

Mistplatz 2., Dresdner Straße 119

Verkehrs- und sicherheitstechnische Variantenprüfung



Wien, 25. November 2021

Mistplatz 2., Dresdner Straße 119

Verkehrs- und sicherheitstechnische Variantenprüfung

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)
Alexander Gaug, Mag.
Veera Jääskeläinen, Dipl.-Ing., M.Eng.
Gerhard Nendwich, Dipl.-Ing.
Deborah Tajmel, Dipl.-Ing.
Oswald Thaler, Dipl.-Ing. Dr.

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	10
4.1 Kfz-Verkehrsaufkommen	10
4.2 Erschließung und Verkehrsorganisation	11
4.2.1 Erschließung der Liegenschaft	11
4.2.2 Innere Verkehrsorganisation	12
5 PROBLEMANALYSE BESTAND	13
5.1 Ein- und Ausfahrtssituation	13
5.2 Mistplatzorganisation	14
6 VARIANTENPRÜFUNG	16
6.1 Variante 1: Mistplatz bleibt bestehen	16
6.2 Variante 2: Erweiterter Mistplatz	20
6.3 Variante 3: neuer Standort Mistplatz	25
6.4 Variantenbegutachtung Übersicht	28
7 VERKEHRLICHE GESAMTBEURTEILUNG UND EMPFEHLUNG	29
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	31
TABELLENVERZEICHNIS	31

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
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage

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 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 BewohnerInnen im Umkreis oder der 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 KundInnen 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 KundInnen 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. In Bezug auf die Corona-Pandemie

soll die Frage geklärt werden, ob und falls nein, warum der Mistplatz nicht mehr aufgesperrt werden kann. In grundstückstechnischer Hinsicht ist der Frage nachzugehen, ob der Mistplatz auf nebenliegenden Grundstücken erweiterbar ist.

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

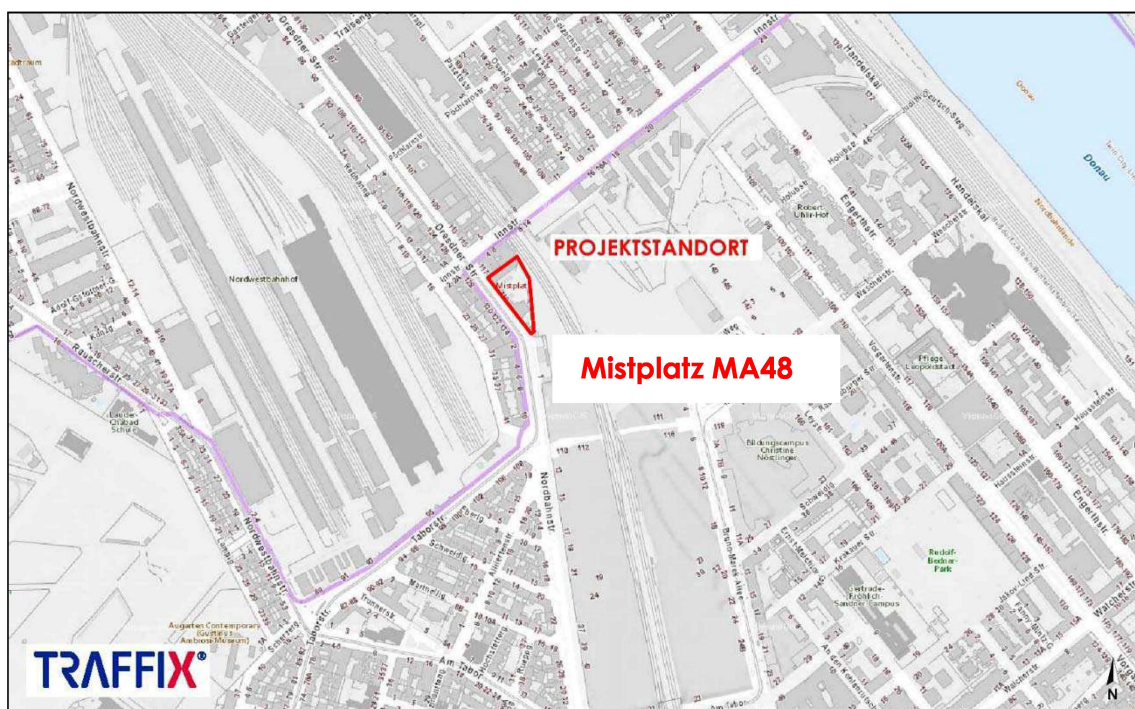
2 GRUNDLAGEN UND VERWENDETE UNTERLAGEN

- /1/ Stadt Wien – ViennaGIS (2021): Mehrzweckkarte der Stadt Wien, abgerufen im Februar 2021
- /2/ Stadt Wien – MA21: Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, Plandokument 8300, Wien, 18.11.2019
- /3/ Magistrat der Stadt Wien, MA 48 (2021): Angaben zum Kfz Verkehrsaufkommen – Kundenfrequenz und Abholfrequenz 2019, E-Mail von [REDACTED] 20.9.2021
- /4/ Magistrat der Stadt Wien, MA 48 (2021): Standort Innstraße, Raum- und Funktionsprogramm V06, E-Mail von [REDACTED] 20.9.2021
- /5/ Stadt Wien – Gebietsbetreuung Stadterneuerung: Stadtteilmanagement Nordbahnhofviertel, <https://www.gbstern.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubaugebieten/stadtteilmanagement-nordbahnhofviertel/>, abgerufen im August 2021
- /6/ Stadt Wien – Gebietsbetreuung Stadterneuerung: Stadtteilmanagement Nordwestbahnhof, <https://www.gbstern.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubaugebieten/stadtteilmanagement-nordwestbahnhof/>, abgerufen im August 2021
- /7/ Käfer A. et al. (2019): Mistplatz 2., Dresdner Straße 119 – verkehrliche Begutachtung, Wien, 27.9.2019
- /8/ WKU Wiener Kommunal-Umweltschutzprojektgesellschaft mbH (2019): Konzept Variante 4 - Mistplatz Innstraße, 1200 Wien, Innstraße 8-12

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 Dresdner Straße im Westen und der Trasse der Nordbahn im Osten. Im Norden grenzen Wohnbauten an den Mistplatz, im Süden eine Tankstelle an.

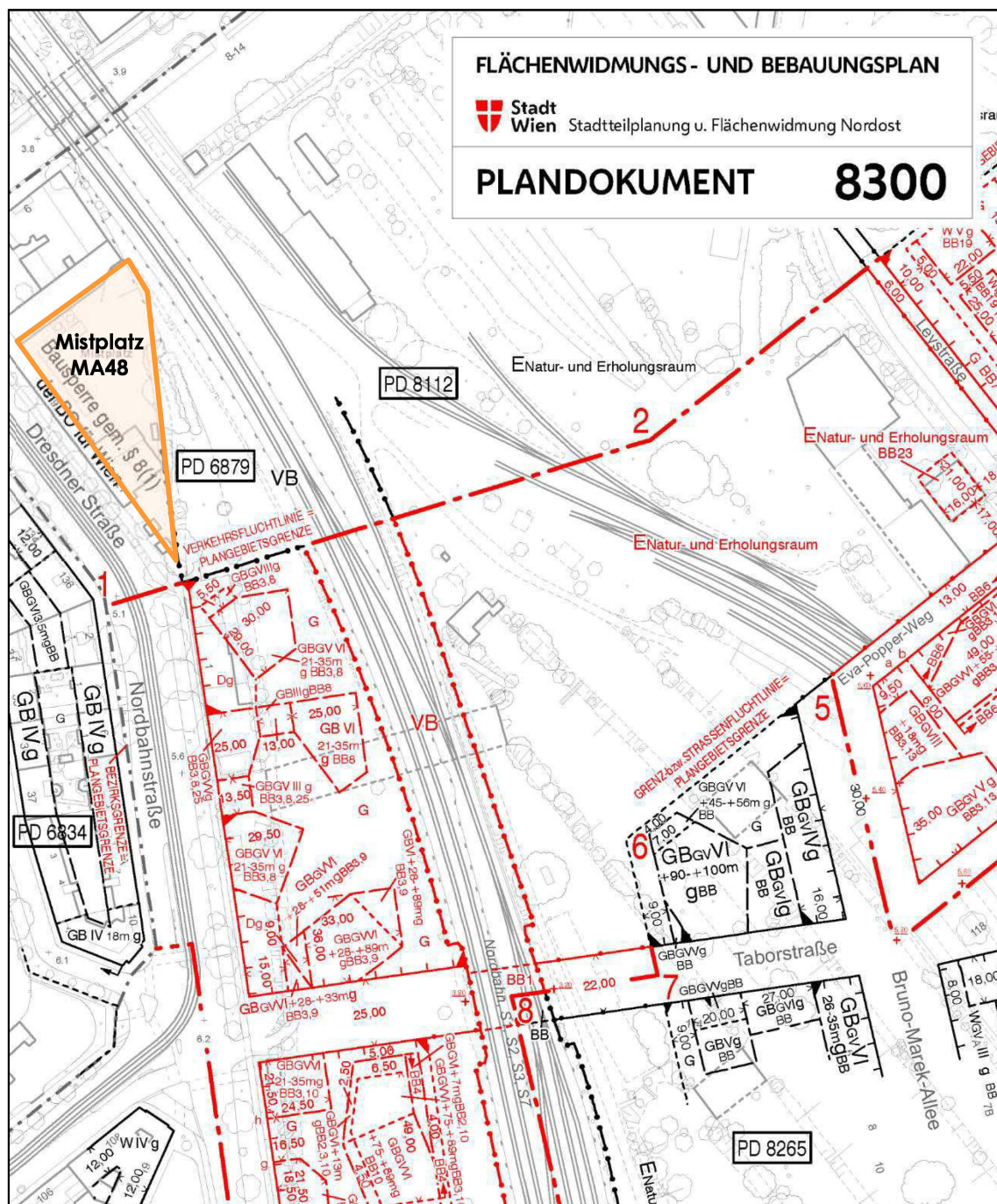
Abbildung 3-1: Lage des Projektstandortes



Kartengrundlage: /1/, eigene Bearbeitung

Das städtebauliche Entwicklungsvorhaben am Nordbahnhofgelände sieht vor, dass die Tankstelle aufgelassen wird und in Zukunft auch im Süden Wohn-/Bürogebäude angrenzen werden, wobei hier bereits ein Projekt in Form eines Hochhauses vorliegt. Diese städtebaulichen Vorhaben sind zudem auch bereits in den aktuellen Festsetzungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes /2/ berücksichtigt worden (sh Abbildung 3-2).

Abbildung 3-2: Flächenwidmungs- und Bebauungsplan



Kartengrundlage: /2/, 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 Privatkunden und Gewerbebetriebe angeliefert. Auf Grundlage von Angaben seitens der MA 48 können nachstehende Kfz-Frequenzen den betrieblichen Abläufen zugeordnet werden /3/.

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

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

Quelle: /3/

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 KundInnen 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 DienstnehmerInnen beschäftigt.

Infolge der regen Stadterweiterung im Umfeld, namentlich auf den Geländen des Nordbahnhofs sowie des Nordwestbahnhofs, wo in den nächsten Jahren in Summe bis zu 11.000 Wohnungen /5/, /6/ 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 KundInnen (mit größeren Kastenwagen oder mit Anhänger) aufgrund der beengten Platzverhältnisse eher 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: /4/, Foto MA48

Die Breite der Ein- und Ausfahrt beträgt rund 3,40 m und kann daher nur wechselweise in beiden 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 KundInnen, als auch als Manipulationsfläche für interne Betriebstätigkeiten z.B. beim Behältertausch /7/.

Im Bestand sind am Mistplatz weder Haltezonen noch Fahrgassen ausgewiesen. KundInnen 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 KundInnen, die mit ihren Fahrzeugen die benötigten Manipulationsflächen verstellen. Dabei können KundInnen 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 KundInnen behindert werden /7/.

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 FußgängerInnen 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. Sstraßenverkehr beträgt international einheitlich 4,00m.

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 KundInnen, 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 KundInnen 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 / Staffelungen / 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 VARIANTENPRÜFUNG

Zur Lösung der identifizierten Probleme wurden drei Varianten erarbeitet und untersucht:

- Variante 1: Mistplatz bleibt bestehen und soweit möglich optimiert
- Variante 2: Erweiterter Mistplatz
- Variante 3: Neuer Standort Mistplatz

Die Varianten wurden auf die jeweilige Vor- und Nachteile (Kriterien) hin untersucht und analysiert.

6.1 Variante 1: Mistplatz bleibt bestehen

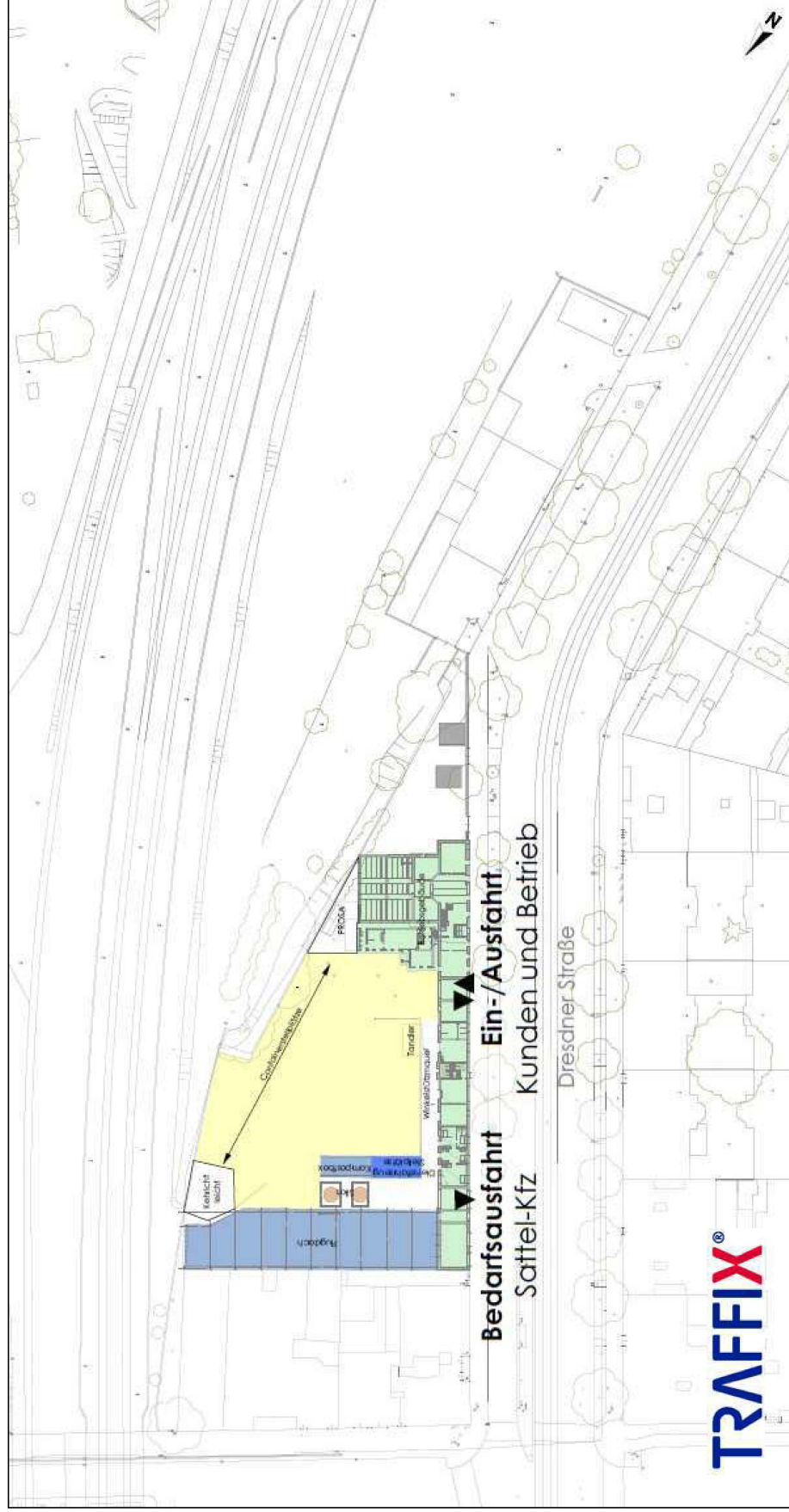
Der bestehende Mistplatz wird beibehalten und im Bestand soweit wie möglich optimiert.

Kriterien Variante 1

- 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 (Flexibilität Fahrzeug- und Geräteeinsatz) ist durch die beengte Hausdurchfahrt eingeschränkt.
- Ein Begegnungsfall zwischen Kfz und FußgängerInnen ist in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch einzustufen.
- Eine Trennung des Betriebs- und Kundenverkehr ist nicht möglich.
- Max. mögliche Anzahl gleichzeitig anwesender Kundenfahrzeuge: 4-6 Kfz.
- Eingeschränktes Sicherheitsniveau der KundInnen v.a. an Spitzentagen durch gleichzeitig notwendigen Einsatz von Arbeitsgeräten (Radlader) und beim Muldentausch. Unvermeidliches Gefahrenpotenzial bei beidseitiger Befüllung der Sammelbehälter bzw. Treppennutzung.
- Sehr begrenztes Platzangebot am Mistplatz bzw. beengte Platzverhältnisse.
- Rücksichtnahme auf KundInnen durch die MitarbeiterInnen in überhohem Maße erforderlich, da KundInnen mitunter in den Gefahrenbereich der Arbeitsgeräte und Lkw treten.

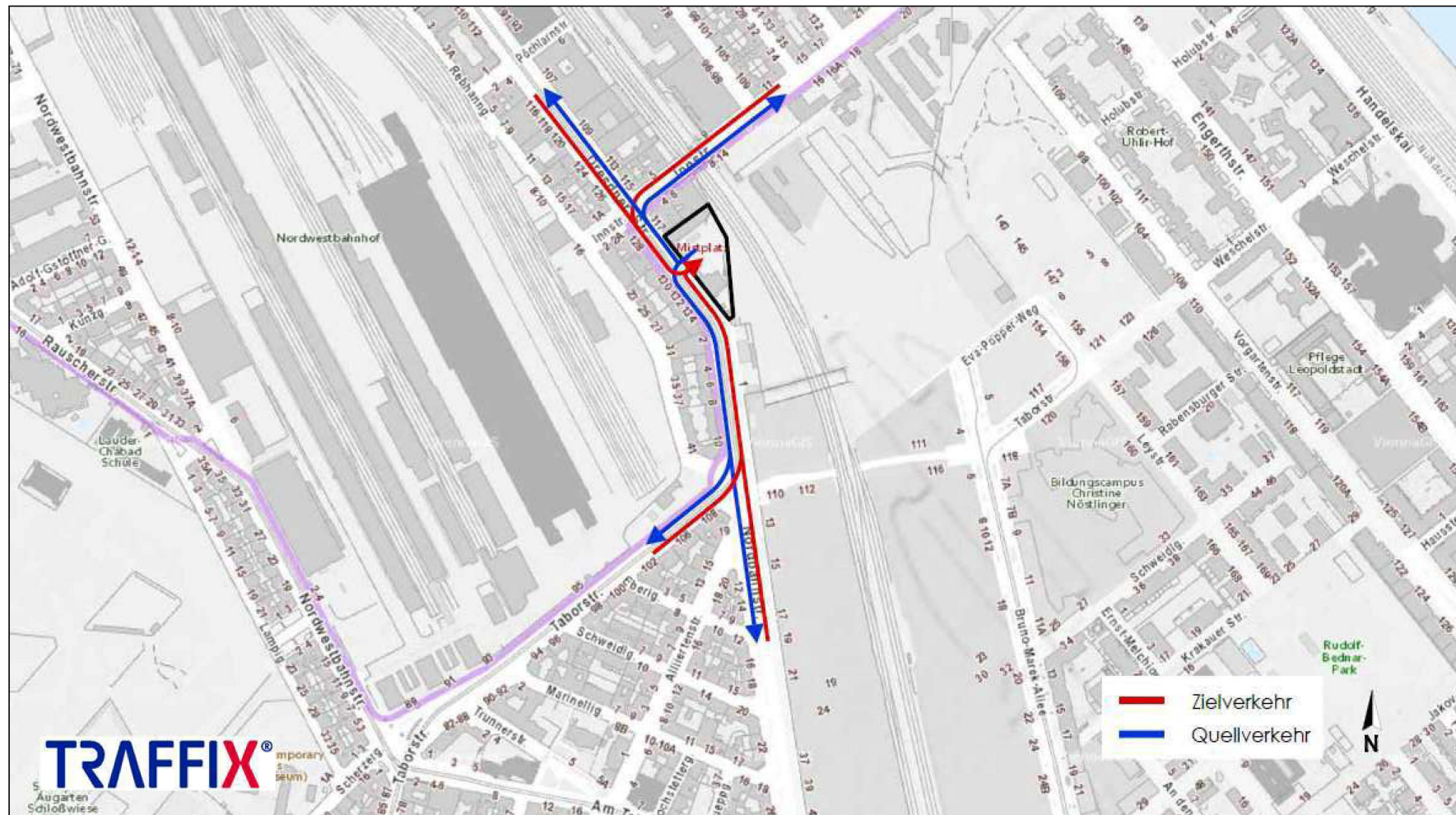
Die Abbildung 6-1 und Abbildung 6-2 veranschaulichen die Lage der Ein- und Ausfahrt bzw. die Erschließung gem. Variante 1.

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



Kartengrundlage: 1/1, 1/1, eigene Bearbeitung

Abbildung 6-2: Erschließung Mistplatz Dresdner Straße – Variante 1



Kartengrundlage: /1/, eigene Bearbeitung

6.2 Variante 2: Erweiterter Mistplatz

Der bestehende Mistplatz wird nach Osten hin um eine Liegenschaft im Besitz der ÖBB bis zur Bahntrasse erweitert und neu konzeptioniert. Am südlichen Rand des erweiterten Mistplatzes wird eine neue zweistreifige Ein- und Ausfahrt vorgesehen. Für die Anbindung an die Dresdner Straße ist voraussichtlich eine Lichtsignalregelung sowie eine Änderung der Verkehrsorganisation und Umbaumaßnahmen in der Dresdnerstraße erforderlich.

Seitens der MA48 wurden die erwünschte Raum- und Funktionsprogramm /4/ vorgegeben. Trotz Erweiterung der Mistplatzfläche bis zur Bahntrasse konnte das Raum- und Funktionsprogramm infolge des begrenzten Platzangebotes nicht im gewünschten Ausmaß auf die Fläche umgelegt werden.

Es wurde daher eine reduzierte Version des Raum- und Funktionsprogramms /4/ als Planungsgrundlage herangezogen, die nur die wesentlichsten Anforderungen erfüllen kann. Folgende Anforderungen des Raum- und Funktionsprogrammes können flächenmäßig am erweiterten Mistplatz untergebracht werden:

Tabelle 6-1: Reduziertes Raum- und Funktionsprogramm

Kriterium		erfüllt/nicht erfüllt
Gebäude	Büroräume	✓
	Besprechungsräume	✓
	Garderoben	✓
	Waschräume	✓
	WC	✓
	Aufenthaltsräume	✓
	Nebenräume	✓
	Gang / Stiegenhaus	✓
Freiflächen	Stellplätze	X
	Lagerflächen	(✓)
	Verkehrsflächen / betriebliche Rangierflächen	X
	Verkehrsflächen KundInnen (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 zwar untergebracht werden, eine Optimierung der Anordnung im Hinblick auf eine kundenfreundliche Erreichbarkeit ist aufgrund des begrenzten Platzangebots jedoch nicht möglich. Ebenso sind ergänzende Anpassungen der Rampenhöhen (Mulde Bauschutt) nicht umsetzbar.

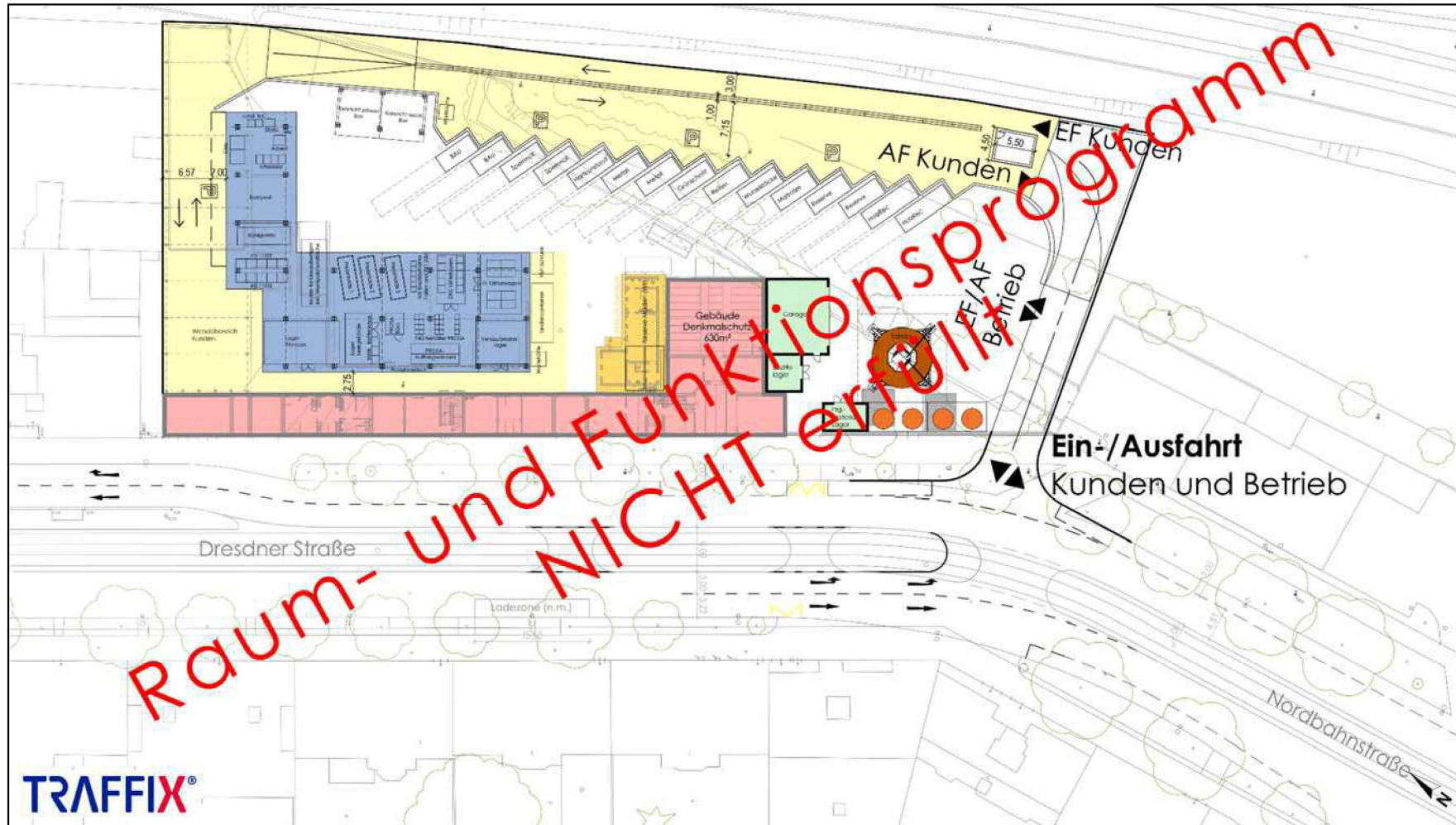
Die durch die Lage der Ein- und Ausfahrt vorgegebene Verkehrsorganisation für den Kundenverkehr am Mistplatz bedingt, dass die einzelnen Mulden von den KundInnen nicht direkt angefahren werden können, sondern erst nach Befahren einer Schleife bei der Rückfahrt bedient werden können. Zudem können im Bereich des Flugdaches nur abschnittsweise Stellplätze vorgesehen werden, was längere Wege zu manchen Reststoffbehältern bedingt.

Kriterien Variante 2

- Die Zu- und Abfahrt erfolgt in und aus allen Richtungen (VLSA-Regelung).
- Die Ein- und Ausfahrt wird zweistreifig ausgestaltet. Der Lichtraum (Flexibilität Fahrzeug- und Geräteeinsatz) ist uneingeschränkt.
- Eine Trennung der Betriebs- und Kundenverkehre ist möglich.
- Max. mögliche Anzahl gleichzeitig anwesender Kundenfahrzeuge beträgt ca. 10 Kfz.
- Hohes Sicherheitsniveau für KundInnen am Mistplatz, da keine Arbeitsgeräte im Kundenbereich agieren (ungestörte Arbeitsbedingungen der MitarbeiterInnen) und kein Gefahrenpotenzial bei beidseitiger Befüllung bzw. Treppennutzung, jedoch eingeschränkter Komfort durch zum Teil lange Wege zu einzelnen Reststoffbehältern.
- Begrenztes Platzangebot am Mistplatz bzw. beengte Platzverhältnisse.
- Die Rangierflächen für die Manipulationsvorgänge des Betriebsverkehrs sind gering. Ein Austausch der Mulden ist nur erschwert möglich.
- Der Winterdienst kann nicht gemäß Standard der MA48 ausgeführt werden. Es gibt keine ausreichende Rangierfläche für Beladung des Silos (Sattel-Kfz) bzw. keine Durchfahrt unter dem Silo.

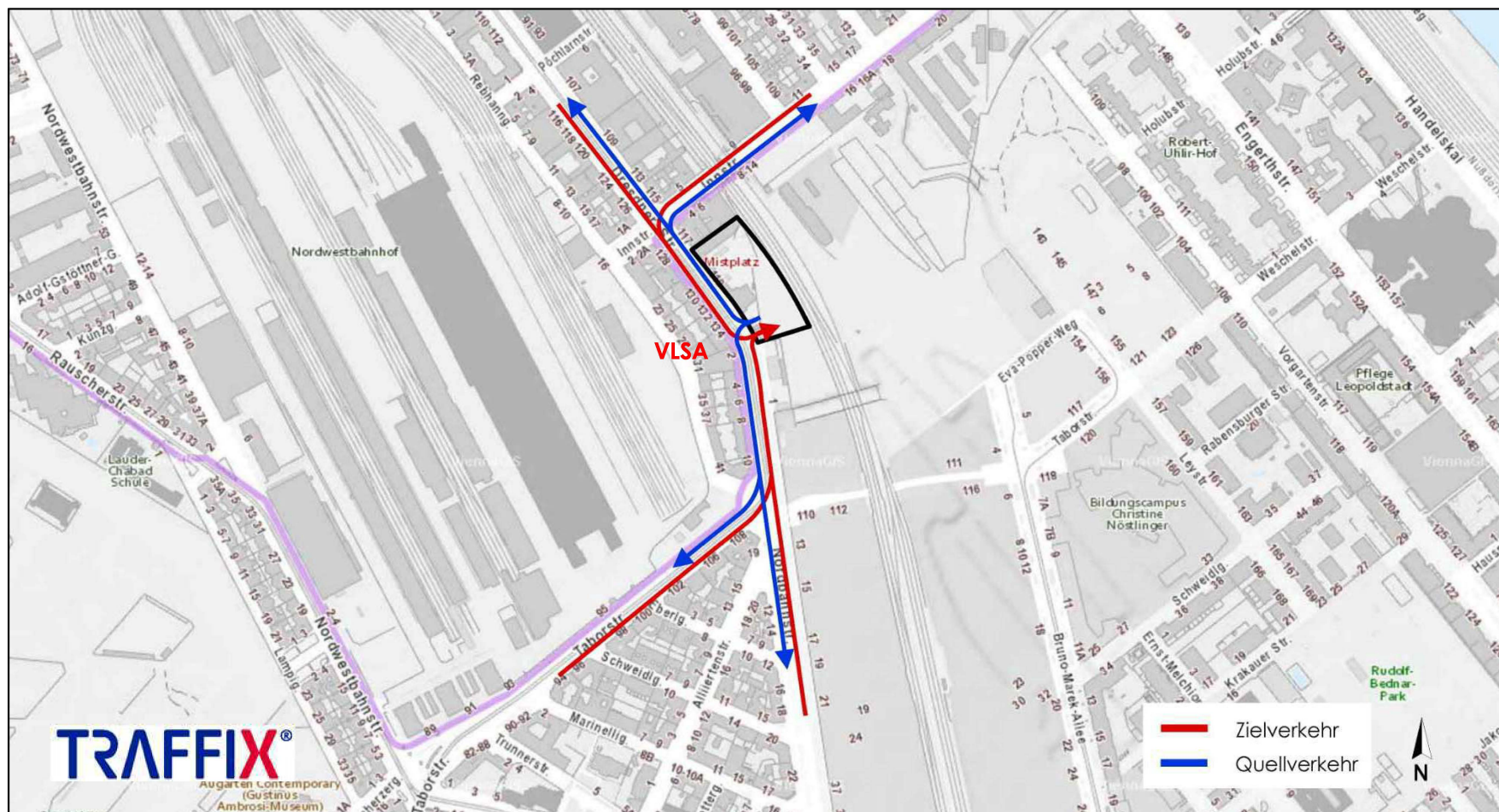
Die Abbildung 6-3 und Abbildung 6-4 veranschaulichen die Lage der Ein- und Ausfahrt bzw. die Erschließung gem. Variante 2.

Abbildung 6-3: Lage der Ein- und Ausfahrt Mistplatz Dresdner Straße - Variante 2



Kartengrundlage: /1/, eigene Bearbeitung

Abbildung 6-4: Erschließung Mistplatz Dresdner Straße – Variante 2



Kartengrundlage: /1/, eigene Bearbeitung

6.3 Variante 3: neuer Standort Mistplatz

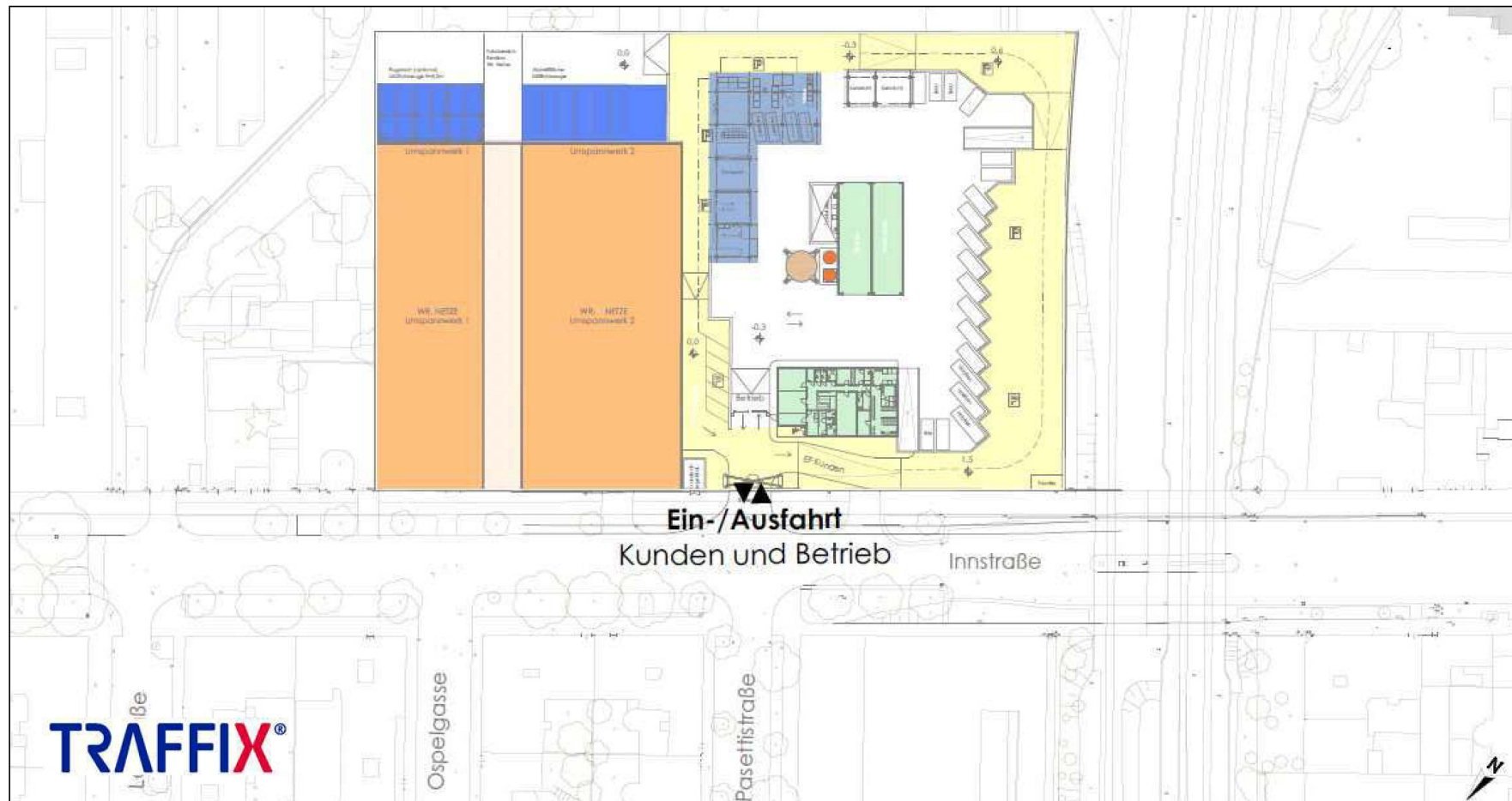
Der bestehende Mistplatz wird aufgelassen und durch einen neuen Mistplatz an anderer Stelle (Innstraße) ersetzt /8/.

Kriterien Variante 3

- Die Zu- und Abfahrt erfolgt in und aus allen Richtungen.
- Die Ein- und Ausfahrt wird zweistreifig ausgestaltet. Der Lichtraum (Flexibilität Fahrzeug- und Geräteeinsatz) ist uneingeschränkt.
- Eine Trennung der Betriebs- und Kundenverkehre ist möglich.
- Die max. mögliche Anzahl gleichzeitig anwesender Kundenfahrzeuge beträgt mehr als 10 Kfz.
- Hohes Sicherheitsniveau für KundInnen am Mistplatz, da keine Radlader im Kundenbereich agieren (ungestörte Arbeitsabläufe für MitarbeiterInnen) und kein Gefahrenpotenzial bei beidseitiger Befüllung bzw. Treppennutzung.
- Ausreichendes Platzangebot am Mistplatz selbst.

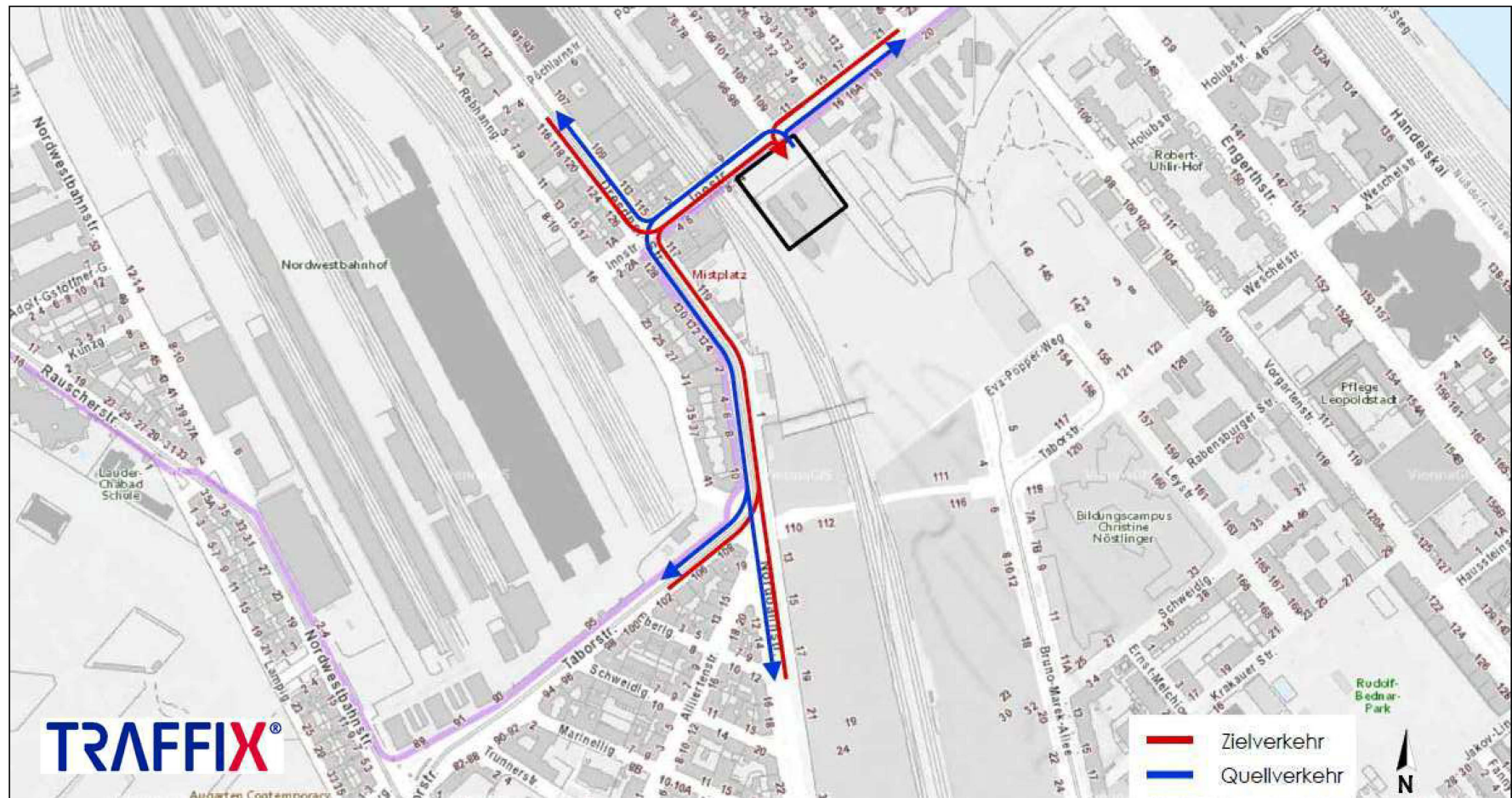
Die Abbildung 6-5 und Abbildung 6-6 veranschaulichen die Lage der Ein- und Ausfahrt bzw. die Erschließung gem. Variante 3.

Abbildung 6-5: Lage der Ein- und Ausfahrt Mistplatz Innstraße - Variante 3



Kartengrundlage: /1/,/8/ eigene Bearbeitung

Abbildung 6-6: Erschließung Mistplatz Innstraße – Variante 3



Kartengrundlage: /1/, eigene Bearbeitung

6.4 Variantenbegutachtung Übersicht

Zwecks Übersichtlichkeit wurden die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten in nachstehender Tabelle gegenübergestellt.

Tabelle 6-2: Variantenbeurteilung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Bestehender Mistplatz	Variante 2 Erweiterter Mistplatz	Variante 3 Neuer Standort Mistplatz
Zu- und Abfahrt	in/aus alle Richtungen	in/aus alle Richtungen (VLSA-Regelung)	in/aus alle Richtungen
Ein- und Ausfahrt	einstreifig, beengt	zweistreifig	zweistreifig
Trennung Betriebs- u. Kundenverkehr	nicht möglich	möglich	möglich
Max. Anzahl Kundenfahrzeuge	4-6	≤10	>10
Sicherheit der KundInnen am Mistplatz	Sehr niedriges Sicherheitsniveau; grenzwertig	keine Arbeitsgeräte im Kundenbereich	keine Arbeitsgeräte im Kundenbereich
Platzangebot Mistplatz	sehr begrenzt, beengt	eingeschränkt, beengt	ausreichend
Gefahrenpotenzial	In hohem Maße gegeben	nicht gegeben	nicht gegeben
Arbeitsbedingungen MitarbeiterInnen	beengt, Rücksichtnahme auf KundInnen erforderlich	beengt, jedoch ungestört vom Kundenbetrieb	ungestört vom Kundenbetrieb
Lichtraum Einfahrtsbereich	eingeschränkt	uneingeschränkt	uneingeschränkt
Raum- und Funktionsprogramm	nicht erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt

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 KundInnen ist sehr niedrig, da die Mulden und Behälter sehr eng aufgestellt sind (Gefahr des „Überwurfes“ von Abfällen von anderen KundInnen) 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 KundInnen mitunter in den – für die LenkerInnen 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 – FußgängerIn, wenn auch nicht ideal, gerade noch zulässt, einen Begegnungsfall Lkw – FußgängerIn 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 (Variante 1). 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.

In einer zweiten Variante (Variante2) wurde daher eine flächenmäßige Erweiterung des Mistplatzes betrachtet. Trotz Erweiterung kann nur ein eingeschränktes Angebot unterge-

bracht werden und letztlich nicht alle funktionellen Anforderungen erfüllt werden. Die Errichtung einer neuen Ein- und Ausfahrt erlaubt eine uneingeschränkte Befahrbarkeit des Mistplatzes. Für eine freizügige Zu- und Abfahrt aus und in alle Richtung ist voraussichtlich die Regelung der Anbindung mit einer VLSA erforderlich, die aber - neben den Investitions- und Betriebskosten – zu einer Beeinträchtigung des Straßenbahnbetriebes führen würde und den verkehrspolitischen Zielsetzungen nach einem möglichst raschen ÖV zuwiderlaufen würde.

In einer dritten Variante wurde ein neuer Mistplatz an anderer Stelle betrachtet, wobei hier auf bereits vorliegende Planungen für einen Mistplatz in der Innstraße zurückgegriffen werden konnte. Neben einer verkehrstechnisch einwandfreien Erschließung kann dieser Standort in Bezug auf einen zeitgemäßen Betrieb, die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit punkten und schneidet eindeutig am besten ab.

Das Ergebnis der Variantenuntersuchung ergibt, dass die Weiterverfolgung der Variante 3 – Neuer Mistplatz die meisten Vorteile und gleichzeitig die geringsten Nachteile bietet.

Wien, am 25. November 2021

Dipl.-Ing. Andreas Käfer

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 3-1: Lage des Projektstandortes	8
Abbildung 3-2: Flächenwidmungs- und Bebauungsplan	9
Abbildung 4-1: Hausdurchfahrt Mistplatz Zwischenbrücken	11
Abbildung 6-1: Lage der Ein- und Ausfahrt Mistplatz Dresdner Straße - Variante 1	18
Abbildung 6-2: Erschließung Mistplatz Dresdner Straße – Variante 1	19
Abbildung 6-3: Lage der Ein- und Ausfahrt Mistplatz Dresdner Straße - Variante 2	23
Abbildung 6-4: Erschließung Mistplatz Dresdner Straße – Variante 2	24
Abbildung 6-5: Lage der Ein- und Ausfahrt Mistplatz Innstraße - Variante 3	26
Abbildung 6-6: Erschließung Mistplatz Innstraße – Variante 3	27

TABELLENVERZEICHNIS

	Seite
Tabelle 4-1: Kfz- Aufkommen (Bezugsjahr 2019)	10
Tabelle 6-1: Reduziertes Raum- und Funktionsprogramm	20
Tabelle 6-2: Variantenbeurteilung	28