

Mistplatz 2., Dresdner Straße 119

Verkehrs- und sicherheitstechnische Beurteilung



Wien, 17. März 2022

Magistrat der Stadt Wien
MA48 – Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark

Mistplatz 2., Dresdner Straße 119

Verkehrs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Auftraggeber:

Magistrat der Stadt Wien
MA 48 – Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und
Fuhrpark
vertreten durch: 
1020 Wien, Stadlauer Straße 41

Auftragnehmer:

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
1120 Wien, Zeleborgasse 5/4
Tel.: +43 1 586 41 81, Fax: +43 1 586 41 81-10
E-Mail: terminal@traffix.co.at

Bearbeitungsteam:

Andreas Käfer, Dipl.-Ing. (Projektleitung)
Gerhard Nendwich, Dipl.-Ing.
Deborah Tajmel, Dipl.-Ing.
Oswald Thaler, Dipl.-Ing. Dr.

Wien, 17. März 2022

GZ: 1053E MP02-5 Bericht E1 220317

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
VERWENDETE ABKÜRZUNGEN	4
1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Aufgabenstellung	5
2 GRUNDLAGEN UND VERWENDETE UNTERLAGEN	7
3 LAGE DES PROJEKTSTANDORTES	8
4 BESTANDSANALYSE	9
4.1 Kfz-Verkehrsaufkommen	9
4.2 Erschließung und Verkehrsorganisation	10
4.2.1 Erschließung der Liegenschaft	10
4.2.2 Innere Verkehrsorganisation	11
5 PROBLEMANALYSE BESTAND	12
5.1 Ein- und Ausfahrtssituation	12
5.2 Mistplatzorganisation	13
6 KONZEPT	15
6.1 Optimierung Mistplatzorganisation	15
6.2 Beurteilung Optimierung	19
6.2.1 Erschließung der Liegenschaft	19
6.2.2 Innere Verkehrsorganisation	19
7 VERKEHRLICHE GESAMTBURTEILUNG UND EMPFEHLUNG	20
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	22
TABELLENVERZEICHNIS	22

VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

AF	Ausfahrt
B	Breite
bzw.	beziehungsweise
EF	Einfahrt
hzG	höchst zulässiges Gesamtgewicht
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter
MA	Magistratsabteilung
max.	maximal
ÖV	öffentlicher Verkehr
v.a.	vor allem
z.B.	zum Beispiel

1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

1.1 Ausgangslage

Die MA48 betreibt an der Adresse 1020 Wien, Dresdner Straße 119 einen Mistplatz mit Stützpunkt der Straßenreinigung mit in Summe rund 20 Beschäftigten. Dieser Mistplatz zeichnet sich im Vergleich zu den anderen Mistplätzen durch sehr beengte Platzverhältnisse aus. Die Ein- und Ausfahrt befindet sich in einem unter Denkmalschutz stehenden Gebäude, wobei die Durchfahrt nur einstreifig („einspurig“) ausgebildet ist. Es sind daher Untersuchungen anzustellen, inwieweit der bestehende Mistplatz erweitert und neu organisiert oder ob er an einen neuen Standort im näheren Umfeld verlegt werden kann.

1.2 Aufgabenstellung

Mistplätze unterliegen österreichweit einem ständigen Wandel. Seien es die Anliefergewohnheiten der Bewohner*innen im Umkreis oder die Trennungsverordnungen für die einzelnen Fraktionen: es ist ein ständiger Anpassungsbedarf gegeben. Diesbezüglich ist es eine Zielsetzung der MA48, Mistplätze mit einem gewissen Komfortniveau sowohl für die Kund*innen als auch für die Beschäftigten sowie nicht zuletzt mit einem in jeder Beziehung hohen Sicherheitsniveau anzubieten. Um Letzteres herstellen zu können, ist es bundesweit üblich geworden, die Verkehrsströme der Kund*innen und des Betriebsverkehrs zu trennen.

Die allgemeine Zielsetzung seitens der Stadt Wien – MA48 lautet daher, sichere Mistplätze anzubieten. In Bezug auf die Corona-Pandemie musste der gegenständliche Mistplatz wegen der nicht einhaltbaren Mindestabstände aus Gründen des Gesundheitsschutzes zugesperrt bleiben.

Um für zukünftige Anforderungen gewappnet zu sein, soll vorab eine verkehrstechnische und sicherheitstechnische Beurteilung erbracht werden. Die Beurteilung soll v.a. als Grundlage dahingehend dienen, ob weitere Investitionen zur Erzielung eines zeitgemäßen Mistplatzes möglich sind und sinnvoll erscheinen.

Das Ingenieurbüro TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH wurde seitens des Magistrates der Stadt Wien – MA48 mit der vorliegenden verkehrs- und sicherheitstechnischen Beurteilung beauftragt.

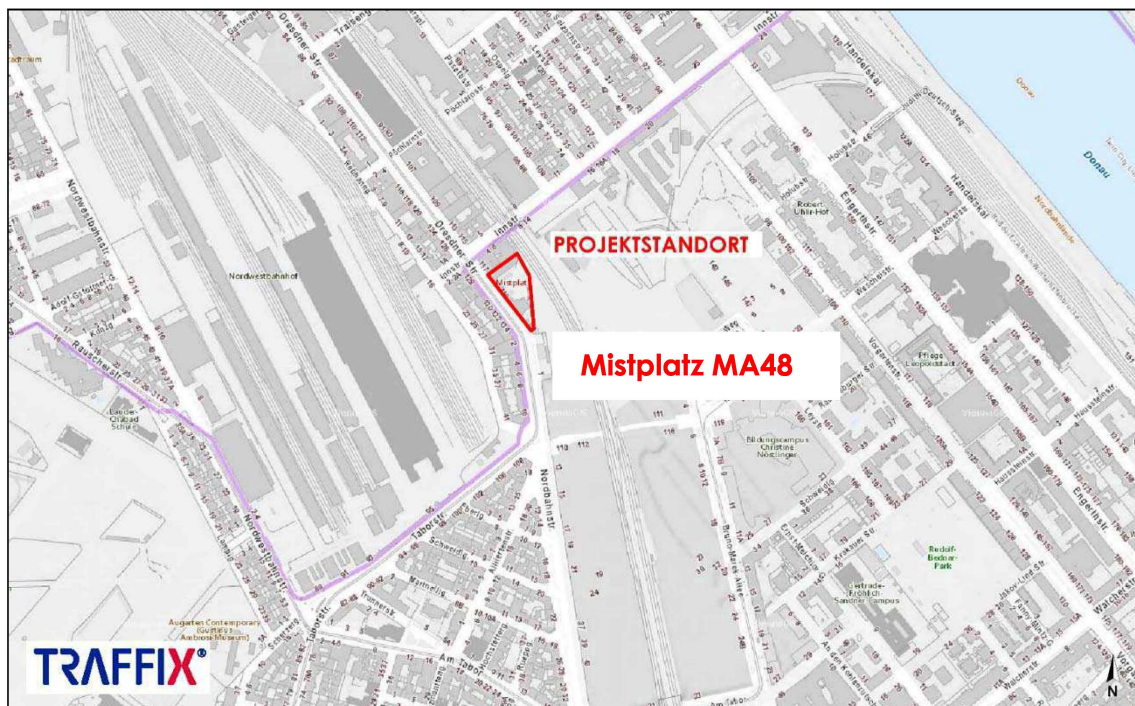
2 GRUNDLAGEN UND VERWENDETE UNTERLAGEN

- /1/ Stadt Wien – ViennaGIS (2021): Mehrzweckkarte der Stadt Wien, zuletzt abgerufen im März 2022
- /2/ Magistrat der Stadt Wien, MA 48 (2021): Angaben zum Kfz Verkehrsaufkommen – Kundenfrequenz und Abholfrequenz 2019, E-Mail von [REDACTED], 20.9.2021
- /3/ Magistrat der Stadt Wien, MA 48 (2021): Standort Innstraße, Raum- und Funktionsprogramm V06, E-Mail von [REDACTED], 20.9.2021
- /4/ Stadt Wien – Gebietsbetreuung Stadterneuerung: Stadtteilmanagement Nordbahnhofviertel, <https://www.gbstern.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubaugebieten/stadtteilmanagement-nordbahnhofviertel/>, abgerufen im August 2021
- /5/ Stadt Wien – Gebietsbetreuung Stadterneuerung: Stadtteilmanagement Nordwestbahnhof, <https://www.gbstern.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubaugebieten/stadtteilmanagement-nordwestbahnhof/>, abgerufen im August 2021
- /6/ Käfer A. et al. (2019): Mistplatz 2., Dresdner Straße 119 – verkehrliche Begutachtung, Wien, 27.9.2019

3 LAGE DES PROJEKTSTANDORTES

Der Mistplatz Zwischenbrücken liegt im 2. Wiener Gemeindebezirk unmittelbar an der Grenze zum 20. Bezirk in der Dresdner Straße 119. Der Mistplatz erstreckt sich zwischen der Dresdner Straße im Westen und der Trasse der Nordbahn im Osten. Im Norden grenzen Wohnbauten an den Mistplatz, im Süden eine Tankstelle an.

Abbildung 3-1: Lage des Projektstandortes



Kartengrundlage: /1/, eigene Bearbeitung

4 BESTANDSANALYSE

4.1 Kfz-Verkehrsaufkommen

Die Entsorgungsgüter werden zum Mistplatz am Standort Dresdner Straße 119 durch Fahrzeuge des Magistrats der Stadt Wien, hauptsächlich jedoch durch Privatkund*innen und Gewerbebetriebe angeliefert. Auf Grundlage von Angaben seitens der MA 48 können nachstehende Kfz-Frequenzen den betrieblichen Abläufen zugeordnet werden /2/.

Tabelle 4-1: Kfz- Aufkommen (Bezugsjahr 2019)

Nutzergruppe	Einfahrten / Jahr
Kund*innen	131.000
Abholungen MA 48; Transportfahrten Lkw 2- & 3-achsig	3.000
Innerbetrieblicher Verkehr (Straßenreinigung)	25.000
Gesamt	159.000

Quelle: /2/

Auf Basis der ca. 160.000 Einfahrten pro Jahr und einem Betrieb an 6 Tagen der Woche (Mo-Sa) lässt sich ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von rund 525 Einfahrten pro Tag bzw. rund 1.050 Kfz-Fahrten pro Tag (Summe Zu- und Abfahrten) angeben.

Zu Spitzenstunden sind 60 Einfahrten durch Kund*innen zu verzeichnen, mit Spitzen bis zu 92 Einfahrten pro Stunde. Dem innerbetrieblichen Verkehr zuordenbare Fahrten (An- und Abreise zum Arbeitsplatz bzw. Ein- und Ausfahrten Straßenreinigung) finden konzentriert zu Beginn und zu Ende der Arbeitszeit statt. Am Mistplatz sind inkl. den Beschäftigten der Straßenreinigung rund 20 Dienstnehmer*innen beschäftigt.

Infolge der regen Stadterweiterung im Umfeld, namentlich auf dem Gelände des Nordbahnhofs sowie des Nordwestbahnhofs, wo in den nächsten Jahren in Summe bis zu 11.000 Wohnungen /4/, /5/ errichtet werden, ist künftig von einer Zunahme der Kundenfrequenz am Mistplatz auszugehen. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Kundenfrequenz innerhalb von 10 Jahren (2009-2019) bereits um 37 % angestiegen ist.

Zusätzlich wäre auch durch die Ausweitung des Platzangebots am Mistplatz an sich mit einer Steigerung der Frequenz zu rechnen, da der Mistplatz im Bestand von gewerblichen Kund*innen (mit größeren Kastenwagen oder mit Anhänger) aufgrund der beengten Platzverhältnisse gemieden wird bzw. mit bestimmten Fahrzeugkategorien gar nicht angefahren werden kann.

4.2 Erschließung und Verkehrsorganisation

4.2.1 Erschließung der Liegenschaft

Der Mistplatz Zwischenbrücken ist über eine Hausdurchfahrt in einem Gebäude, das unter Denkmalschutz steht, an die Dresdner Straße angebunden. Die Durchfahrt mit einer Durchfahrtshöhe von 3,80 m dient als gemeinsame Ein- und Ausfahrt sowohl für den Kundenverkehr als auch den betriebsinternen Verkehr.

Abbildung 4-1: Hausdurchfahrt Mistplatz Zwischenbrücken



Quelle: /3/, Foto MA48

Die Breite der Ein- und Ausfahrt beträgt rund 3,40 m und kann daher nur wechselweise in beide Richtungen befahren werden. Entgegenkommende Fahrzeuge müssen das Passieren der Hausdurchfahrt abwarten.

4.2.2 Innere Verkehrsorganisation

Im Bestand sind entlang der Randbereiche des Mistplatzes die unterschiedlichen Sammelbehälter aufgestellt. Die Mittelzone dient sowohl den Zu- und Abfahrten der Kund*innen, als auch als Manipulationsfläche für interne Betriebstätigkeiten z.B. beim Behältertausch /6/.

Im Bestand sind am Mistplatz weder Haltezonen noch Fahrgassen ausgewiesen. Kund*innen stellen ihre Fahrzeuge unorganisiert am gesamten Areal ab, um die mitgebrachten Reststoffe in die einzelnen Behälter zu entladen. Dabei kommt es immer wieder zu gegenseitigen Behinderungen durch ungünstig abgestellte Fahrzeuge bzw. unvorhersehbare Fahrmanöver. Für den betriebsinternen Verkehr ergeben sich bei den unausweichlichen Manipulationsvorgängen wie z.B. beim Austausch von vollen Sammelbehältern gegen leere, häufig Konflikte mit Kund*innen, die mit ihren Fahrzeugen die benötigten Manipulationsflächen verstellen. Dabei können Kund*innen in Gefahrensituationen an Stellen geraten, die durch das Personal nicht eingesehen werden können.

Zusätzliche Konflikte treten auf, wenn erforderliche betriebsinterne Fahrten von bzw. zu den Abstellplätzen der Betriebsfahrzeuge durch Kund*innen behindert werden /6/.

Zudem ist anzuführen, dass auf dem Mistplatz Zwischenbrücken aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der eingeschränkten Fahrverhältnisse die Aufstellung von Mulden mit einem Fassungsvermögen von 48 m³ nicht möglich ist. Der Mistplatz Zwischenbrücken ist daher auf den Einsatz von Mulden mit einem Fassungsvermögen von lediglich 30 m³ beschränkt. Der Vollständigkeit sei angemerkt, dass durch diese Einschränkung Holz nicht direkt zum Entsorger verbracht werden kann, sondern zuvor am Gelände der ABA in Wien 21., Percostraße umgeladen werden muss.

5 PROBLEMANALYSE BESTAND

5.1 Ein- und Ausfahrtssituation

Die Ein- und Ausfahrt des Mistplatzes erfolgt über eine bestehende Hausdurchfahrt eines Gebäudes, das unter Denkmalschutz steht und eine Breite von lediglich 3,40 m und eine Höhe von lediglich 3,80m¹ aufweist. Aufgrund der einstreifigen Hausdurchfahrt ist ein gleichzeitiges Ein- und Ausfahren mit mehrspurigen Fahrzeugen im Bestand nicht möglich. Im Detail ergab die Analyse der Ein- und Ausfahrtssituation folgende Problempunkte:

- (1) Höhe der Einfahrt: Die Einfahrtshöhe beträgt max. 3,80 m. Demzufolge ergeben sich Einschränkungen im Lkw-Verkehr, da eine Einfahrt mit Lkw mit einer Normhöhe von 4,00 m nicht möglich ist.
- (2) Breite der Einfahrt: Die Einfahrtsbreite beträgt max. 3,40 m. Die beengten Ein- und Ausfahrtsverhältnisse über die einstreifige Hausdurchfahrt haben häufige Anfahrschäden und gegenseitige Behinderungen zur Folge.
- (3) Begegnungsverkehr Ein- und Ausfahrt: Ein Begegnungsverkehr ist durch die Einfahrtsbreite von 3,40 m nicht möglich. Bei starken Kundenfrequenzen ist dadurch bei der Ausfahrt ein Rückstau in den ohnedies beengten Innenhof zu beobachten (Platzverlust durch Warteflächen im Innenhof). Die Warteflächen vor der Ausfahrt sind nötig, um einen Rückstau im öffentlichen Straßenraum zu vermeiden.²
- (4) Verkehrssicherheit: Ein sicheres gleichzeitiges Passieren von Kfz, insbesondere Lkw, mit Fußgänger*innen ist im Bereich der Einfahrt nicht gewährleistet. Zudem ist die Gehsteigquerung schlecht einsehbar und stellt eine neuralgische Gefahrenstelle dar.
- (5) Anbindung Ein- und Ausfahrt an Dresdner Straße: Müssen einfahrende Fahrzeuglenker die Ausfahrt eines Fahrzeugs abwarten, ragen sie teilweise in die Fahrbahn der Dresdner Straße. Insbesondere beim Linksabbiegen bei der Zufahrt aus Richtung Innstraße kann dabei ein Anhalten am Gleiskörper der Straßenbahn erforderlich werden. Die beschriebene Situation birgt Konfliktpotenziale mit der Straßenbahn bis hin zu Behinderungen der Straßenbahn (Warten auf dem Gleis). Die be-

¹ Die Mindesthöhe im allg. Straßenverkehr beträgt international einheitlich 4,00 m.

² Bei zunehmender Frequenz des Mistplatzes aufgrund einer Erhöhung der Bevölkerung im Umkreis (vgl. Kap. 4.1) muss davon ausgegangen werden, dass Stauerscheinungen verstärkt auftreten können.

reits im Bestand eingeschränkten Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt durch parkende Fahrzeuge werden durch einen projektierten Radweg in der Dresdner Straße in Zukunft noch weiter verschärft. Eine Verkehrsentflechtung über die 2. Ausfahrt ist wegen deren Lage im Bereich der Haltestelleninsel (Schleppkurve) und aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nur eingeschränkt möglich.

- (6) Bei Spitzenwerten von bis zu 92 Einfahrten pro Stunde durch Kund*innen, also über 180 Fahrbewegungen pro Stunde durch die Hausdurchfahrt (durchschnittlich ein Fahrzeug alle 20 sek.), sind Behinderungen sowohl auf der Einfahrts- als auch auf der Ausfahrtsseite unvermeidlich.

Fazit

Verkehrliche Maßnahmen zur Verbesserung der Ein- und Ausfahrtssituation sind nur in geringem Umfang (z.B. durch Leiteinrichtungen, Ampelsteuerung) möglich. Die grundsätzliche Problematik der beengten Platzverhältnisse kann durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen nicht gelöst werden. Auch würde das Gefährdungspotenzial am Mistplatz selbst verbleiben. Letztlich kann insgesamt kein zukunftsfitter Betrieb am Mistplatz gewährleistet werden.

5.2 Mistplatzorganisation

Die derzeitige räumliche Konfiguration des Mistplatzes ist geprägt von Platzmangel. Eine Trennung von Betriebs- und Kundenverkehr ist nicht möglich. Im Detail ergab die Analyse der Mistplatzsituation folgende Problempunkte:

- (1) Begrenztes Platzangebot: Beim Muldentausch ist infolge begrenzter Muldenstellplätze ein mehrfaches Rangieren mit dem Schwerfahrzeug erforderlich. Die An- und Ablieferung ist nur mittels Solo-Lkw mit einem hzG von 26 t (Solo-Lkw ohne Anhänger) möglich. Da keine Anhänger eingesetzt werden können, ergibt sich a priori ein erhöhter Fahrtenaufwand, der letztlich für den Betrieb der MA48 zudem höhere Betriebskosten mit sich bringt. Die Installation eines Leitsystems für Kund*innen ist infolge des Platzmangels nicht sinnvoll umsetzbar.
- (2) Sicherheit: Die Muldenmanipulation muss im Kundenbereich und während des Aufenthalts von Personen am Platz erfolgen. Ein zeitweises Sperren von Teilbereichen des Mistplatzes ist wegen der Arbeiten mit dem Radlader (beim Container-tausch) notwendig. Dennoch sind Sicherheitsprobleme beim Manipulieren mit Radladern im Kundenbereich nicht auszuschließen. Zudem birgt der Zugang zum

Müllabwurf über Treppen (kein erhöhter Kundenbereich/versenkter Muldenbereich) ebenfalls ein gesondertes Gefahrenpotenzial in sich.

Fazit

Verbesserungen in der Bestandssituation sind durch Optimierung der Mistplatzorganisation nur in geringem Umfang (z.B. durch zeitliche Einfahrtsbeschränkungen / Staffellungen / Blockabfertigungen oder Einschränkungen nach Fahrzeugkategorien, durch Installation eines Ampelsystems, durch verstärkten Personaleinsatz) möglich. Die grundsätzliche Problematik des zu geringen Platzangebots kann dadurch nicht gelöst werden.

6 KONZEPT

6.1 Optimierung Mistplatzorganisation

Durch eine Optimierung der Mistplatzorganisation soll versucht werden, die im Bestand auftretenden Mängel zu beheben.

Seitens der MA48 wurde ein erwünschtes Raum- und Funktionsprogramm /3/ vorgegeben. Infolge des begrenzten Platzangebotes auf der Mistplatzfläche konnte das Raum- und Funktionsprogramm nicht im gewünschten Ausmaß auf die Fläche umgelegt werden.

Die nachfolgende Tabelle 6-1 zeigt, welche Kriterien des Raum- und Funktionsprogramm am bestehenden Mistplatz erfüllt und welche nicht im gewünschten Umfang untergebracht werden können:

Tabelle 6-1: Raum- und Funktionsprogramm

Kriterium		erfüllt/nicht erfüllt
Gebäude	Büroräume	✓
	Besprechungsräume	✓
	Garderoben	✓
	Waschräume	✓
	WC	✓
	Aufenthaltsräume	✓
	Nebenräume	✓
	Gang / Stiegenhaus	✓
Freiflächen	Stellplätze	X
	Lagerflächen	X
	Verkehrsflächen / betriebliche Rangierflächen	X
	Verkehrsflächen Kund*innen (Rampenanlage)	X

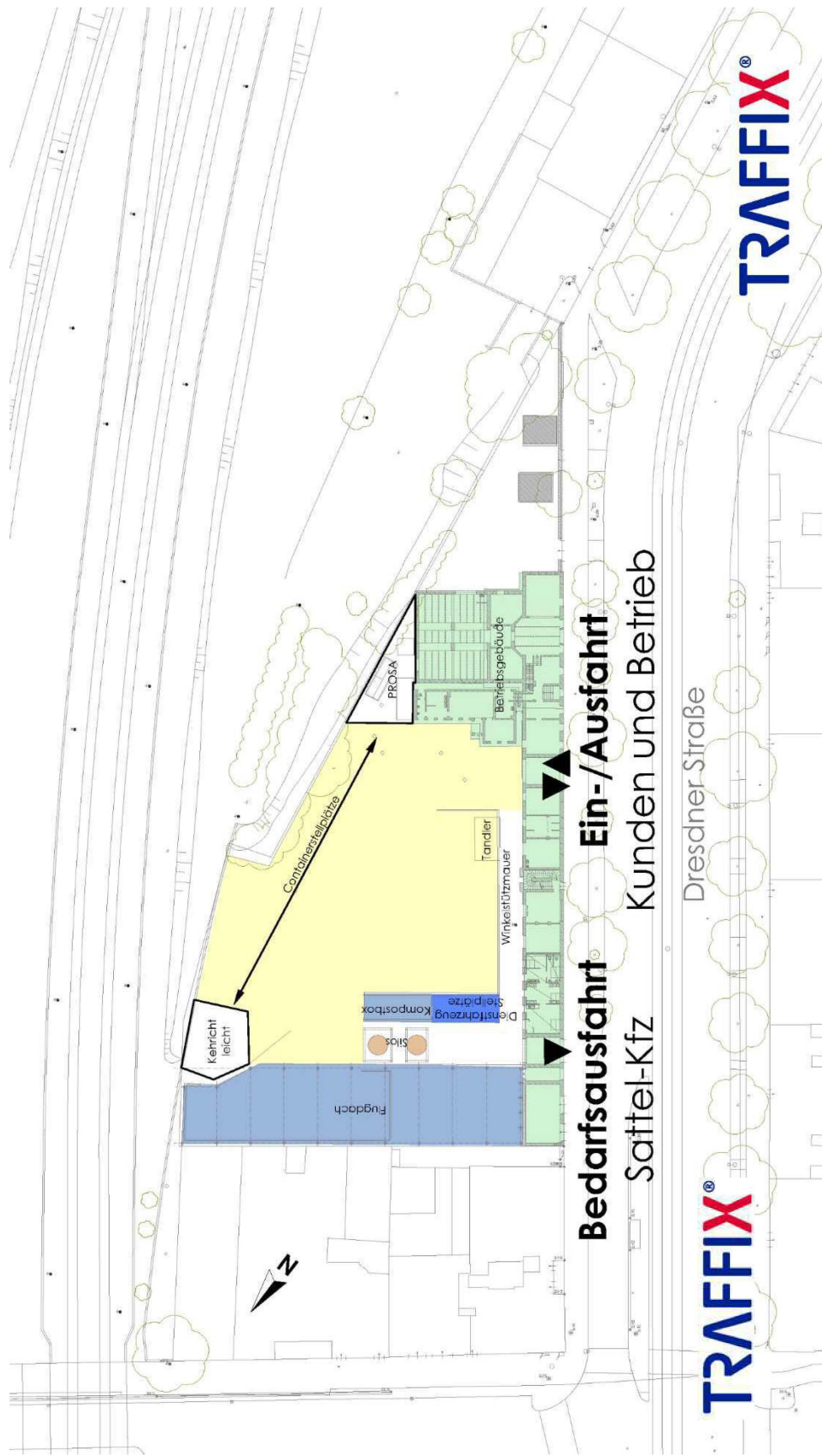
Hinsichtlich der Anforderungen an das Gebäude ist ergänzend anzumerken, dass das geforderte Flächenausmaß grundsätzlich im Bestandsgebäude untergebracht werden kann. Aufgrund des Denkmalschutzes sind jedoch Einschränkungen bei der Umnutzung des Bestandsgebäudes möglich, die zu einem zusätzlichen Platzbedarf führen können.

Die benötigten Lagerflächen können am Mistplatz weder im erforderlichen Ausmaß untergebracht werden, noch ist aufgrund des begrenzten Platzangebots eine Optimierung der Anordnung im Hinblick auf eine kundenfreundliche Erreichbarkeit möglich.

Die Aufteilung des Mistplatzes in zwei Abschnitte unterschiedlichen Höhenniveaus zur Schaffung von Rampen zum leichteren Abwurf der Reststoffe in die zugehörigen Reststoffbehälter (z.B. Bauschuttmulden) ist aus Platzgründen nicht möglich, sodass die Reststoffe künftig weiter mithilfe mobiler Treppengerüste über die Seitenwände der Sammelbehälter gekippt werden müssen.

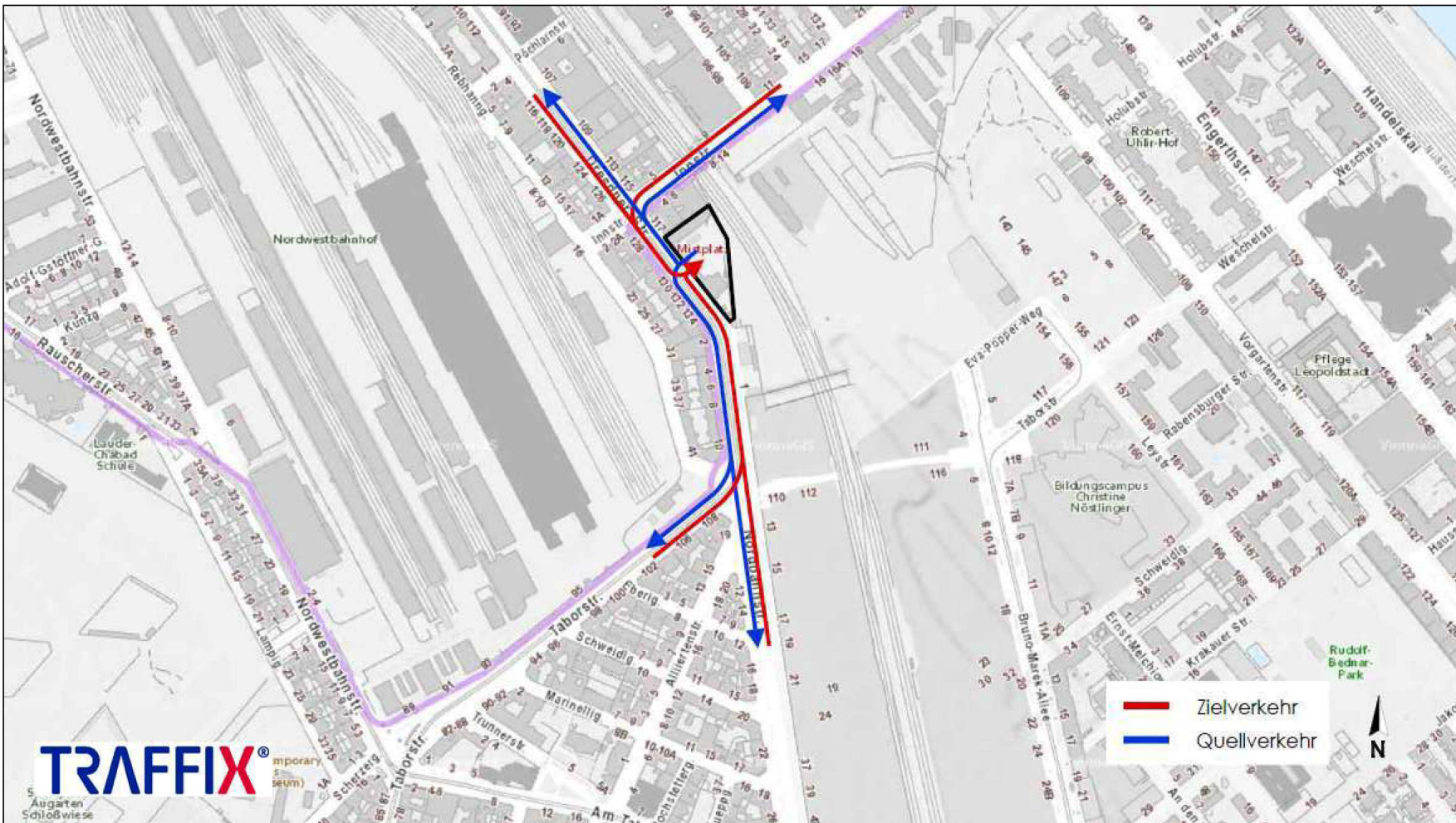
Die Abbildung 6-1 und Abbildung 6-2 veranschaulichen die Lage der Ein- und Ausfahrt bzw. die verkehrliche Erschließung.

Abbildung 6-1: Lage der Ein- und Ausfahrt Mistplatz Dresdner Straße



Kartengrundlage: 1/1, 1/6/

Abbildung 6-2: Erschließung Mistplatz Dresdner Straße



Kartengrundlage: /1/

6.2 Beurteilung Optimierung

Zur Lösung der identifizierten Probleme wurde der bestehende Mistplatz soweit wie möglich optimiert. Grundlage war, dass die Flächenausdehnung des bestehenden Mistplatzes beibehalten und gegenüber dem Bestand unverändert bleibt.

6.2.1 Erschließung der Liegenschaft

- Die Zu- und Abfahrt erfolgt in und aus allen Richtungen.
- Die Ein- und Ausfahrt bleibt einstreifig und daher beengt. Es besteht Wartepflicht bei Gegenverkehr bzw. im Begegnungsfall.
- Der Lichtraum der Ein- und Ausfahrt ist durch die beengte Hausdurchfahrt eingeschränkt und begrenzt die Flexibilität des Fahrzeug- und Geräteeinsatzes.
- Ein Begegnungsfall zwischen Kfz und Fußgänger*innen ist in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch einzustufen.
- Eine Trennung des Betriebs- und Kundenverkehr ist nicht möglich.

6.2.2 Innere Verkehrsorganisation

- Max. mögliche Anzahl gleichzeitig anwesender Kundenfahrzeuge: 4-6 Kfz.
- Sehr begrenztes Platzangebot am Mistplatz bzw. beengte Platzverhältnisse.
- Das erforderliche Raum- und Funktionsprogramm kann nicht in vollem Umfang erfüllt werden.
- Eingeschränktes Sicherheitsniveau der Kund*innen v.a. an Spitzentagen durch gleichzeitig notwendigen Einsatz von Arbeitsgeräten (Radlader) und beim Muldentausch.
- Unvermeidliches Gefahrenpotenzial bei beidseitiger Befüllung der Sammelbehälter bzw. Treppennutzung.
- Die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter*innen sind sehr beengt.
- Rücksichtnahme auf Kund*innen durch die Mitarbeiter*innen in überhohem Maße erforderlich, da Kund*innen mitunter in den Gefahrenbereich der Arbeitsgeräte und Lkw treten.

7 VERKEHRLICHE GESAMTBURTEILUNG UND EMPFEHLUNG

Beim bestehenden 48er-Mistplatz an der Adresse 1020 Wien, Dresdner Straße 119 handelt es sich um eine Altanlage, die sich durch äußerst beengte Platzverhältnisse auszeichnet, sodass sie in dieser Form gegenwärtig nicht mehr genehmigungsfähig wäre.

Das Sicherheitsniveau der Kund*innen ist sehr niedrig, da die Mulden und Behälter sehr eng aufgestellt sind (Gefahr des „Überwurfes“ von Abfällen von anderen Kund*innen) und das Abwerfen der Abfälle in hohe Container nur über das Besteigen von mobilen Treppen möglich ist. Umgekehrt kommt es zu Gefahrensituationen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen des Personals, da Kund*innen mitunter in den – für die Lenker*innen nicht einsehbaren - Gefahrenbereich der Arbeitsgeräte, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Radlader und Lkw treten.

Die Zu- und Abfahrt erfolgt über eine nur einstreifige und sehr enge Hausdurchfahrt ($B \approx 3,40$ m), die einen Begegnungsfall Pkw – Fußgänger*in, wenn auch nicht ideal, gerade noch zulässt, einen Begegnungsfall Lkw – Fußgänger*in aber ausschließt. Die Sichtbeziehungen beim Ausfahren sind stark eingeschränkt und konnten verkehrssicherheitstechnisch gerade noch als „annehmbar“ saniert werden. Die Gehsteigquerung bleibt aber schlecht einsehbar und als latente Gefahrenquelle somit weiter bestehen.

Es wurden daher Untersuchungen angestellt, inwieweit der bestehende Mistplatz neu organisiert werden könnte. Nicht zuletzt aufgrund des Umstandes, dass die Bestandsobjekte unter Denkmalschutz stehen, ergibt sich, dass kein zeitgemäßer und v.a. sicherheitstechnischer beherrschbarer Betrieb des Mistplatzes herstellbar ist.

Verbesserungen der Ein- und Ausfahrtssituation durch verkehrliche Maßnahmen sind nur in sehr geringem Umfang möglich und können die grundsätzliche Problematik nicht lösen. Zudem wäre aufgrund des erhöhten Manipulationsaufwandes der Mulden mit höheren, laufenden Betriebskosten zu rechnen.

Das Ergebnis der Verkehrs- und sicherheitstechnische Beurteilung ergibt, dass die Umgestaltung des bestehenden Mistplatzes in eine Einrichtung, die dem modernen Mistplatzkonzept entspricht, am Standort Dresdner Straße 119 nicht möglich ist.

Wien, am 17. März 2022

Dipl.-Ing. Andreas Käfer

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 3-1: Lage des Projektstandortes	8
Abbildung 4-1: Hausdurchfahrt Mistplatz Zwischenbrücken	10
Abbildung 6-1: Lage der Ein- und Ausfahrt Mistplatz Dresdner Straße	17
Abbildung 6-2: Erschließung Mistplatz Dresdner Straße	18

TABELLENVERZEICHNIS

	Seite
Tabelle 4-1: Kfz- Aufkommen (Bezugsjahr 2019)	9
Tabelle 6-1: Raum- und Funktionsprogramm	15