,3	8,3	0	0	9,3		9,5	5,7	0	0	6,2		9,0
<b>Lkw ohne Anhänger</b>	0	10	10	0	20		4	6	0	0	10		0	14	0	0	14		2	8	0	0	10		54
<b>% Lkw ohne Anhänger</b>	0	2,3	8,5		3,0		3,4	2,4		0	2,1		0	4,0	0	0	3,2		4,8	3,0		0	3,3		2,9
<b>Lkw mit Anhänger</b>	0	4	0	0	4		4	0	0	0	4		0	8	0	0	8		0	0	0	0	0		16
<b>% Lkw mit Anhänger</b>	0	0,9			0,6		3,4		0	0,8		0	2,3	0	0	1,8		0	0	0	0	0		0,8	
<b>Busse</b>	0	2	10	0	12		12	18	0	0	30		0	0	0	0	0		0	18	0	0	18		60
<b>% Busse</b>	0	0,5	8,5		1,8		10,3	7,1		0	6,4		0	0			0		6,8		0	0	5,9		3,2
<b>Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0
<b>% Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0
<b>Fahrräder auf der Straße</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		2
<b>% Fahrräder auf der Straße</b>	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0	0	0		0,1
<b>Fußgänger</b>	-	-	-	-	-	165	-	-	-	-	-	212	-	-	-	-	-	231	-	-	-	-	-	94	
<b>% Fußgänger</b>	-	-	-	-	-	98,8	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	99,1	-	-	-	-	-	96,9	
<b>Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	
<b>% Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	-	1,2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0,9	-	-	-	-	-	3,1	

\*Fußgänger und Fahrräder auf Überweg. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

20572\_Thaliastraße\_Maroltingergasse - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, abends (15 - 16 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, Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern: 0,00, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,30, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

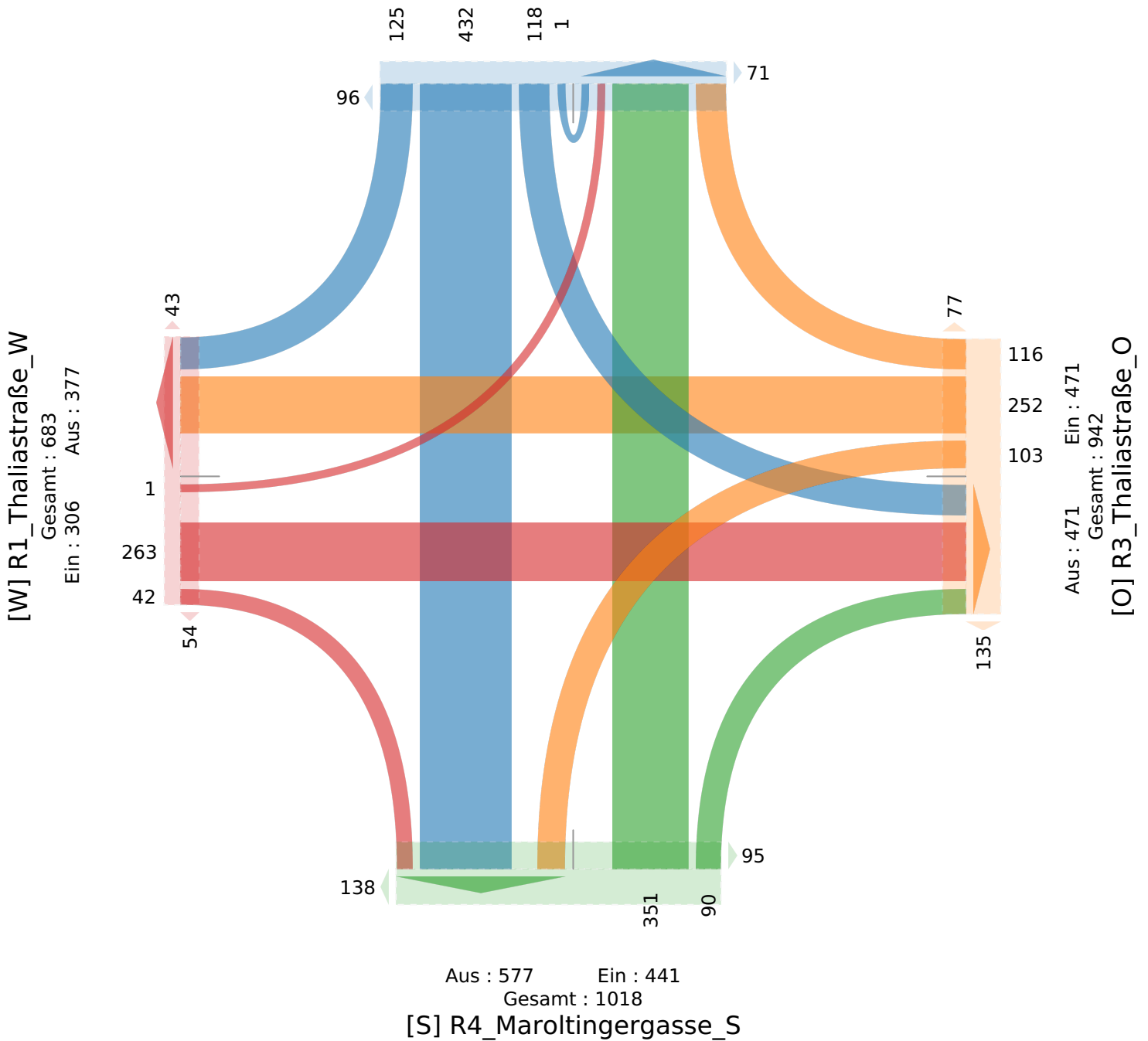
ID: 805656, Standort: 48.213458, 16.306538, Seitennummer: 20572

## [N] R2\_Maroltingergasse\_N

Gesamt : 1145

Ein : 676

Aus : 469





20572\_Thaliastraße\_Montlearstraße - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, morgens (07:15 - 08:15 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, Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern: 0,00, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,50, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805657, Standort: 48.213699, 16.305112, Seitennummer: 20572



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

Zufahrten Richtung	R4_Montlearstraße_N Richtung S					R1_Thaliastraße_O Richtung W					R2_Montlearstraße_S Richtung N					R3_Thaliastraße_W Richtung O									
Startzeit	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	Knotenpunkt Gesamt
15-12-2020 07:15 Uhr	0	1	0	0	1	4	6	57	0	0	63	1	12	23	14	0	49	18	1	67	35	0	103	14	216
07:30 Uhr	0	0	0	0	0	7	8	80	0	0	88	4	10	20	23	0	53	56	2	68	51	0	121	26	262
07:45 Uhr	0	0	0	0	0	2	4	79	0	0	83	4	8	33	27	0	68	33	1	71	26	0	98	15	249
08:00 Uhr	0	0	0	0	0	6	5	70	0	0	75	1	16	33	26	0	75	18	1	62	28	0	91	13	241
<b>Gesamtsumme</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>287</b>	<b>0</b>	<b>311</b>	<b>10</b>	<b>46</b>	<b>110</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>246</b>	<b>125</b>	<b>5</b>	<b>269</b>	<b>140</b>	<b>0</b>	<b>414</b>	<b>68</b>	<b>974</b>	
<b>Abbiegebeziehung</b>	0 100 0					-	7,7 92,3 0 0					-	18,7 44,7 36,6 0					-	1,2 65,0 33,8 0					-	
<b>% Gesamt</b>	0 0,3 0 0,3					-	2,5 29,5 0 0 31,9					-	4,7 11,3 9,2 0 25,3					-	0,5 27,6 14,4 0 42,5					-	
<b>PHF</b>	- - NaN - NaN					-	0,719 0,894 - - 0,878					-	0,719 0,818 0,833 - 0,813					-	- 0,944 0,676 - 0,853					-	
<b>Krad</b>	0 0 0 0 0					-	0 1 0 0 1					-	0 0 1 0 1					-	0 4 0 0 4					-	
<b>% Krad</b>	0 0 0 0 0 %					-	0 % 0 % 0 % 0 %					-	0 % 0 % 0 % 0 %					-	0 % 1,5 0 1,0 %					-	
<b>Pkw</b>	0 0 0 0 0					-	16 234 0 0 250					-	46 97 76 0 219					-	0 226 133 0 359					-	
<b>% Pkw</b>	0 0 0 0 0 %					-	66,7 81,5 0 0 80,4 %					-	100 88,2 84,4 0 89,0 %					-	0 84,0 95,0 0 86,7 %					-	
<b>Lieferwagen</b>	0 0 0 0 0					-	6 25 0 0 31					-	0 11 9 0 20					-	0 18 4 0 22					-	
<b>% Lieferwagen</b>	0 0 0 0 0 %					-	25,0 8,7 0 0 10,0 %					-	10,0 10,0 0 8,1 %					-	0 6,7 2,9 0 5,3 %					-	
<b>Lkw ohne Anhänger</b>	0 0 0 0 0					-	1 12 0 0 13					-	0 0 4 0 4					-	0 6 1 0 7					-	
<b>% Lkw ohne Anhänger</b>	0 0 0 0 0 %					-	4,2 4,2 0 0 4,2 %					-	0 0 0 0 0 %					-	0 2,2 0,7 0 1,7 %					-	
<b>Lkw mit Anhänger</b>	0 0 0 0 0					-	0 0 0 0 0					-	0 0 0 0 0					-	0 0 0 0 0					-	
<b>% Lkw mit Anhänger</b>	0 0 0 0 0 %					-	0 % 0 % 0 % 0 %					-	0 % 0 % 0 % 0 %					-	0 % 0 % 0 % 0 %					-	
<b>Busse</b>	0 0 0 0 0					-	0 15 0 0 15					-	0 0 0 0 0					-	0 15 0 0 15					-	
<b>% Busse</b>	0 0 0 0 0 %					-	5,2 0 0 4,8 %					-	0 % 0 % 0 % 0 %					-	0 5,6 0 3,6 %					-	
<b>Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern</b>	0 0 0 0 0					-	0 0 0 0 0					-	0 0 0 0 0					-	0 0 0 0 0					-	
<b>% Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern</b>	0 0 0 0 0 %					-	0 % 0 % 0 % 0 %					-	0 % 0 % 0 % 0 %					-	0 % 0 % 0 % 0 %					-	
<b>Fahrräder auf der Straße</b>	0 3 0 0 3					-	0 0 0 0 0					-	0 2 0 0 2					-	5 0 2 0 7					-	
<b>% Fahrräder auf der Straße</b>	0 100 0 100					-	0 0 0 0 0 %					-	1,8 0 0,8 %					-	100 1,4 0 1,7 %					-	
<b>Fußgänger</b>	- - - - -					18	- - - - -					10	- - - - -					121	- - - - -					66	
<b>% Fußgänger</b>	- - - - -					94,7 %	- - - - -					100 %	- - - - -					96,8 %	- - - - -					97,1 %	
<b>Fahrräder auf Überweg</b>	- - - - -					1	- - - - -					0	- - - - -					4	- - - - -					2	
<b>% Fahrräder auf Überweg</b>	- - - - -					5,3 %	- - - - -					0 %	- - - - -					3,2 %	- - - - -					2,9 %	

\*Fußgänger und Fahrräder auf Überweg. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

20572\_Thaliastraße\_Montlearstraße - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, morgens (07:15 - 08:15 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, Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern: 0,00, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,50, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805657, Standort: 48.213699, 16.305112, Seitennummer: 20572

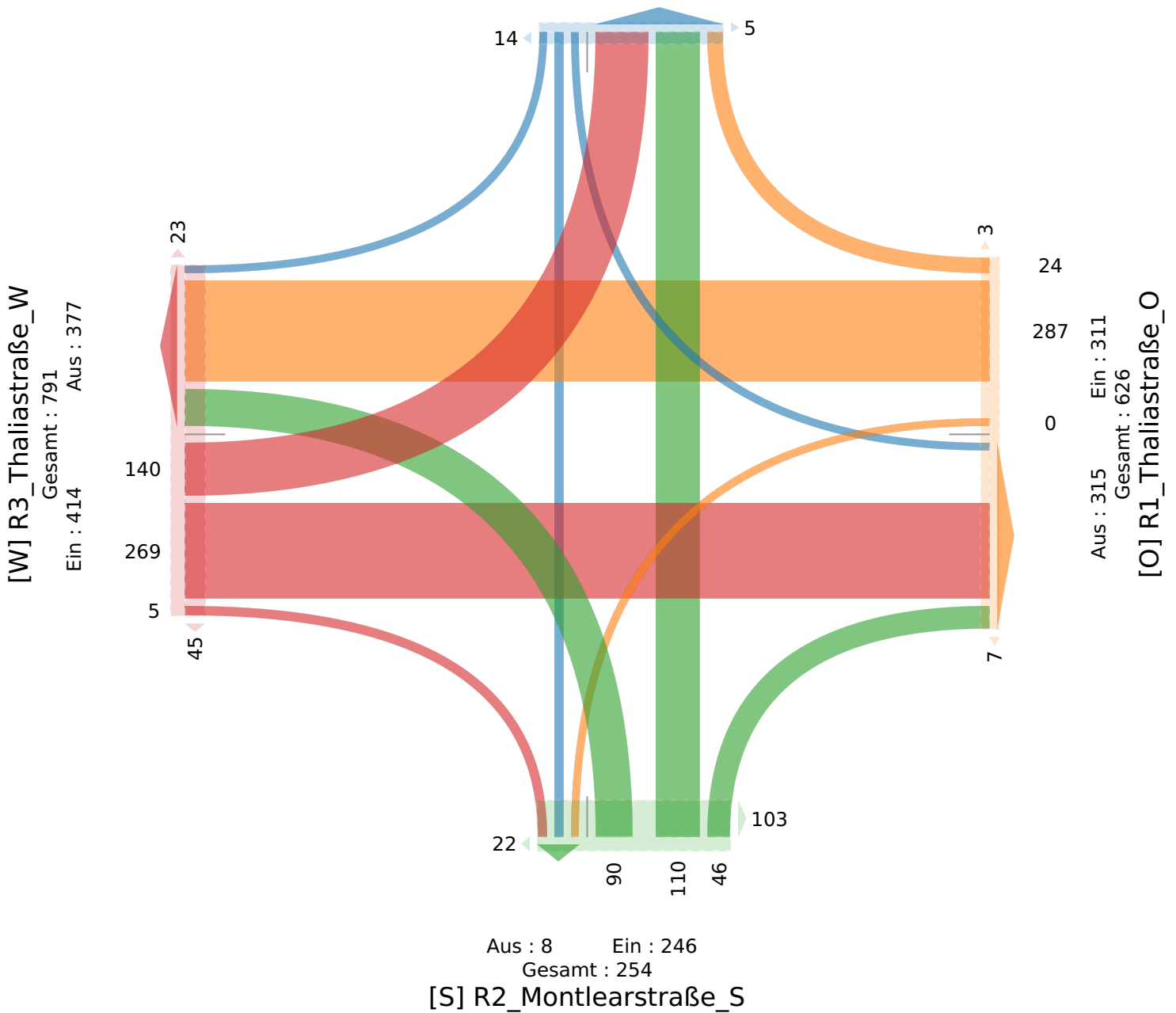
## [N] R4\_Montlearstraße\_N

Gesamt : 277

Ein : 3

Aus : 274

omo



20572\_Thaliastraße\_Montlearstraße - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, abends (15 - 16 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, Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern: 0,00, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,50, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805657, Standort: 48.213699, 16.305112, Seitennummer: 20572



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

Zufahrten Richtung	R4_Montlearstraße_N Richtung S					R1_Thaliastraße_O Richtung W					R2_Montlearstraße_S Richtung N					R3_Thaliastraße_W Richtung O					Knotenpunkt Gesamt					
Startzeit	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	G		L	U	Total	Fußgänger*	
15-12-2020 15:00 Uhr	0	0	0	0	0	17	4	97	0	0	101	1	11	38	18	0	67	32	0	73	35	0	108	16	276	
15:15 Uhr	0	0	0	0	0	11	1	85	0	1	87	5	13	38	17	0	68	38	0	74	33	0	107	18	262	
15:30 Uhr	0	0	0	0	0	16	3	86	0	0	89	1	15	49	12	0	76	49	0	61	22	0	83	24	248	
15:45 Uhr	0	0	0	0	0	7	4	90	0	0	94	1	12	31	21	0	64	19	0	38	24	0	62	15	220	
<b>Gesamtsumme</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>12</b>	<b>358</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>371</b>	<b>8</b>	<b>51</b>	<b>157</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>276</b>	<b>138</b>	<b>0</b>	<b>247</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>362</b>	<b>73</b>	<b>1009</b>	
<b>Abbiegebeziehung</b>	0	0	0	0	0	-	3,2	96,5	0	0,3	-	-	18,5	56,9	24,6	0	-	-	0	68,2	31,8	0	0	-	-	-
<b>% Gesamt</b>	0	0	0	0	0	-	1,2	35,5	0	0,1	36,8	-	5,1	15,6	6,7	0	27,4	-	0	24,5	11,4	0	35,9	-	-	
<b>PHF</b>	-	-	NaN	-	NaN	-	0,750	0,918	-	0,250	0,913	-	0,850	0,807	0,786	-	0,910	-	-	0,829	0,814	-	0,831	-	0,909	
<b>Krad</b>	0	0	0	0	0	-	0	7	0	0	7	-	3	2	0	0	5	-	0	3	0	0	3	-	15	
<b>% Krad</b>	0	0	0	0	0	-	0	2,0	0	0	1,9	-	5,9	1,3	0	0	1,8	-	0	1,2	0	0	0,8	-	1,5	
<b>Pkw</b>	0	0	0	0	0	-	10	305	0	1	316	-	45	134	61	0	240	-	0	202	101	0	303	-	859	
<b>% Pkw</b>	0	0	0	0	0	-	83,3	85,2	0	100	85,2	-	88,2	85,4	89,7	0	87,0	-	0	81,8	87,8	0	83,7	-	85,1	
<b>Lieferwagen</b>	0	0	0	0	0	-	1	27	0	0	28	-	2	15	4	0	21	-	0	18	10	0	28	-	77	
<b>% Lieferwagen</b>	0	0	0	0	0	-	8,3	7,5	0	0	7,5	-	3,9	9,6	5,9	0	7,6	-	0	7,3	8,7	0	7,7	-	7,6	
<b>Lkw ohne Anhänger</b>	0	0	0	0	0	-	1	4	0	0	5	-	1	4	1	0	6	-	0	6	4	0	10	-	24	
<b>% Lkw ohne Anhänger</b>	0	0	0	0	0	-	8,3	1,1	0	0	1,3	-	2,0	2,5	1,5	0	2,2	-	0	2,4	3,5	0	2,8	-	2,4	
<b>Lkw mit Anhänger</b>	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	
<b>% Lkw mit Anhänger</b>	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	
<b>Busse</b>	0	0	0	0	0	-	0	13	0	0	13	-	0	0	0	0	0	-	0	15	0	0	15	-	28	
<b>% Busse</b>	0	0	0	0	0	-	0	3,6	0	0	3,5	-	0	0	0	0	0	-	0	6,1	0	0	4,1	-	2,8	
<b>Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern</b>	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	
<b>% Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern</b>	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	
<b>Fahrräder auf der Straße</b>	0	0	0	0	0	-	0	1	0	0	1	-	0	2	2	0	4	-	0	3	0	0	3	-	9	
<b>% Fahrräder auf der Straße</b>	0	0	0	0	0	-	0	0,3	0	0	0,3	-	0	1,3	2,9	0	1,4	-	0	1,2	0	0	0,8	-	0,9	
<b>Fußgänger</b>	-	-	-	-	-	51	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	136	-	-	-	-	-	69	-	
<b>% Fußgänger</b>	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	98,6	-	-	-	-	-	94,5	-	
<b>Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4	-	
<b>% Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	5,5	-	

\*Fußgänger und Fahrräder auf Überweg. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

20572\_Thaliastraße\_Montlearstraße - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, abends (15 - 16 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, Strassenbahnen und Lastzüge mit mehreren Anhängern: 0,00, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,50, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805657, Standort: 48.213699, 16.305112, Seitennummer: 20572

## [N] R4\_Montlearstraße\_N

Gesamt : 284

Ein : 0 Aus : 284

00

38

13

37

12

358

1

## [W] R3\_Thaliastraße\_W

Gesamt : 788

Ein : 362 Aus : 426

115

247

0

36

Aus : 299 Ein : 371

Gesamt : 670

## [O] R1\_Thaliastraße\_O

51

68

157

51

87

Aus : 0 Ein : 276

Gesamt : 276

## [S] R2\_Montlearstraße\_S

0

7

115

247

0

36

7

115

247

0

36

20572\_Thaliastraße\_Gallitzinstraße - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, morgens (07:15 - 08:15 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, Fußgänger:

1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,50, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805659, Standort: 48.214072, 16.301529, Seitennummer: 20572

Zufahrten	R1_Thaliastraße_O					R2_Johann-Straud-Straße_S					R3_Gallitzinstraße_W					
Richtung	Richtung W					Richtung N					Richtung O					
Startzeit	G	L	U	Total	Fußgänger*	R	L	U	Total	Fußgänger*	R	G	U	Total	Fußgänger*	Knotenpunkt Gesamt
15-12-2020 07:15 Uhr	11	57	0	68	0	40	0	0	40	0	5	60	0	65	4	173
07:30 Uhr	16	78	0	94	0	64	0	0	64	2	2	65	0	67	1	225
07:45 Uhr	22	67	0	89	1	46	0	0	46	3	2	45	0	47	3	182
08:00 Uhr	23	57	0	80	1	57	1	0	58	1	1	40	0	41	10	179
<b>Gesamtsumme</b>	72	260	0	332	2	207	1	0	208	6	10	210	0	220	18	760
<b>Abbiegebeziehung</b>	21,7 %	78,3 %	0 %	-	-	99,5 %	0,5 %	0 %	-	-	4,5 %	95,5 %	0 %	-	-	-
<b>% Gesamt</b>	9,5 %	34,2 %	0 %	43,7 %	-	27,2 %	0,1 %	0 %	27,4 %	-	1,3 %	27,6 %	0 %	28,9 %	-	-
<b>PHF</b>	0,761	0,830	-	0,884	-	0,801	0,250	-	0,805	-	0,500	0,819	-	0,832	-	0,846
<b>Krad</b>	1	1	0	2	-	0	0	0	0	-	0	4	0	4	-	6
<b>% Krad</b>	1,4 %	0,4 %	0 %	0,6 %	-	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	1,9 %	0 %	1,8 %	-	0,8 %
<b>Pkw</b>	47	230	0	277	-	178	1	0	179	-	10	178	0	188	-	644
<b>% Pkw</b>	65,3 %	88,5 %	0 %	83,4 %	-	86,0 %	100 %	0 %	86,1 %	-	100 %	84,8 %	0 %	85,5 %	-	84,7 %
<b>Lieferwagen</b>	14	12	0	26	-	13	0	0	13	-	0	12	0	12	-	51
<b>% Lieferwagen</b>	19,4 %	4,6 %	0 %	7,8 %	-	6,3 %	0 %	0 %	6,3 %	-	0 %	5,7 %	0 %	5,5 %	-	6,7 %
<b>Lkw ohne Anhänger</b>	3	7	0	10	-	6	0	0	6	-	0	4	0	4	-	21
<b>% Lkw ohne Anhänger</b>	4,2 %	2,7 %	0 %	3,0 %	-	2,9 %	0 %	0 %	2,9 %	-	0 %	1,9 %	0 %	1,8 %	-	2,8 %
<b>Lkw mit Anhänger</b>	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	0
<b>% Lkw mit Anhänger</b>	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %
<b>Busse</b>	6	9	0	15	-	9	0	0	9	-	0	6	0	6	-	30
<b>% Busse</b>	8,3 %	3,5 %	0 %	4,5 %	-	4,3 %	0 %	0 %	4,3 %	-	0 %	2,9 %	0 %	2,7 %	-	3,9 %
<b>Fahrräder auf der Straße</b>	1	1	0	2	-	1	0	0	1	-	0	6	0	6	-	9
<b>% Fahrräder auf der Straße</b>	1,4 %	0,4 %	0 %	0,6 %	-	0,5 %	0 %	0 %	0,5 %	-	0 %	2,9 %	0 %	2,7 %	-	1,2 %
<b>Fußgänger</b>	-	-	-	-	2	-	-	-	-	5	-	-	-	-	18	-
<b>% Fußgänger</b>	-	-	-	-	100 %	-	-	-	-	83,3 %	-	-	-	-	100 %	-
<b>Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	0	-	-	-	-	1	-	-	-	-	0	-
<b>% Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	0 %	-	-	-	-	16,7 %	-	-	-	-	0 %	-

\*Fußgänger und Fahrräder auf Überweg. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

20572\_Thaliastraße\_Gallitzinstraße - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

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

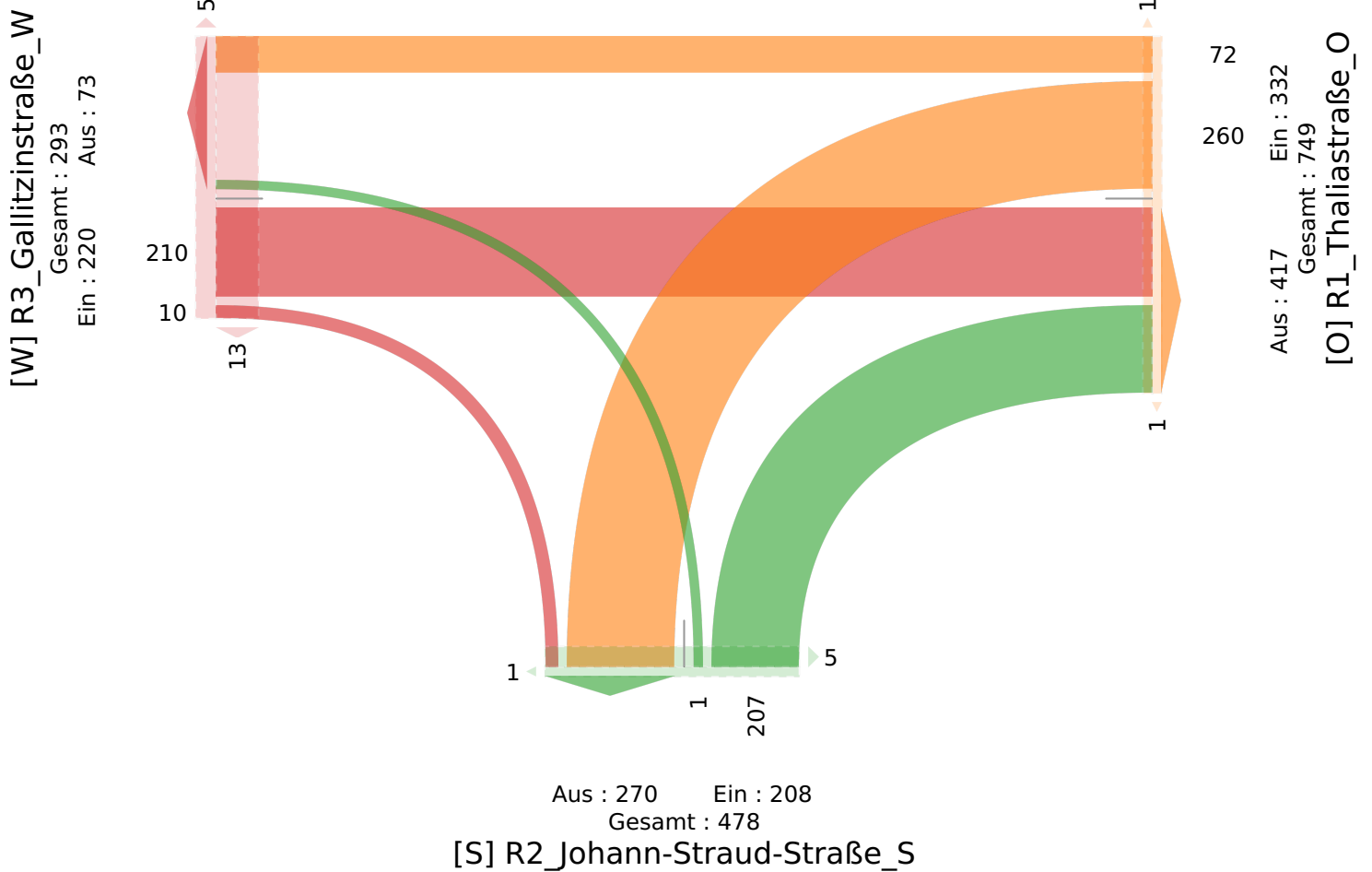
Alle Klassen (Krad: 1,00, Pkw: 1,00, Lieferwagen: 1,00, Lkw ohne

Anhänger: 1,50, Lkw mit Anhänger: 2,00, Busse: 1,50, Fußgänger:

1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,50, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805659, Standort: 48.214072, 16.301529, Seitennummer: 20572



## 20572\_Thaliastraße\_Gallitzinstraße - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, abends (15 - 16 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, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,50, Fahrräder auf Überweg: 1,00)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805659, Standort: 48.214072, 16.301529, Seitennummer: 20572

## / ROSINAK &amp; PARTNER /

Ziviltechniker GmbH

Erstellt durch: Rosinak &amp; Partner Ziviltechniker GmbH

Schloßgasse 11, Wien, 9, 1050, AT

Zufahrten Richtung	R1_Thaliastraße_O Richtung W				R2_Johann-Straud-Straße_S Richtung N				R3_Gallitzinstraße_W Richtung O				Knotenpunkt Gesamt			
Startzeit	G	L	U	Total Fußgänger*	R	L	U	Total Fußgänger*	R	G	U	Total Fußgänger*				
15-12-2020 15:00 Uhr	23	65	0	88	8	68	0	0	68	9	2	39	0	41	13	197
15:15 Uhr	31	55	0	86	3	47	0	0	47	6	3	50	0	53	7	186
15:30 Uhr	29	48	0	77	8	35	0	0	35	4	2	42	0	44	14	156
15:45 Uhr	34	63	1	98	9	32	0	0	32	4	2	27	0	29	1	159
<b>Gesamtsumme</b>	118	232	1	351	28	183	0	0	183	23	9	159	0	168	35	702
<b>Abbiegebeziehung</b>	33,6 %	66,1 %	0,3 %	-	-	100 %	0 %	0 %	-	-	5,4 %	94,6 %	0 %	-	-	-
<b>% Gesamt</b>	16,8 %	33,0 %	0,1 %	50,0 %	-	26,1 %	0 %	0 %	26,1 %	-	1,3 %	22,6 %	0 %	23,9 %	-	-
<b>PHF</b>	0,838	0,877	0,250	0,889	-	0,665	-	-	0,665	-	0,750	0,785	-	0,783	-	0,884
<b>Krad</b>	2	3	0	5	-	0	0	0	0	-	0	3	0	3	-	8
<b>% Krad</b>	1,7 %	1,3 %	0 %	1,4 %	-	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	1,9 %	0 %	1,8 %	-	1,1 %
<b>Pkw</b>	98	196	1	295	-	160	0	0	160	-	5	129	0	134	-	589
<b>% Pkw</b>	83,1 %	84,5 %	100 %	84,0 %	-	87,4 %	0 %	0 %	87,4 %	-	55,6 %	81,1 %	0 %	79,8 %	-	83,9 %
<b>Lieferwagen</b>	8	20	0	28	-	11	0	0	11	-	4	17	0	21	-	60
<b>% Lieferwagen</b>	6,8 %	8,6 %	0 %	8,0 %	-	6,0 %	0 %	0 %	6,0 %	-	44,4 %	10,7 %	0 %	12,5 %	-	8,5 %
<b>Lkw ohne Anhänger</b>	1	1	0	2	-	1	0	0	1	-	0	3	0	3	-	7
<b>% Lkw ohne Anhänger</b>	0,8 %	0,4 %	0 %	0,6 %	-	0,5 %	0 %	0 %	0,5 %	-	0 %	1,9 %	0 %	1,8 %	-	1,0 %
<b>Lkw mit Anhänger</b>	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	0
<b>% Lkw mit Anhänger</b>	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %
<b>Busse</b>	6	9	0	15	-	9	0	0	9	-	0	6	0	6	-	30
<b>% Busse</b>	5,1 %	3,9 %	0 %	4,3 %	-	4,9 %	0 %	0 %	4,9 %	-	0 %	3,8 %	0 %	3,6 %	-	4,3 %
<b>Fahrräder auf der Straße</b>	2	2	0	4	-	1	0	0	1	-	0	1	0	1	-	8
<b>% Fahrräder auf der Straße</b>	1,7 %	0,9 %	0 %	1,1 %	-	0,5 %	0 %	0 %	0,5 %	-	0 %	0,6 %	0 %	0,6 %	-	1,1 %
<b>Fußgänger</b>	-	-	-	-	28	-	-	-	-	23	-	-	-	-	34	-
<b>% Fußgänger</b>	-	-	-	-	100 %	-	-	-	-	100 %	-	-	-	-	97,1 %	-
<b>Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	1	-
<b>% Fahrräder auf Überweg</b>	-	-	-	-	0 %	-	-	-	-	0 %	-	-	-	-	2,9 %	-

\*Fußgänger und Fahrräder auf Überweg. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn



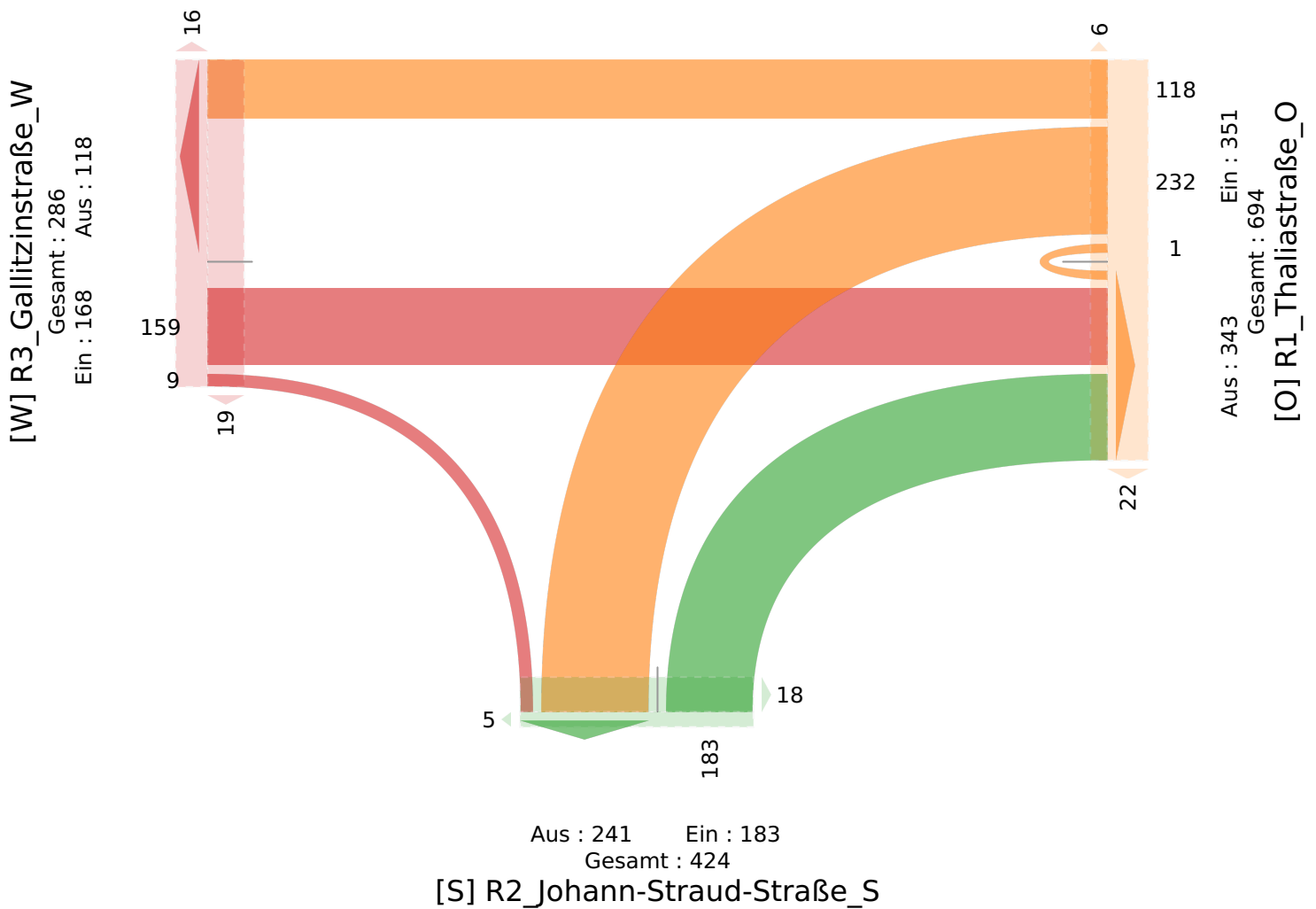
20572\_Thaliastraße\_Gallitzinstraße - Knotenpunkt(e)

Di. 15 Dezember 2020

Spitzenstunde, abends (15 - 16 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, Fußgänger: 1,00, Fahrräder auf der Straße: 0,50, Fahrräder auf Überweg: 1,00)  
Alle Abbiegebeziehungen

ID: 805659, Standort: 48.214072, 16.301529, Seitennummer: 20572



Verkehrserzeugung - Besucher/Kunden

Nutzung	Bemessungskriterium [Bk]	Wege pro [Bk]	Wege/Tag	MIV Anteil [%]	Besetz.Grad [MIV]	ÖV	NMV	Cross-Selling- Anteil	Turn-In-Anteil	DTV-MIV [Fahrten/Tag]	DTV-ÖV	DTV-NMV [Wege/Tag]	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		
													Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [Pkw-E/h]	Abfahrt [Pkw-E/h]	Zufahrt [Kfz/h]	Abfahrt [Kfz/h]	
Kindergarten (BPL ARWAG)	120	Kinder	5,20	624	15%	1,60	15%	70%	0%	0%	59	94	437	35,00%	35,00%	18,00%	18,00%	10/5	10/5	10/5	10/5
<b>Summe:</b>	<b>120</b>			<b>624</b>							<b>59</b>	<b>94</b>	<b>437</b>					<b>10/5</b>	<b>10/5</b>	<b>10/5</b>	<b>10/5</b>

Verkehrserzeugung - Personal/Bewohner

Nutzung	Bemessungskriterium [Bk]	[Bk] pro Personal bzw. Bewohner	Personal bzw. Bewohner [B]	Anzahl der Wege pro [B]	Wege / Tag	MIV Anteil [%]	Besetz. Grad [MIV]	ÖV	NMV	DTV-MIV [Fahrten/Tag]	DTV-ÖV	DTV-NMV [Wege/Tag]	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		
													Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [%]	Abfahrt [%]	Zufahrt [Pkw-E/h]	Abfahrt [Pkw-E/h]	Zufahrt [Kfz/h]	Abfahrt [Kfz/h]	
Bauplatz SÜBA	48	SP	1,00	48	2,00	96	100%	1,00	0%	0%	96	0	0	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	1/7	10/3	1/7	10/3
Bauplatz BIP	52	SP	1,00	52	2,00	104	100%	1,00	0%	0%	104	0	0	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	2/8	11/4	2/8	11/4
Bauplatz ARWAG	70	SP	1,00	70	2,00	140	100%	1,00	0%	0%	140	0	0	3,00%	21,00%	15,00%	7,00%	2/11	15/5	2/11	15/5
<b>Summe:</b>	<b>170</b>			<b>170</b>		<b>340</b>					<b>340</b>	<b>0</b>	<b>0</b>					<b>5/26</b>	<b>36/12</b>	<b>5/26</b>	<b>36/12</b>

Verkehrserzeugung - Anlieferung

Nutzung	Bemessungskriterium [Bk]	Lkw pro [Bk]	Lkw/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 [Pkw-E/h]	Abfahrt [Pkw-E/h]	Zufahrt [Kfz/h]	Abfahrt [Kfz/h]
Kindergarten (BPL ARWAG)			1	2	1,0	2	20,00%	20,00%	10,00%	10,00%	0/0	0/0	0/0	0/0
<b>Summe:</b>	<b>0</b>		<b>1</b>	<b>2</b>		<b>2</b>					<b>0/0</b>	<b>0/0</b>	<b>0/0</b>	<b>0/0</b>

Nutzung	Pflichtstellplätze						Gesamtverkehrserzeugung des Vorhabens						Spitzenstunde [Kfz/h]		Verlagerung des Verkehrs Turn-In		Abminderung der Verkehrserz. Cross-Selling			
	Bemessungskriterium [Bk]	ein Stellplatz pro [Bk]	Pflicht- stellplätze [100%]	Stellplatz- regulativ Vorschlag [%]	Stellplatzverpfl. Vorschlag	Geplante Stellplätze	exkl. Turn-In [Untersuchungsgebiet]			inkl. Turn-In [Projektsgebiet]			Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag			
							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
Bauplatz SÜBA							96	0	0	96	0	0	1/7	10/3	1/7	10/3	0/0	0/0	0/0	0/0
Bauplatz BIP							104	0	0	104	0	0	2/8	11/4	2/8	11/4	0/0	0/0	0/0	0/0
Bauplatz ARWAG Wohnen							140	0	0	140	0	0	2/11	15/5	2/11	15/5	0/0	0/0	0/0	0/0
Bauplatz ARWAG Kindergarten							61	94	437	61	94	437	10/5	10/5	10/5	10/5	0/0	0/0	0/0	0/0
<b>Summe</b>							<b>401</b>	<b>94</b>	<b>437</b>	<b>401</b>	<b>94</b>	<b>437</b>	<b>15/31</b>	<b>46/17</b>	<b>15/31</b>	<b>46/17</b>	<b>0/0</b>	<b>0/0</b>	<b>0/0</b>	<b>0/0</b>

### Verkehrsbelastungen

Kreuzungsindex	Nutzungsindex:		1		Belastungen [Pkw-E/h]						
	Kreuzung		Anteil Projekt		Bestand	Grundbelastung 2023	Verkehrserzeugung	Prognose 2023			
	Name	Relation	Zufahrt	Abfahrt							
DTV-MIV (Kfz/24h)					138	138					
Verkehrserzeugung (Kfz/h)					4/21	29/10	Berechnung				
Verkehrserzeugung (Pkw-E/h)					4/21	29/10	LKW-Anteil	Bestand	Grundbelastung 2023	-	Prognose 2023
1	Thaliastraße / Maroltingergasse	R1L			0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R1G		40%	1,7/0,0	265/263	265/263	12/4	277/267		
		R1R		25%	4,8/0,0	52/42	52/42	7/2	59/44		
		R2L			1,6/2,2	129/118	129/118	0/0	129/118		
		R2G			1,5/0,0	417/432	417/432	0/0	417/432		
		R2R	25%		8,3/1,7	117/125	117/125	1/5	118/130		
		R3L			3,7/0,0	74/103	74/103	0/0	74/103		
		R3G	40%		6,5/0,0	192/252	192/252	2/8	194/260		
		R3R			4,2/0,0	81/116	81/116	0/0	81/116		
		R4L			0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R4G			2,9/1,3	297/351	297/351	0/0	297/351		
R4R			2,6/1,5	67/90	67/90	0/0	67/90				
2	Gallitzinstraße - Thaliastraße - Johann-Staud-Straße	R1L			2,7/0,0	260/232	260/232	0/0	260/232		
		R1G	90%		6,8/0,0	72/118	72/118	4/19	76/137		
		R1R			0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R2L	5%		0/0,0	1/0	1/0	0/1	1/1		
		R2G			0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R2R			2,2/0,0	207/183	207/183	0/0	207/183		
		R3L			0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R3G	90%		1,7/0,6	210/159	210/159	26/9	236/168		
R3R		5%	0,0/0,0	10/9	10/9	1/0	11/9				
3	Thaliastraße / Monteartsstraße	R1L			0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R1G	65%		1,7/0,0	287/358	287/358	3/14	290/372		
		R1R			4,8/0,0	24/12	24/12	0/0	24/12		
		R2L	25%		1,6/2,2	90/68	90/68	1/5	91/73		
		R2G			1,5/0,0	110/157	110/157	0/0	110/157		
		R2R			8,3/1,7	46/51	46/51	0/0	46/51		
		R3L		25%	3,7/0,0	140/115	140/115	7/2	147/117		
		R3G	65%		6,5/0,0	269/247	269/247	19/6	288/253		
		R3R			4,2/0,0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R4L			0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
R4G			2,9/1,3	0/0	0/0	0/0	0/0				
R4R			2,6/1,5	0/0	0/0	0/0	0/0				

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Thaliastraße / Maroltingergasse, Tu [Morgen/Nachmittag] = 113/113 [s] - BESTAND								
Spitzenstundenfaktor =	1,00							
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8
Relation	R1GR	R2LG	R2G	R2R	R3L	R3GR	R4G	R4R
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	1.800	2.000	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	2.000	1.800	2.000	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:		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	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
<b>Korrekturfaktoren - Morgen</b>								
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	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	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,97	0,90	1,00	0,85	0,90	0,95	1,00	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,96	0,80	1,00	0,80	1,00	0,93	1,00	0,80
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	0,81	1,00	1,00	1,00
<b>Korrekturfaktoren - Nachmittag</b>								
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	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	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,98	0,90	1,00	0,85	0,90	0,95	1,00	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,97	0,80	1,00	0,80	1,00	0,93	1,00	0,80
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	0,81	1,00	1,00	1,00
<b>Abminderungsfaktor Morgen</b>	<b>0,93</b>	<b>0,72</b>	<b>1,00</b>	<b>0,68</b>	<b>0,73</b>	<b>0,88</b>	<b>1,00</b>	<b>0,68</b>
<b>Abminderungsfaktor Nachmittag</b>	<b>0,94</b>	<b>0,72</b>	<b>1,00</b>	<b>0,68</b>	<b>0,73</b>	<b>0,88</b>	<b>1,00</b>	<b>0,68</b>
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.867	1.296	2.000	1.360	1.306	1.769	2.000	1.360
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.888	1.296	2.000	1.360	1.306	1.756	2.000	1.360
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=25,0	Gz=43,0	Gz=43,0	Gz=43,0	Gz=42,0	Gz=42,0	Gz=39,0	Gz=46,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=25,0	Gz=43,0	Gz=43,0	Gz=43,0	Gz=42,0	Gz=42,0	Gz=39,0	Gz=46,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	414	279	762	518	297	658	691	554
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	418	231	762	518	298	654	691	554
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	317	129	417	117	74	273	297	67
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	305	118	432	125	103	368	351	90
Sättigungsgrad - Morgen	0,77	0,46	0,55	0,23	0,25	0,41	0,43	0,12
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,73	0,51	0,57	0,24	0,35	0,56	0,51	0,16
<b>Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 &amp; HBS 2001 - Morgen</b>								
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	46,7	21,7	21,7	21,7	22,3	22,3	24,2	19,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	8	2	7	2	1	4	5	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	8	3	8	2	1	5	6	1
mittlere Staulänge [m]	48	18	48	12	6	30	36	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	54	18	60	18	12	36	42	6
<b>Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 &amp; HBS 2001 - Nachmittag</b>								
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	42,7	21,7	21,7	21,7	22,3	22,3	24,2	19,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	7	2	7	2	2	6	6	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	7	2	8	2	2	7	7	2
mittlere Staulänge [m]	42	12	48	12	12	42	42	12
Dimensionierungsstaulänge [m]	54	18	60	18	12	54	54	12

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Thaliastraße / Maroltingergasse, Tu [Morgen/Nachmittag] = 113/113 [s] - PROGNOSE 2023								
Spitzenstundenfaktor =		1,00						
Strom Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8
Relation	R1GR	R2LG	R2G	R2R	R3L	R3GR	R4G	R4R
Anzahl der Fahrstreifen	1	1	1	1	1	1	1	1
Höchste Verkehrsmenge pro Fahrstreifen [Pkw-E/h]	2.000	1.800	2.000	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000
Maximale Verkehrsmenge [Pkw-E/h]	2.000	1.800	2.000	2.000	1.800	2.000	2.000	2.000
Bedingt verträgliche Linksabbieger berechnen nach:		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	1,00
Korrekturfaktor für Fahrstreifenbreite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
<b>Korrekturfaktoren - Morgen</b>								
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	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	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,97	0,90	1,00	0,85	0,90	0,95	1,00	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,96	0,80	1,00	0,80	1,00	0,93	1,00	0,80
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	0,81	1,00	1,00	1,00
<b>Korrekturfaktoren - Nachmittag</b>								
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	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	1,00
Korrekturfaktor für Abbiegeradius	0,98	0,90	1,00	0,85	0,90	0,95	1,00	0,85
Korrekturfaktor für Mischfahrstreifen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktor für Fußgänger	0,97	0,80	1,00	0,80	1,00	0,93	1,00	0,80
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	0,81	1,00	1,00	1,00
<b>Abminderungsfaktor Morgen</b>	<b>0,93</b>	<b>0,72</b>	<b>1,00</b>	<b>0,68</b>	<b>0,73</b>	<b>0,89</b>	<b>1,00</b>	<b>0,68</b>
<b>Abminderungsfaktor Nachmittag</b>	<b>0,94</b>	<b>0,72</b>	<b>1,00</b>	<b>0,68</b>	<b>0,73</b>	<b>0,88</b>	<b>1,00</b>	<b>0,68</b>
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.858	1.296	2.000	1.360	1.306	1.771	2.000	1.360
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.885	1.296	2.000	1.360	1.306	1.761	2.000	1.360
Vorgesehene Umlaufzeit - Morgen [s]	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0
Vorgesehene Umlaufzeit - Nachmittag [s]	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0	Tu=113,0
Anzahl der Perioden pro Stunde [Morgen]	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9
Anzahl der Perioden pro Stunde [Nachmittag]	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9
Grünzeit - Morgen [s]	Gz=25,0	Gz=43,0	Gz=43,0	Gz=43,0	Gz=42,0	Gz=42,0	Gz=39,0	Gz=46,0
Grünzeit - Nachmittag [s]	Gz=25,0	Gz=43,0	Gz=43,0	Gz=43,0	Gz=42,0	Gz=42,0	Gz=39,0	Gz=46,0
Leistungsfähigkeit - Morgen [Pkw-E/h]	412	279	762	518	289	659	691	554
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	417	231	762	518	295	655	691	554
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	336	129	417	118	74	275	297	67
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	311	118	432	130	103	376	351	90
Sättigungsgrad - Morgen	0,82	0,46	0,55	0,23	0,26	0,42	0,43	0,12
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,74	0,51	0,57	0,25	0,35	0,57	0,51	0,16
<b>Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 &amp; HBS 2001 - Morgen</b>								
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	51,9	21,7	21,7	21,7	22,3	22,3	24,2	19,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	9	2	7	2	1	4	5	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	8	3	8	2	1	5	6	1
mittlere Staulänge [m]	54	18	48	12	6	30	36	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	60	18	60	18	12	42	42	6
<b>Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 &amp; HBS 2001 - Nachmittag</b>								
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	44,3	21,7	21,7	21,7	22,3	22,3	24,2	19,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	8	2	7	2	2	6	6	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	8	2	8	3	2	7	7	2
mittlere Staulänge [m]	48	12	48	18	12	42	42	12
Dimensionierungsstaulänge [m]	54	18	60	18	12	54	54	12

Kreuzung Thaliastraße / Montleartstraße, Bestand																																										
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Belastung [Kfz/h]				Mh [Kfz/h]			Grenzzeitlücke / Folgezeitlücke [s]			Grundkapazität [Pkw-E/h]			Wahrscheinlichkeit P <sub>x</sub>			C <sub>n</sub> [Pkw-E/h]				C <sub>res</sub>	S <sub>g</sub>				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	L	G	R		Σ	L	G	R					Σ							
R1GR	Morgen	0	287	24	311	0	278	23	301	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	1.489	0,00	0,16	0,01	0,17	0,0	0	0	0	-	A	A	A	Gut			
	Nachmittag	0	358	12	370	0	351	12	363	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	0,20	0,01	0,21	0,0	0	0	0	-	A	A	A	Gut			
R2LGR	Morgen	90	110	46	246	89	108	46	243	690	701	262	6,6/3,8	6,5/4	6,5/3,7	385	375	694	0,707	0,707	1,000	272	265	694	303	57	0,33	0,42	0,07	0,81	57,4	24	58	81	B	C	A	E	Ungünstig			
	Nachmittag	68	157	51	276	66	154	51	271	708	714	237				376	369	716	0,736	0,736	1,000	277	272	716	309	33	0,25	0,58	0,07	0,89	84,3	39	82	110	B	D	A	E	Ungünstig			
R3LG	Morgen	140	269	0	409	138	262	0	400	301	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	975	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	975	1.800	1.800	1.396	987	0,14	0,15	0,00	0,29	3,6	2	7	11	A	A	-	A	Gut			
	Nachmittag	115	247	0	362	114	237	0	351	363	0	0				907	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	907	1.800	1.800	1.371	1.009	0,13	0,14	0,00	0,26	3,6	2	6	10	A	A	-	A	Gut			
R4L	Morgen	0	0	0	0	0	0	0	0	909	0	0	6,6/3,8	0/0	0/0	290	1.800	1.800	0,440	1,000	1,000	1,000	127	1.800	1.800	1.800	1.800	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0	0	0	0	A	-	-	A	Gut
	Nachmittag	0	0	0	0	0	0	0	0	968	0	0				268	1.800	1.800	0,341	1,000	1,000	1,000	91	1.800	1.800	1.800	1.800	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0	0	0	0	A	-	-	A	Gut

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

P<sub>x</sub> - Abminderungsfaktor durch Wahrscheinlichkeit des staufreien Zustandes

C<sub>n</sub> - Leistungsfähigkeit [Pkw-E/h]

C<sub>res</sub> - Kapazitätsreserve [Pkw-E/h]

S<sub>g</sub> - 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.Dorfwith, Leistungsfähigkeit im Straßenverkehrs, TU - Wien

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

Kreuzung Thaliastraße / Montleartstraße, Prognose 2023																																										
Relation	Spitzenstunde	Belastung [Pkw-E/h]				Belastung [Kfz/h]				Mh [Kfz/h]			Grenzzeitlücke / Folgezeitlücke [s]			Grundkapazität [Pkw-E/h]			Wahrscheinlichkeit P <sub>x</sub>			C <sub>n</sub> [Pkw-E/h]				C <sub>res</sub>	S <sub>g</sub>				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	L	G	R		Σ	L	G	R					Σ							
R1GR	Morgen	0	290	24	314	0	281	23	304	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	1.486	0,00	0,16	0,01	0,17	0,0	0	0	0	-	A	A	A	Gut			
	Nachmittag	0	372	12	384	0	365	12	377	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.416	0,00	0,21	0,01	0,21	0,0	0	0	0	-	A	A	A	Gut			
R2LGR	Morgen	91	110	46	247	90	108	46	244	719	730	281	6,6/3,8	6,5/4	6,5/3,7	371	361	677	0,689	0,689	1,000	255	249	677	285	38	0,36	0,44	0,07	0,87	78,0	32	72	97	C	C	A	E	Ungünstig			
	Nachmittag	73	157	51	281	71	154	51	276	730	736	243				365	359	711	0,728	0,728	1,000	266	261	711	297	16	0,27	0,60	0,07	0,95	120,1	56	102	131	B	D	A	E	Ungünstig			
R3LG	Morgen	147	288	0	435	145	281	0	426	304	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	971	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	971	1.800	1.800	1.397	962	0,15	0,16	0,00	0,31	3,7	3	8	12	A	A	-	A	Gut			
	Nachmittag	117	253	0	370	116	243	0	359	377	0	0				892	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	892	1.800	1.800	1.362	992	0,13	0,14	0,00	0,27	3,6	2	7	10	A	A	-	A	Gut			
R4L	Morgen	0	0	0	0	0	0	0	0	938	0	0	6,6/3,8	0/0	0/0	278	1.800	1.800	0,415	1,000	1,000	1,000	115	1.800	1.800	1.800	1.800	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0	0	0	0	A	-	-	A	Gut
	Nachmittag	0	0	0	0	0	0	0	0	990	0	0				260	1.800	1.800	0,322	1,000	1,000	1,000	84	1.800	1.800	1.800	1.800	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0	0	0	0	A	-	-	A	Gut

Kreuzung Gallitzinstraße - Thaliastraße - Johann-Staud-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	L	G	R		Σ	L	G	R					Σ				
R1LG	Morgen	260	72	0	332	254	68	0	322	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	1.468	0,14	0,04	0,00	0,18	0,0	0	0	0	A	A	-	A	Gut
	Nachmittag	232	118	0	350	226	113	0	339	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.450	0,13	0,07	0,00	0,19	0,0	0	0	0	A	A	-	A	Gut
R2LR	Morgen	1	0	207	208	1	0	201	202	322	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	951	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	951	1.800	1.800	1.792	1.584	0,00	0,00	0,12	0,12	2,3	1	2	4	A	-	A	A	Gut
	Nachmittag	0	0	183	183	0	0	178	178	339	0	0				932	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	932	1.800	1.800	1.800	1.617	0,00	0,00	0,10	0,10	0,0	0	0	0	A	-	A	A	Gut
R3GR	Morgen	0	210	10	220	0	201	10	211	0	490	288	0/0	6,6/3,8	6,5/3,7	1.800	500	671	1,000	0,884	1,000	1.800	442	671	449	229	0,00	0,48	0,01	0,49	15,6	6	17	26	-	B	A	B	Gut
	Nachmittag	0	159	9	168	0	155	9	164	0	461	283				1.800	520	676	1,000	0,898	1,000	1.800	467	676	475	307	0,00	0,34	0,01	0,35	11,7	3	10	15	-	B	A	B	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.Dorfwith, Leistungsfähigkeit im Straßenverkehrs, TU - Wien

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

Kreuzung Gallitzinstraße - Thaliastraße - Johann-Staud-Straße, Prognose 2023																																							
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	L	G	R		Σ	L	G	R					Σ				
R1LG	Morgen	260	76	0	336	254	72	0	326	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	1.464	0,14	0,04	0,00	0,19	0,0	0	0	0	A	A	-	A	Gut
	Nachmittag	232	137	0	369	226	132	0	358	0	0	0				1.800	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	1.800	1.800	1.800	1.800	1.431	0,13	0,08	0,00	0,20	0,0	0	0	0	A	A	-	A	Gut
R2LR	Morgen	1	0	207	208	1	0	201	202	326	0	0	5,5/2,6	0/0	0/0	947	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	947	1.800	1.800	1.792	1.584	0,00	0,00	0,12	0,12	2,3	1	2	4	A	-	A	A	Gut
	Nachmittag	1	0	183	184	1	0	178	179	358	0	0				912	1.800	1.800	1,000	1,000	1,000	912	1.800	1.800	1.791	1.607	0,00	0,00	0,10	0,10	2,2	1	2	3	A	-	A	A	Gut
R3GR	Morgen	0	236	11	247	0	227	11	238	0	492	290	0/0	6,6/3,8	6,5/3,7	1.800	498	669	1,000	0,884	1,000	1.800	440	669	447	200	0,00	0,54	0,02	0,55	17,9	7	21	32	-	B	A	B	Gut
	Nachmittag	0	168	9	177	0	164	9	173	0	471	292				1.800	512	667	1,000	0,897	1,000	1.800	459	667	466	289	0,00	0,37	0,01	0,38	12,4	4	11	17	-	B	A	B	Gut