

## Verkehrliche Stellungnahme

**Petition Kolonie  
vom Verein „Verein zur Erhaltung  
der Kolonie Mödling seit 1977“**

GZ 201801f  
Wiener Neudorf, im Juni 2018

## INHALTSVERZEICHNIS

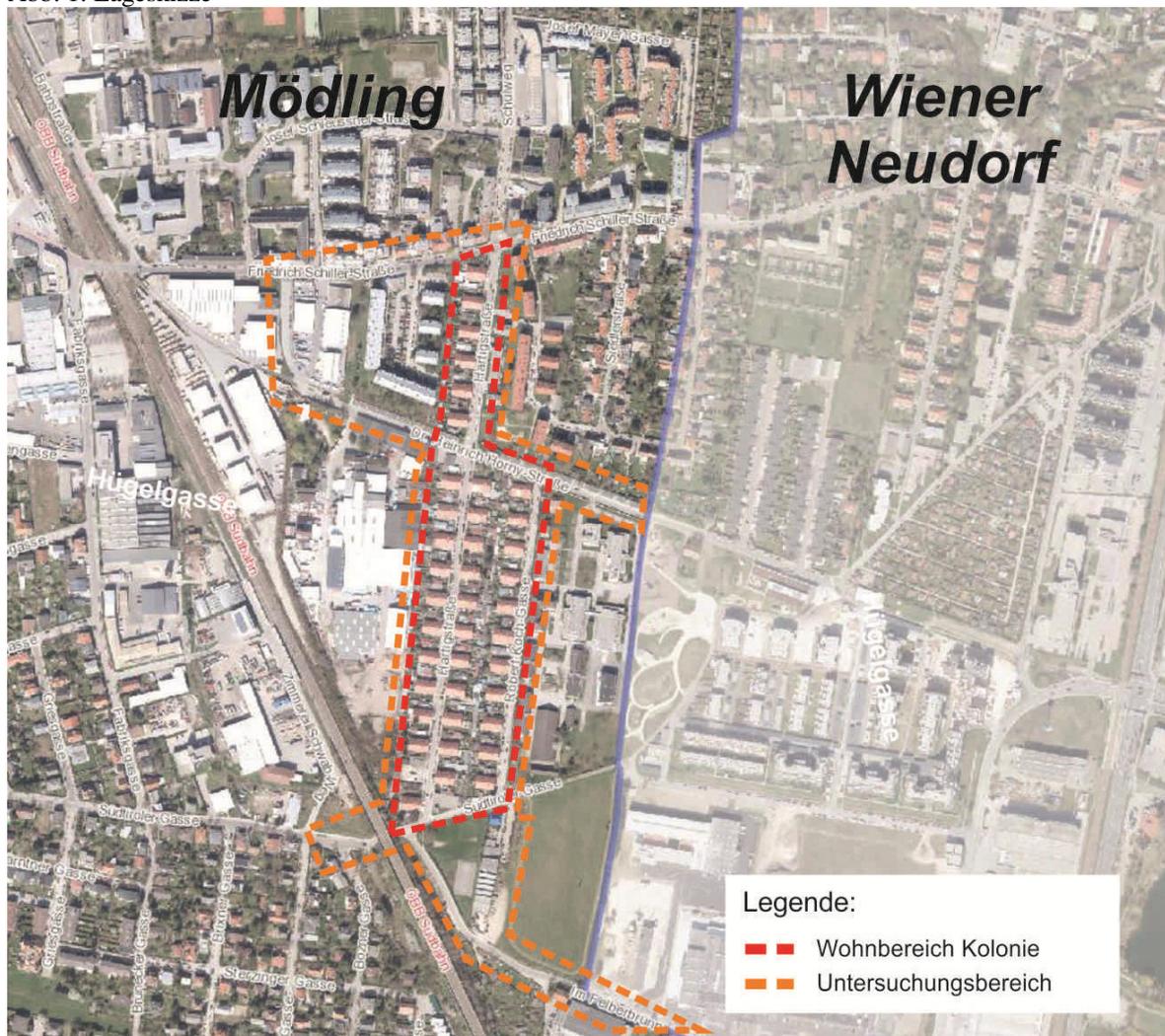
1	Aufgabenstellung.....	1
2	Grundlagen .....	2
3	Bestand .....	3
4	verkehrliche Beurteilung .....	6
5	Anhang .....	15

# 1 AUFGABENSTELLUNG

Der Verein „Verein zur Erhaltung der Kolonie Mödling seit 1977“ (Hartigstraße und Robert Koch-Gasse) haben im Juni 2017 eine Petition der Stadt Mödling übergeben in der Vorschläge für die Verbesserung der Verkehrssituation rund um die Kolonie vorgeschlagen wurden.

Das Untersuchungsgebiet beinhaltet die Straßenzüge Hartigstraße, Robert Koch-Gasse, Dr. Heinrich Horny-Straße und Südtiroler Gasse.

Abb. 1: Lageskizze



In der gegenständlichen verkehrlichen Stellungnahme sind die Auswirkungen der Vorschläge der Petition auf das verkehrliche Umfeld und die technische Machbarkeit zu untersuchen und zu beurteilen.

Die Auftragserteilung erfolgte durch die Stadt Mödling, Pfarrgasse 9 in 2340 Mödling.

## 2 GRUNDLAGEN

- Begehung des Projektgebietes, Ortsaugenschein inkl. Fotodokumentation
- Besprechungen
- Bildmaterial [www.noeatlas.at](http://www.noeatlas.at); [www.openstreetmap.com](http://www.openstreetmap.com); [www.maps.at](http://www.maps.at), Mödling Atlas
- Verkehrserhebung Hartigstraße 22 von 23.01.2018 bis 29.01.2018, durchgeführt durch die Firma Prisma Solutions
- VOR, Busnetz Mödling, Stand Nov. 2017 inkl. Fahrplanaushänge
- RVS, Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
- Land NÖ, Leitfaden Begegnungszonen 2017
- Land NÖ, Leitfaden Wohnstraße 2007
- FSV Arbeitspapier Nr. 27, Begegnungszone 2014
- Naturstand Stadt Mödling 2013 (Vermessung)
- Land NÖ. Leitfaden Verkehrsberuhigung 2011
- StVO in der letztgültigen Fassung

### 3 BESTAND

Das bestehende Untersuchungsgebiet liegt im südöstlichen Stadtbereich östlich der Südbahn und südlich der Schillerstraße.

Abb. 2: Fotodokumentation

Schulweg, FRi Süden



Hartigstraße 2, Bushaltestelle



Hartigstraße 2, FRi Süden, Fahrbahnverschwenk



Hartigstraße 12, FRi Süden, Schutzweg



Dr. Heinrich Horny-Straße, FRi Westen



Dr. Heinrich Horny-Straße, Kurve (stillgelegte Gleise)



Dr. Heinrich Horny-Straße, FRi Osten



Krzg. Hartigstraße x Dr. Heinrich Horny-Straße



Hartigstraße 14, FRi Süden



Hartigstraße 20, FRi Süden, Fahrbahnverschenk



Hartigstraße 28, FRi Süden, Schutzweg + Verschwenk



Hartigstraße 36, FRi Norden



Südtiroler Gasse – FRi Westen



Südtiroler Gasse – FRi Osten



Südtiroler Gasse – FRi Osten (Fa. Becker)



Robert Koch-Gasse 32, FRi Norden



Im Felberbrunn, FRi Westen, Vorankünder 3,5t + 3,1m



Im Felberbrunn, FRi Westen, Vorankünder 3,1m



## 4 VERKEHRLICHE BEURTEILUNG

In der Petition des Vereins „Verein zur Erhaltung der Kolonie Mödling seit 1977“ sind folgende verkehrlichen Vorschläge bzw. Anmerkungen angeführt (Fragen in der Petition sind eingerahmt dargestellt):

A) Vorwort der Petition:

*1) Von Jahr zu Jahr wird die Verkehrssituation unerträglicher und gefährlicher. Maßnahmen wie 30iger Zone und Lkw Fahrverbot ab 3,5t greifen nicht, da diese Beschränkungen von den Fahrzeuglenkern schlichtweg ignoriert werden und mangels Kontrolle auch nicht geahndet werden.*

Zu den **gefährlichen Verkehrssituationen** kann folgende verkehrliche Stellungnahme abgegeben werden:

Die Verkehrsunfallkarten vom KfV zeigen folgende Unfälle mit Personenschaden für das Jahr 2013-2016 (siehe Anhang 1):

2013: 1x Fußgängerunfall Krzlg. Schillerstraße x Hartigstraße

2014: 1x Pkw/Motorrad Unfall Krzlg Hartigstraße x Dr. Heinrich Horny-Straße  
1x Pkw/Pkw Unfall Unterführung Südbahn

2015: 1x Pkw/Pkw Krzlg. Schillerstraße x Hartigstraße

2016: 2x Pkw/Pkw Krzg. Schillerstraße x Hartigstraße  
1x Unfall mit nur einem Beteiligten (Hartigstraße 26)  
1x Pkw/Sonstig Unfall Unterführung Südbahn  
1x Pkw/Sonstig Unfall Krzg. Südtiroler Gasse x Im Felberbrunn

Die Unfallzahlen lassen keinen Rückschluss auf eine Unfallhäufungsstelle schließen. Die meisten Unfälle im Untersuchungsbereich erfolgten in den Kreuzungsbereichen. Die Position der Unfälle sind in den Verkehrsunfallkarten dem Anhang 1 zu entnehmen.

Hinsichtlich Unfälle ohne Personenschaden und Beinaheunfälle kann aufgrund fehlender Erhebungen keine Aussage getroffen werden.

Zu der **bestehenden 30 km - Zone** kann folgende Stellungnahme abgegeben werden:

Die Verkehrserhebung (Seitenradarmessgerät) vom 23.01.2018 bis 29.01.2018 ergab eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit aller Fahrzeuge von rd. 34 km/h ( $V_{85} = 41$  km/h).

Diese Fahrgeschwindigkeiten sind bei Erhebungen in 30 km/h Zonen in der Stadt Mödling üblich. Die erhobenen Fahrgeschwindigkeiten sind teilweise sogar langsamer als in anderen 30 km/h Zonen (z.B. Verkehrserhebung Scheffergasse, Anningerstraße, Gabrielerstraße, Lowatschekgasse, Fürstenstraße,...).

Zusätzlich befindet sich eine aktive Geschwindigkeitsmeßstation (stationäres Radarmessgerät) auf Höhe der Hartigstraße 14.

Aufgrund der erhobenen Geschwindigkeitsdaten ist die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in der Hartigstraße als beruhigt anzusehen. Der geringe Anteil an deutlich zu schnell fahrenden Fahrzeugen (rd. 6% fahren schneller als 45 km/h) ist nur durch drastische bauliche Maßnahmen zu verhindern.

Zu dem **Lkw Fahrverbot ab 3,5 t** kann folgende Stellungnahme abgegeben werden:

Die Verkehrserhebung vom 23.01.2018 bis 29.01.2018 ergab eine durchschnittlich werktägliche (Mo-Fr) Lkw/Bus Frequenz von rd. 55 Lkw/Busse pro Tag. Aufgrund des bestehenden Busliniennetzes der Stadt Mödling fahren rd. 44 Busse täglich durch die Hartigstraße im Gegenverkehr. Die restlichen rd. 11 Lkw/24h teilen sich in Lieferverkehr für die Hartigstraße oder Robert Koch-Gasse, Müllfahrzeuge, Wirtschaftsfahrzeuge des Wirtschaftshofes bzw. Wasserwerk, Fahrzeuge der Feuerwehr, Busse außerhalb des Fahrbetriebes und Lkws die gegen das Fahrverbot missachten auf.

Die Auswertung der Verkehrserhebung kann den von den Anrainern erhobene Vorwurf der erhöhten Lkw Belastung trotz Lkw- Fahrverbot nicht bestätigen.

Um eine sichere Aussage diesbezüglich zu treffen wäre eine 12h Videoanalyse der Hartigstraße im Hinblick auf den Schwerverkehr notwendig (Erhebung der detaillierte Anzahl und Typen der Fahrzeuge und der tatsächlichen Fahrtbewegung).

B) Podiumsdiskussion 14.06.2017 – Vorschlag Verein

2) Vorschlag Wohnstraße

Bei der Verordnung einer Wohnstraße sind eine Vielzahl an Parametern zu prüfen (siehe Leitfaden Wohnstraße Land NÖ). Im Anschluss der positiven Entscheidung der Gemeinde ist ein straßenpolizeiliches Verfahren gemäß §76b der StVO 1960 inkl. eines Bauverfahrens gemäß §12 des NÖ Straßengesetzes positive abzuhalten.

Nach grober Überprüfung der Eignung von Straßen als Wohnstraßen ist die Hartigstraße aufgrund des bestehenden Linienbusverkehrs (Linie 2A, 2B, 3, 214, 263) als Wohnstraße mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Weitere Punkte die eine Wohnstraße eher negativ bewerten würden sind: ungünstiges Verhältnis MiV zu Fußgängerverkehr, geringer Querungsbedarf; kein spezieller Zielverkehr (z.B.: Schule, Kindergarten, Kirche, Geschäfte,...), hoher baulicher Aufwand,...

Die Verordnung der Hartigstraße als Wohnstraße ist mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht möglich.

3) Verkehrsberuhigte Zone

a) Verkehrsberuhigung:

Im Bestand wird durch die geringe Fahrflächenbreite (rd. 5m), zwei halbseitige Fahrbahnverschwenke und einer Tempo 30-Zone eine Verkehrsberuhigung erzeugt.

Für die Erhöhung der Verkehrsberuhigung (weitere Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit) sind weitere bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnaufdoppelung, zusätzliche Fahrbahnverschwenke über eine gesamten Fahrstreifenbreite, Vergrößerung der bestehenden Baumscheiben beidseits der Fahrbahn und Engstellen im Gegenverkehrsbereich notwendig. Hier muss jedoch aufgrund des Buslinienverkehrs besondere Sorgfalt bezüglich des Begegnungsverkehrs getroffen werden. Ein Verlust von öffentlichen Parkplätzen ist zu erwarten.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist eine Detailplanung notwendig um eine eindeutige Aussage treffen zu können.

b) Begegnungszone:

Das Grundprinzip von Begegnungszonen ist das rücksichtsvolle Miteinander aller Verkehrsteilnehmer auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche. Begegnungszonen können von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden, sie verschieben jedoch die Prioritäten in Richtung Fußgänger und Radfahrer.

Aufgrund der bestehenden Querschnittsbreiten (rd. 12,5m) ist der Begegnungszonen Typ „Breite Straßenräume“ anzuwenden lt. Richtlinie Land NÖ und RVS. Dieser Begegnungszonen Typ kann angewendet werden wenn eine hohe fußläufige Querungshäufigkeit vorliegt.

Für die Eignung der Hartigstraße als eine Begegnungszone sind folgende maßgebende Kriterien nicht bzw. nur teilweise erfüllt:

- nicht vorhandene hohe Verweildauer der Fußgänger (z.B.: Geschäfte, Gastronomie,...)
- zu geringe Anwesenheitsquote und Querungsquote von Fußgängern und Radfahrern
- Verringerung des Fahrkomforts für Benutzer der Linienbusse durch mehrmaliges Anhalten
- deutliche Verringerung der öffentlichen Parkplätze durch Gestaltungsmaßnahmen (Verlegung der öff. Parkplätze zur Grundgrenze -> Schaffung einer gemeinsamen Fahrfläche) und Sicherheitsmaßnahmen (ausreichende Sichten bei Hauszugängen gewähren).
- Gestaltung der Oberfläche der Begegnungszone inkl. Barrierefreiheit (hohe Investitionskosten)

Um eine detailliert Aussage treffen zu können ist eine Erhebung der Fußgänger und Radfahrer in Längs- als auch in Querrichtung notwendig.

Mindestanforderung: Die Anzahl der querende Fußgänger/Radfahrer sollten mindestens 10% der Kfz Stärke der Fahrbahn betragen. Mindestens 20% der Verkehrsteilnehmer sollten Fußgänger und Radfahrer seien. Dies ist mittels einer Verkehrserhebung zu dokumentieren.

Aus mehrmaliger Befahrung der Hartigstraße konnte die notwendige Anzahl an Fußgängern und Radfahrern für die Bewilligung einer Begegnungszone nicht angetroffen werden (Stichprobenerhebung).

Die Verordnung der Hartigstraße als Begegnungszone ist mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht möglich.

#### *4) Einbahnregelung Hartigstraße, Robert Koch-Gasse, Dr. H. Horny-Straße*

Die Einbahnregelung laut Petition vom Mai 2017 sieht die Errichtung einer Einbahn in der Hartigstraße in Fahrtrichtung Süden und eine gegenläufige Einbahnführung in der Robert Koch-Gasse vor. Die Dr. H. Horny-Straße wird ab der Kreuzung mit der Hartigstraße bis zum Firmeneingang Austyrol als Einbahn in Richtung Westen geführt.

Bewertung des Einbahnkonzeptes:

- Die verkehrliche Führung für den Pkw Verkehr ist gegeben (keine Detailprüfung).
- Die Fahrbahn im Bereich der Dr. H. Horny-Straße bei den stillgelegten Gleisen ist zu prüfen und wahrscheinlich zu adaptieren (Belagssanierung).

- Die verkehrliche Führung für Lkw und Busse ist im Detail zu prüfen (Schleppkurvenuntersuchung) und mit den Busbetreibern abzuklären.
- Die notwendigen Verlegungen der Bushaltestellen sind im Detail zu prüfen (Schleppkurvenuntersuchung) und mit den Busbetreibern abzuklären.
- Die eingezeichneten Bodenschwellen sind aufgrund des Buslinienbetrieb und der dadurch erzeugte Verringerung des Fahrkomforts in der Hartigstraße mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht möglich (abklären mit dem Busbetreibern und dem Land NÖ)
- Die Radwegführung entgegen der Einbahn ist mit einer Fahrstreifenbreite von mind. 2,0 m möglich.
- Die beiden Fahrbahnverengungen im Bereich der Dr. H. Horny-Straße ist technisch möglich. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens wird die Geschwindigkeitsbremse jedoch nur eine geringe Wirkung aufweisen. Eine gewisse Torwirkung ist jedoch gegeben.
- Durch die Einbahnführung wird ein Teil des Verkehrs von der Hartigstraße (- 1.500 FZ/24h) in die Robert Koch-Gasse verlagert (+1.500 FZ/24h).
- Durch die Einbahnführung in der Dr. H. Horny-Straße wird der Verkehr über die Schillerstraße und Hartigstraße umgeleitet
- Durch die Einbahnführungen wird ein zusätzlicher Umwegverkehr durch die Anrainer selbst erzeugt da eine direkte Zufahrt für die Hartigstraße und Robert-Koch-Gasse nicht mehr in allen Fahrtrichtungen gegeben ist.
- Durch die Einbahnführung wird die Fahrstreifenbreite von derzeit 2,5 m (2x 2,5 m) auf mind. 3,25 m erhöht (RVS) und durch den Entfall des Gegenverkehrs ist mit einer Zunahme des Geschwindigkeitsniveaus zu rechnen. Hier sind deutliche bauliche Maßnahmen Aufdoppelung, Fahrbahnverschwenk, usw. erforderlich um das Geschwindigkeitsniveau auf das derzeitig vorhandene zu bringen. Diese Maßnahmen werden mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer Verringerung der Stellplätze auf öff. Gut führen.

Zusammenfassend kann ausgesagt werden, dass das Einbahnkonzept eine deutliche Verkehrsverlagerung in die Hartigstraße und Robert Koch-Gasse erzeugen wird. Eine Reduktion des Gesamtverkehrs ist aufgrund mangelnder Alternativen (die Hartigstraße ist die einzige Nord/Süd Verbindung östlicher der Südbahn in Mödling) nicht zu erwarten. Durch die Einbahnführung ist ein Mehrverkehr im Untersuchungsbereich durch die notwendigen Umwegfahrten der Anrainer und zu einer Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus zu erwarten.

C) Podiumsdiskussion 14.06.2017 – Vorschläge Bewohner

*HS 36: Lkw Fahrverbot*

*RK 18: Tafel für Lkw Fahrverbot bei Kreuzung Felberbrunn*

*RK 36: Tafel für Lkw Fahrverbot*

*RK 30: Lkw Fahrverbot*

Bezüglich der erhobenen Lkw Fahrten im Februar 2018 wurde bereits unter Pkt. A Stellung genommen.

Die derzeitige Beschilderung des Lkw Fahrverbotes und der Höhenbeschränkung des Tunnels sollte erneuert (bessere Erkennbarkeit/Lesbarkeit) und um einen weiteren Standort ergänzt werden. Auch eine Vorinformation in der Schillerstraße (Lkw Fahrverbot Hartigstraße und 20t Beschränkung Brücke Mödlingbach sind andenkbar.

Im Felberbrunn, FRi Westen, Vorankünder 3,5t + 3,1m



Im Felberbrunn, FRi Westen, Vorankünder 3,1m



*HS 17: Bodenmarkierung für Fahrradwege und 30er Zone*

Die Aufbringung von 30 km/h Piktogrammen entlang der Hartigstraße (und auch in der Robert Koch-Gasse und Dr. H. Horny-Straße) ist verkehrstechnisch machbar und sinnvoll.

Die Markierung von Fahrradwegen in der Hartigstraße ist aufgrund der nicht vorhandenen Fahrbahnbreite nicht möglich.

*HS 17: Beschildertes Fahrverbot zu den Stoßzeiten ausgenommen Anrainer*

Die Verordnung von Fahrverboten erfolgt durch die BH Mödling. Die Wahrscheinlichkeit der Verordnung dieser verkehrstechnischen Lenkungsmaßnahme (kein Wendeplatz vorhanden, Fehlen eines Verkehrsgutachtens aufgrund der Verkehrsverlagerungen; hoher Kontrollaufwand durch die Polizei,...) wird als sehr gering eingeschätzt. Diese Maßnahme ist im Detail mit der BH Mödling abzuklären.

*HS 10: Sperre ab dem Tunnel durch Poller*

Durch die Errichtung eines Pollers wird die Zufahrt von der Hartigstraße und Robert Koch-Gasse in die Straße Im Felberbrunn verhindert. Dadurch wird die einzige Nord/Süd Verbindung östlicher der Südbahn in Mödling unterbunden. Es ist ein Verkehrsgutachten für die zu erwartende Verkehrsverlagerung notwendig. Die Anbindung der Firma Becker & Co hat über die Robert Koch-Gasse und Hartigstraße zu erfolgen da die Firma Becker kein Grundstück bis zur Straße Im Felberbrunn besitzt). Die Zu- und Abfahrt der Anwohner hat ebenfalls über die Schillerstraße bzw. Am Schulweg zu erfolgen. Dadurch entsteht zusätzlicher Verkehr im angrenzenden Wohngebiet.

*HS 20: Wohnstraße ja / wo Verkehr ?*

*HS 4: Wohnstraße betrifft nur untere Hartigstraße und Robert Koch-Gasse?*

Auf den Vorschlag Wohnstraße wurde bereits in Punkt 2 eingegangen.

*RK 21: Einbahnregelung für Dr. Heinrich Horny-Straße Richtung Wr. Neudorf*

Aufgrund der Einbahnführung kommt es zu Verkehrsverlagerungen auf die Schillerstraße und Brown-Boverie-Straße/Am Felberbrunn. Die Auswirkungen sind im Detail zu prüfen.

*HS 17: Verkleinerung oder Markierung der Bushaltestelle*

In der Hartigstraße sind 4 Bushaltestellen vorhanden. Teilweise sind die Haltestellen markiert (H Symbol inkl. Begrenzungslinien).

Die sanierten Bushaltestellen Hartigstraße könnten mit der Bodenmarkierung H Symbol ergänzt werden. Eine Verkleinerung der Bushaltestellen ist nicht möglich.

Die Errichtung von Kaphaltestellen könnte das Parkplatzangebot untertags geringfügig erhöhen – jedoch ist ein Parken außerhalb der Betriebszeiten dann nicht mehr möglich.

*HS 10: Konzept zur Verkehrsberuhigung?*

Auf diese Frage wurde in Punkt 3 bereits eingegangen.

*HS 17: Ampelregelung bei Felberbrunn und bei Dr. Heinrich Horny-Straße  
HS 32: Ampelanlage des Tunnels*

a) VLSA Krz. Im Felberbrunn x Südtiroler Gasse:

Grundsätzlich wird durch eine VLSA (Verkehrslichtsignalanlage) der Kreuzungsbereich eindeutig geregelt. Dies kann zu einer Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses (bei ausreichender Frequenz) führen.

Eine VLSA an der Kreuzung Im Felberbrunn x Südtiroler Gasse ist aufgrund der benachbarten Engstelle (der Tunnel muss im Gegenverkehr vermutlich mitgeregt werden) und der wahrscheinlich höheren Wartezeiten und Rückstaulängen schwer umsetzbar.

b) VLSA Kreuzung Dr. Heinrich Horny-Straße x Robert Koch-Gasse

Eine VLSA (Verkehrslichtsignalanlage) an der Kreuzung Dr. Heinrich Horny-Straße x Robert Koch-Gasse würde aufgrund der derzeitigen geringen Verkehrsdaten (MiV) und fußläufigen Frequenzen keinen sinnhaften Einsatz rechtfertigen.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist eine VLSA an diesem Standort nicht vertretbar.

c) VLSA Tunnel Südtiroler Gasse

Derzeit ist für Fußgänger eine beleuchtete Infotafel die mittels eines Tasters am Tunnelportal aktiviert wird ausgestattet. Die Tunneldecke wurde zusätzlich zur Erhöhung der Ausleuchtung in weißer Farbe gestrichen. Grundsätzlich würde die Sicherheit durch eine VLSA zusätzlich verbessert.

Eine VLSA (Verkehrslichtsignalanlage) im Tunnelbereich ist aufgrund der benachbarten Kreuzung Im Felberbrunn x Südtiroler Gasse und der deutlich höheren Wartezeiten und Rückstaulängen schwer umsetzbar.

---

*HS 20: Rechtsvorrang und Zebrastreifen damit Verkehr langsamer wird*

Die Situierung eines Rechtsvorranges an der Kreuzung Hartigstraße x Dr. Heinrich Horny-Straße ist aufgrund des Linienbusverkehrs in der Hartigstraße nicht möglich.

*HS 24: Verkehrsberuhigung durch Schrägparker*

Ein einseitiges Schrägparken ist bei einer Einbahnführung in der Hartigstraße inkl. Entfall von beiden Längsparkreihen technisch möglich. Dadurch ist jedoch ein Radfahren gegen die Einbahn wahrscheinlich nicht mehr möglich (Konfliktpotential Radfahrer / Schrägparker Sicherheitsbedenken der BH Mödling).

Die tatsächliche Parkplatzbilanz kann erst durch eine Entwurfsplanung festgestellt werden.

Grundsätzlich ist aus verkehrstechnischer Sicht (geringe Sichtweiten beim rückwärts ausparken) die Errichtung von Schrägparkplätzen nicht zu empfehlen.

*HS 21: Begegnungszone*

Auf diese Frage wurde in Punkt 3 bereits eingegangen.



DI Norman Pigisch

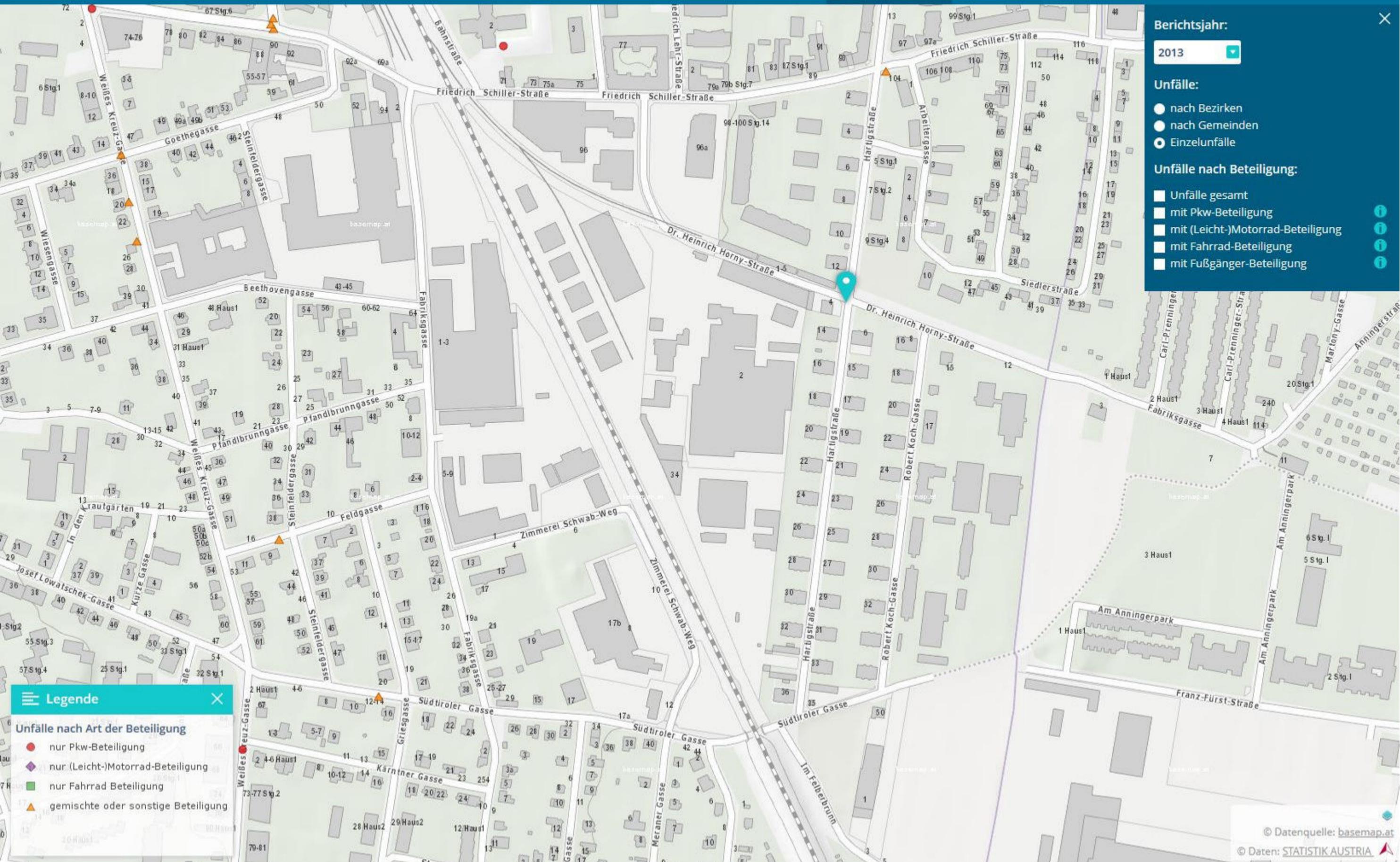
Wiener Neudorf, Juni 2018

## **5 ANHANG**

Anhang 1: KfV Unfallbilder 2013-2016

Anhang 2: Linienbusnetz Mödling

Anhang 3: Verkehrszählung Fa. Prisma (Hartigstraße 5/2017)



**Berichtsjahr:**  
2013

**Unfälle:**

- nach Bezirken
- nach Gemeinden
- Einzelunfälle

**Unfälle nach Beteiligung:**

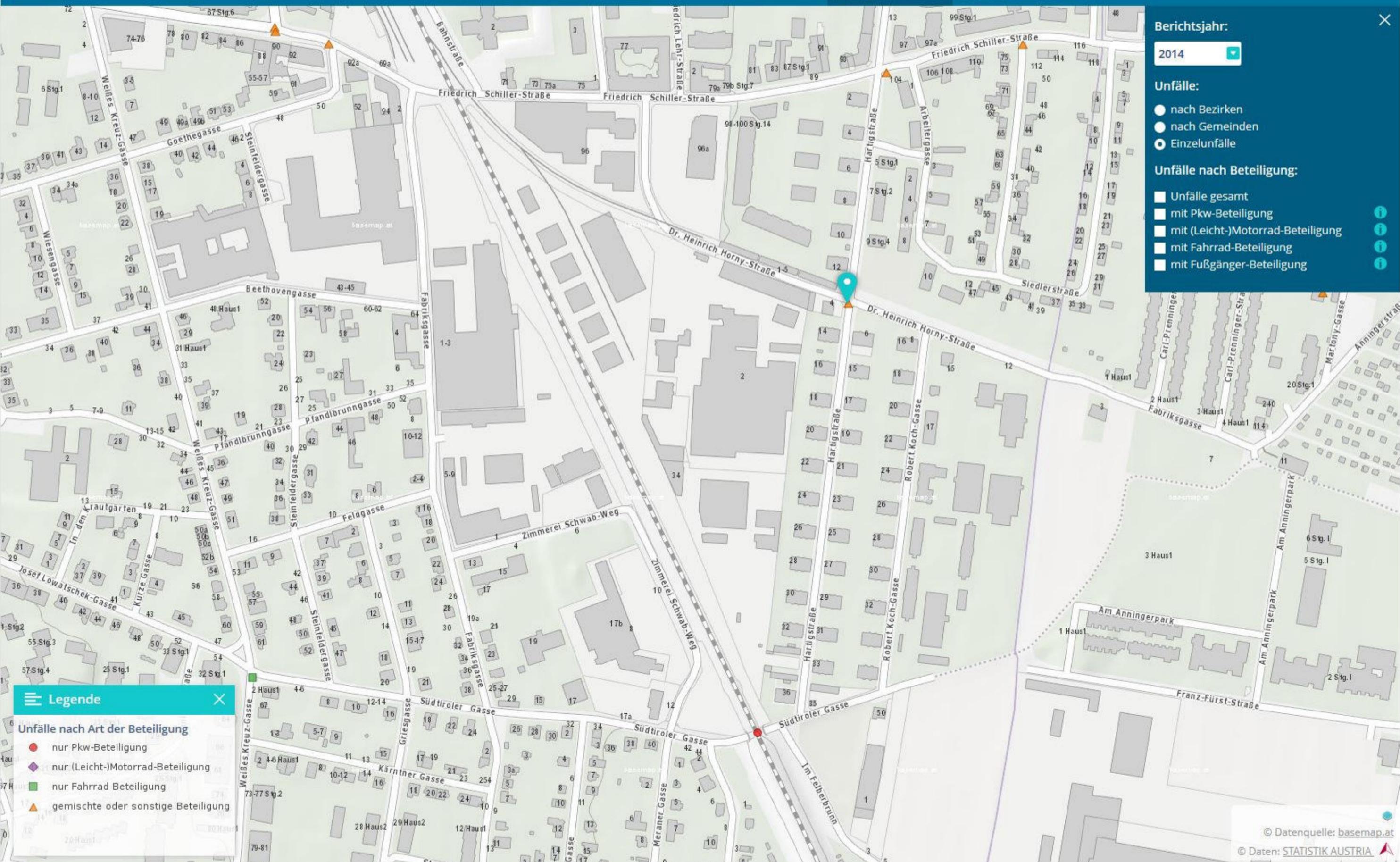
- Unfälle gesamt
- mit Pkw-Beteiligung
- mit (Leicht-)Motorrad-Beteiligung
- mit Fahrrad-Beteiligung
- mit Fußgänger-Beteiligung

**Legende**

**Unfälle nach Art der Beteiligung**

- nur Pkw-Beteiligung
- ◆ nur (Leicht-)Motorrad-Beteiligung
- nur Fahrrad Beteiligung
- ▲ gemischte oder sonstige Beteiligung

© Datenquelle: basemap.at  
© Daten: STATISTIK AUSTRIA



Berichtsjahr: 2014

Unfälle:

- nach Bezirken
- nach Gemeinden
- Einzelunfälle

Unfälle nach Beteiligung:

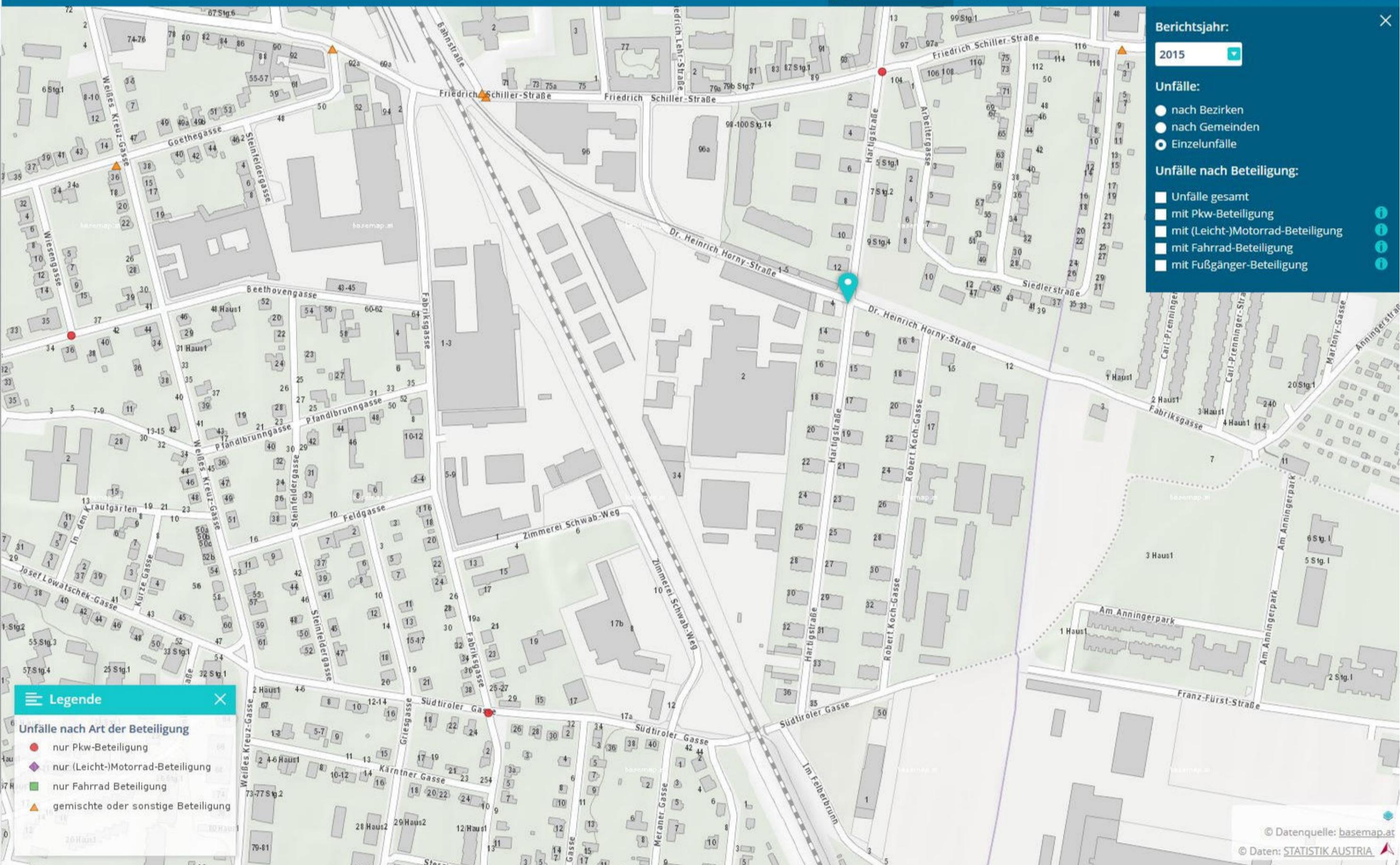
- Unfälle gesamt
- mit Pkw-Beteiligung
- mit (Leicht-)Motorrad-Beteiligung
- mit Fahrrad-Beteiligung
- mit Fußgänger-Beteiligung

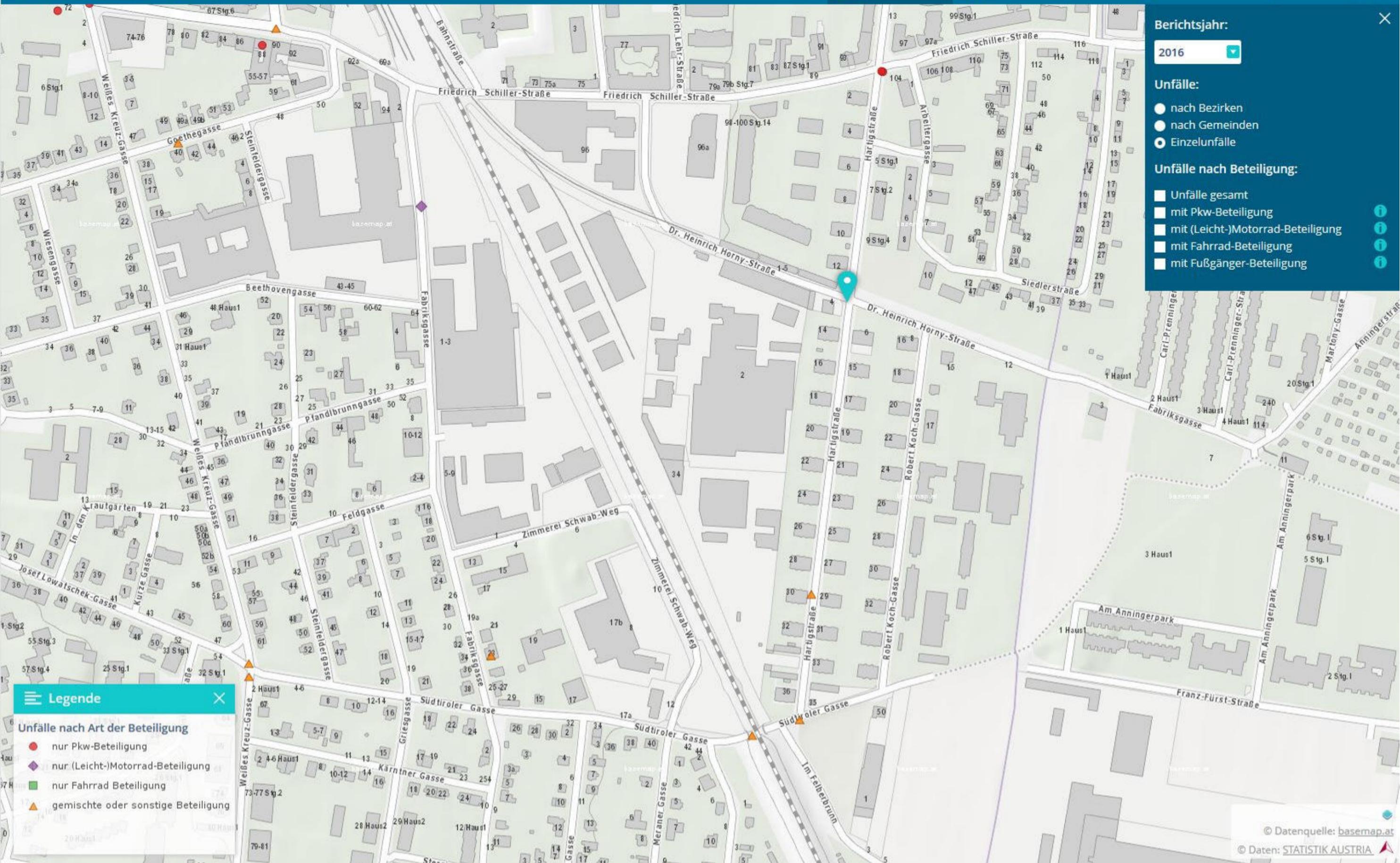
Legende

Unfälle nach Art der Beteiligung

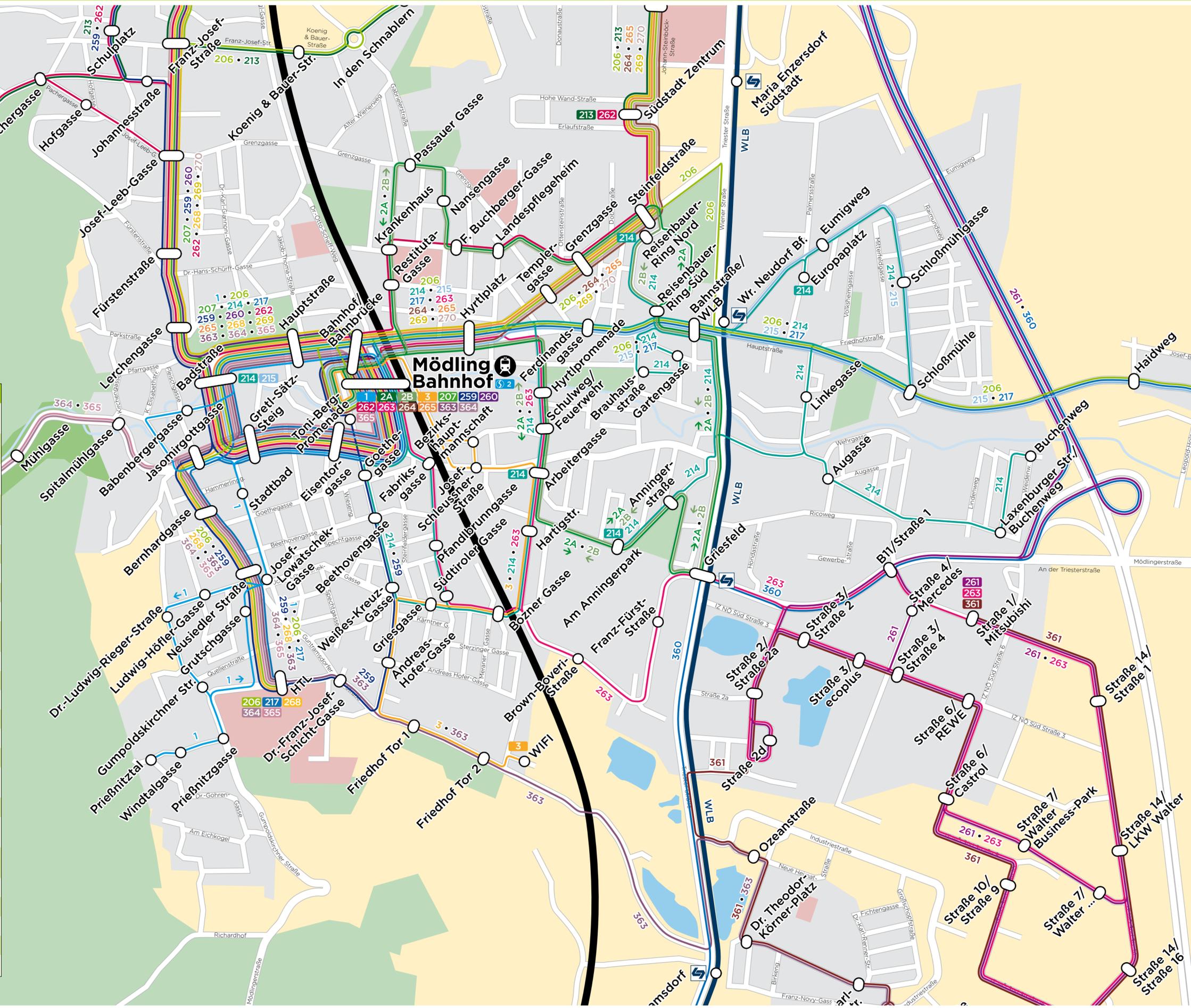
- nur Pkw-Beteiligung
- ◆ nur (Leicht-)Motorrad-Beteiligung
- nur Fahrrad Beteiligung
- ▲ gemischte oder sonstige Beteiligung

© Datenquelle: basemap.at  
© Daten: STATISTIK AUSTRIA





Linie	Route
1	Stadtverkehr Mödling/Bahnhof - Babenbergergasse - Prießnitztal - Stadtbad - Bahnhof
2A	Stadtverkehr Mödling/Bahnhof - Wiener Neudorf - Krankenhaus - Bahnhof
2B	Stadtverkehr Mödling/Bahnhof - Krankenhaus - Wiener Neudorf - Bahnhof
3	Stadtverkehr Mödling/Bahnhof - WIFI - Bezirkshauptmannschaft - Bahnhof
206	Biedermannsdorf - Maria Enzersdorf - Perchtoldsdorf
207	Wien Liesing - Vösendorf SCS - Brunn/Gebirge - Mödling
213	Maria Enzersdorf Südstadt - Marienhöhe - Kloster
214	Wiener Neudorf - Mödling und zurück
215	Mödling - Laxenburg - Münchendorf - Maria Lanzendorf
217	Simmering - Schwechat - Maria Lanzendorf - Himberg / Mödling
259	Wien Liesing - Perchtoldsdorf - Mödling
260	Wien Siebenhirten - Brunn am Gebirge - Mödling
261	Wien Hauptbahnhof - IZ NÖ-Süd
262	Mödling - Maria Enzersdorf - Gießhübl
263	Mödling - Wiener Neudorf - IZ NÖ-Süd
264	Wien Liesing - Ma. Enzersdorf Südstadt - Mödling HTL
265	Wien Siebenhirten - Maria Enzersdorf - Südstadt - Mödling
268	Hennersdorf - Wien Siebenhirten - Mödling
269	Wien Siebenhirten - Mödling - Campus 21 - Wien Siebenhirten
270	Wien Siebenhirten - Campus 21 - Mödling - Wien Siebenhirten
360	Wien Oper - Baden - Bad Vöslau - Gainfarn
361	IZ NÖ-Süd - Baden - Bad Vöslau - Gainfarn
363	Mödling - Guntramsdorf - Gumpoldskirchen
364	Mödling - Hinterbrühl - Sittendorf - Gruberau
365	Mödling - Hinterbrühl - Gaaden - Heiligenkreuz - Alland





**PRISMA**  
solutions

# Verkehrserfassung Mödling Zählung 5/2017 Hartigstraße

PRISMA solutions

16.02.2018

## **1 Allgemeines**

In diesem Bericht sind die Ergebnisse der Verkehrserfassung Mödling für die Zählung 5/2017 Hartigstraße festgehalten.

### **1.1 Projekt**

ANBOT 1501/01 Online-Verkehrserfassung für ein Jahr  
Einsatz #5  
Datenauswertung #5

### **1.2 Auftraggeber**

Stadtgemeinde Mödling  
Stadtbauamt  
Pfarrgasse 9  
2340 Mödling

### **1.3 Auftragnehmer**

PRISMA solutions EDV-Dienstleistungen GmbH  
Klostergasse 18  
2340 Mödling

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>2</b>
1.1	Projekt .....	2
1.2	Auftraggeber .....	2
1.3	Auftragnehmer .....	2
<b>2</b>	<b>Verkehrserfassung Mödling Hartigstraße .....</b>	<b>6</b>
2.1	Ausgangslage und Erhebungsmethode .....	6
2.2	Ergebnisse .....	9
2.2.1	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke .....	10
2.2.2	Fahrgeschwindigkeiten .....	11
2.2.3	Tageswerte .....	14
2.2.4	Stundenwerte .....	18
2.2.5	Einzeltagauswertung .....	20

## Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Standort der Zählstelle – Karte.....</i>	<i>7</i>
<i>Abbildung 2: Standort der Zählstelle – Foto.....</i>	<i>8</i>
<i>Abbildung 4: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke .....</i>	<i>10</i>
<i>Abbildung 4: Geschwindigkeitsverteilung 1.....</i>	<i>12</i>
<i>Abbildung 5: Geschwindigkeitsverteilung 2.....</i>	<i>13</i>
<i>Abbildung 6: Tageswerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, 23.01.2018-29.01.2018 .....</i>	<i>15</i>
<i>Abbildung 7: Tageswerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, 23.01.2018-29.01.2018 .....</i>	<i>17</i>
<i>Abbildung 8: Stundenwerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, 23.01.2018-29.01.2018.....</i>	<i>18</i>
<i>Abbildung 9: Stundenwerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, 23.01.2018-29.01.2018.....</i>	<i>19</i>
<i>Abbildung 10: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Di., 23.01.2018.....</i>	<i>20</i>
<i>Abbildung 11: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Di., 23.01.2018 .....</i>	<i>21</i>
<i>Abbildung 12: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Mi., 24.01.2018 .....</i>	<i>22</i>
<i>Abbildung 13: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Mi., 24.01.2018.....</i>	<i>23</i>
<i>Abbildung 14: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Do., 25.01.2018 .....</i>	<i>24</i>
<i>Abbildung 15: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Do., 25.01.2018.....</i>	<i>25</i>
<i>Abbildung 16: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Fr., 26.01.2018.....</i>	<i>26</i>
<i>Abbildung 17: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Fr., 26.01.2018 .....</i>	<i>27</i>
<i>Abbildung 18: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Sa., 27.01.2018.....</i>	<i>28</i>
<i>Abbildung 19: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Sa., 27.01.2018 .....</i>	<i>29</i>
<i>Abbildung 20: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, So., 28.01.2018.....</i>	<i>30</i>
<i>Abbildung 21: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, So., 28.01.2018 .....</i>	<i>31</i>
<i>Abbildung 22: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Mo., 29.01.2018.....</i>	<i>32</i>
<i>Abbildung 23: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Mo., 29.01.2018.....</i>	<i>33</i>

## Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke .....</i>	<i>10</i>
<i>Tabelle 2: Fahrgeschwindigkeiten .....</i>	<i>11</i>
<i>Tabelle 3: Tageswerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, 23.01.2018-29.01.2018.....</i>	<i>14</i>
<i>Tabelle 4: Tageswerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, 23.01.2018-29.01.2018 .....</i>	<i>16</i>

## 2 Verkehrserfassung Mödling Hartigstraße

### 2.1 Ausgangslage und Erhebungsmethode

Auf der Hartigstraße zwischen Dr. Heinrich Horny Straße und Südtiroler Gasse auf Höhe Hartigstraße 22 wurde an einer Zählstelle mittels Verkehrszählgerät im Zeitraum von 23.01.2018 bis 29.01.2018 eine Verkehrserfassung durchgeführt. In diesem Bereich gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Für die Erfassung gelangte ein Verkehrszählgerät der Marke CAT EasyCount der Firma VKT Verkehrs- und Kommunikationstechnik GmbH zum Einsatz.

Die folgenden Fahrzeugklassen wurden dabei unterschieden:

- Einspurig
- PKW
- Lieferwagen
- LKW+Bus
- Sattel und Lastzüge

Die Montage des Verkehrszählgeräts erfolgte an einem eigenen Steher. Auf den nachfolgenden Abbildungen sind Position und Montage der Zählstelle abgebildet.

Verkehrserfassung Mödling Zählung 5/2017 Hartigstraße

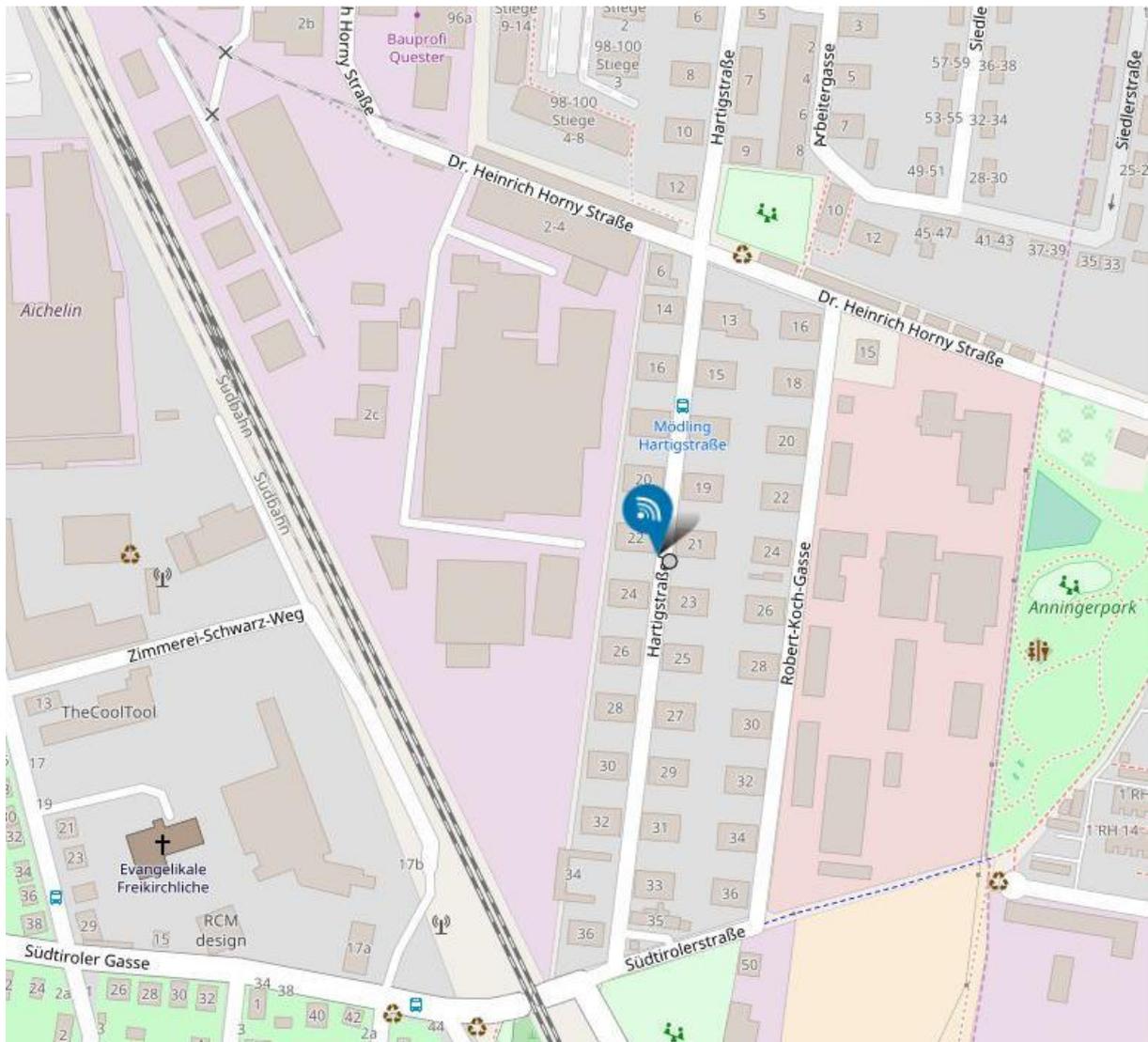


Abbildung 1: Standort der Zählstelle – Karte



Abbildung 2: Standort der Zählstelle – Foto

## 2.2 Ergebnisse

Für die Zählstelle wurden die folgenden Kennwerte ausgewertet:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)
  - an Werktagen (DTVw)
  - an Wochenenden (DTVwe)
- Fahrgeschwindigkeiten
- Tageswerte je Fahrtrichtung
- Stundenwerte je Fahrtrichtung
- Einzeltageauswertung

## 2.2.1 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

Nachfolgend ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) während des Erhebungszeitraums, an Werktagen (DTVw) und an Wochenenden (DTVwe) dargestellt.

Hartigstraße									
DTV	Einspurig	PKW	Lieferwagen	LKW+Bus	Sattel und Lastzüge	Gesamt	Vø	V85	Vmax
DTV (Mo-So)	104	2.358	42	41	2	2.547	33,6	41	67
DTVw (Mo-Fr)	122	2.714	52	55	2	2.946	33,5	41	67
DTVwe (Sa-So)	60	1.468	15	7	0	1.549	34,2	41	64

Tabelle 1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

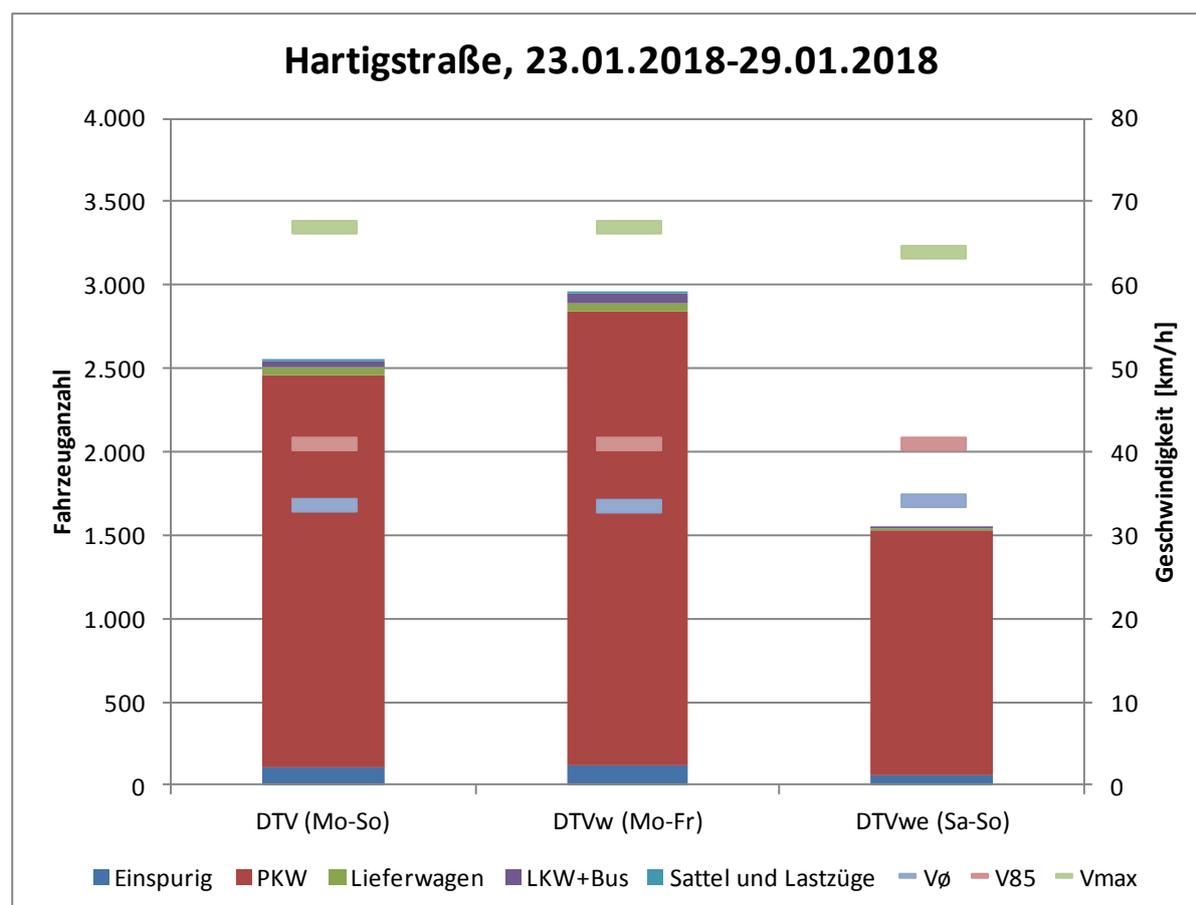


Abbildung 3: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke



**PRISMA**  
solutions

Verkehrserfassung Mödling Zählung 5/2017 Hartigstraße

## 2.2.2 Fahrgeschwindigkeiten

Nachfolgend sind die Auswertungen hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeiten dargestellt.

Hartigstraße			
Geschwindigkeitsklasse	Anzahl	Anzahl [%]	Summe [%]
0-5	6	0,03%	0,03%
5-10	89	0,50%	0,53%
10-15	212	1,19%	1,72%
15-20	461	2,59%	4,31%
20-25	1213	6,80%	11,11%
25-30	3581	20,09%	31,20%
30-35	5514	30,93%	62,13%
35-40	3979	22,32%	84,46%
40-45	1766	9,91%	94,36%
45-50	649	3,64%	98,00%
50-55	234	1,31%	99,32%
55-60	93	0,52%	99,84%
60-65	21	0,12%	99,96%
65-70	8	0,04%	100,00%
Gesamt	17826	100,00%	

Tabelle 2: Fahrgeschwindigkeiten

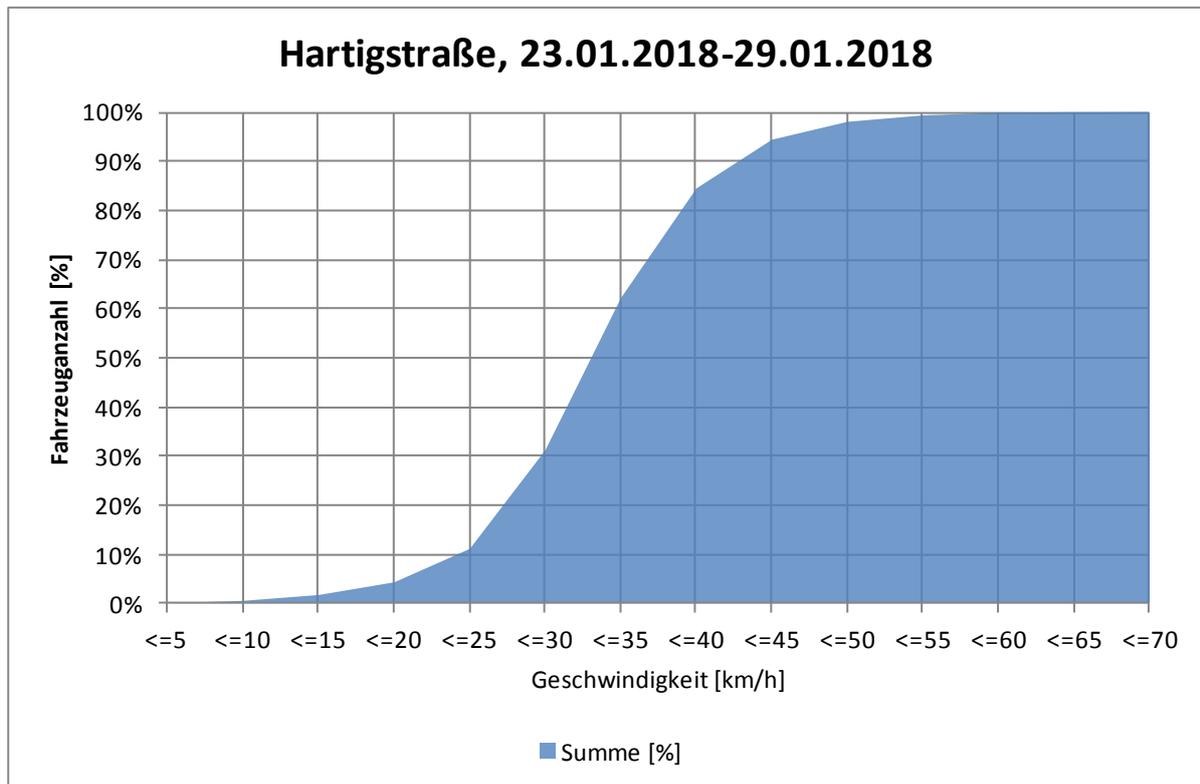


Abbildung 4: Geschwindigkeitsverteilung 1

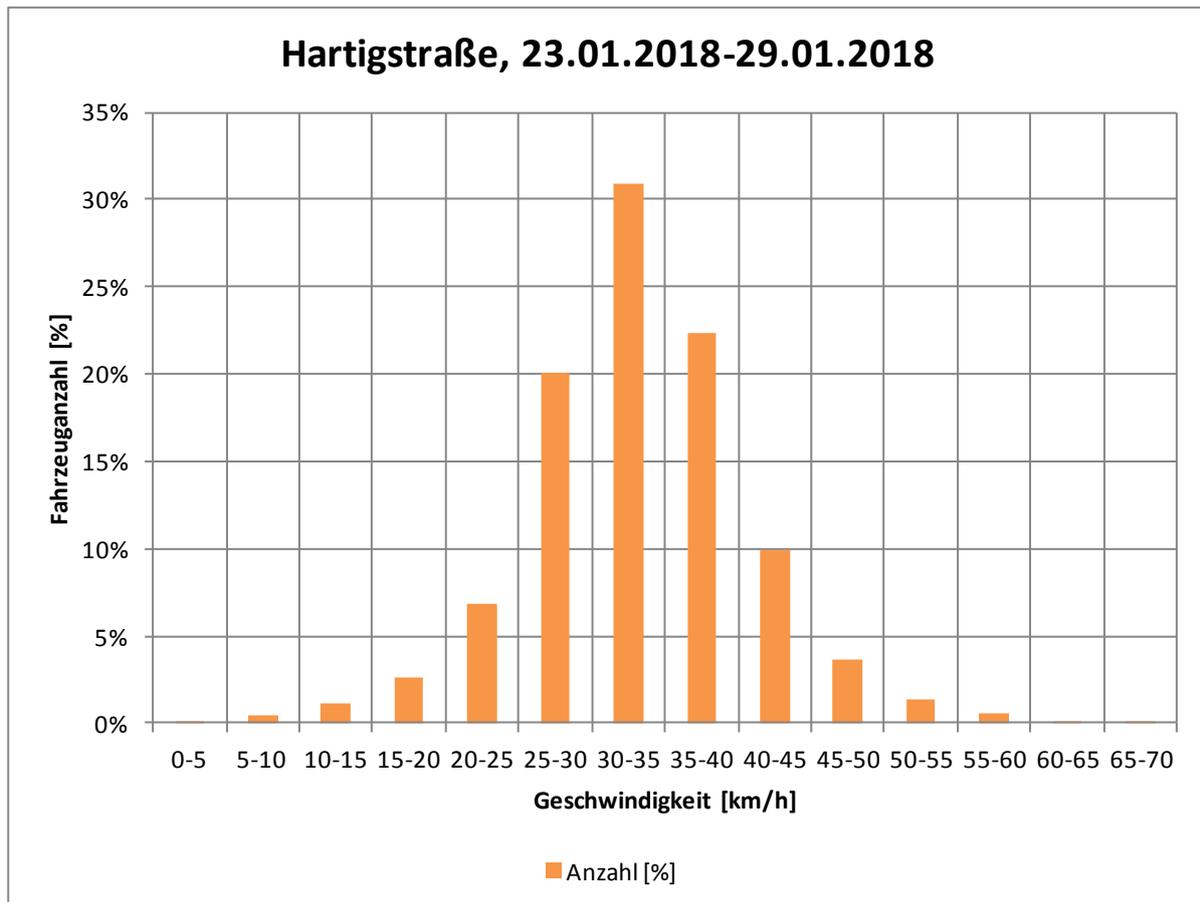


Abbildung 5: Geschwindigkeitsverteilung 2

Verkehrserfassung Mödling Zählung 5/2017 Hartigstraße

### 2.2.3 Tageswerte

Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden									
Tag	Einspurig	PKW	Lieferwagen	LKW+Bus	Sattel und Lastzüge	Gesamt	Vø	V85	Vmax
Di., 23.01.2018	66	1.503	21	37	1	1.628	31,6	38	67
Mi., 24.01.2018	57	1.353	12	35	2	1.459	31,8	38	66
Do., 25.01.2018	52	1.451	14	44	1	1.562	31,6	37	66
Fr., 26.01.2018	54	1.542	14	36	1	1.647	31,1	37	58
Sa., 27.01.2018	28	867	8	5	0	908	31,8	38	64
So., 28.01.2018	29	751	1	2	0	783	32,8	39	61
Mo., 29.01.2018	110	1.473	21	41	5	1.650	31,0	37	63
Gesamt	396	8.940	91	200	10	9.637	31,5	38	67

Tabelle 3: Tageswerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, 23.01.2018-29.01.2018

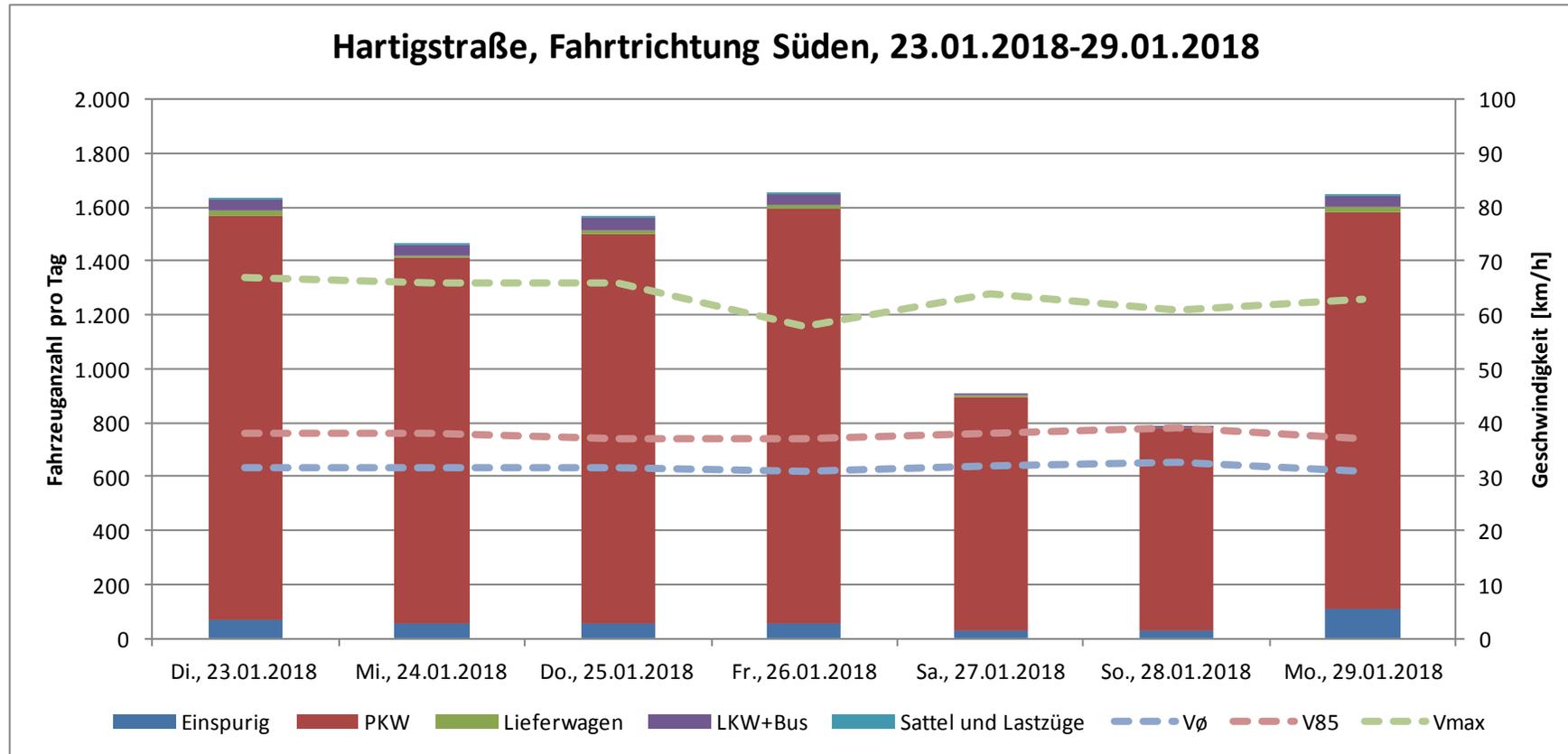


Abbildung 6: Tageswerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, 23.01.2018-29.01.2018

Verkehrserfassung Mödling Zählung 5/2017 Hartigstraße

Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden									
Tag	Einspurig	PKW	Lieferwagen	LKW+Bus	Sattel und Lastzüge	Gesamt	Vø	V85	Vmax
Di., 23.01.2018	56	1.295	26	18	1	1.396	36,0	43	66
Mi., 24.01.2018	45	1.212	38	15	0	1.310	36,3	43	67
Do., 25.01.2018	49	1.249	28	16	1	1.343	36,0	43	67
Fr., 26.01.2018	53	1.245	24	14	0	1.336	35,8	43	66
Sa., 27.01.2018	22	749	11	5	0	787	36,6	44	58
So., 28.01.2018	40	569	9	1	0	619	36,3	44	63
Mo., 29.01.2018	68	1.248	64	18	0	1.398	36,1	43	64
Gesamt	333	7.567	200	87	2	8.189	36,1	43	67

Tabelle 4: Tageswerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, 23.01.2018-29.01.2018

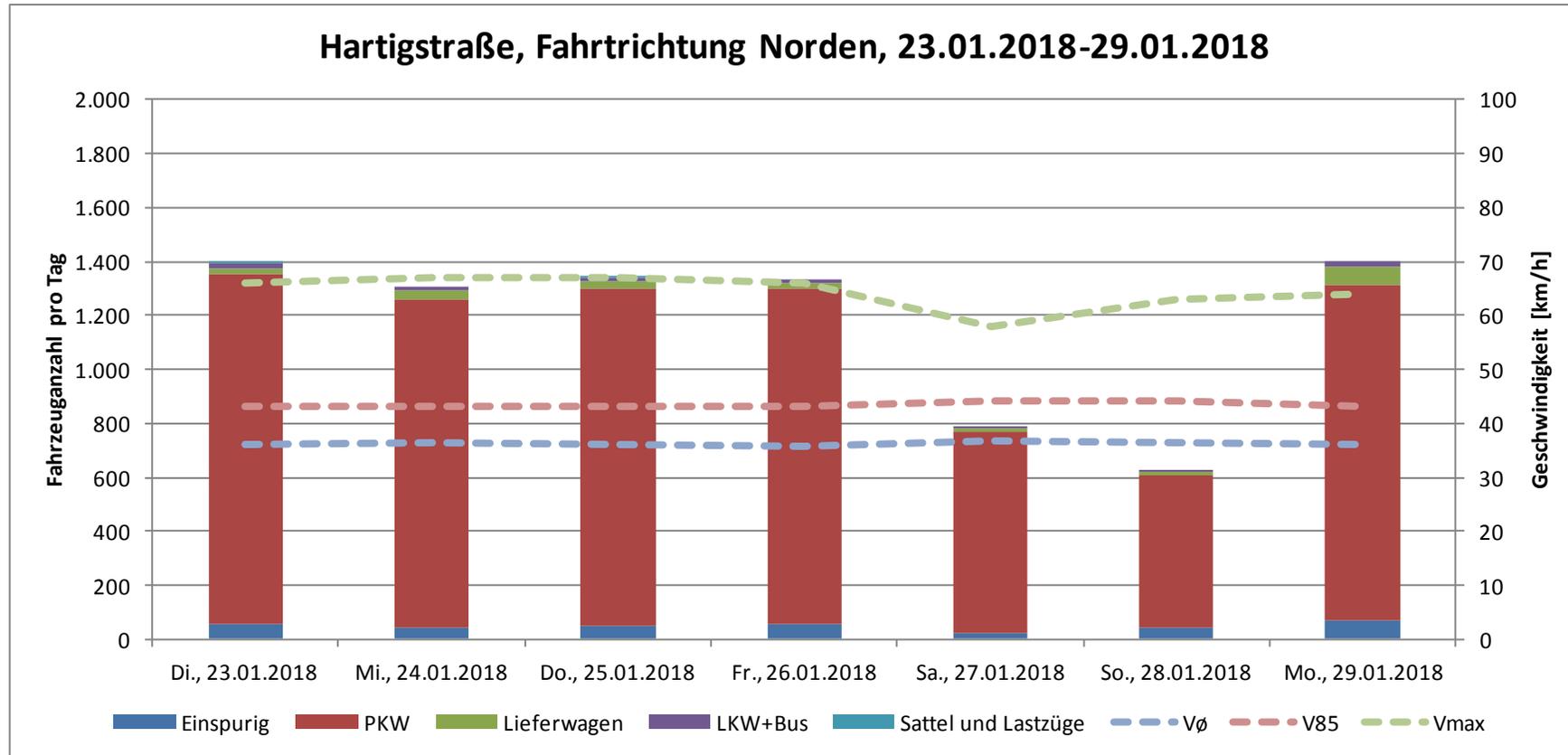


Abbildung 7: Tageswerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, 23.01.2018-29.01.2018

2.2.4 Stundenwerte

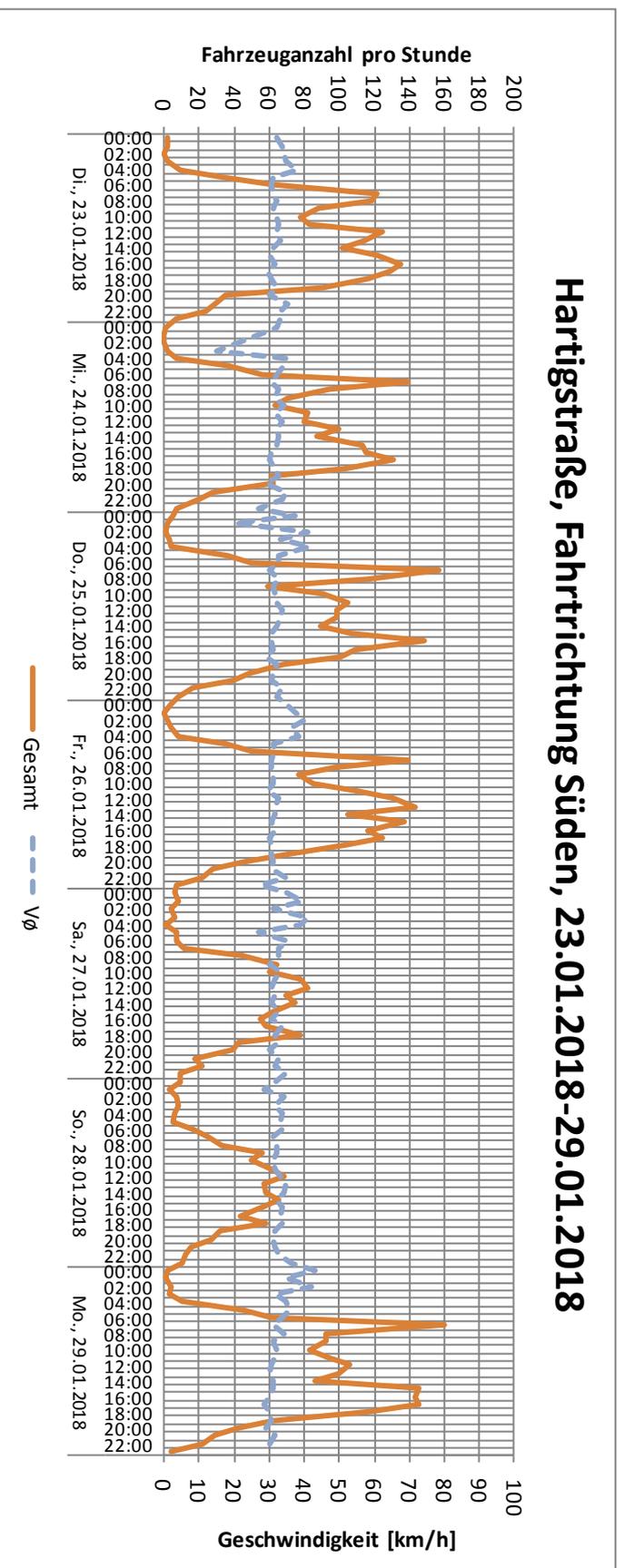


Abbildung 8: Stundenwerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, 23.01.2018-29.01.2018

### Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, 23.01.2018-29.01.2018

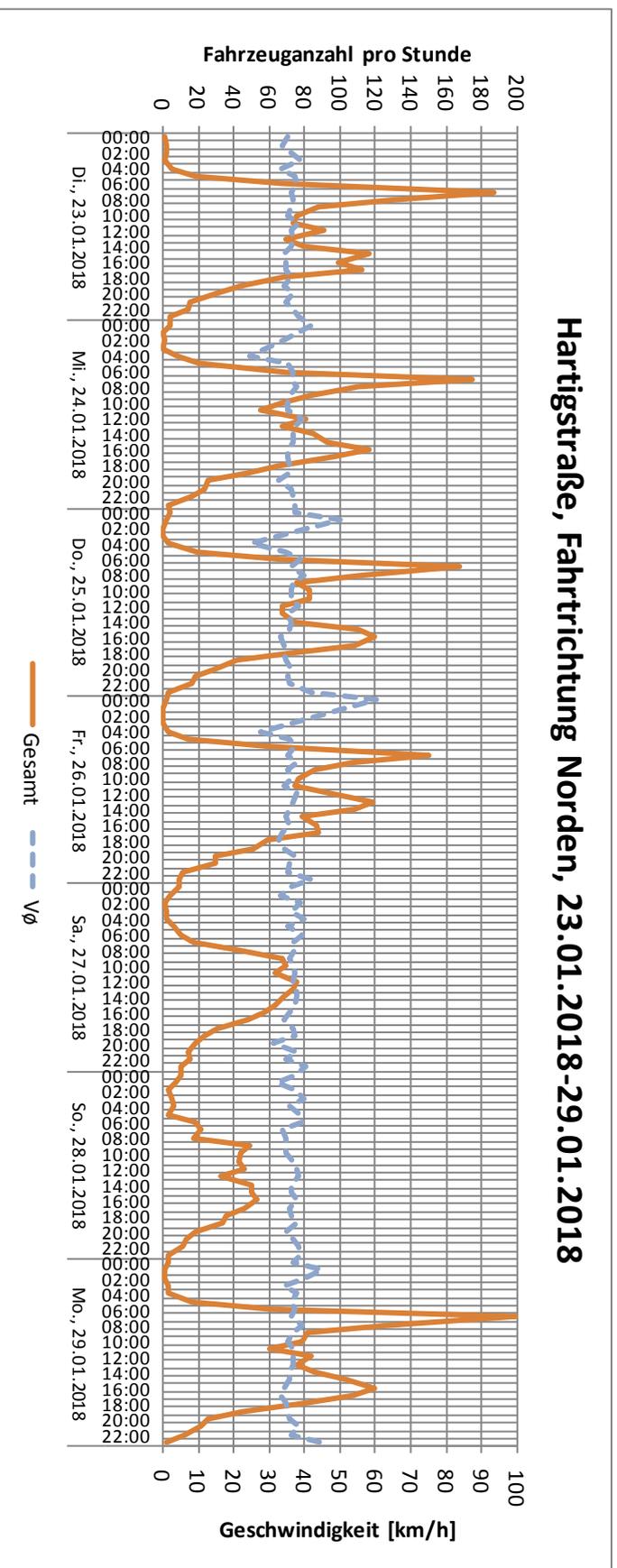


Abbildung 9: Stundenwerte, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, 23.01.2018-29.01.2018

### 2.2.5 Einzeltageauswertung

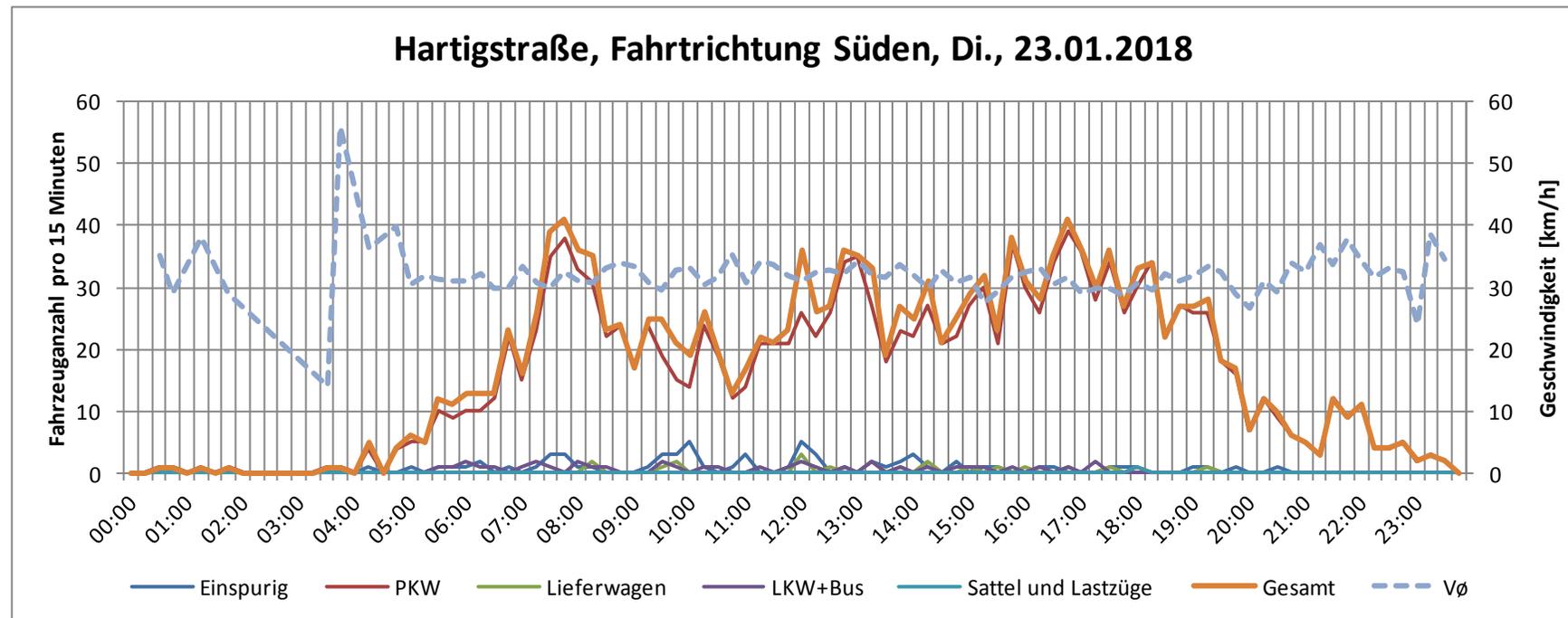


Abbildung 10: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Di., 23.01.2018

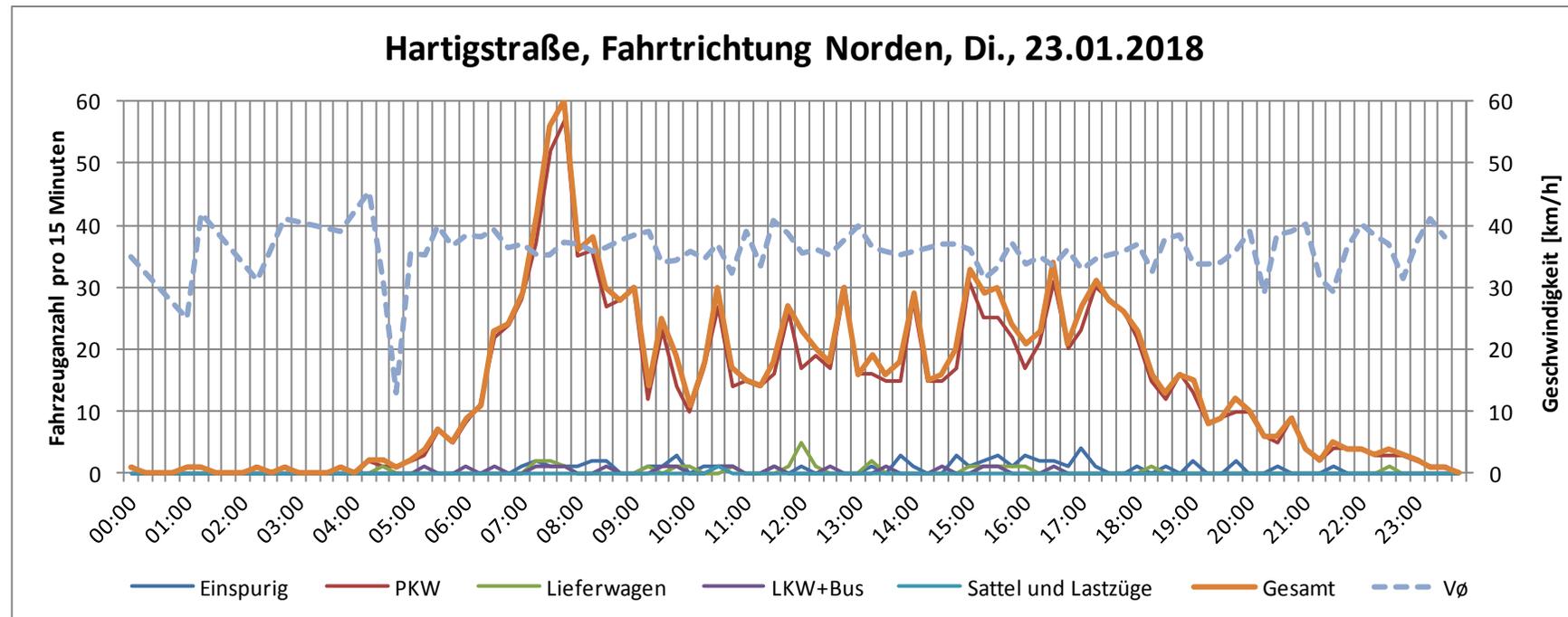


Abbildung 11: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Di., 23.01.2018

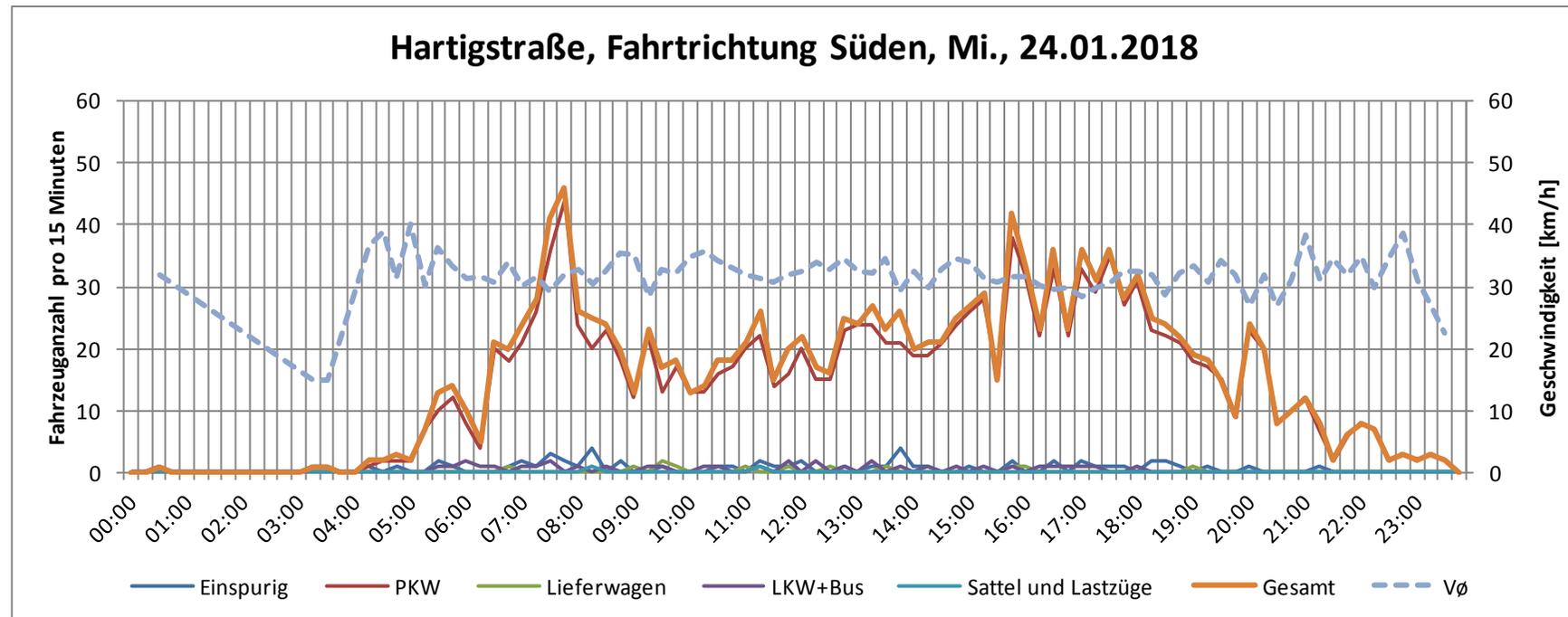


Abbildung 12: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Mi., 24.01.2018

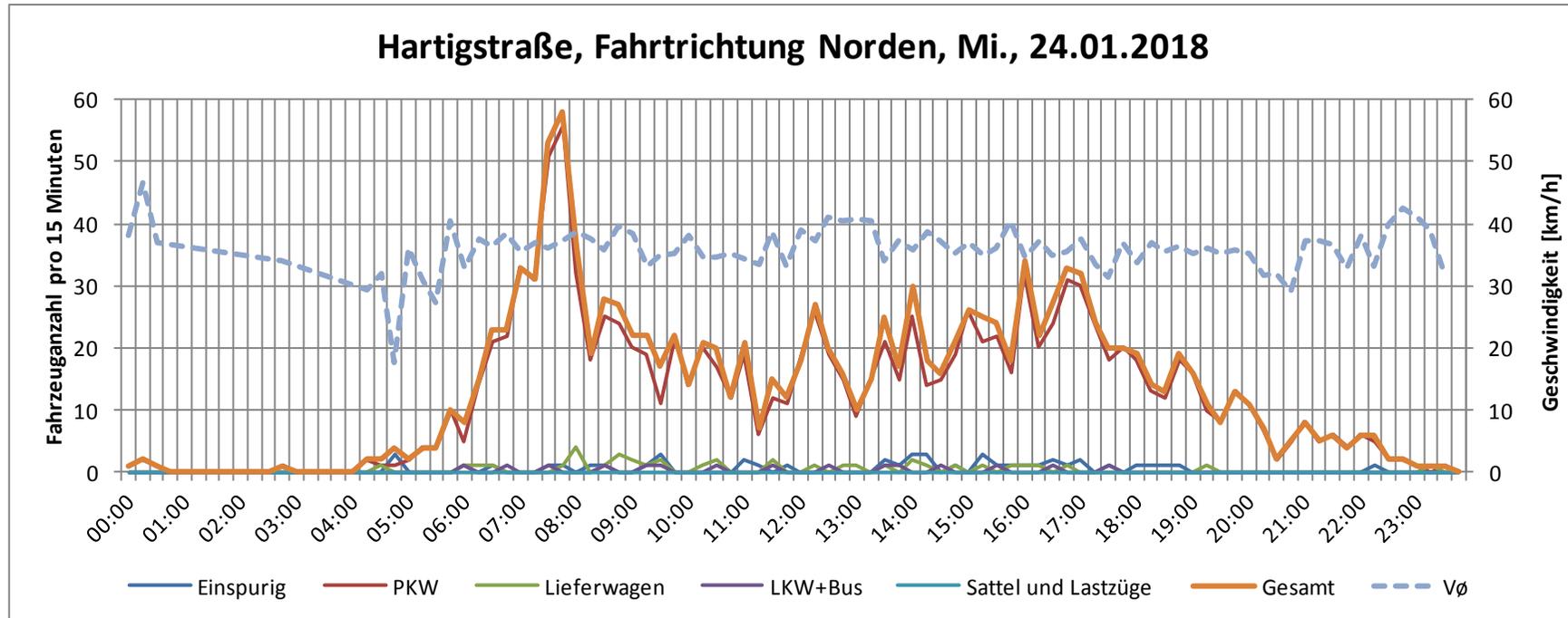


Abbildung 13: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Mi., 24.01.2018

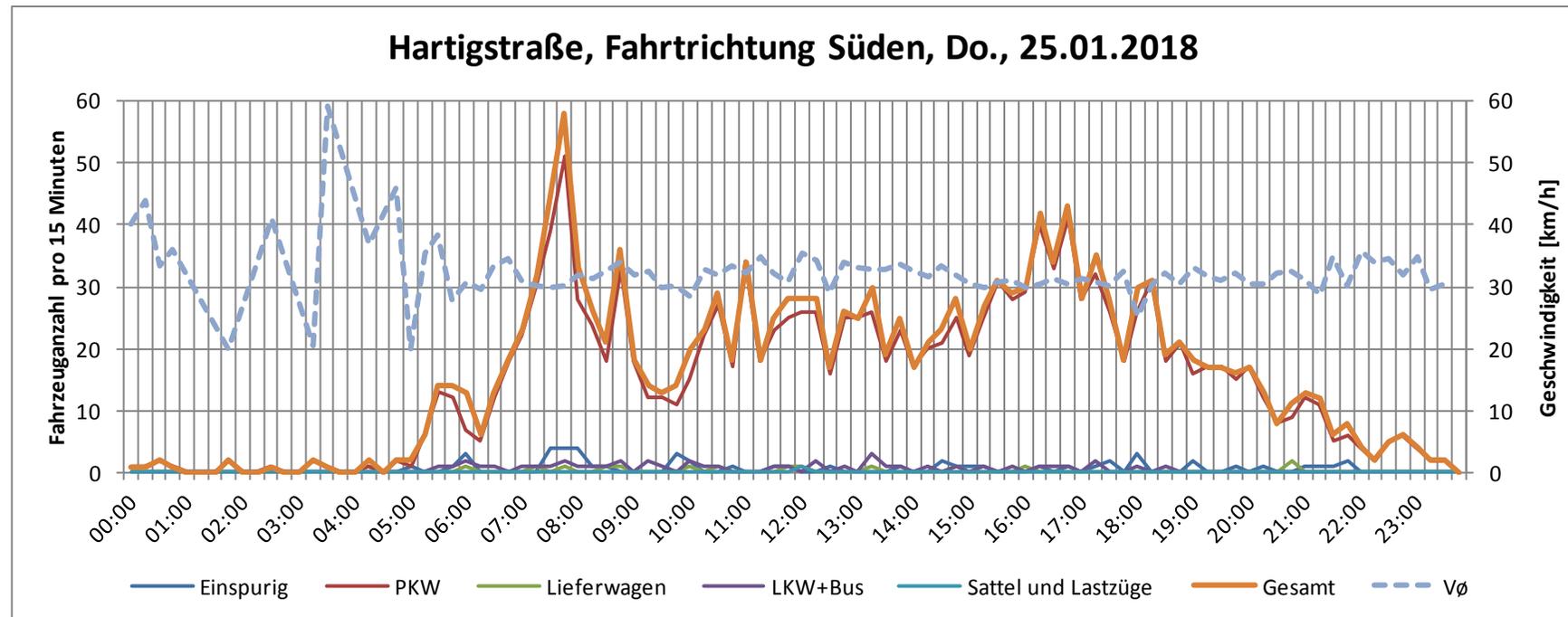


Abbildung 14: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Do., 25.01.2018

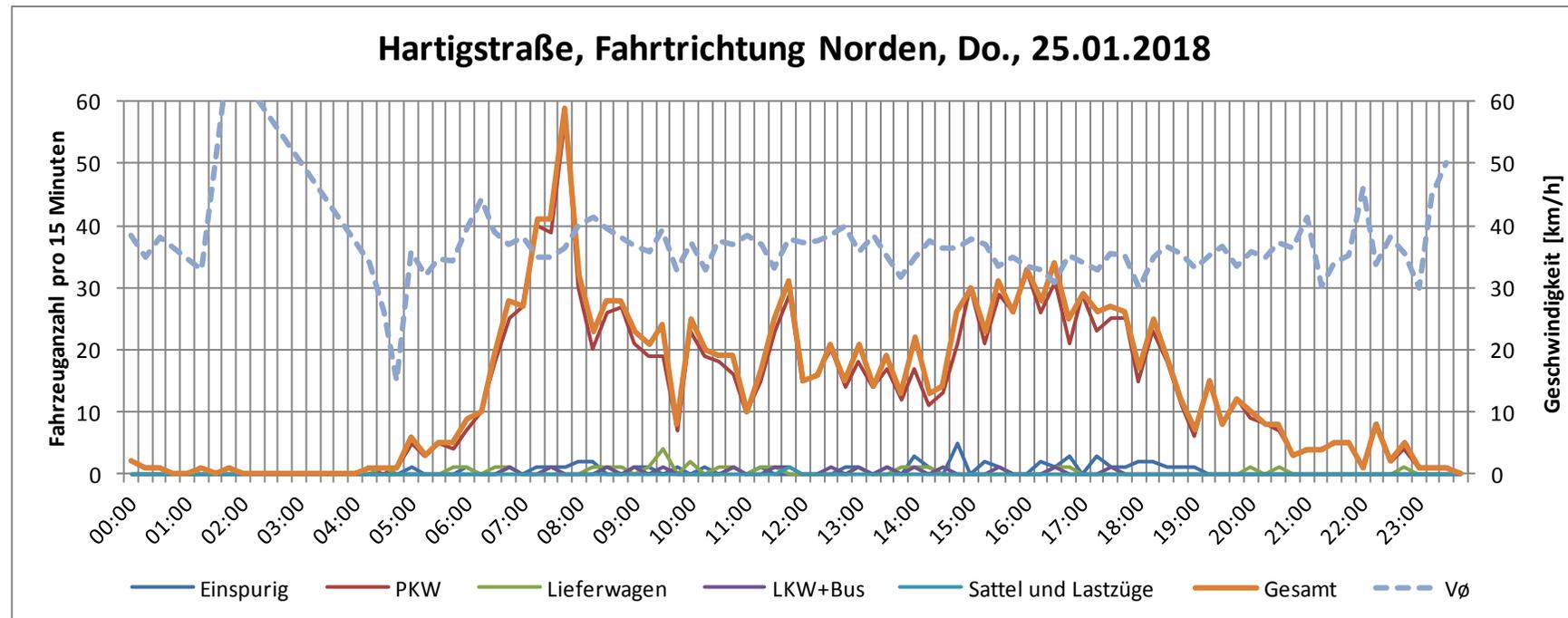


Abbildung 15: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Do., 25.01.2018

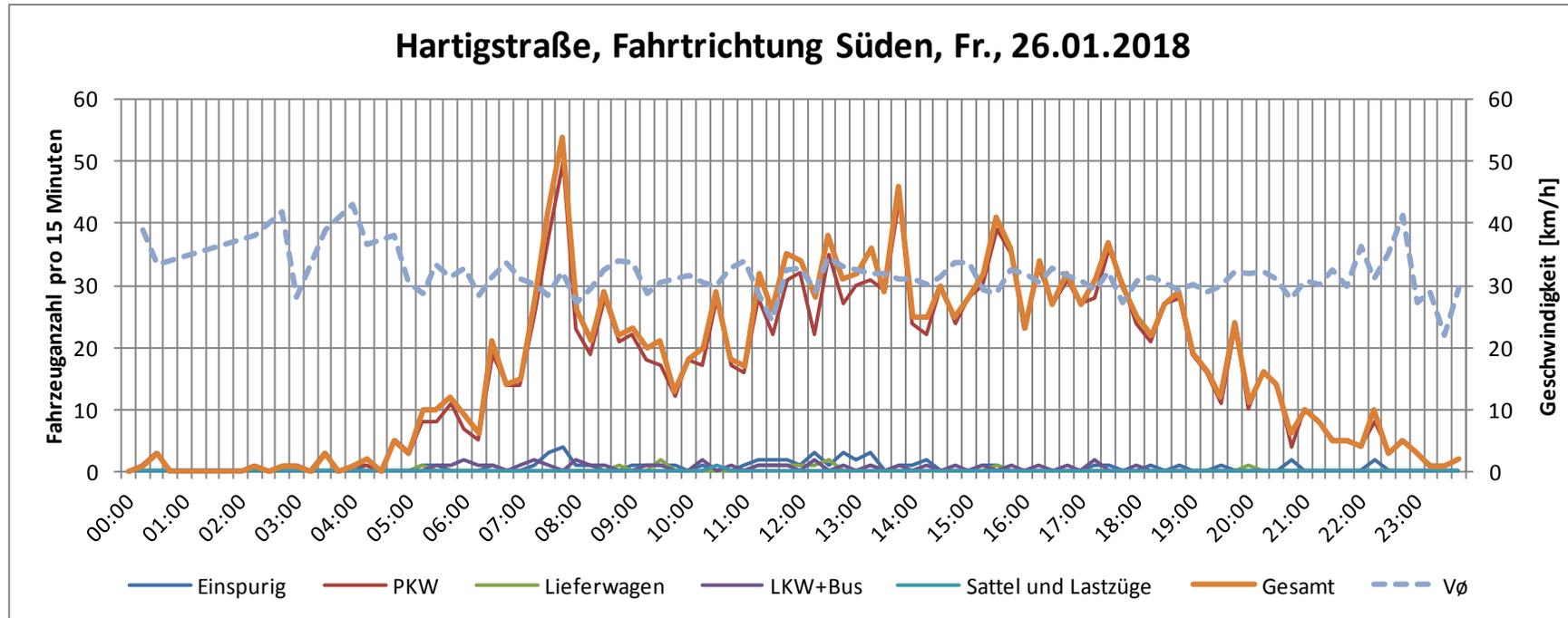


Abbildung 16: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Fr., 26.01.2018

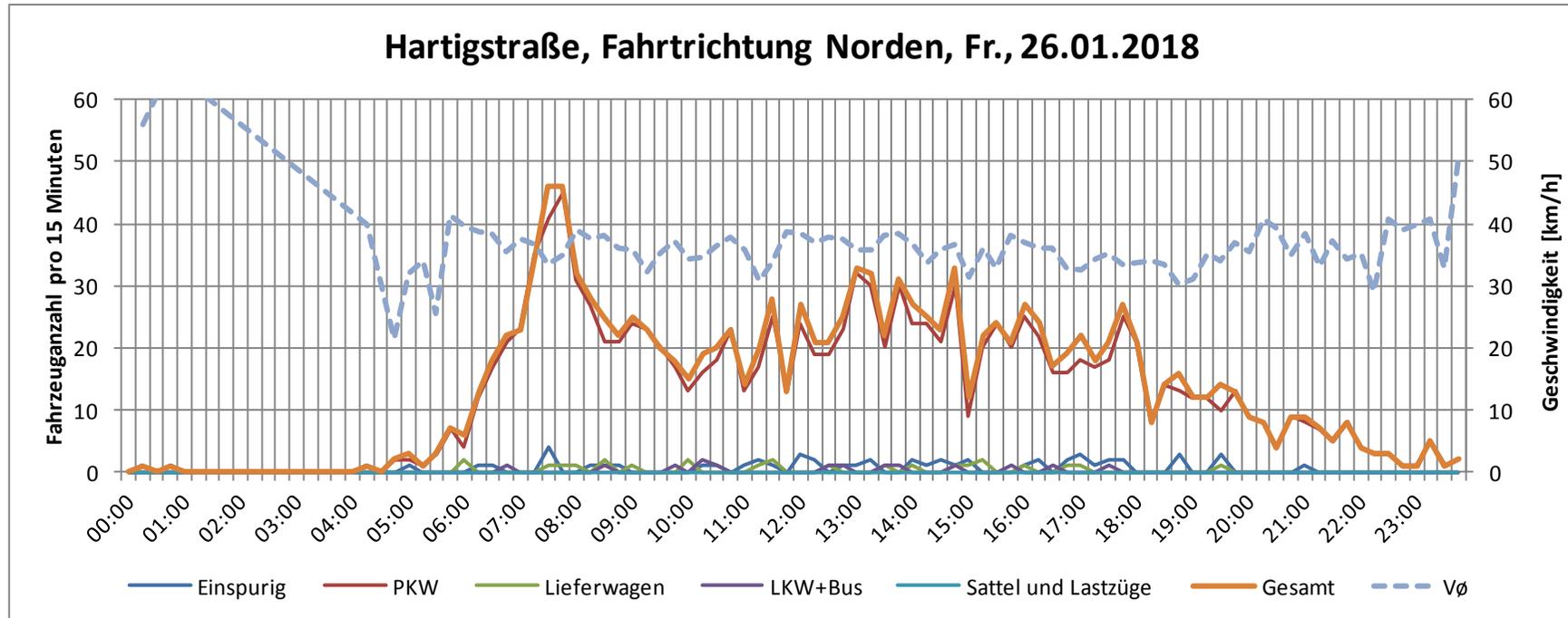


Abbildung 17: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Fr., 26.01.2018

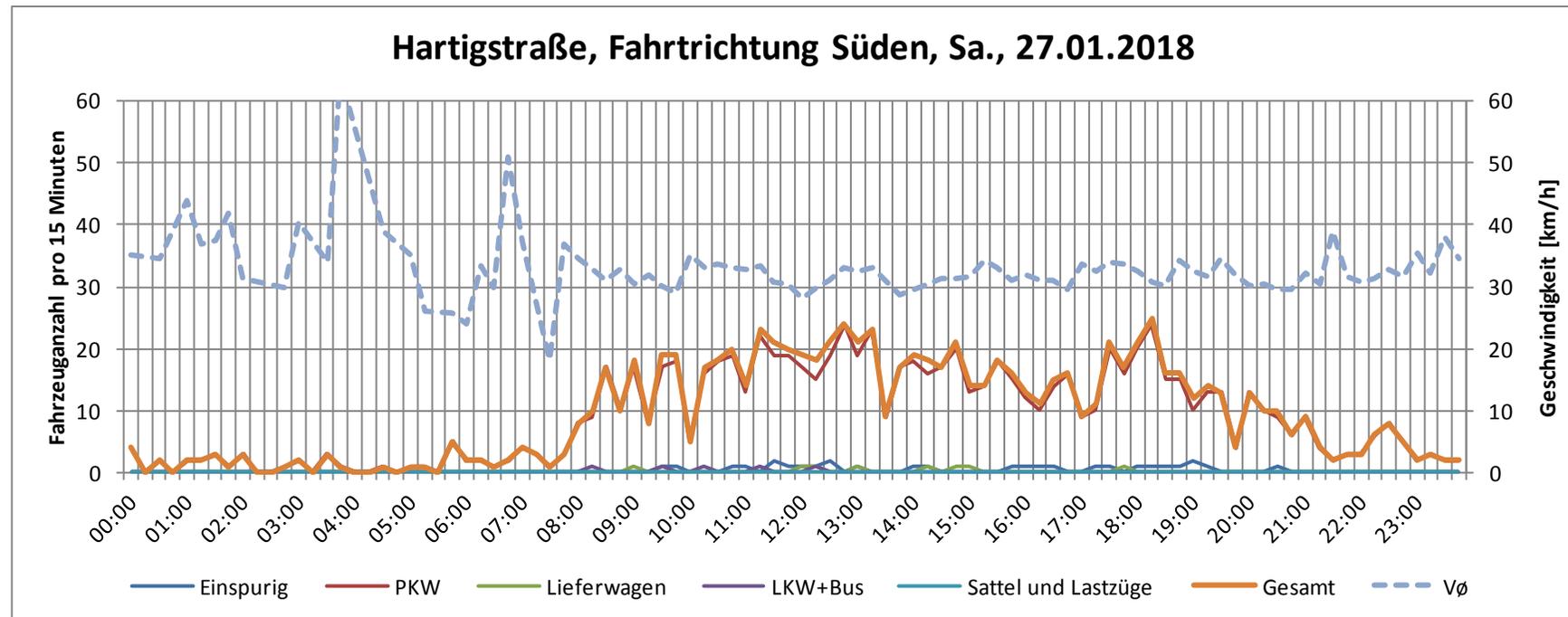


Abbildung 18: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Sa., 27.01.2018

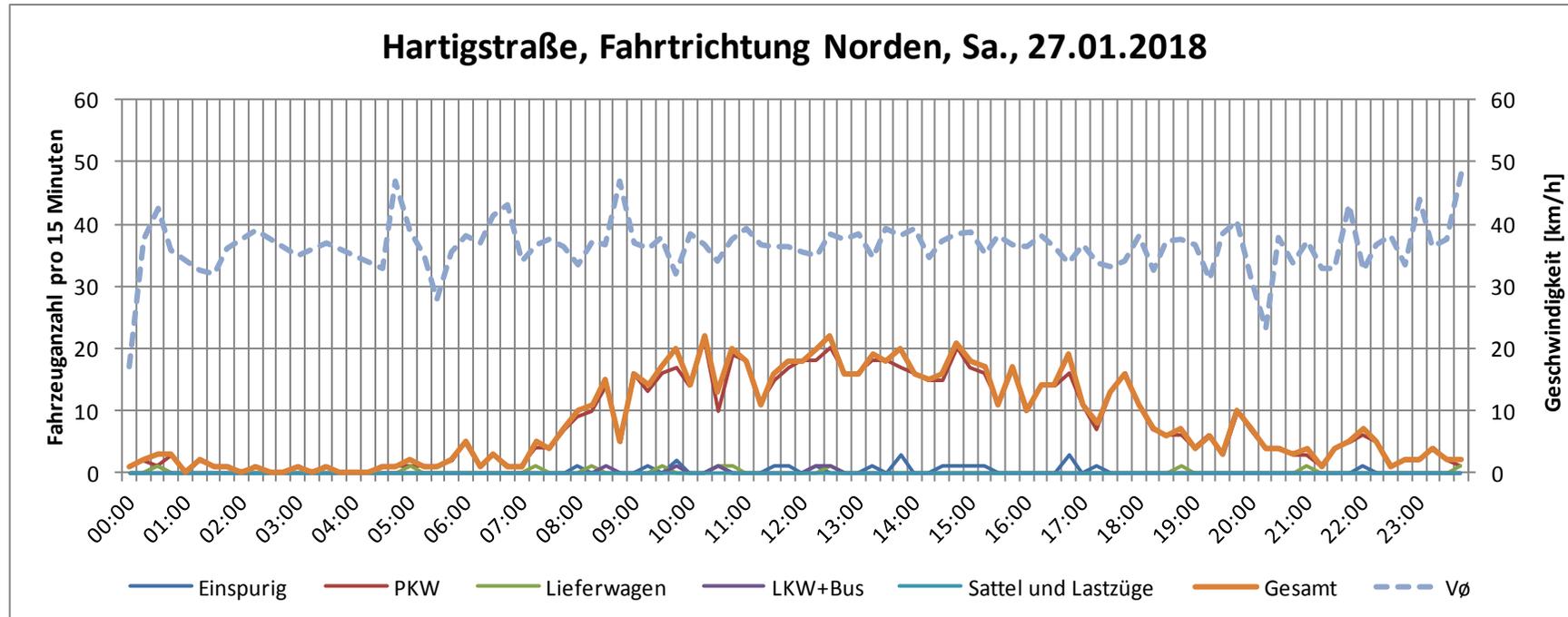


Abbildung 19: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Sa., 27.01.2018

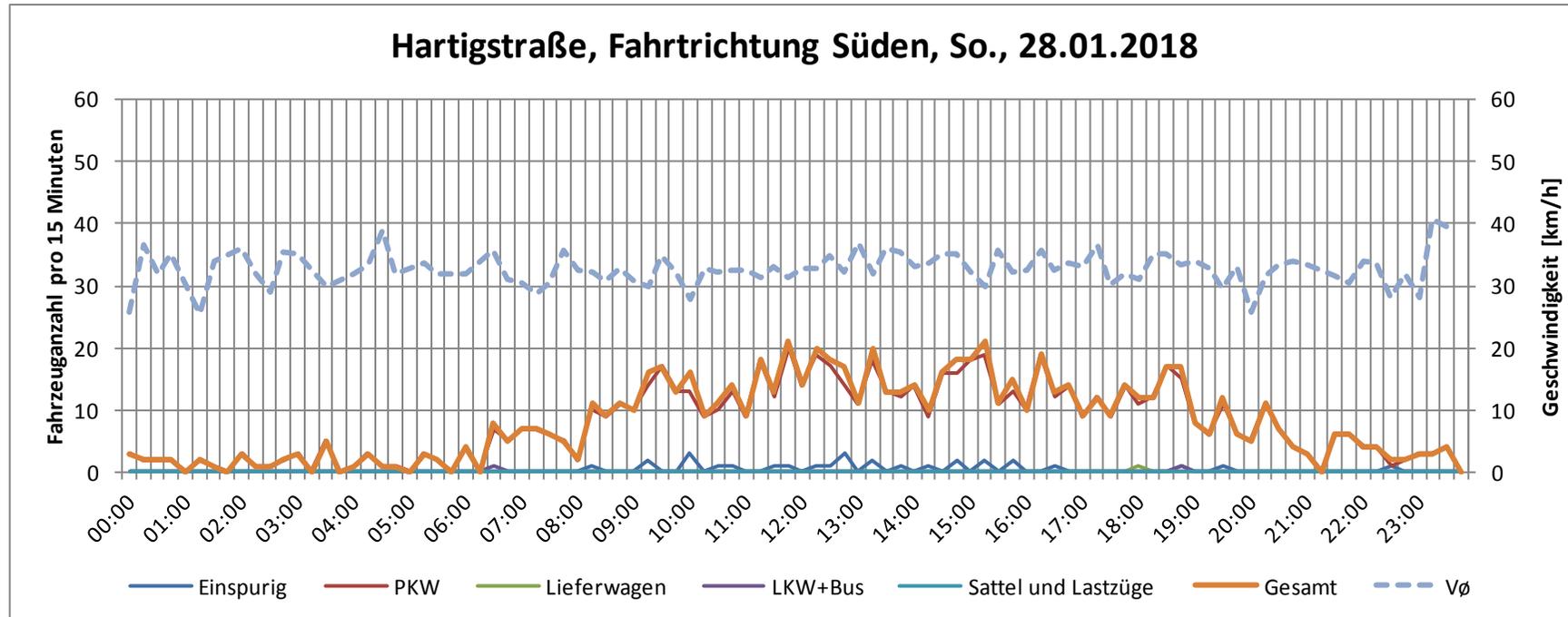


Abbildung 20: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, So., 28.01.2018

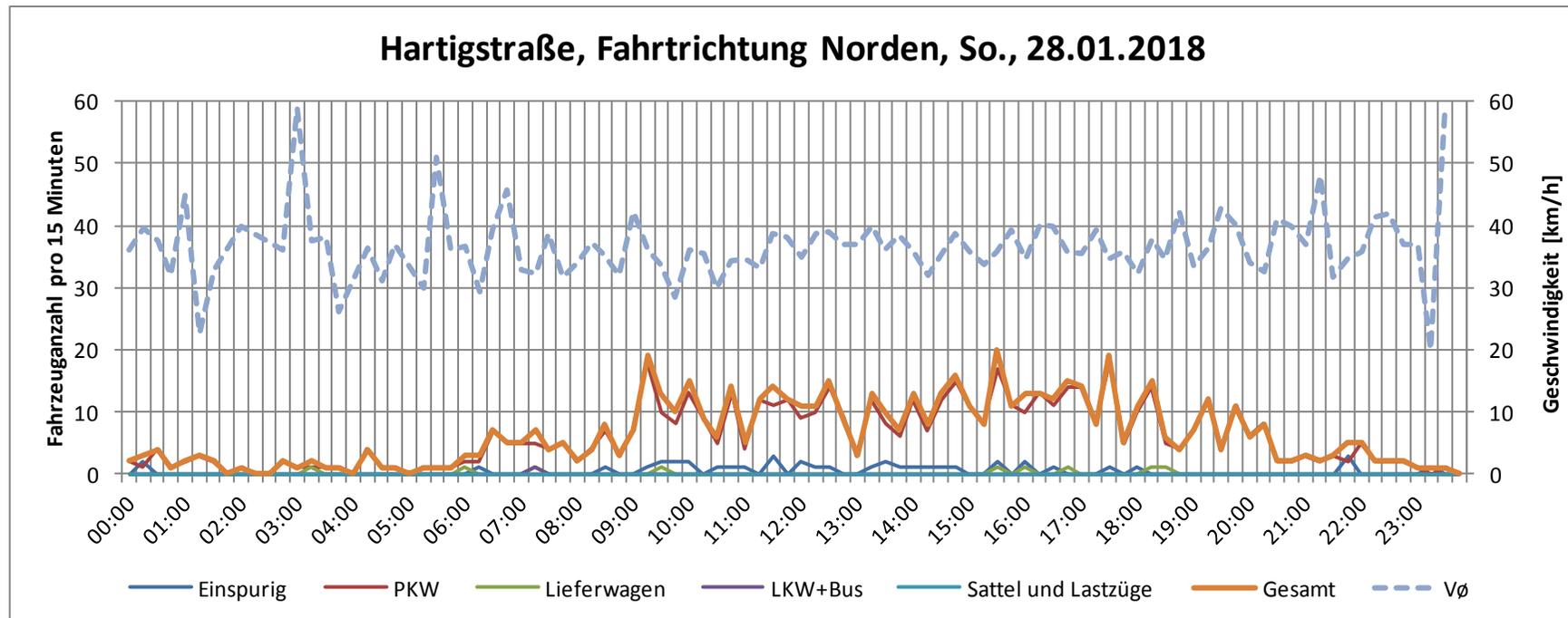


Abbildung 21: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, So., 28.01.2018

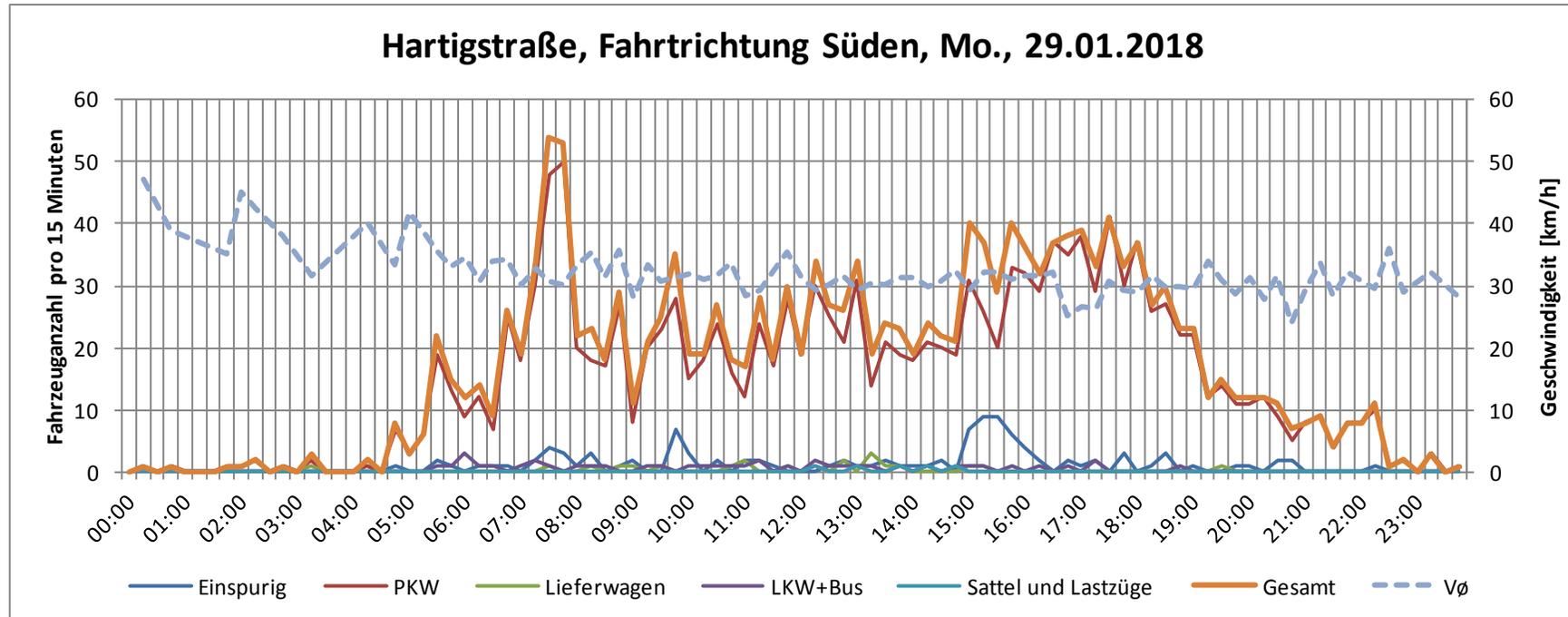


Abbildung 22: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Süden, Mo., 29.01.2018

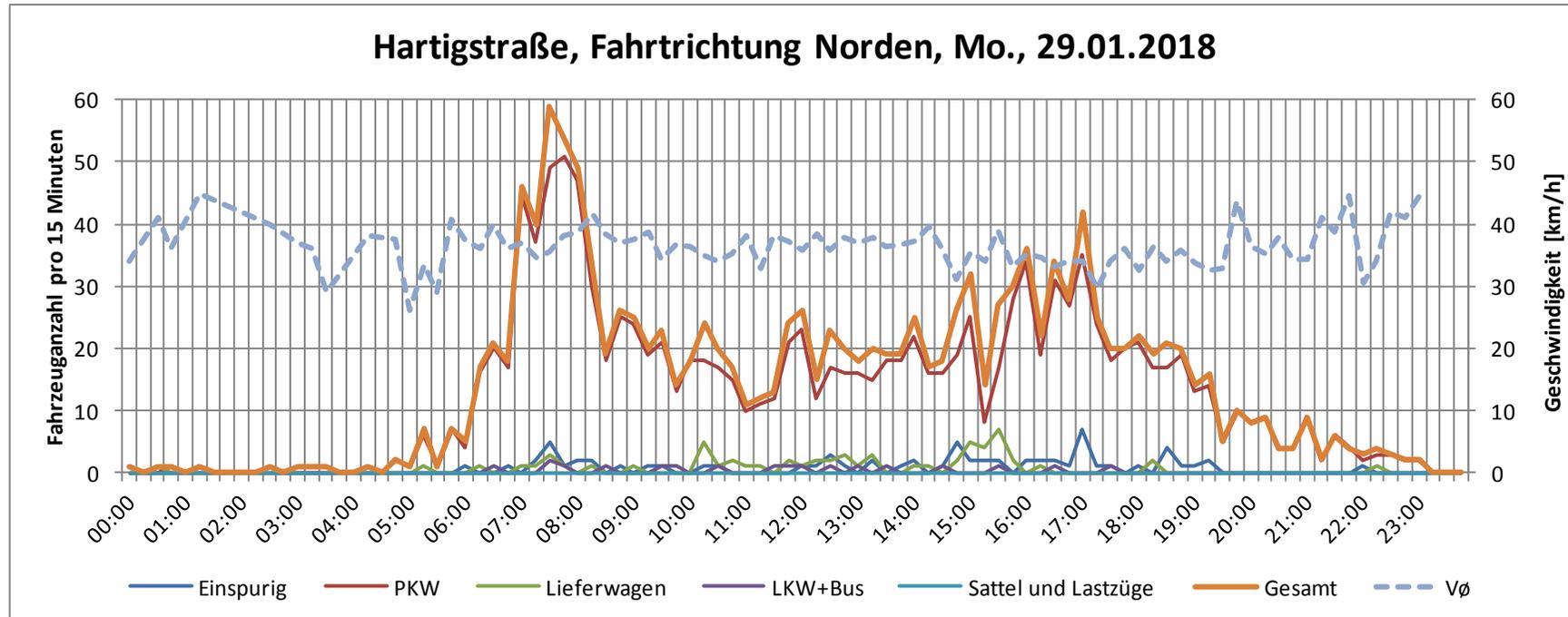


Abbildung 23: Einzeltageauswertung, Hartigstraße, Fahrtrichtung Norden, Mo., 29.01.2018