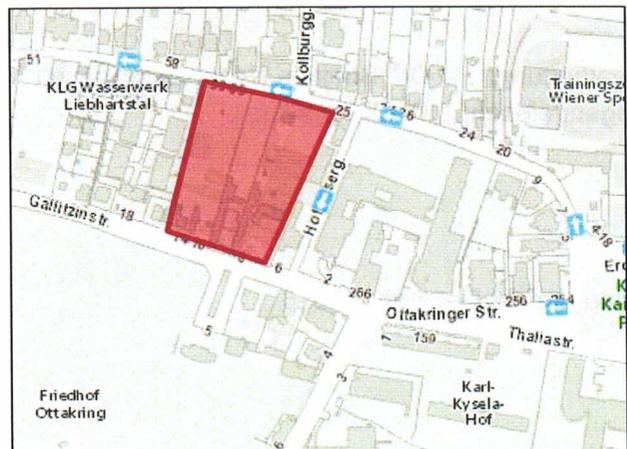

Verkehrs- untersuchung

Wohnbebauung Gallitzinstraße 8-16
1160 Wien



Wien, am 06.12.2016
GZ 16646

**Verkehrsuntersuchung
Wohnbebauung Gallitzinstraße 8-16, 1160 Wien**

GZ 16646

Auftraggeber:

SÜBA Bau und Baubetreuung AG
Paulanergasse 15/6
1040 Wien

Auftragnehmer:

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schlossgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung: DIⁱⁿ Snejana Nenkova-Bruntsch
gegengelesen: DI Oliver Wurz

Wien, am 06. Dezember 2016



DI Dr. Werner Rosinak
Geschäftsführer

Datei: 16646_vu_bericht_1611206.docx

INHALTSVERZEICHNIS	Seite
1 ZUSAMMENFASSUNG	4
1.1 Projektbeschreibung und Aufgabe.....	4
1.2 Verkehrsanalyse und Mobilität.....	4
1.3 Zusatzverkehr des Projektes	4
1.4 Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit.....	5
2 AUFGABE.....	6
3 METHODE	7
4 PROJEKTBESCHREIBUNG.....	8
5 UNTERSUCHUNGSGEBIET UND PROGNOSEHORIZONT.....	9
6 VERKEHRSANALYSE UND MOBILITÄT	10
6.1 Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV).....	10
6.2 Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)	13
6.3 Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr	15
6.4 Projektbezogener Handlungsrahmen und Massnahmen.....	16
7 ZUSATZVERKEHR DES PROJEKTES	18
7.1 Verkehrserzeugung der Bewohner	18
7.2 Gesamtverkehrserzeugung des Projektes.....	18
8 VERKEHRSTECHNISCHE BERECHNUNGEN	19
8.1 Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken 2016 → 2020	19
8.2 Kfz-Verkehrerschliessung	19
8.3 Kfz-Verkehrsverteilung	20
8.4 Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten.....	20
9 BEURTEILUNG DER VERKEHRsverträglichkeit.....	22
10 GLOSSAR.....	23
11 VERWENDETE UNTERLAGEN	24
12 FOTODOKUMENTATION.....	25
13 ANHANG.....	31

1 ZUSAMMENFASSUNG

1.1 PROJEKTBESCHREIBUNG UND AUFGABE

Auf einem Areal (Liegenschaft Gallitzinstraße 8-16) zwischen der Gallitzinstraße und die Erdbrustgasse ist die Errichtung einer Wohnbebauung mit insgesamt ca. 13.600 m² Wohnnutzfläche (WNF) und ca. 188 Wohneinheiten (WE) geplant. In einer Tiefgarage sollen ca. 157 Pkw-Stellplätze untergebracht werden. Die Erschließung soll über eine Ein- und Ausfahrt in der Gallitzinstraße im Bereich der östlichen Grundstücksgrenze erfolgen. Für den Verfahren zur Änderung der Flächenwidmungsänderung wird eine Verkehrsuntersuchung erstellt.

1.2 VERKEHRSANALYSE UND MOBILITÄT

Das Bearbeitungsgebiet ist im öffentlichen Verkehr (ÖV) gut erschlossen. Eine Haltestelle der Buslinie 45A in Richtung des S-Bahn / U-Bahn-Knotens Ottakring liegt in der Gallitzinstraße direkt vorm Bearbeitungsgebiet. Der Umsteigepunkt Maroltingergasse – Thaliastraße liegt in etwa 500 m, der Bahnhof (S-Bahn + U-Bahn) Ottakring in ca. 900 m Entfernung. Auch der hochrangige ÖV ist fußläufig erreichbar, wenngleich die höhere Distanz besser für Bike & Ride geeignet ist. Dem soll durch ein großzügiges Angebot an Fahrradabstellplätzen auf dem Bearbeitungsgebiet Rechnung getragen werden. In der Gallitzinstraße und in der Erdbrustgasse muss auf Höhe des Projektareals im Zuge der Projektrealisierung ein Gehsteig hergestellt werden (derzeit nur ein schmaler Sicherheitsstreifen). Ein Durchgang des Bearbeitungsgebietes zwischen der Gallitzinstraße und der Erdbrustgasse ist vorgesehen.

Die Radroute Gallitzinstraße führt zum Bahnhof Ottakring und über die wichtige Radroute Hasnergasse in Richtung Zentrum.

Die Kfz-Verkehrsstärken im Umfeld betragen in der Gallitzinstraße ca. 300 – 330 Pkw-E/h, in der Thaliastraße ca. 550 Pkw-E/h und in der Maroltingergasse ca. 1.000 Pkw-E/h in der Spitzenstunde.

1.3 ZUSATZVERKEHR DES PROJEKTES

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt ca. 260 Fahrten im motorisierten Individualverkehr, ca. 500 Wege im öffentlichen Verkehr und ca. 430 Wege im nicht-motorisierten Verkehr. Im motorisierten Individualverkehr entfallen 4 Zu- und 27

Abfahrten/Stunde auf die Morgen- und 19 Zu- und 9 Abfahrten/Stunde auf die Nachmittagsspitze.

1.4 BEURTEILUNG DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

Der Prognoseverkehr kann an der untersuchten Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße ohne zusätzliche Maßnahmen abgewickelt werden. Im Untersuchungsgebiet zwischen dem Bearbeitungsgebiet und der Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße wird ein gut funktionierender Verkehrsablauf beobachtet, der durch den relativ geringen Zusatzverkehr nicht maßgeblich beeinträchtigt wird.

2 AUFGABE

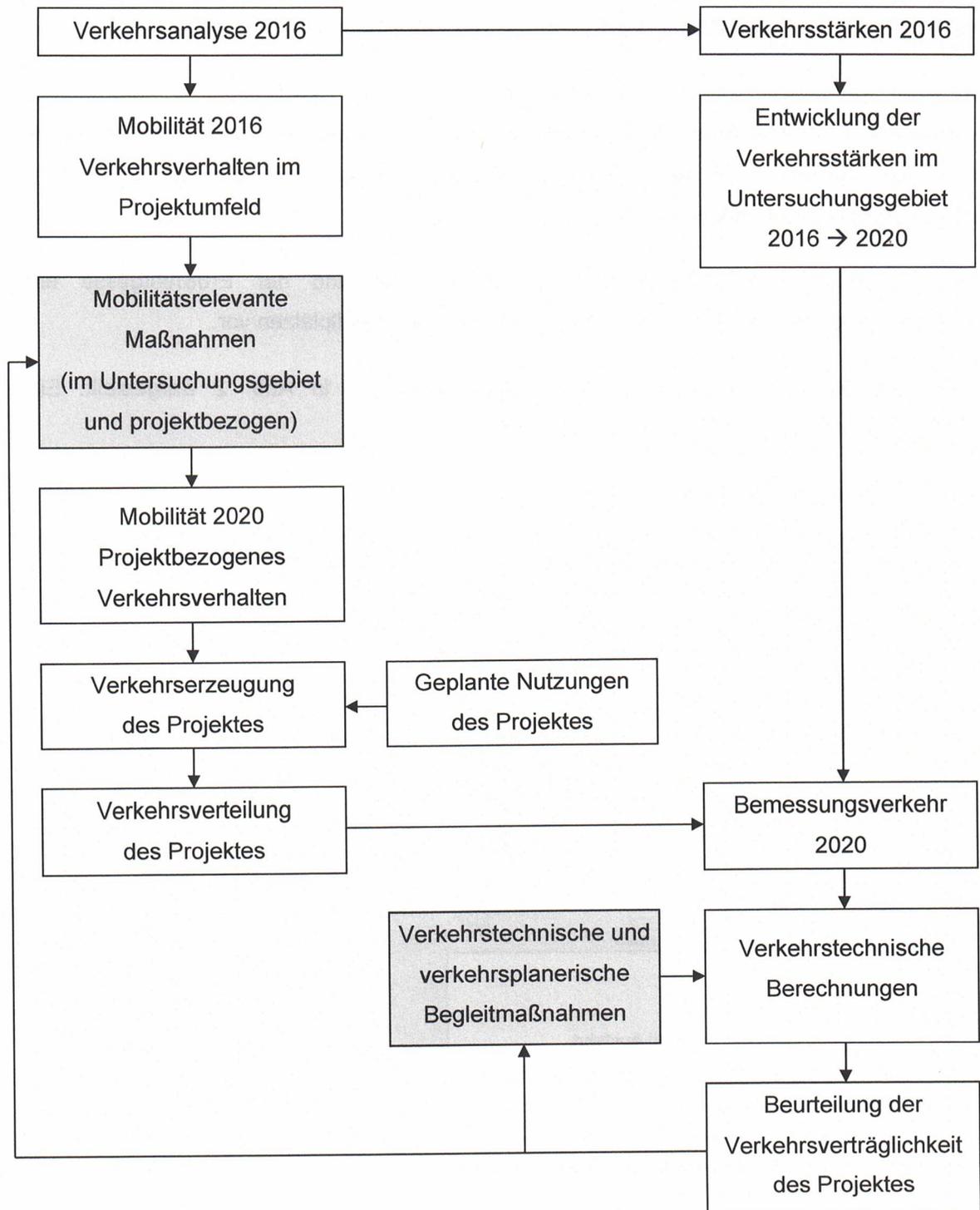
Auf einem Areal in der Gallitzinstraße 8-16 im 16. Wiener Gemeindebezirk ist die Errichtung einer Wohnbebauung mit insgesamt ca. 13.600 m² Wohnnutzfläche und ca. 188 Wohneinheiten geplant. Im Zuge der Flächenwidmungsänderung wird eine Verkehrsuntersuchung erstellt.

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wird bzw. werden:

- die vorhandenen Verkehrsverhältnisse analysiert (Kfz-, Rad-, Fußgänger-Verkehrsfrequenz, Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, örtliche Besonderheiten);
- die Verkehrserzeugung des Projektes abgeschätzt;
- die räumliche Verkehrsverteilung und die Gesamtverkehrsstärken ermittelt;
- die verkehrstechnischen Nachweise für die maßgebliche Kreuzung Maroltingergasse - Thaliastraße 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

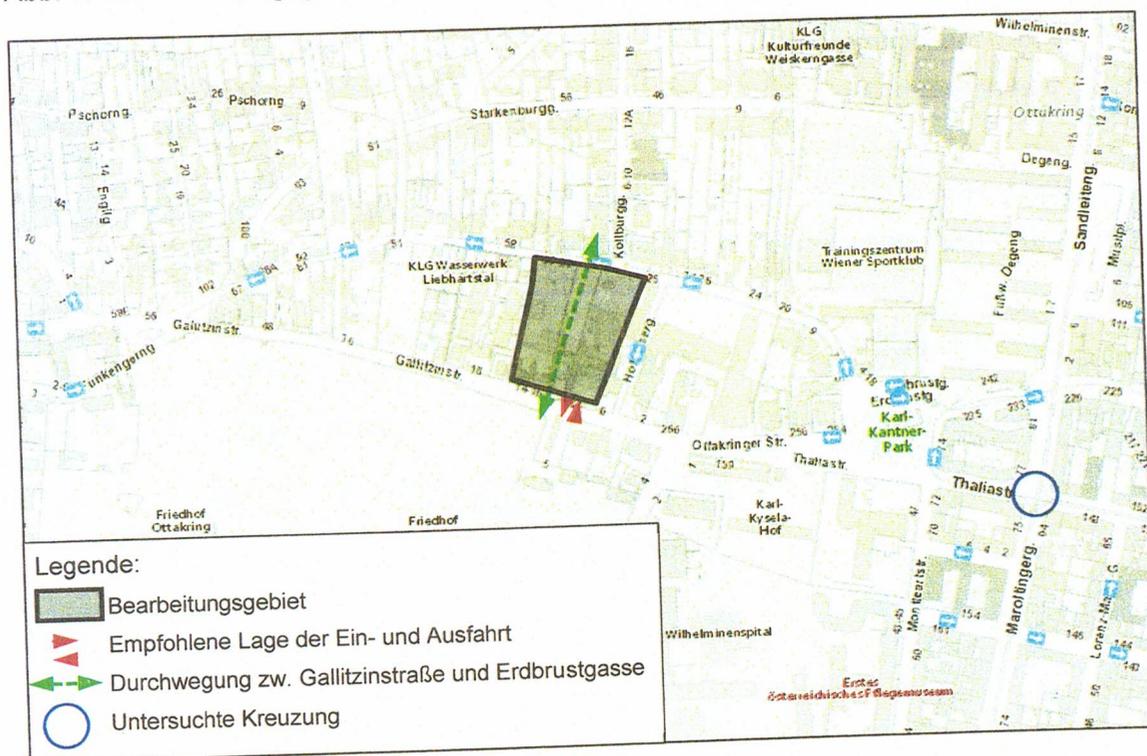
Auf dem Areal in der Gallitzinstraße 8-16 zwischen der Gallitzinstraße im Süden und der Erdbrustgasse im Norden ist die Errichtung einer Wohnbebauung mit insgesamt ca. 13.600 m² Wohnnutzfläche (WNF) und ca. 188 Wohneinheiten (WE) geplant.

In einer Tiefgarage sollen nach derzeitigem Stand 157 Pkw-Stellplätze untergebracht werden. Die Erschließung der Tiefgarage soll über eine Ein- und Ausfahrt in der Gallitzinstraße im Bereich der östlichen Grundstücksgrenze erfolgen. Ein Zu- und Abfahren ist in alle Richtungen möglich.

Die Planungen sehen zwischen der Gallitzinstraße und der Erdbrustgasse eine Durchwegung sowie die Errichtung von ca. 450 Fahrradabstellplätzen vor.

Eine Lageskizze ist in Abb. 1, eine Nutzungsübersicht in Abb. 2 dargestellt. Eine Fotodokumentation ist im Kapitel 12 enthalten.

Abb. 1: Untersuchungsgebiet



Hintergrundquelle: Magistrat der Stadt Wien

Abb. 2: Nutzungsübersicht nach derzeitigem Stand

Kenndaten	Nutzung Wohnen
m ² Bruttogeschoßfläche (BGF)	ca. 18.200 m ²
m ² Wohnnutzfläche (WNF)	ca. 13.600 m ²
Wohneinheiten (WE)	188 WE
Pkw-Pflichtstellplätze	137 SP
Geplante Pkw-Stellplätze	157 SP
Fahrradabstellplätze	ca. 450 SP

5 UNTERSUCHUNGSGEBIET UND PROGNOSEHORIZONT

Das Untersuchungsgebiet wurde mit der MA 46 abgestimmt. Es wird durch die Erdbrustgasse, die Gallitzinstraße, die Thaliastraße und die Maroltingergasse begrenzt. Die untersuchte Kreuzung ist in Abb. 1 dargestellt.

Als Prognosehorizont wird das Jahr 2020 gewählt.

6 VERKEHRSANALYSE UND MOBILITÄT

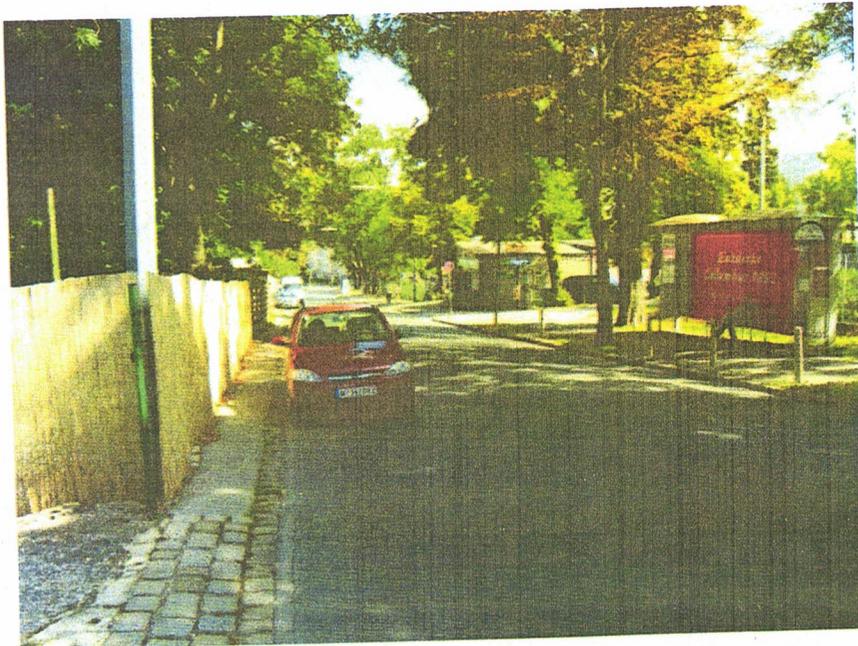
6.1 VERKEHRSQUALITÄT IM NICHTMOTORISIERTEN VERKEHR (NMV)

6.1.1 Bestand

Entlang der Gallitzinstraße verläuft eine Radroute, die das Bearbeitungsgebiet an die Station Ottakring der U-Bahnlinie U3 und der S-Bahnlinie S45 anbindet. Die Entfernung zwischen dem Bearbeitungsgebiet und der Station Ottakring beträgt ca. 900 m. Im unmittelbaren Umfeld der Station stehen ca. 80 Fahrradabstellplätze und eine City-Bike-Station mit 39 Fahrradboxen zur Verfügung. Weiters findet das Bearbeitungsgebiet Anschluss an den Radweg in der Maroltingergasse und der Paltaufgasse in Richtung Süden sowie an die Radroute in der Hasnerstraße in Richtung Osten (Zentrum).

Eine der wichtigsten Routen für die Fußgängerschließung ist die Gallitzinstraße und in weitere Folge die Thaliastraße als Anbindung des Bearbeitungsgebietes an den ÖV-Knoten Maroltingergasse – Thaliastraße. Sowie im Bereich Gallitzinstraße 8 bis 14-16 auf der Seite des Bearbeitungsgebietes als auch in der Erdbrustgasse ist im Bestand kein Gehsteig sondern lediglich ein 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 Bearbeitungsgebiet)



Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH

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



Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH

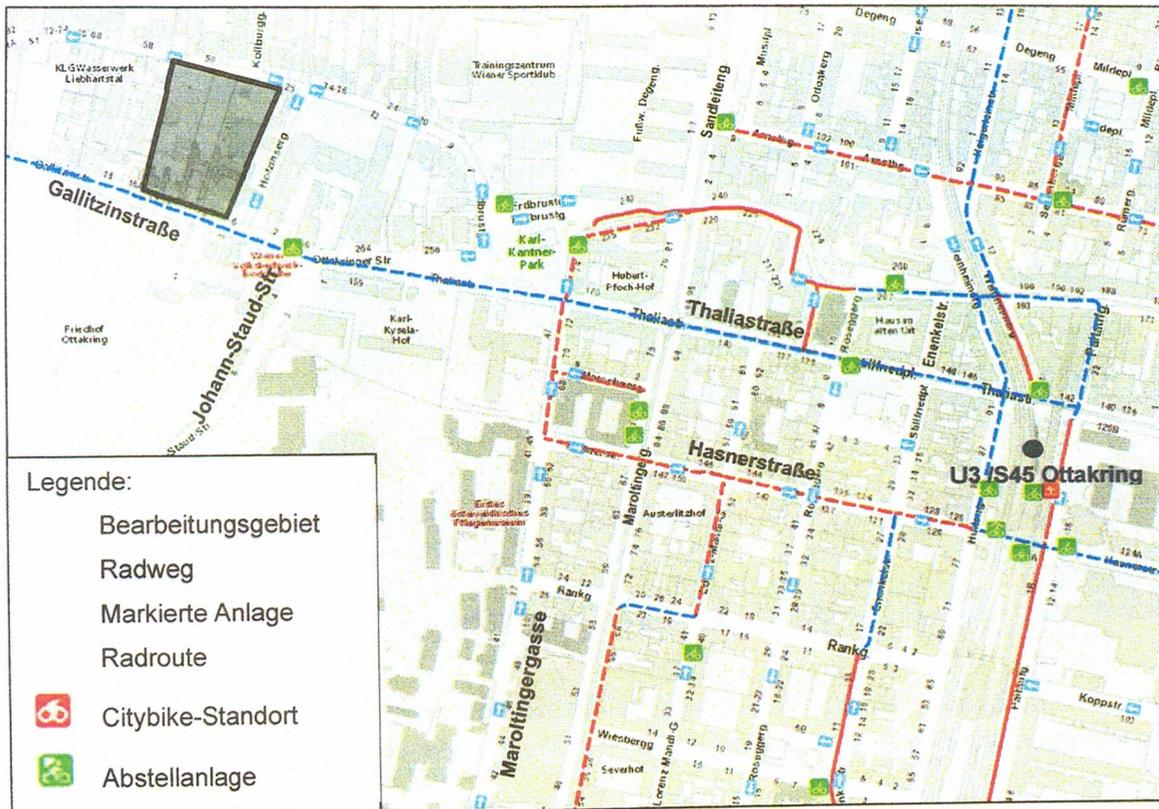
Im Zuge der Verkehrserhebungen wurde am Mittwoch, dem 14.09.2016 von 7:00 bis 9:00 Uhr am Vormittag und von 16:00 bis 18:00 Uhr am Nachmittag eine Fußgängerzählung in der Gallitzinstraße westlich der Kreuzung Gallitzinstraße – Thaliastraße – Johann-Staud-Straße durchgeführt. In der Gallitzinstraße verkehren 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. 3: Auswertung FG-Zählung [FG/Spitzenstunde] bzw. [FG/Spitzenviertelstunde]

	stadteinwärts		stadtauswärts		Summe	
	FG-Verkehrsstärke		FG-Verkehrsstärke		FG-Verkehrsstärke	
	Morgen	Nachmittag	Morgen	Nachmittag	Morgen	Nachmittag
Spitzenstunde	32	94	53	83	85	177
Spitzenviertelstunde	14	37	35	28	49	65

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

Abb. 4: Radfahranlagen und Radrouten



Hintergrundquelle: Magistrat der Stadt Wien

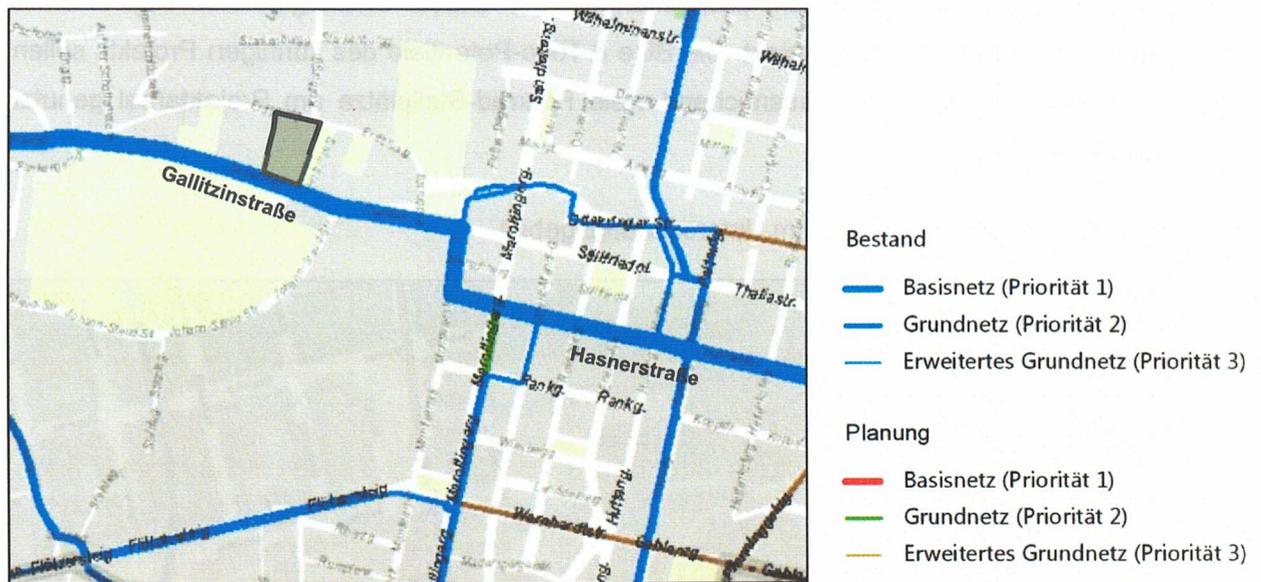
6.1.2 Planungen im Untersuchungsgebiet

Die Planungen auf dem Bearbeitungsgebiet sehen eine öffentliche Durchwegung in Richtung Nord-Süd zwischen der Erdbrustgasse und der Gallitzinstraße (Friedhof Ottakring) vor.

Entlang des Bearbeitungsgebietes in der Gallitzinstraße und in der Erdbrustgasse ist im Zuge der Realisierung die Errichtung eines Gehsteiges mit einer Mindestbreite von 2,0 m vorzusehen.

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 Planungen im Grundnetz vor.

Abb. 5: Ausschnitt aus dem Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien



Kartengrundlage: www.wien.gv.at, Stand Juli 2015

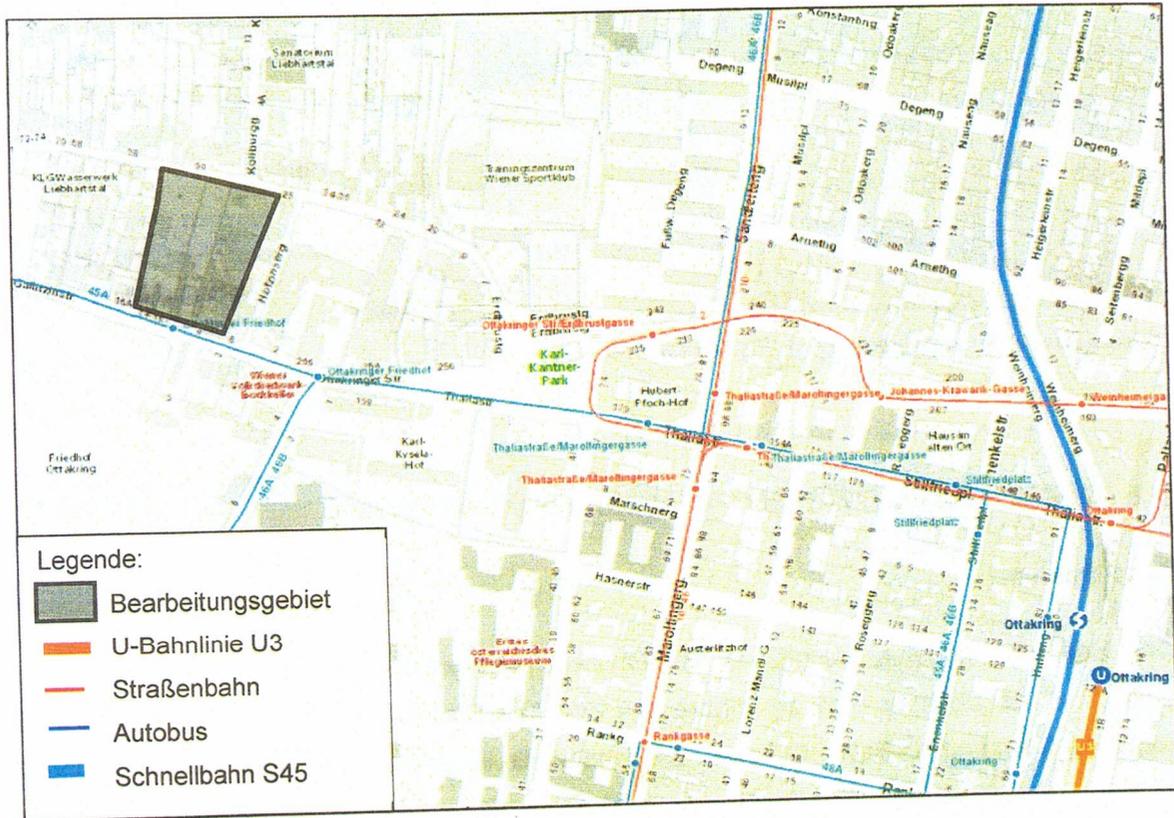
6.2 VERKEHRSQUALITÄT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR (ÖV)

6.2.1 Bestand

Das Bearbeitungsgebiet ist gut an das ÖV-Netz angebunden. Unmittelbar davor, in der Gallitzinstraße 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 Maroltnergasse – Thaliastraße, ca. 500 m vom Bearbeitungsgebiet entfernt, verkehrt die Straßenbahnlinie 2 in Richtung Zentrum, die Straßenbahnlinie 10 zwischen Dornbach, Hütteldorfer Straße (U3) und 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 Bearbeitungsgebiet. Dieser Umsteigeknoten liegt in einer guten Fahrraddistanz zum Projekt. Die Bike & Ride-Potentiale des künftigen Projekts sollen durch gut erreichbare und ausreichend viele Fahrrad-Stellplätze am Projektareal genutzt werden.

Abb. 6: Öffentlicher Verkehr im Untersuchungsgebiet



Quelle: Magistrat der Stadt Wien

6.3 VERKEHRSQUALITÄT IM KFZ-VERKEHR

6.3.1 Bestand

Die maßgebenden Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet wurden bei einer Verkehrszählung am Mittwoch, dem 14.09.2016 ermittelt. Die ermittelten Verkehrsstärken sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die Auswertung der Verkehrszählung ist im Anhang 1 enthalten.

Abb. 7: Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet (Werte gerundet)

	Morgen [Pkw-E/h]	Nachmittag [Pkw-E/h]
Gallitzinstraße westlich der Johann-Staud-Straße	310	330
Johann-Staud-Straße südlich der Gallitzinstraße	410	360
Thaliastraße westlich der Maroltingergasse	560	540
Maroltingergasse südlich der Thaliastraße	900	930
Maroltingergasse nördlich der Thaliastraße	970	1.000

Am Mittwoch, dem 07.09.2016 fand von 16:00 Uhr bis 17:00 Uhr eine Ortsbegehung durch Rosinak & Partner statt. Dabei wurde ein gut funktionierender Verkehrsablauf zwischen der Kreuzung Gallitzinstraße – Johann-Staud-Straße – Thaliastraße und der Kreuzung Thaliastraße – Maroltingergasse beobachtet.

Während der Begehung wurde die Erdbrustgasse zwischen Thaliastraße und Ottakringer Straße aufgrund von Bauarbeiten als Einbahn in Richtung Norden geführt. Diese temporäre Änderung in der Verkehrsorganisation hat aufgrund der Einbahnführungen der umliegenden Straßen und der ortsüblichen Verkehrsstärken, die im Bereich der täglichen Verkehrsschwankungen liegen, keinen nennenswerten Einfluss auf das Ergebnis der Verkehrszählung.

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

In Abstimmung mit der MA 46 soll ein Nachweis der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung Thaliastraße – Maroltingergasse durchgeführt werden.

6.4 PROJEKTBEZOGENER HANDLUNGSRAHMEN UND MASSNAHMEN

6.4.1 Fahrrad-Stellplätze

Laut BO Wien sind auf jedem Bauplatz Fahrradstellplätze entsprechend der Anzahl der Wohnungen zu errichten. Laut MA 37 ist von einem Richtmaß von einem Fahrradstellplatz je ca. 30 m² Wohnfläche auszugehen.

Abb. 8: Fahrrad-Stellplatzbedarf nach Richtmaß MA 37

Nutzung,	Richtwert	Wohnnutzfläche [m ²] (WNF)	notwendige Fahrradstellplätze
Wohnen	1 Stellplatz je ca. 30 m ² WNF	ca. 13.600 m ²	ca. 454

Für die Wohnungen sind ungefähr 450 Fahrradabstellplätze erforderlich. Dies entspricht ca. 2,4 Fahrradabstellplätzen pro Wohnung.

Hinweise für weitere Planungsschritte: Bei der Planung von Fahrradabstellplätzen ist auf den erforderlichen Platzbedarf für Abstell-, Manövriertflächen und Fahrgassen zu achten (siehe RVS 03.07.32). Der Platzbedarf kann unter Umständen durch benutzerfreundliche Abstellsysteme reduziert werden. Die Abstellplätze sollten nach Möglichkeit ebenerdig, witterungs- und diebstahlgeschützt errichtet werden. Empfehlenswert sind Fahrradbügel, an denen ein Abschließen des Rahmens möglich ist. Ein Teil der Fahrradabstellplätze kann im Außenbereich der Wohnanlage in unmittelbarer Nähe zum Haupteingang, sowie dezentral bei Nebeneingängen angeordnet werden. Auf die Praktikabilität der Fahrradabstellanlagen sowie eine mögliche Überdachung ist zu achten.

Um die Zugänglichkeit der Fahrradstellplätze in einer Garage zu gewährleisten darf die Rampenneigung 15 % nicht übersteigen. Zudem empfiehlt die RVS 03.07.32 /7/, die Erschließung von Pkw- und Fahrradabstellplätzen über eine gemeinsame Rampe, unabhängig deren Neigung, generell zu vermeiden. Erfolgt der Fahrradtransport mit einem Lift, ist auf eine ausreichende Dimensionierung der Liftkabinen zu achten.

6.4.2 Pkw-Stellplätze

Aus den bisher vorliegenden Nutzungskennzahlen wird die Anzahl der Pkw-Pflichtstellplätze abgeschätzt. Für die geförderten Wohnungen wird eine Errichtung der Pflichtstellplätze nach dem Wiener Garagengesetz (1 Pkw-Stellplatz pro 100 m² Wohnnutzfläche) und für die freifinanzierten Wohnungen 1 Pkw-Stellplatz pro Wohneinheit angestrebt.

Abb. 9: Pkw-Stellplatzbedarf

Nutzungen	Richtwert	Pflichtstellplätze	geplante Stellplätze
Wohnungen gefördert	ca. 8.200 m ² WNF (114 WE)	83	83
Wohnungen freifinanziert	ca. 5.400 m ² WNF (74 WE)	54	74
Summe		137	157

Für das Projekt sind etwa 137 Pkw-Pflichtstellplätze zu errichten. Angestrebt wird die Errichtung von 157 Pkw-Stellplätzen.

7 ZUSATZVERKEHR DES PROJEKTES

7.1 VERKEHRSERZEUGUNG DER BEWOHNER

Die Eckdaten für die Verkehrserzeugung der Bewohner gehen im Wesentlichen auf die *Garagenrichtlinie /1/* zurück. Es wird von 3,0 Wegen pro Tag, einem MIV-Anteil von 25 % und einem Besetzungsgrad von 1,2 ausgegangen. Für die Wohnungen wird eine Haushaltsgröße von 2,2 Personen/Wohneinheit zugrunde gelegt. Das ergibt im Tagesverkehr ca. 1,4 Pkw-Fahrten je Wohneinheit.

Abb. 10: Verkehrserzeugung Bewohner

Nutzung	Wege / Person	Personen / Wohnung	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Anteil Spitzenstunde*			
					Morgen		Nachmittag	
					Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
Wohnen	3,0	2,2	25 %	1,2	3 %	21 %	15 %	7 %

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

7.2 GESAMTVERKEHRSERZEUGUNG DES PROJEKTES

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

Abb. 11: Verkehrserzeugung im Tagesverkehr und in den Spitzenstunden

Nutzung	Wege / Tag	MIV	ÖV	NMV	Morgen		Nachmittag	
		Fahrten / Tag	Wege / Tag		Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt
		Pkw-E / Stunde						
Wohnen	1.189	259	496	434	4	27	19	9

Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt ca. 260 Fahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV), ca. 500 Wege im öffentlichen Verkehr (ÖV) und ca. 430 Wege im nichtmotorisierten Verkehr (NMV). Im motorisierten Individualverkehr entfallen 4 Zu- und 27 Abfahrten/Stunde auf die Morgen- und 19 Zu- und 9 Abfahrten/Stunde auf die Nachmittagsspitze. Die detaillierte Berechnung der Verkehrserzeugung ist im Anhang 2 enthalten.

8 VERKEHRSTECHNISCHE BERECHNUNGEN

8.1 ENTWICKLUNG DER KFZ-VERKEHRSTÄRKEN 2016 → 2020

Für die Abschätzung der mittelfristigen Verkehrsentwicklung werden die periodischen Verkehrszählungen in Wien (*Händische Straßenverkehrszählungen 2000, 2005 /2/ und 2010 /3/*) herangezogen sowie ggf. geplante Bauvorhaben berücksichtigt. 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 (DTV_w) beobachtet. Die Zählstelle 126.W (Thaliastraße vor Panikengasse) weist zwischen dem Jahr 2000 und 2005 durchschnittliche eine deutliche Zunahme im durchschnittlichen Werktagsverkehr (DTV_w) auf. Seit dem Jahr 2005 bleiben die Verkehrsstärken allerdings weitgehend unverändert. Im Untersuchungsgebiet sind in den nächsten Jahren keine weiteren großen Bauvorhaben geplant. Auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten wird für den Prognosehorizont 2020 von einem Bemessungsverkehr ausgegangen, der dem Bestand 2016 entspricht.

Abb. 12: Verkehrsstärken an Zählstellen im Umfeld des Bearbeitungsgebietes

Zählstelle	DTV _w [Kfz/d]		
	2000	2005	2010
126.W Thaliastraße vor Panikengasse	9.024	11.581	11.559
127.W Ottakringer Straße vor Brauerei	15.450	12.747	12.134
128.W Wattgasse zw. Thaliastraße und Ottakringer Straße	24.090	24.005	21.929

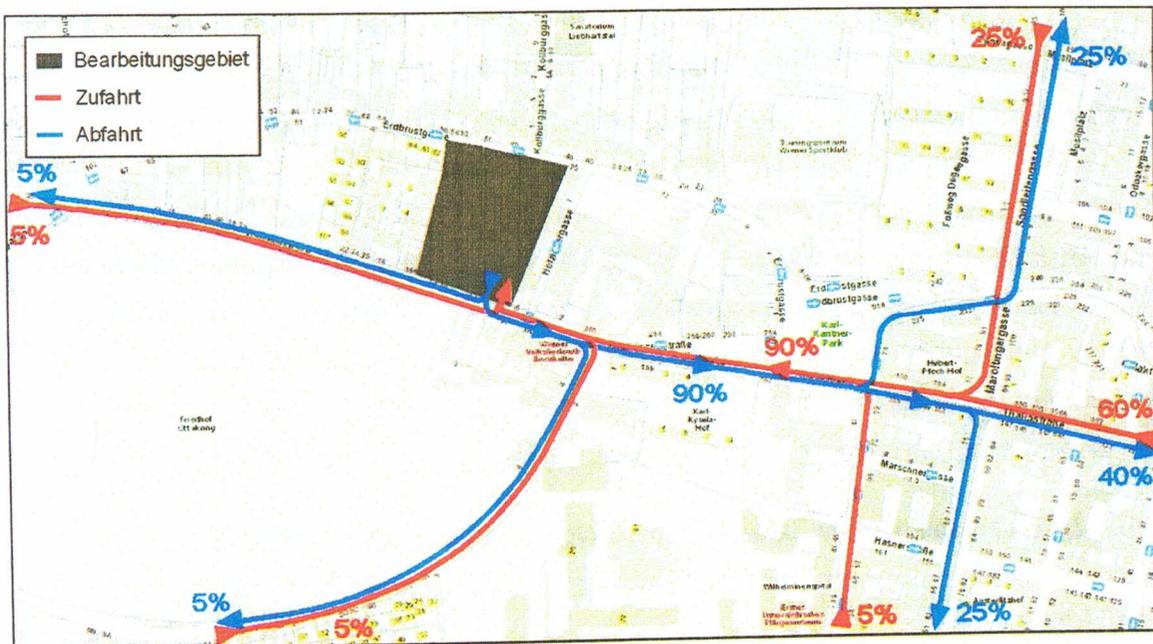
8.2 KFZ-VERKEHRSERSCHLIESSUNG

Eine Erschließung des Bearbeitungsgebietes im Kfz-Verkehr ist über die künftige Garagenein- und -ausfahrt in der Gallitzinstraße vorgesehen.

8.3 KFZ-VERKEHRSVERTEILUNG

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

Abb. 13: Verkehrsverteilung



Hintergrundquelle: Magistrat der Stadt Wien

Die detaillierten Verkehrsstärken sind im Anhang 3 enthalten.

8.4 LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN DER KNOTEN

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen der maßgebenden Kreuzung werden für die Morgen- und für die Nachmittagsspitze durchgeführt. Die Berechnung der Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) erfolgt nach *RVS 05.04.32/4*, *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen* [5] sowie *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung* [6]. Die detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen sind im Anhang 4 enthalten. Eine Relationskizze der Kreuzung sowie die wichtigsten Kennzahlen werden in der Folge angeführt.

8.4.1 Kreuzung Thaliastraße – Maroltingergasse (VLSA-geregelt)

Abb. 14: Relationskizze

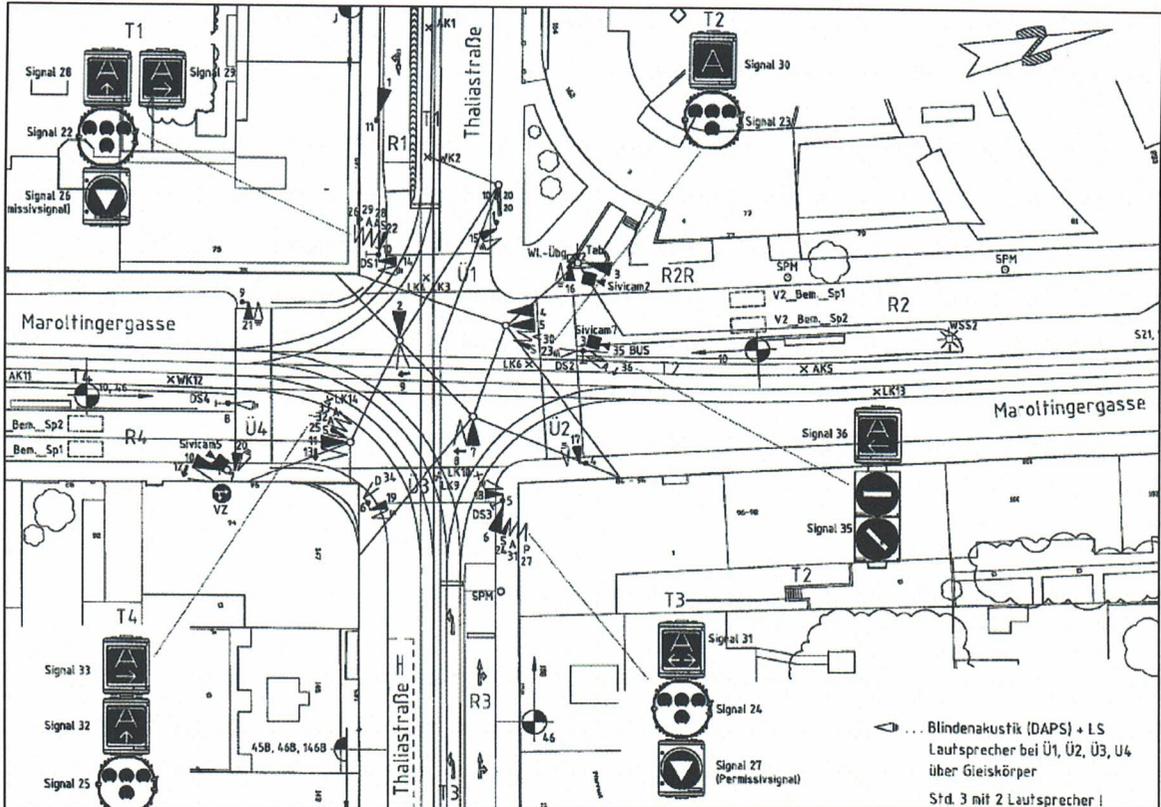


Abb. 15: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung (Anhang 4, $t_u = 113$ s)

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	284 / 222	302 / 228	25,0 / 25,0	25,0 / 25,0	0,67 / 0,53	0,71 / 0,54	42 / 30	42 / 36
R2LG	67 / 94	67 / 94	43,0 / 43,0	43,0 / 43,0	0,23 / 0,35	0,23 / 0,35	6 / 12	6 / 12
R2G	463 / 413	463 / 413	43,0 / 43,0	43,0 / 43,0	0,61 / 0,54	0,61 / 0,54	54 / 48	54 / 48
R2R	87 / 59	88 / 64	43,0 / 43,0	43,0 / 43,0	0,15 / 0,10	0,15 / 0,11	12 / 6	12 / 6
R3L	58 / 86	58 / 86	42,0 / 42,0	42,0 / 42,0	0,19 / 0,24	0,19 / 0,24	6 / 12	6 / 12
R3GR	266 / 374	268 / 385	42,0 / 42,0	42,0 / 42,0	0,39 / 0,55	0,39 / 0,56	30 / 42	30 / 48
R4G	276 / 315	276 / 315	39,0 / 39,0	39,0 / 39,0	0,40 / 0,46	0,40 / 0,46	36 / 36	36 / 36
R4R	77 / 66	77 / 66	46,0 / 46,0	46,0 / 46,0	0,12 / 0,11	0,12 / 0,11	6 / 6	6 / 6

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

Verkehrszählung vom Mi, 14.9.2016, 6:30 – 9:30 und 15:30 – 18:30 Uhr

Die VLSA wird durch ÖV-Anmeldungen verkehrsabhängig 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 0,71 in der Relation R1GR (Thaliastraße in Richtung stadteinwärts) in der Morgenspitze auf. Im Bestand beträgt der Sättigungsgrad dieser Relation 0,67. Der projektinduzierte Zusatzverkehr beträgt 18 Pkw-E in der Morgenspitzenstunde bzw. ca. 0,6 Pkw-E pro Umlauf. Der maximale Sättigungsgrad in der Nachmittagsspitze tritt bei der Relation R3GR (Thaliastraße in Richtung stadtauswärts) in der Prognose mit 0,56 auf. Der projektinduzierte Zusatzverkehr an dieser Relation beträgt 11 Pkw-E in der Nachmittagsspitzenstunde bzw. ca. 0,4 Pkw-E pro Umlauf.

9 BEURTEILUNG DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

An der Kreuzung Thaliastraße – Maroltingergasse treten sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagsspitze rechnerisch keine Überlastungen auf. Auch die Beobachtungen vor Ort zeigen einen gut funktionierenden Verkehrsablauf der in der Prognose durch den relativ geringen Zusatzverkehr nicht maßgeblich beeinträchtigt wird.

10 GLOSSAR

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

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

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV_w)

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

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.

Verkehrslichtsignalanlage (VLSA)

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

11 VERWENDETE UNTERLAGEN

- /1/ Verkehrs- und umwelttechnische Richtlinien für Garagenprojekte
Verfasser: Rosinak & Partner ZT GmbH im Auftrag der Magistratsdirektion -
Stadtbaudirektion
Wien, November 2010
- /2/ Händische Straßenverkehrszählungen auf Gemeindestraßen A + B in Wien
Verfasser: G. Steierwald, LG Müllner – Fußeis, AG Fußeis – arealConsult
Wien, 1991, 1996, 2001, 2006
- /3/ Händische Straßenverkehrszählungen auf Gemeindestraßen A + B in Wien
Verfasser: Verkehrsplanung Käfer GmbH
Wien, 2011
- /4/ RVS 05.04.32
Verkehrslichtsignalanlagen
Planen von Verkehrslichtsignalanlagen
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.
- /5/ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Ausgabe 2009
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Köln, 2001, 2009
- /6/ Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung
Verfasser: W. Schnabel, D. Lohse
Band 1: Straßenverkehrstechnik
Berlin, 2011
- /7/ RVS 03.07.32
Entwurfsgrundlagen für Garagen
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
Wien, i. d. g. F.

12 FOTODOKUMENTATION

Foto 1: Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße, Blick in die Thaliastraße in Richtung Osten



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



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



Foto 4: Blick von der Thaliastraße zur Kreuzung mit der Maroltingergasse in Richtung Osten



Foto 5: Kreuzung Thaliastraße – Montleartstraße, Blick in die Thaliastraße in Richtung Westen



Foto 6: Kreuzung Thaliastraße – Montleartstraße, Blick in die Montleartstraße in Richtung Norden



Foto 7: Kreuzung Thaliastraße – Montleartstraße, Blick in die Montleartstraße in Richtung Süden



Foto 8: Kreuzung Thaliastraße – Gallitzinstraße – Johann-Staud-Straße, Blick in die Thaliastraße in Richtung Osten

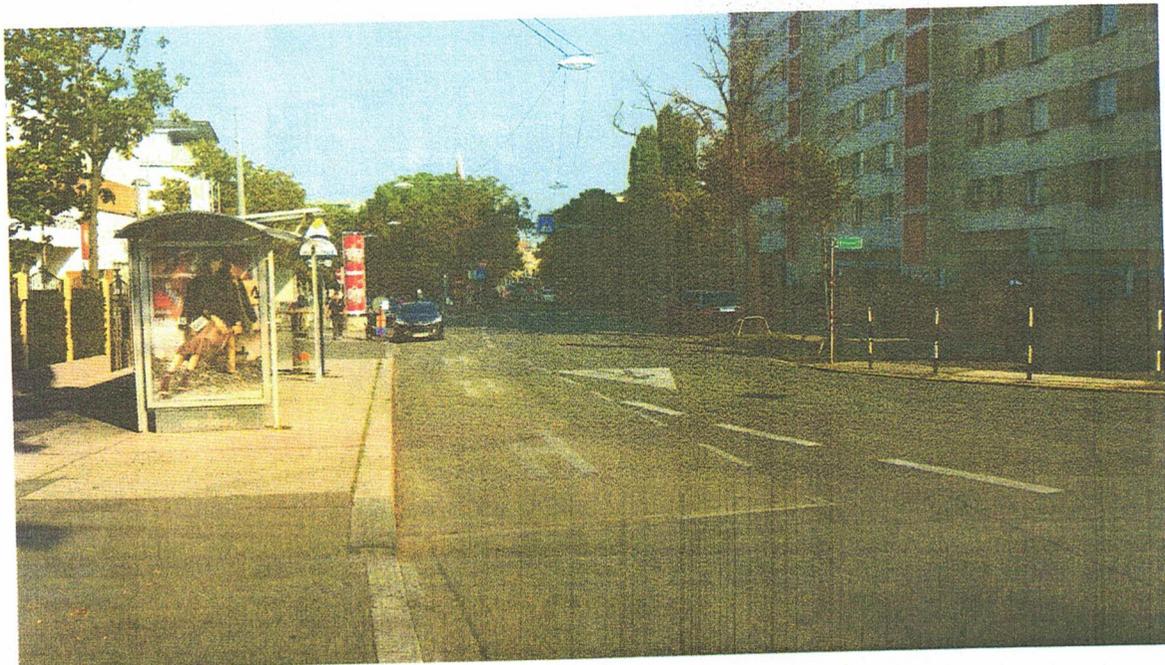


Foto 9: Kreuzung Thaliastraße – Gallitzinstraße – Johann-Staud-Straße, Blick in die Johann-Staud-Straße in Richtung Süden



Foto 10: Blick von der Gallitzinstraße in die Hofzinsergasse in Richtung Norden



Foto 11: Blick in die Gallitzinstraße in Richtung Westen (rechts im Bild - Gallitzinstraße 8)



Foto 12: Blick in die Gallitzinstraße in Richtung Osten von der östlichen Grundstücksgrenze



13 ANHANG

Anhang 1: Auswertung der Verkehrszählungen

Anhang 2: Verkehrserzeugung

Anhang 3: Verkehrsstärken

Anhang 4: Leistungsfähigkeitsberechnung Kreuzung Maroltingergasse – Thaliastraße

Verkehrserzeugung - Personal/Bewohner																					
Nutzung	Bemessungskriterium [B]	[B] pro Personal bzw. Bewohner	Personal bzw. Bewohner [B]	Anzahl der Wege pro [B] Personal 2,50 Bewohner 3,00	Wege / Tag	MV Anzahl [N]	Besitz Grad [MV]	ÖV Anzahl [N]	NMV	DTV-MV Fahrten/Tag	DTV-ÖV Wege/Tag	DTV-NMV Wege/Tag	Morgen		Nachmittag		Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag		
													Zufahrt [N]	Abfahrt [N]	Zufahrt [N]	Abfahrt [N]	Zufahrt Pkw-EH [Kfz]	Abfahrt [Kfz]	Zufahrt [Kfz]	Abfahrt [Kfz]	
Wohnen	188	Wohnflächen	2,20	414	3,00	1.241	22%	1,20	40%	35%	259	496	434	3.00%	21.00%	15.00%	7.00%	419	279	419	279
Summe	188			414		1.241					259	496	434					419	279	419	279

Nutzung	Pflichtstellplätze						Gesamtverkehrserzeugung des Vorhabens										Spitzenstunde [Kfz]	Verlagerung des Verkehrs Ter- mine	Abminderung der Verkehrs Cross-Selling	
	Bemessungskriterium [B]	ein Stellplatz pro [B]	Pflicht- stellplätze (100%)	Stellplatz- regulativ Vorsehung [N]	Stellplatzverpfl. Vorsehung	Gepulste Stellplätze	inkl. Turn-In (Interuchungsgebiet)			inkl. Turn-In (Projektgebiet)			Morgen/Nachmittag		Morgen/Nachmittag					Morgen/Nachmittag
						DTV-MV	DTV-ÖV	DTV-NMV	DTV-MV	DTV-ÖV	DTV-NMV	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	Zufahrt	Abfahrt	
Wohnen	188	Wohnflächen	100/m ² WNF	137		157	259	496	434	259	496	434	419	279	419	279	00	00	00	00
Summe						157	259	496	434	259	496	434	419	279	419	279	00	00	00	00

Kreuzungsindex	Nutzungsindex		Belastungen [Pkw-E/h]							DTV-MIV [Kfz/24h] Nutzungen 1+2 / alle Nutzungen		
	1		Bestand	Umlegung 2020	Korrektur 2020	Grundbelastung 2020	Verkehrserzeugung	Prognose 2020				
	Anteil - Summe											
	Name	Relation	Zufahrt	Abfahrt	Morgen/Nachmittag							1+2
	DTV-MIV (Kfz/24h)		129	129								
	Verkehrserzeugung (Kfz/h)		4/19	27/9								
	Verkehrserzeugung (Pkw-E/h)		4/19	27/9								
	Berechnung											
			LKW-Anteil	Bestand	Umlegung	Korrektur	Grundbelastung 2020	-	Prognose 2020	DTV-MIV Kfz		
1	Thaliastraße / Marobingergasse	R1L		0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
		R1G	40%	1,7/0,0	241/179	0/0	0/0	241/179	11/4	252/183	52/52	
		R1R	25%	4,8/0,0	43/43	0/0	0/0	43/43	7/2	50/45	32/32	
		R2L		1,8/2,2	67/94	0/0	0/0	67/94	0/0	67/94	0/0	
		R2G		1,5/0,0	463/413	0/0	0/0	463/413	0/0	463/413	0/0	
		R2R	25%	6,3/1,7	87/59	0/0	0/0	87/59	1/5	88/64	32/32	
		R3L		3,7/0,0	58/86	0/0	0/0	58/86	0/0	58/86	0/0	
		R3G	60%	6,5/0,0	189/258	0/0	0/0	189/258	2/11	191/269	77/77	
		R3R		4,2/0,0	77/116	0/0	0/0	77/116	0/0	77/116	0/0	
		R4L		0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
R4G		2,9/1,3	276/315	0/0	0/0	276/315	0/0	276/315	0/0			
R4R		2,6/1,5	77/66	0/0	0/0	77/66	0/0	77/66	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
Korrekturfaktoren - Morgen								
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	0,98	0,90	1,00	0,90	1,00	0,97	1,00	0,90
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	0,81	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag								
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	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	0,98	0,90	1,00	0,90	1,00	0,97	1,00	0,90
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	0,81	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,96	0,81	1,00	0,77	0,73	0,92	1,00	0,77
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,95	0,81	1,00	0,77	0,73	0,92	1,00	0,77
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.916	1.458	2.000	1.530	1.306	1.844	2.000	1.530
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.893	1.458	2.000	1.530	1.306	1.833	2.000	1.530
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]	424	287	762	583	313	686	691	624
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	419	268	762	583	357	682	691	624
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	284	67	463	87	58	266	276	77
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	222	94	413	59	86	374	315	66
Sättigungsgrad - Morgen	0,67	0,23	0,61	0,15	0,19	0,39	0,40	0,12
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,53	0,35	0,54	0,10	0,24	0,55	0,46	0,11
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen								
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	36,3	21,7	21,7	21,7	22,3	22,3	24,2	19,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	6	1	7	1	1	4	5	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	7	1	9	2	1	5	6	1
mittlere Staulänge [m]	42	6	54	12	6	30	36	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	48	12	66	12	6	36	42	12
vorhandene Aufstelllänge [m]	72	78	78	30	60	138	114	78
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	5,7%	0,1%	12,3%	7,7%	0,1%	0,9%	0,7%	0,1%
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag								
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	34,3	21,7	21,7	21,7	22,3	22,3	24,2	19,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	5	1	7	1	1	6	5	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	5	2	8	1	2	7	6	1
mittlere Staulänge [m]	30	12	48	6	12	42	36	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	42	12	60	6	12	54	48	6
vorhandene Aufstelllänge [m]	72	78	78	30	60	138	114	78
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	2,1%	0,1%	7,1%	8,1%	2,9%	0,3%	0,5%	0,1%

Abschätzung der Leistungsfähigkeit für die Kreuzung: Thaliastraße / Maroltingergasse, Tu [Morgen/Nachmittag] = 113/113 [s] - PROGNOSE 2020								
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
Korrekturfaktoren - Morgen								
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	0,98	0,90	1,00	0,90	1,00	0,97	1,00	0,90
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	0,81	1,00	1,00	1,00
Korrekturfaktoren - Nachmittag								
Korrekturfaktor für Lkw - Anteil	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	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	0,98	0,90	1,00	0,90	1,00	0,97	1,00	0,90
Korrekturfaktor für Straßenbahn	1,00	1,00	1,00	1,00	0,81	1,00	1,00	1,00
Abminderungsfaktor Morgen	0,95	0,81	1,00	0,77	0,73	0,92	1,00	0,77
Abminderungsfaktor Nachmittag	0,95	0,81	1,00	0,77	0,73	0,92	1,00	0,77
Sättigungsbelastung Morgen [Pkw-E/h]	1.908	1.458	2.000	1.530	1.306	1.845	2.000	1.530
Sättigungsbelastung Nachmittag [Pkw-E/h]	1.891	1.458	2.000	1.530	1.306	1.838	2.000	1.530
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]	423	287	762	583	305	686	691	624
Leistungsfähigkeit - Nachmittag [Pkw-E/h]	419	268	762	583	354	684	691	624
Verkehrsbelastung - Morgen [Pkw-E/h]	302	67	463	88	58	268	276	77
Verkehrsbelastung - Nachmittag [Pkw-E/h]	228	94	413	64	86	385	315	66
Sättigungsgrad - Morgen	0,71	0,23	0,61	0,15	0,19	0,39	0,40	0,12
Sättigungsgrad - Nachmittag	0,54	0,35	0,54	0,11	0,24	0,56	0,46	0,11
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Morgen								
Mittlere Wartezeit [s] - Morgen	41,1	21,7	21,7	21,7	22,3	22,3	24,2	19,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	7	1	7	1	1	4	5	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	7	1	9	2	1	5	6	1
mittlere Staulänge [m]	42	6	54	12	6	30	36	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	54	12	66	12	6	36	42	12
vorhandene Aufstelllänge [m]	72	78	78	30	60	138	114	78
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	7,6%	0,1%	12,3%	7,7%	0,1%	0,9%	0,7%	0,1%
Rückstauberechnung nach RVS 05.04.32 & HBS 2001 - Nachmittag								
Mittlere Wartezeit [s] - Nachmittag	34,3	21,7	21,7	21,7	22,3	22,3	24,2	19,9
Zahl der Halte n1 [Pkw]	5	1	7	1	1	6	5	1
Zahl der Halte n2 [Pkw]	6	2	8	1	2	8	6	1
mittlere Staulänge [m]	36	12	48	6	12	48	36	6
Dimensionierungsstaulänge [m]	42	12	60	6	12	54	48	6
vorhandene Aufstelllänge [m]	72	78	78	30	60	138	114	78
Wahrscheinlichkeit der Überstauung bei Rot [%]	2,3%	0,1%	7,1%	7,9%	2,9%	0,3%	0,5%	0,1%