



# **Verkehrstechnische Untersuchung**

## **Wien 8., Josef-Matthias-Hauer-Platz**

### **Machbarkeitsstudie**

**Dezember 2017**

Christian Heitzer  
Thomas Lang  
Tobias Schatz  
Dorothea Schier  
Christoph Schipany  
Helmut Sedlmayer  
Martin Veitsberger

Gz 0739

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrsstärken.....</b>	<b>4</b>
2.1	Verkehrszählungen / Bestandsverkehr 2016.....	4
2.2	Maßnahmenplanfälle .....	10
2.2.1	Planfall V1 (Reduzierung um einen Fahrstreifen) .....	10
2.2.2	Planfall V2 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen) .....	15
2.2.3	Planfall V3 (Totalsperre für MIV) .....	20
<b>3</b>	<b>Verkehrstechnische Nachweise .....</b>	<b>25</b>
3.1	Bestand 2016 .....	27
3.1.1	Untersuchungsgebiet – Gesamt.....	27
3.1.2	Untersuchungsgebiet – Josef-Matthias-Hauer-Platz.....	27
3.2	Planfall V1 (Reduzierung um einen Fahrstreifen).....	31
3.2.1	Untersuchungsgebiet – Gesamt.....	31
3.2.2	Untersuchungsgebiet – Josef-Matthias-Hauer-Platz.....	31
3.3	Planfall V2 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen).....	35
3.3.1	Untersuchungsgebiet – Gesamt.....	35
3.3.2	Untersuchungsgebiet – Josef-Matthias-Hauer-Platz.....	35
3.4	Planfall V3 (Totalsperre für MIV) .....	39
3.4.1	Untersuchungsgebiet – Gesamt.....	39
3.4.2	Untersuchungsgebiet – Josef-Matthias-Hauer-Platz.....	39
<b>4</b>	<b>Wirkungsanalyse .....</b>	<b>43</b>
4.1	Verkehrstechnik – Verkehrstechnische Nachweise der VLSA- und nLSA-geregelten Knoten .....	43

4.2	Verkehrstechnik – betroffene Knotenpunkte im Bereich der Verlagerungsrouten.....	44
4.3	Auswirkungen auf den ÖV:.....	50
4.4	Wirkungstabelle: .....	52
<b>5</b>	<b>Verkehrsorganisation – Planfall V3.....</b>	<b>53</b>
5.1	Variante V3a – Vorplatz Josef-Matthias-Hauer-Platz .....	55
5.2	Variante V3b – Einbahnführung Albertgasse FR Nord .....	57
5.3	Variante V3c – Einbahnführung Albertgasse FR Süd .....	60
5.4	Variante V3d – Skodagasse / Hamerlingplatz – Zweirichtungsverkehr .....	63
5.5	Variantenvergleich .....	65
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>66</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>68</b>
	<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>69</b>

# 1 AUFGABENSTELLUNG

Im Rahmen eines „runden Tisches“ am 21.02.2017 in der Bezirksvorstehung Josefstadt (8. Bezirk) wurde von derselben der Wunsch hinsichtlich einer Attraktivierung bzw. Aufwertung des Josef-Matthias-Hauer-Platzes insbesondere für FußgängerInnen formuliert. Dabei soll geprüft werden, ob eine Reduktion der Fahrbahnbreite bzw. Fahrstreifenanzahl oder eine Gesamtsperre der Fahrbahn des Josef-Matthias-Hauer-Platzes zwischen Albertgasse und Josefstädter Straße (Bereich zwischen mittigem Fahrbahnleiter und Radweg gegen die Einbahn auf Seite ONr. 2) möglich sind und die Auswirkungen (Verkehrsverlagerungen) auf das umliegende Straßennetz untersucht werden. Dazu wurde die arealConsult ZTGmbH von der MA 46 beauftragt eine verkehrstechnische Untersuchung (Machbarkeit) durchzuführen.

Dem Auftragnehmer werden seitens der MA 46 Verkehrszählungen für das unmittelbare Projektgebiet (siehe Abbildung) zur Verfügung gestellt anhand derer im Verkehrsmodell Ost (VMO) der arealConsult ZTGmbH neben dem Bestand 2016 die Verlagerungswirkungen der folgenden Umbauvarianten des Josef-Matthias-Hauer-Platzes berechnet werden sollen:

- Reduzierung um einen Fahrstreifen (Planfall V1)
- Reduzierung auf einen Fahrstreifen (Planfall V2)
- Gesamtsperre (Planfall V3)

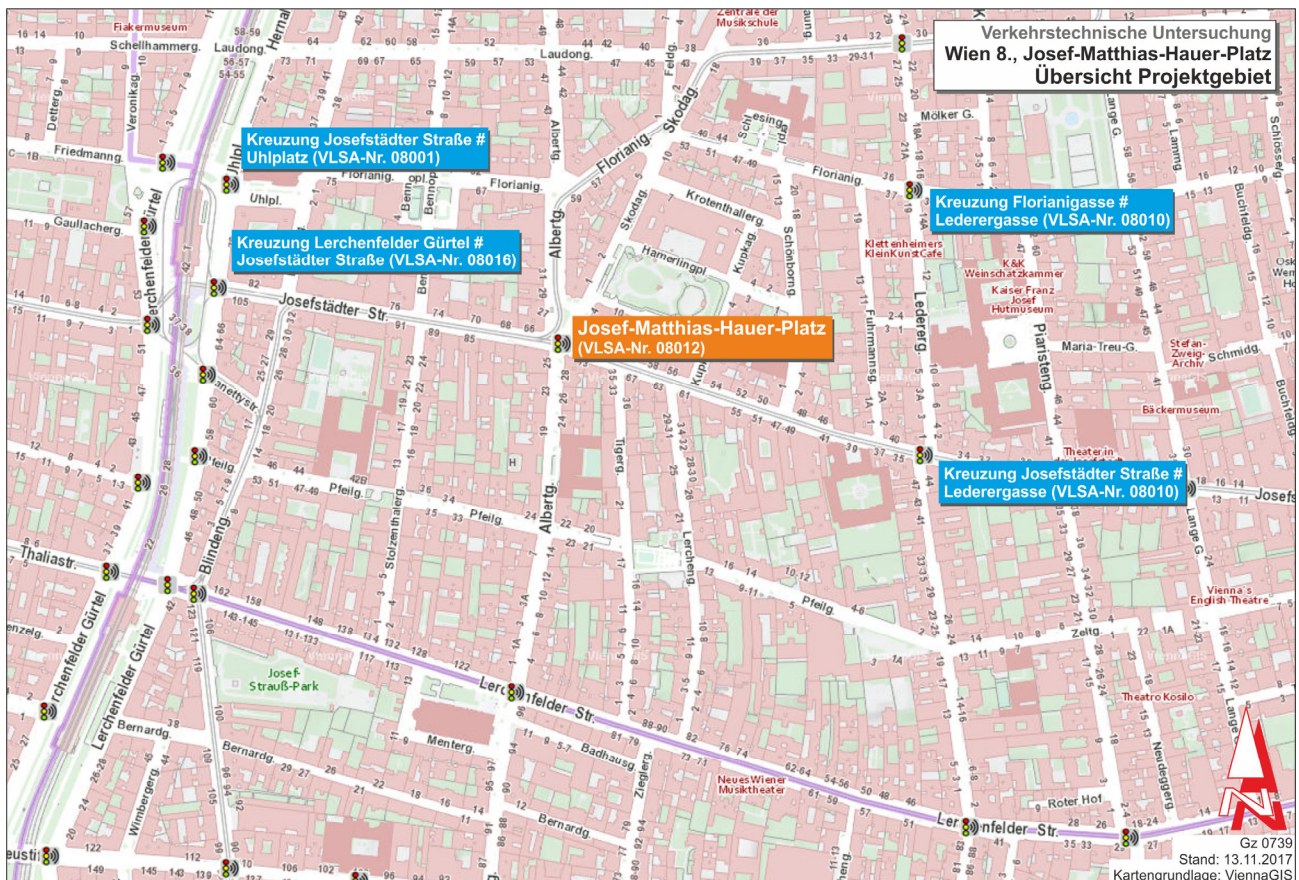


Abbildung 1-1: Übersicht Projektgebiet

Darauf aufbauend sind verkehrstechnische Berechnungen (Berechnung der Leistungsfähigkeit sowie der Rückstaulängen) der folgenden verkehrslightsignalgeregelten Knotenpunkte (VLSA) durchzuführen:

- Lerchenfelder Gürtel # Uhlplatz (VLSA-Nr. 08001)
- Florianigasse # Lederergasse (VLSA-Nr. 08010)
- Josef-Matthias-Hauer-Platz # Josefstädter Straße # Albertgasse (VLSA-Nr. 08012)
- Josefstädter Straße # Lederergasse # Strozsigasse (VLSA-Nr. 08014)
- Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße (VLSA-Nr. 08016)

Darüber hinaus sind die verkehrlichen Auswirkungen auf die folgenden nichtlichtsignalgeregelten Kreuzungen (nLSA) zu untersuchen:

- Florianigasse # Skodagasse
- Florianigasse # Albertgasse
- Florianigasse # Bennoplatz
- Florianigasse # Uhplatz # Blindengasse
- Josefstädter Straße # Bennogasse

In den Leistungsprüfungen bzw. –nachweisen ist insbesondere auf allfällige Behinderungen des öffentlichen Verkehrs einzugehen.

Weiters sind bei einer allfällig verkehrsverträglichen Verkehrssperre die Auswirkungen auf die Verkehrsorganisation und die Stellplatzorganisation in der Albertgasse zwischen Josef-Matthias-Hauer-Platz und Florianigasse darzustellen.



## 2 VERKEHRSSTÄRKEN

### 2.1 Verkehrszählungen / Bestandsverkehr 2016

Die Feinkalibrierung des Verkehrsmodells Ost (VMO) der arealConsult ZTGmbH erfolgte auf Grundlage von zehn Verkehrszählungen (Stand September 2017) im unmittelbaren Projektgebiet, welche von der MA 46 zur Verfügung gestellt wurden. Die Verkehrszählungen wurden in den Zeitbereichen von 06:00 bis 09:00 Uhr sowie 15:00 bis 19:00 Uhr an den folgenden Kreuzungen (nach Erhebungstag gereiht) durchgeführt:

- Wien 8., Florianigasse # Lederergasse; Dienstag, den 19.09.2017
- Wien 8., Florianigasse # Skodagasse; Dienstag, den 19.09.2017
- Wien 8., Florianigasse # Albertgasse; Mittwoch, den 20.09.2017
- Wien 8., Josefstädter Straße # Lederergasse; Mittwoch, den 20.09.2017
- Wien 8., Josefstädter Straße # Albertgasse; Donnerstag, den 21.09.2017
- Wien 8., Florianigasse # Bennogasse; Dienstag, den 26.09.2017
- Wien 8., Florianigasse # Uhlplatz; Dienstag, den 26.09.2017
- Wien 8., Josefstädter Straße # Blindengasse; Dienstag, den 26.09.2017
- Wien 8., Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße; Mittwoch, den 27.09.2017
- Wien 8., Lerchenfelder Gürtel # Uhlplatz; Mittwoch, den 27.09.2017

Die Verkehrszählungen wurden anhand der Wiener Dauerzählstellen 1621 B 221 Währinger Gürtel, 1213 Burggasse und 1214 Neustiftgasse (jeweils Stand 2016) auf einen durchschnittlichen Werktagsverkehr ( $DTV_w$ ) hochgerechnet. Die folgenden Diagramme stellen die relativen Tagesganglinien der Dauerzählstellen dar.

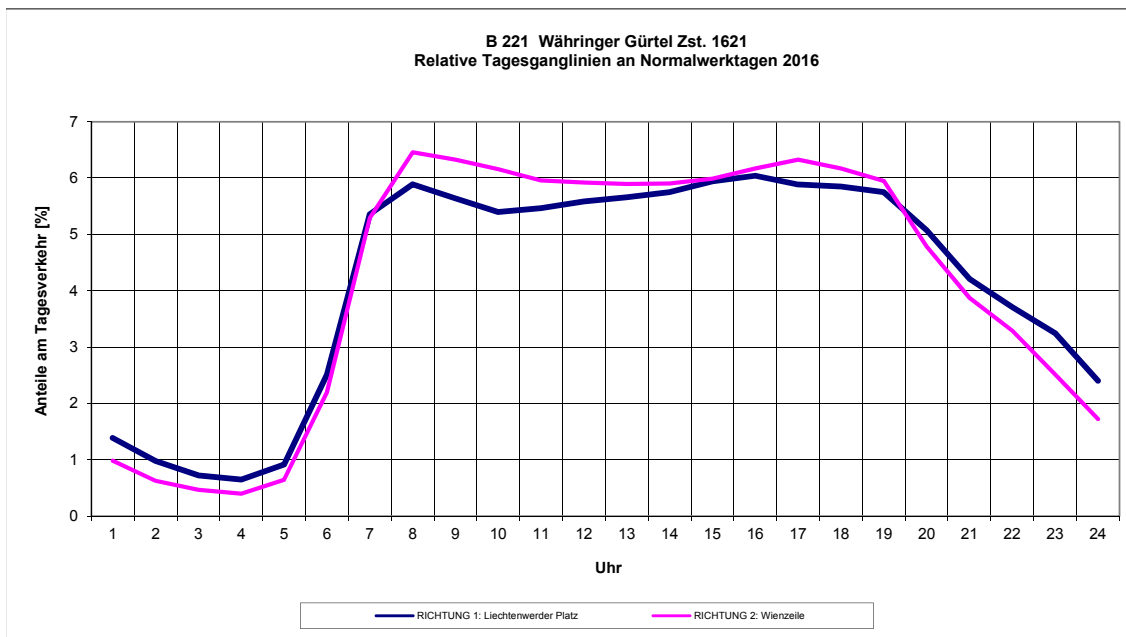


Abbildung 2-1: Zählstelle 1621 – B 221 Währinger Gürtel - Relative Tagesganglinie (2016)

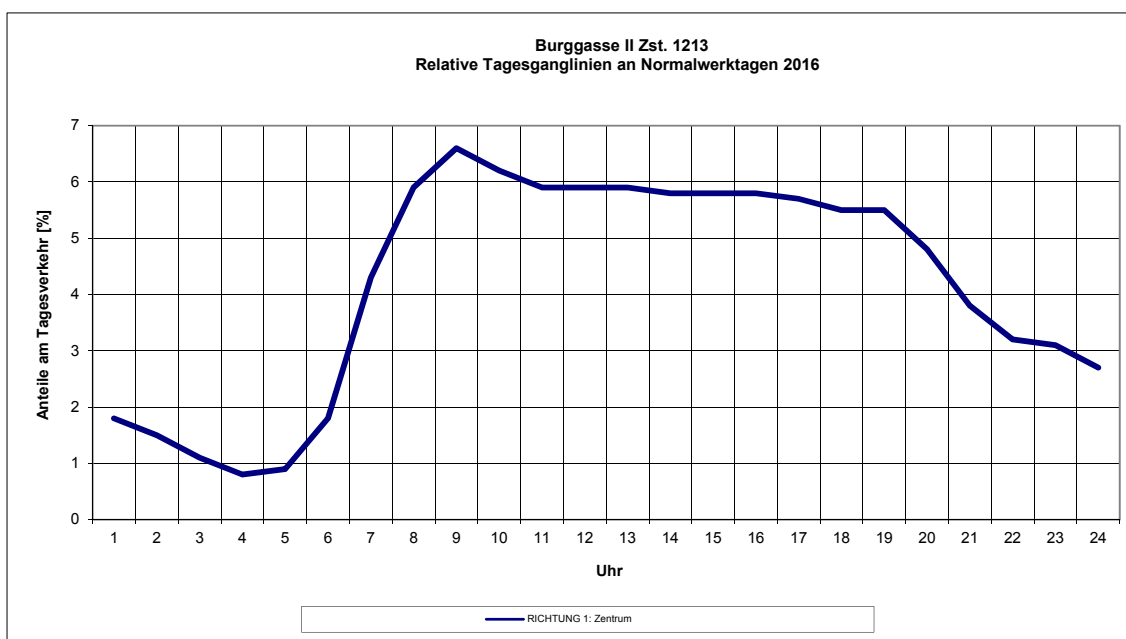


Abbildung 2-2: Zählstelle 1213 – Burggasse II - Relative Tagesganglinie (2016)



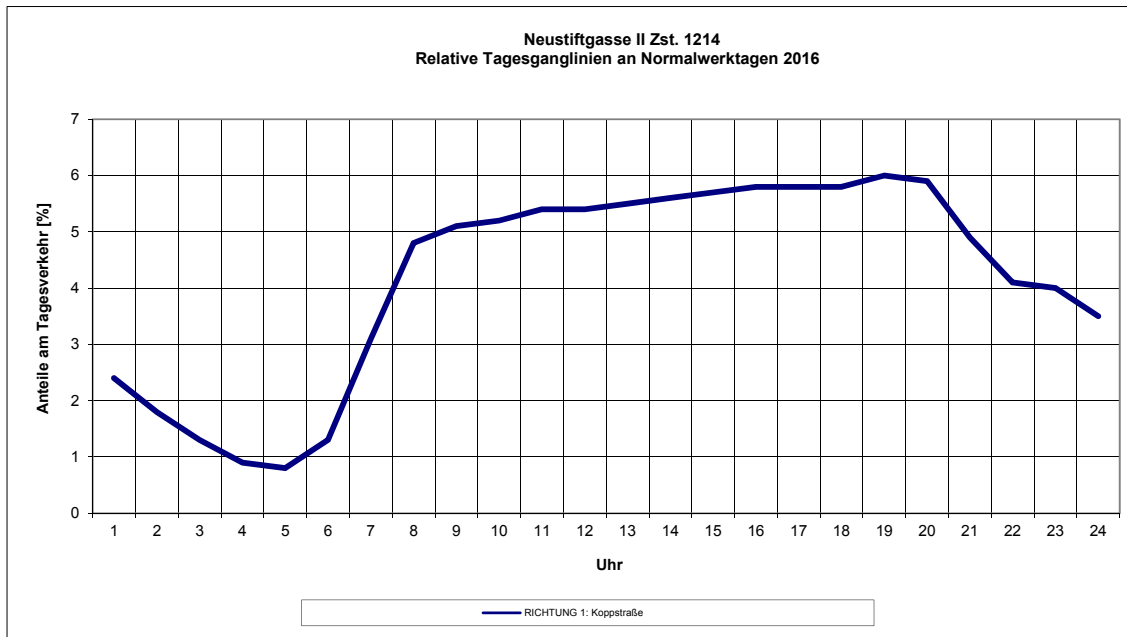


Abbildung 2-3: Zählstelle 1214 – Neustiftgasse II - Relative Tagesganglinie (2016)

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Zählstandorte, an denen Verkehrszählungen durchgeführt wurden. In den darauffolgenden Abbildungen sind die Verkehrsstärken der Bestandssituation 2016 aus dem Verkehrsmodell Ost dargestellt.





Abbildung 2-4: Übersicht Zählstandorte

Gz 0739  
Stand: 29.11.2017  
Kartengrundlage: ViennaGIS



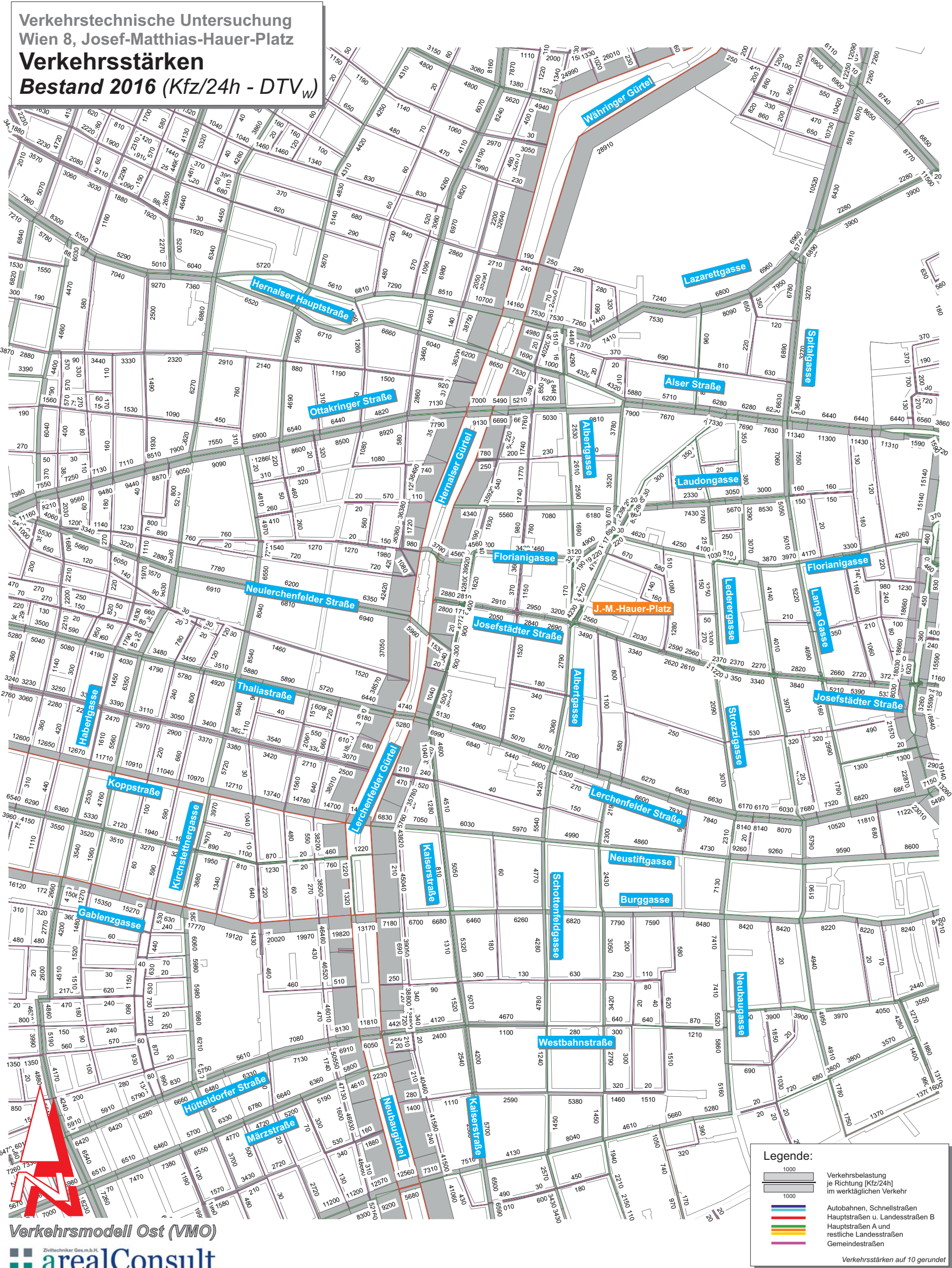


Abbildung 2-5: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Bestand 2016 (Kfz/24h - DTV<sub>W</sub>)



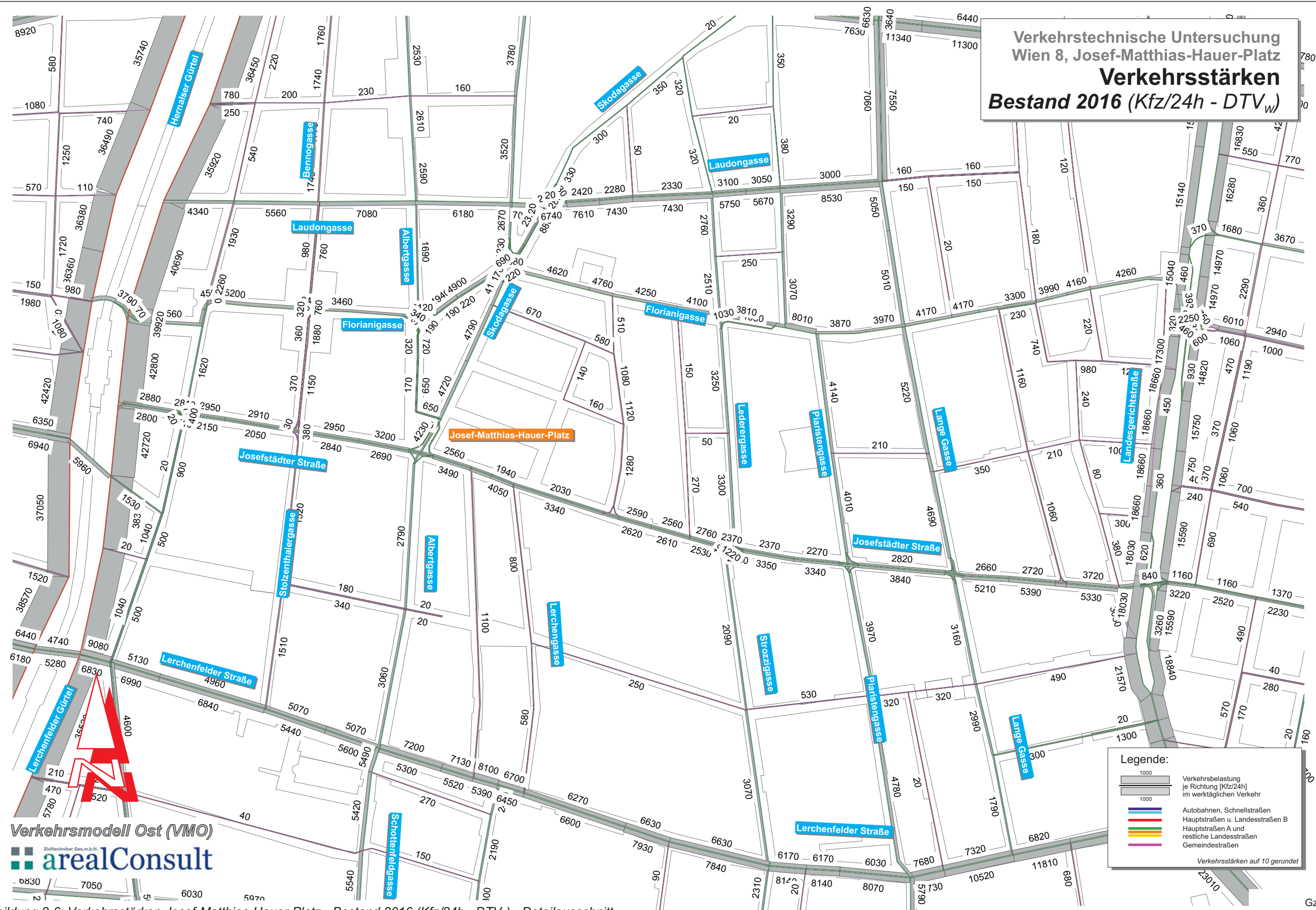


Abbildung 2-6: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Bestand 2016 (Kfz/24h - DTV<sub>w</sub>) - Detailausschnitt

VMO-Stand(2017-05-08)-v178\_BE16(2016)-v2.ver Stand: 24.11.2017 Gz 0739

## 2.2 Maßnahmenplanfälle

Für die verkehrstechnischen Berechnungen wurden folgende Planfälle (Varianten) mit Hilfe des Verkehrsmodells Ost (VMO) aufbereitet:

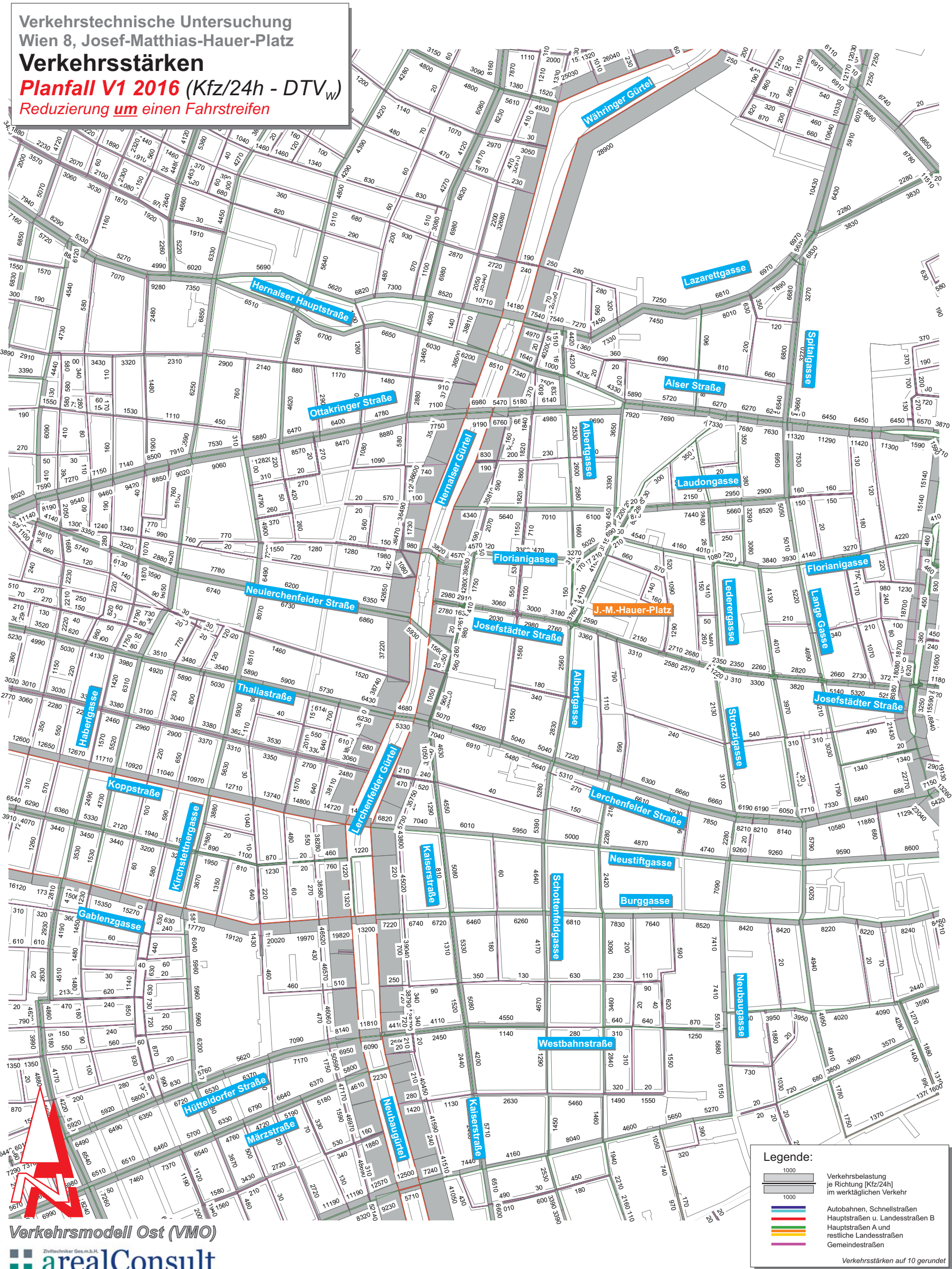
- Planfall V1: Fahrstreifenreduktion um einen Fahrstreifen im Bereich des Josef-Matthias-Hauer-Platzes
- Planfall V2: Fahrstreifenreduktion auf einen Fahrstreifen im Bereich des Josef-Matthias-Hauer-Platzes
- Planfall V3: Sperre des Josef-Matthias-Hauer-Platzes für den Motorisierten Individualverkehr (MIV)

### 2.2.1 Planfall V1 (Reduzierung um einen Fahrstreifen)

Eine Fahrstreifenreduktion von drei auf zwei würde im Bereich des Josef-Matthias-Hauer-Platzes zu einer geringen Verkehrsabnahme von rund -500 Kfz/24h führen. Es handelt sich hierbei um Verkehrsverlagerungen auf den Hernalser Gürtel etwa +100 Kfz/24h), die Bennogasse (bis zu etwa +200 Kfz/24h) sowie die Lederergasse (bis zu etwa +200 Kfz/24h).

In den folgenden Abbildungen sind sowohl die Verkehrsstärken des Planfalls V1 als auch die Differenzdarstellungen zum Bestand 2016 dargestellt.



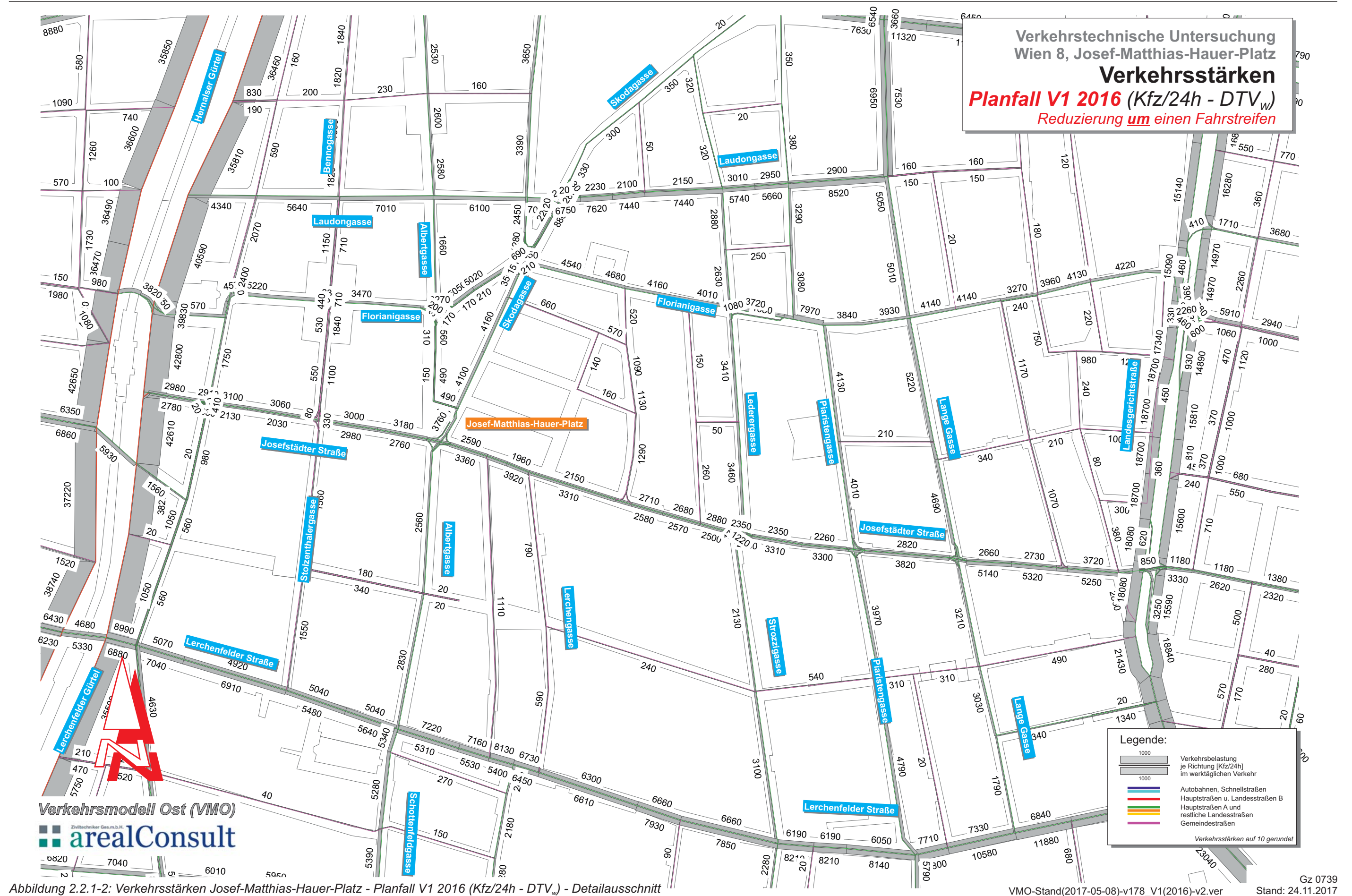


VMO-Stand(2017-05-08)-v178\_V1(2016)-v2.ver

Abbildung 2.2.1-1: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Planfall V1 2016 (Kfz/24h - DTV<sub>w</sub>)

Gz 0739  
Stand: 24.11.2017







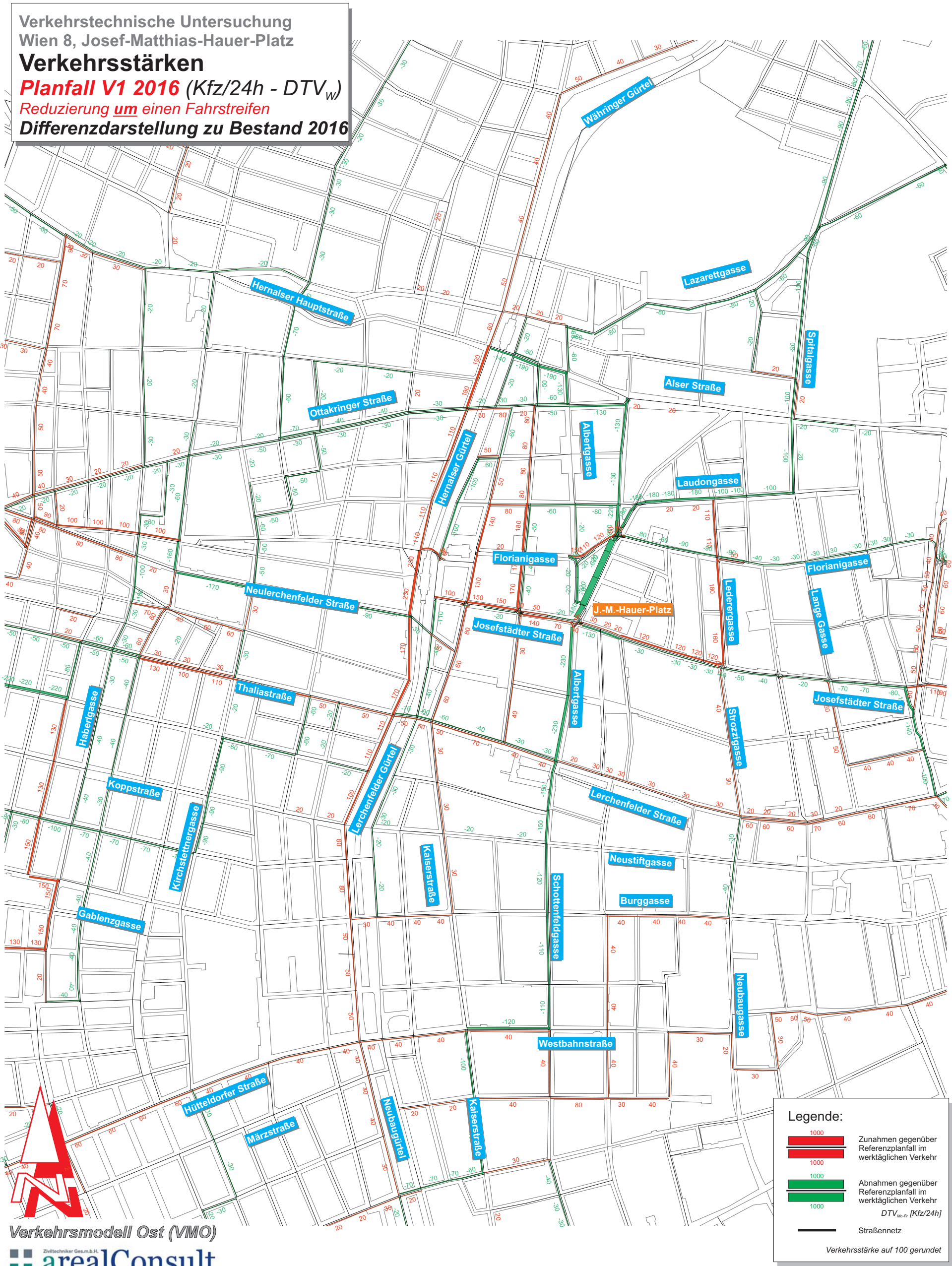
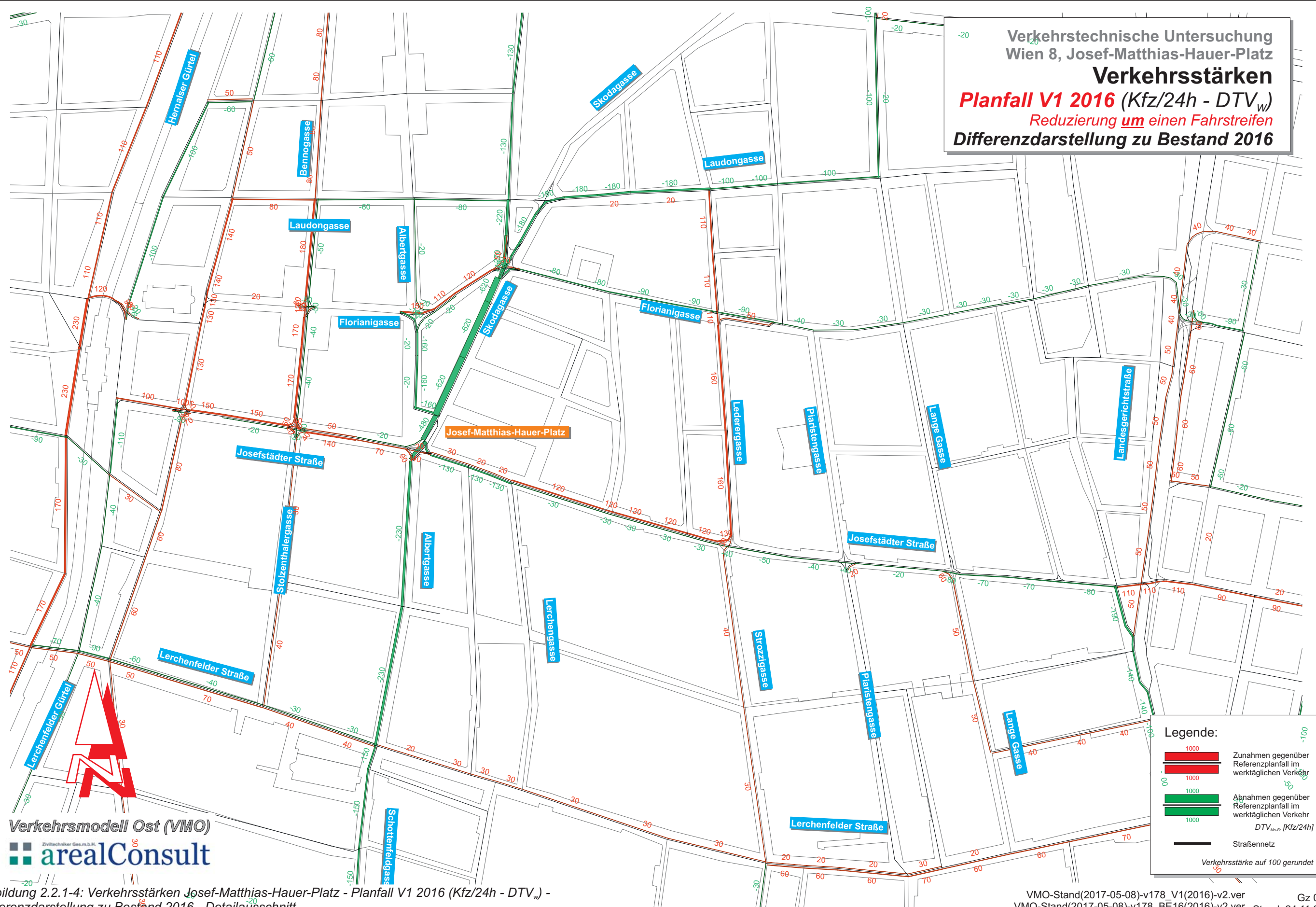


Abbildung 2.2.1-3: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Planfall V1 2016 (Kfz/24h - DTV<sub>w</sub>) - Differenzdarstellung zu Bestand 2016





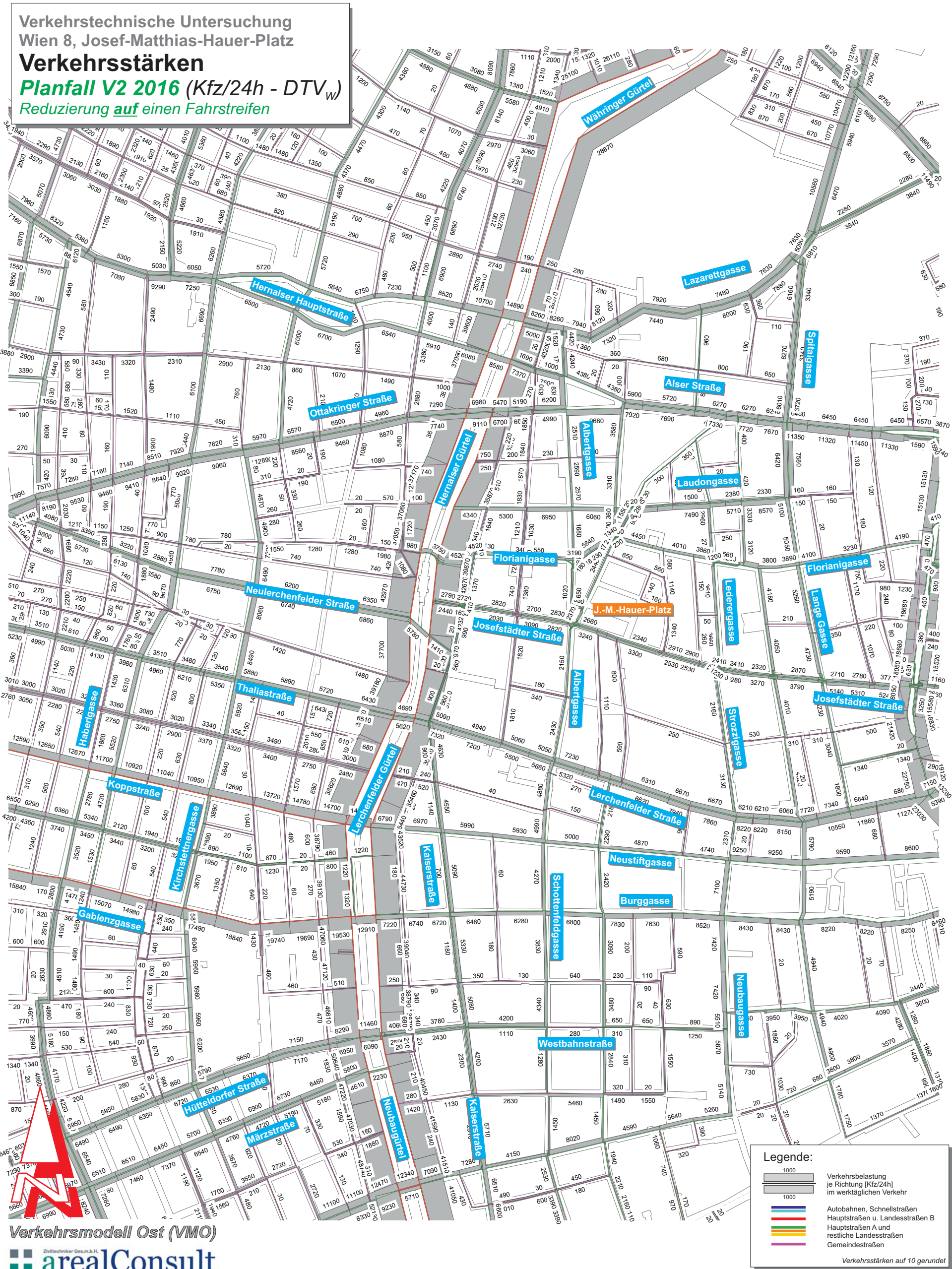
### 2.2.2 Planfall V2 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen)

Eine Reduktion der im Bestand vorhandenen drei Fahrstreifen auf einen Mischfahrstreifen würde im Bereich des Josef-Matthias-Hauer-Platzes zu einer Verkehrsabnahme von rund -1.500 Kfz/24h führen.

Hiervon verlagern sich rund 700 Kfz/24h auf die Lazarettgasse bzw. den Hernalser Gürtel und jeweils etwa 400 Kfz/24h auf die Bennogasse sowie Lederergasse.

In den folgenden Abbildungen sind sowohl die Verkehrsstärken des Planfalls V2 als auch die Differenzdarstellungen zum Bestand 2016 dargestellt.





VMO-Stand(2017-05-08)-v178\_V2(2016)-v2.ver

Abbildung 2.2.2-1: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Planfall V2 2016 (Kfz/24h - DTV<sub>w</sub>)

Gz 0739  
Stand: 24.11.2017







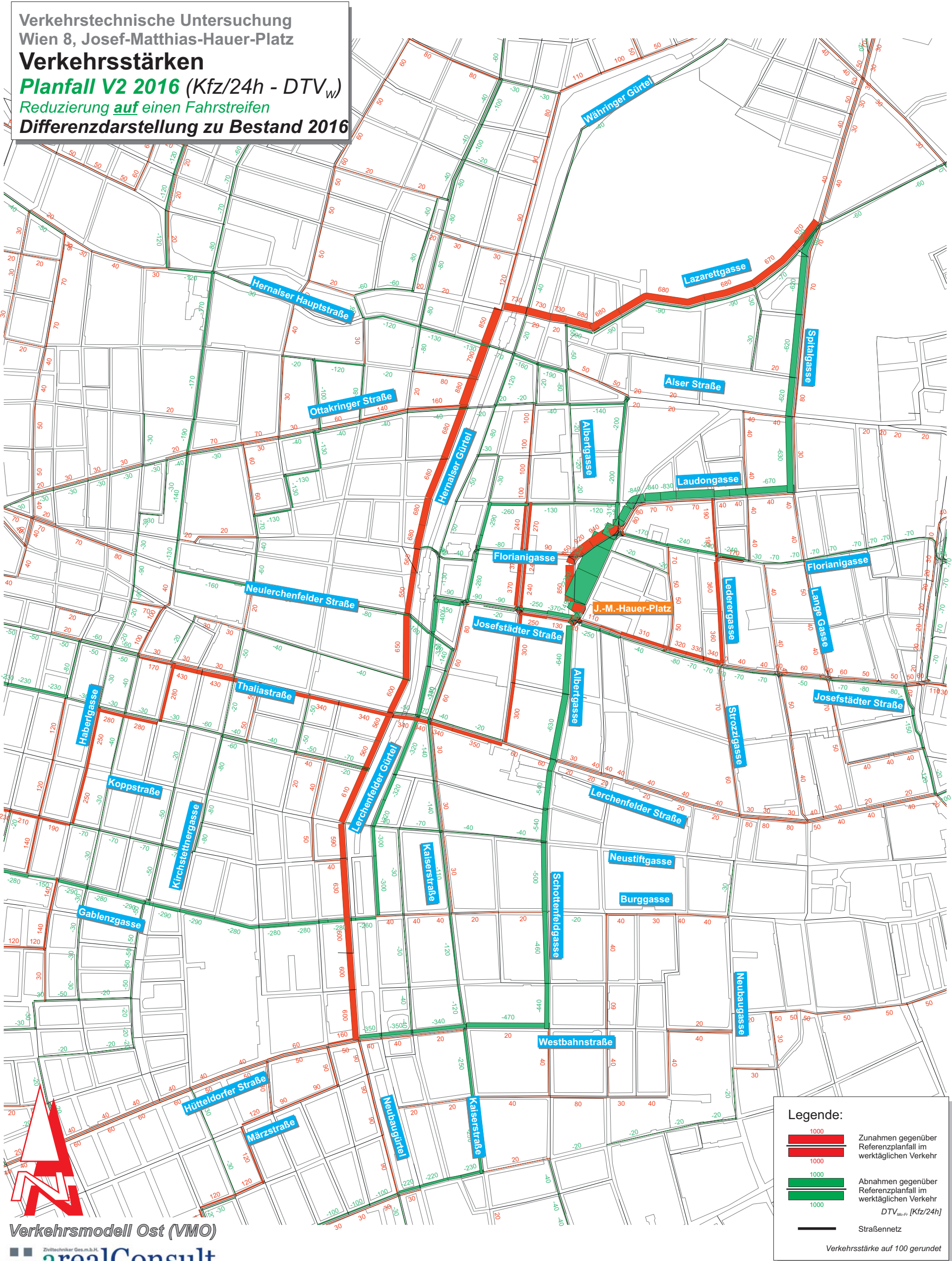
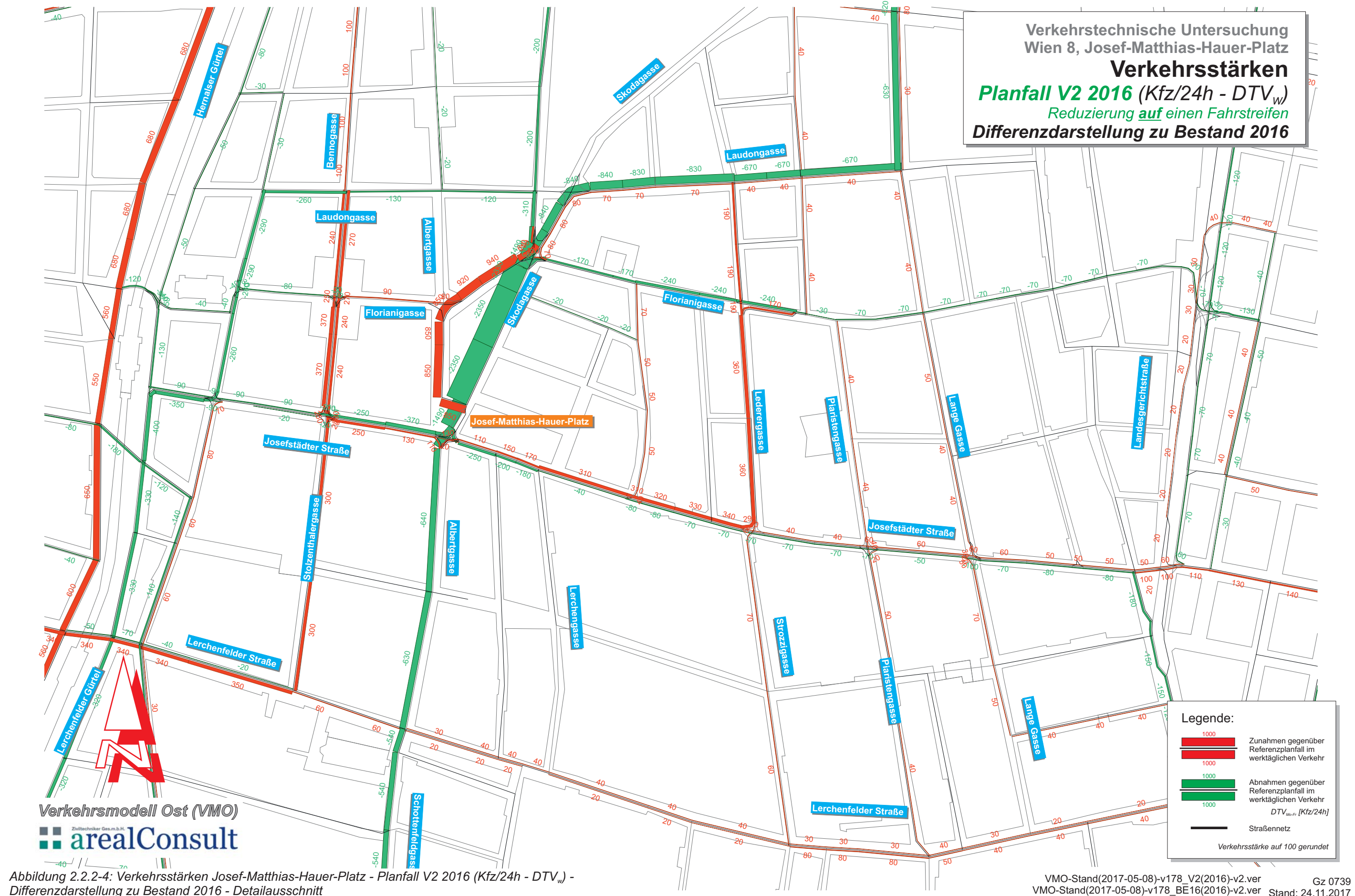


Abbildung 2.2.2-3: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Planfall V2 2016 (Kfz/24h - DTV<sub>w</sub>) - Differenzdarstellung zu Bestand 2016



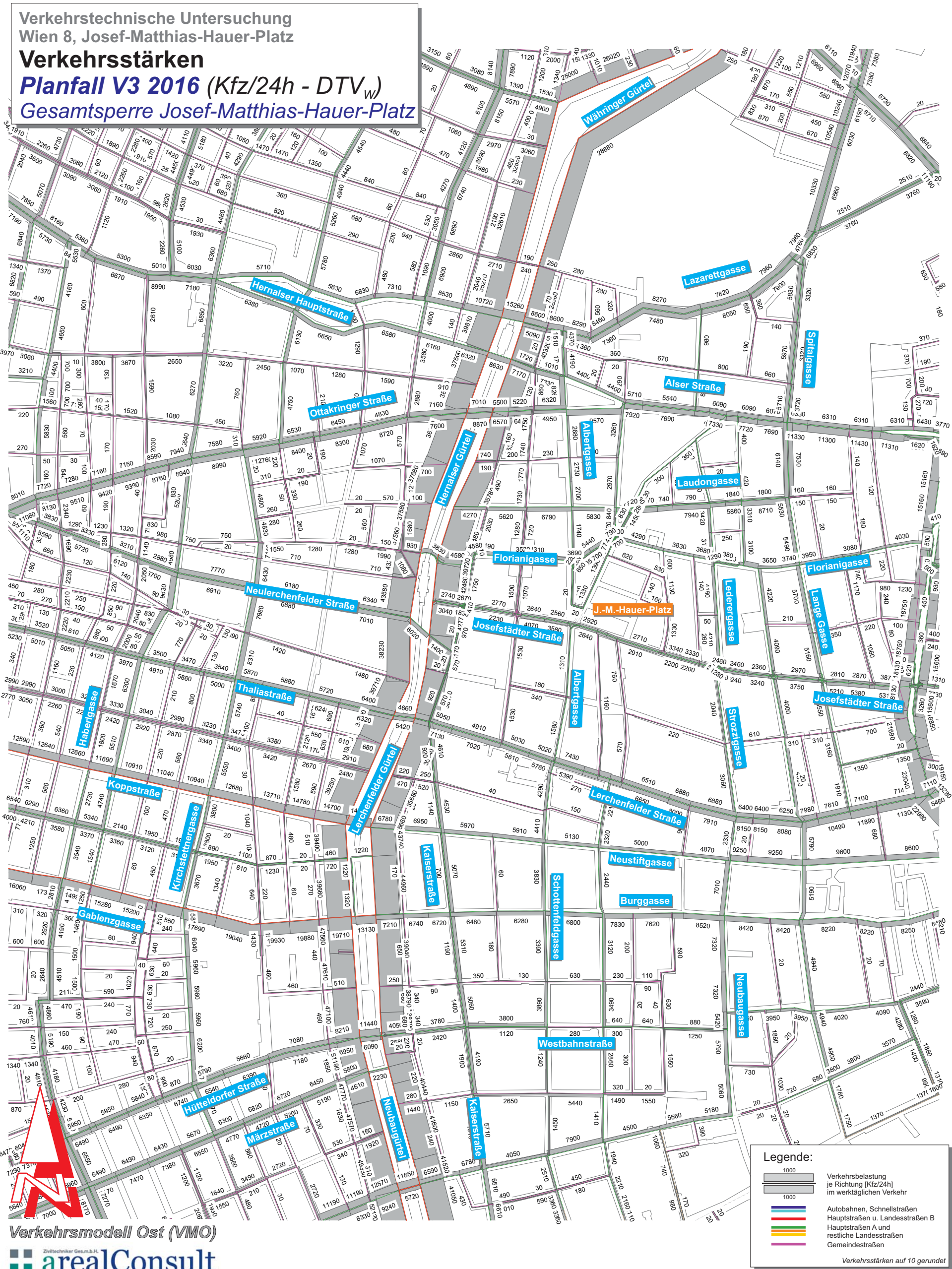




### 2.2.3 Planfall V3 (Totalsperre für MIV)

Wird der Josef-Matthias-Hauer-Platz für den MIV komplett gesperrt, dann sind Verkehrsverlagerungen auf die Lazarettgasse bzw. den Hernalser Gürtel (Verkehrszunahme zwischen +1.000 und +1.200 Kfz/24h), die Bennogasse (Verkehrszunahme rund 1.100 Kfz/24h), die Lederergasse (Verkehrszunahme von bis zu 900 Kfz/24h) und die Lange Gasse (Verkehrszunahme rund 500 Kfz/24h) zu erwarten.

In den folgenden Abbildungen sind sowohl die Verkehrsstärken des Planfalls V3 als auch die Differenzdarstellungen zum Bestand 2016 dargestellt.

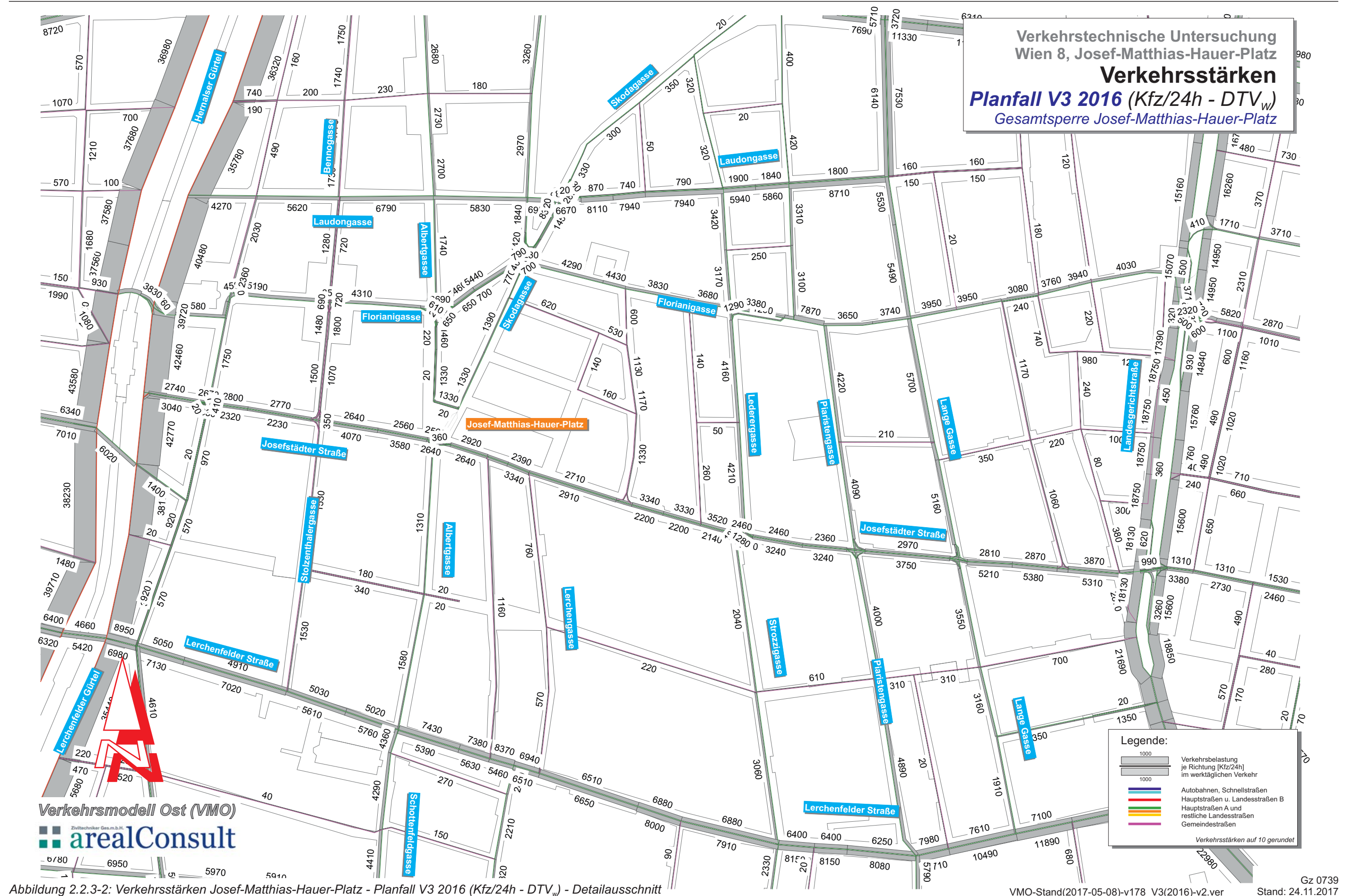


VMO-Stand(2017-05-08)-v178\_V3(2016)-v2.ver

Abbildung 2.2.3-1: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Planfall V3 2016 (Kfz/24h DTV<sub>w</sub>)

Gz 0739  
Stand: 24.11.2017







Wien 8, Josef-Matthias-Hauer-Platz

**Verkehrsstärken**

**Planfall V3 2016** (Kfz/24h - DTV<sub>w</sub>)

Gesamtsperre Josef-Matthias-Hauer-Platz

Differenzdarstellung zu Bestand 2016

**Legende:**

- 1000 Zunahmen gegenüber Referenzplanfall im werktäglichen Verkehr
- 1000 Abnahmen gegenüber Referenzplanfall im werktäglichen Verkehr
- DTV<sub>Mittel</sub> [Kfz/24h]
- Straßennetz

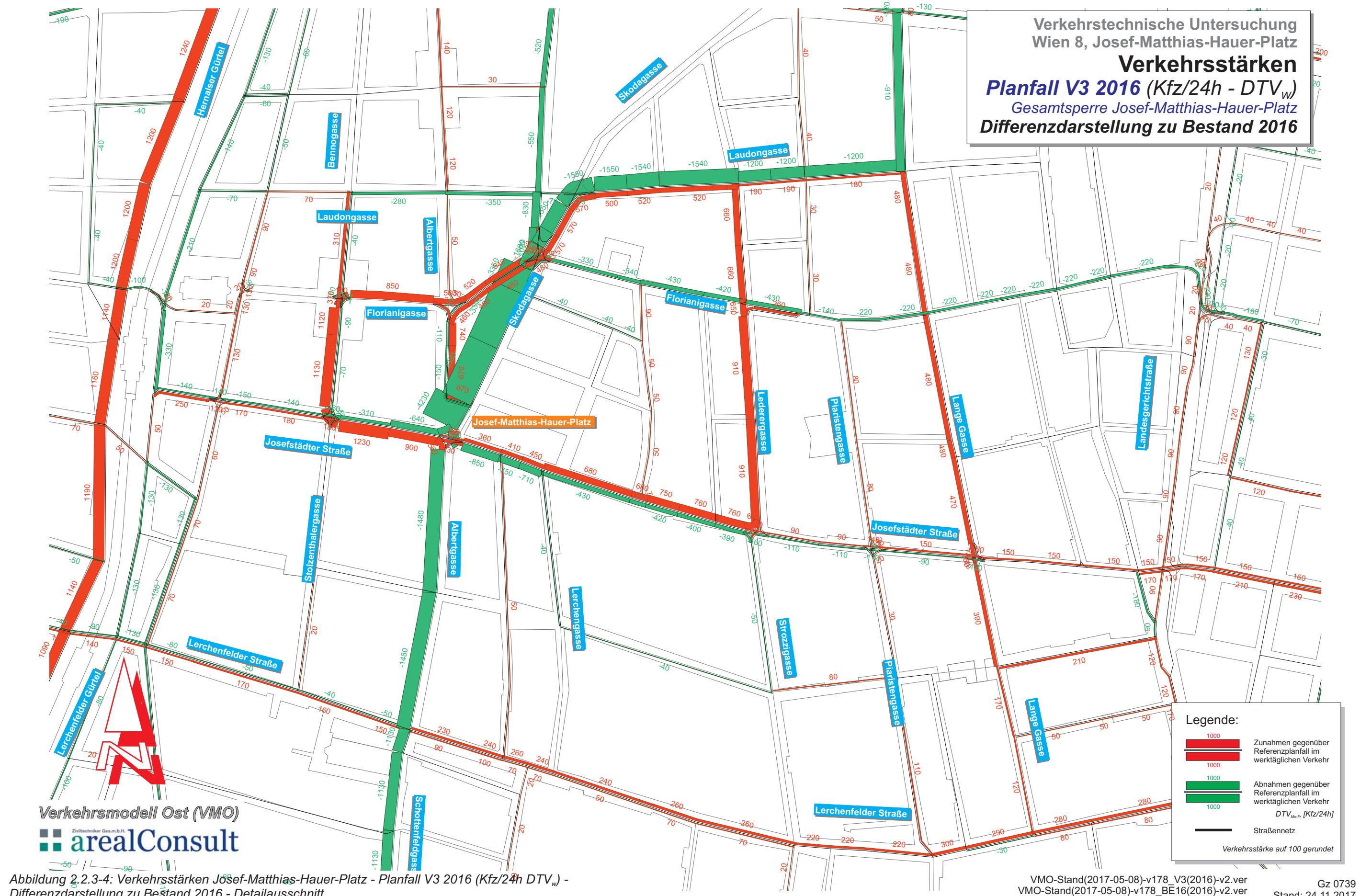
Verkehrsmodell Ost (VMO)

Ziviltechniker Ges.m.b.H. arealConsult

Verkehrsstärke auf 100 gerundet

Abbildung 2.2.3-3: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Planfall V3 2016 (Kfz/24h - DTV<sub>w</sub>) - Differenzdarstellung zu Bestand 2016





### 3 VERKEHRSTECHNISCHE NACHWEISE

Für die folgenden Verkehrslicht- und nichtlichtsignalgeregelten Kreuzungen wurden für die Bestandssituation 2016 und die Planfälle V1, V2 und V3 verkehrstechnischen Berechnungen durchgeführt:

- Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße (VLSA)
- Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Uhlplatz (VLSA)
- Kreuzung Josefstädter Straße # Bennogasse (nLSA)
- Josef-Matthias-Hauer-Platz / Kreuzung Josefstädter Straße # Albertgasse (VLSA)
- Kreuzung Josefstädter Straße # Lederergasse (VLSA)
- Kreuzung Florianigasse # Lederergasse (nLSA)
- Kreuzung Florianigasse # Skodagasse (nLSA)
- Kreuzung Florianigasse # Albertgasse (nLSA)
- Kreuzung Florianigasse # Bennogasse (nLSA)
- Kreuzung Florianigasse # Uhlplatz (nLSA)

Die verkehrstechnischen Grobbemessungen der verkehrslichtsignalgeregelten Kreuzungen (VLSA) erfolgte gemäß der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 05.04.32 („Planen von Verkehrslichtsignalanlagen“, Fassung Oktober 1998) sowie nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS; Fassung August 2015). Anhand der Leistungsfähigkeitsberechnungen wird aufbauend auf den Verkehrsmengen schließlich die Qualität des Verkehrsablaufes („Level of Service“ in sechs Qualitätsstufen von A bis F) beurteilt und die maximalen Rückstaulängen (welche in 95 % der Fälle nicht überschritten werden) abgeleitet.

Die Berechnungen der nichtlichtsignalgeregelten Knoten (nLSA) wurde mit der Software FSV Knoten Version 3.0.01 der Österreichischen Forschungsgesellschaft Strasse-Schiene-Verkehr (FSV) auf Grundlage der RVS 03.05.12 („Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Fassung März 2007) durchgeführt.

Die verkehrstechnischen Berechnungen erfolgten für einen maßgeblichen Spitzenstundenanteil von 6,8 %, welcher anhand der Wiener Dauerzählstellen 1213 Burggasse und 1214 Neustiftgasse ( $Q_{30}$ , jeweils Stand 2016) abgeleitet wurde. Die relativen Tagesganglinien der genannten Dauerzählstellen können dem Kapitel 2.1 Verkehrszählungen / Bestandsverkehr 2016 entnommen werden.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse wurden in einem separaten Bericht zusammengefasst und aufbereitet.



### 3.1 Bestand 2016

#### 3.1.1 Untersuchungsgebiet – Gesamt

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass im Bestand 2016 alle betrachteten Kreuzungen (sowohl VLSA als auch nLSA) über Leistungsfähigkeitsreserven verfügen.

Die höchsten Auslastungsgrade treten an den Gürtelkreuzungen mit Werten von 0,86 (Geradeausrechtsrelation von Lerchenfelder Gürtel FR Nord bzw. auf Josefstädter Straße) und 0,85 (Geradeauslinksrelation von Lerchenfelder Gürtel FR Nord bzw. Richtung Veronikagasse) auf (entsprechen jeweils der Qualitätsstufe D).

Die übrigen betrachteten Kreuzungsrelationen weisen Sättigungsgrade zwischen 0,00 und 0,77 auf.

Neben dem Sättigungsgrad wurde auch für jede Relation der verkehrslichtsignalgeregelter Kreuzungen die maximale Rückstaulänge ermittelt. In der Bestandssituation 2016 kommt es bei der Geradeausrelation Lerchenfelder Gürtel Richtung Norden (Relation R1GG an der Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße) trotz einer Auslastung von 0,85, auf Grund des maximalen Rückstaus von etwa 210 m zu einer Überstauung in die südlich gelegenen lichtsignalgeregelter Knotenpunkte Lerchenfelder Gürtel # Sanettystraße bzw. Lerchenfelder Gürtel # Pfeilgasse. Eine weitere rechnerische Überstauung ergibt sich auch an der Geradeausrelation Lerchenfelder Gürtel Richtung Norden (R1GG an der Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Uhlplatz) mit einem maximalen Rückstau von etwa 140 m in die VLSA-geregelte Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße.

Alle übrigen Relationen sowie Kreuzungen verfügen über ausreichende Aufstellflächen.

#### 3.1.2 Untersuchungsgebiet – Josef-Matthias-Hauer-Platz

Eine detaillierte Betrachtung des Josef-Matthias-Hauer-Platz ergibt einen maximalen Auslastungsgrad von 0,44 (entspricht der Qualitätsstufe B) an der Geradeausrelation R2G Josef-Matthias-Hauer-Platz Richtung Albertgasse. Die übrigen Relationen weisen Auslastungen zwischen 0,14 und 0,32 auf.

Der maximale Rückstau von rund 20 m ergibt sich sowohl an der Geradeausrelation R2G Josef-Matthias-Hauer-Platz Richtung Albertgasse als auch an der Geradeauslinksrelation R3 Josefstädter Straße Richtung Gürtel.

Folglich verfügt die Kreuzung Josef-Matthias-Hauer-Platz sowohl über ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven als auch Aufstellflächen.

In den folgenden Abbildungen sind die ermittelten Sättigungsgrade (gewichtet nach Verkehrsmengen) sowie die max. Rückstaulängen der einzelnen Relationen für die maßgebende Spitzenstunde dargestellt.





Abbildung 3-1: Übersicht Auslastungsgrade - Bestand 2016

Gz 0739  
Stand: 04.12.2017  
Kartengrundlage: ViennaGIS



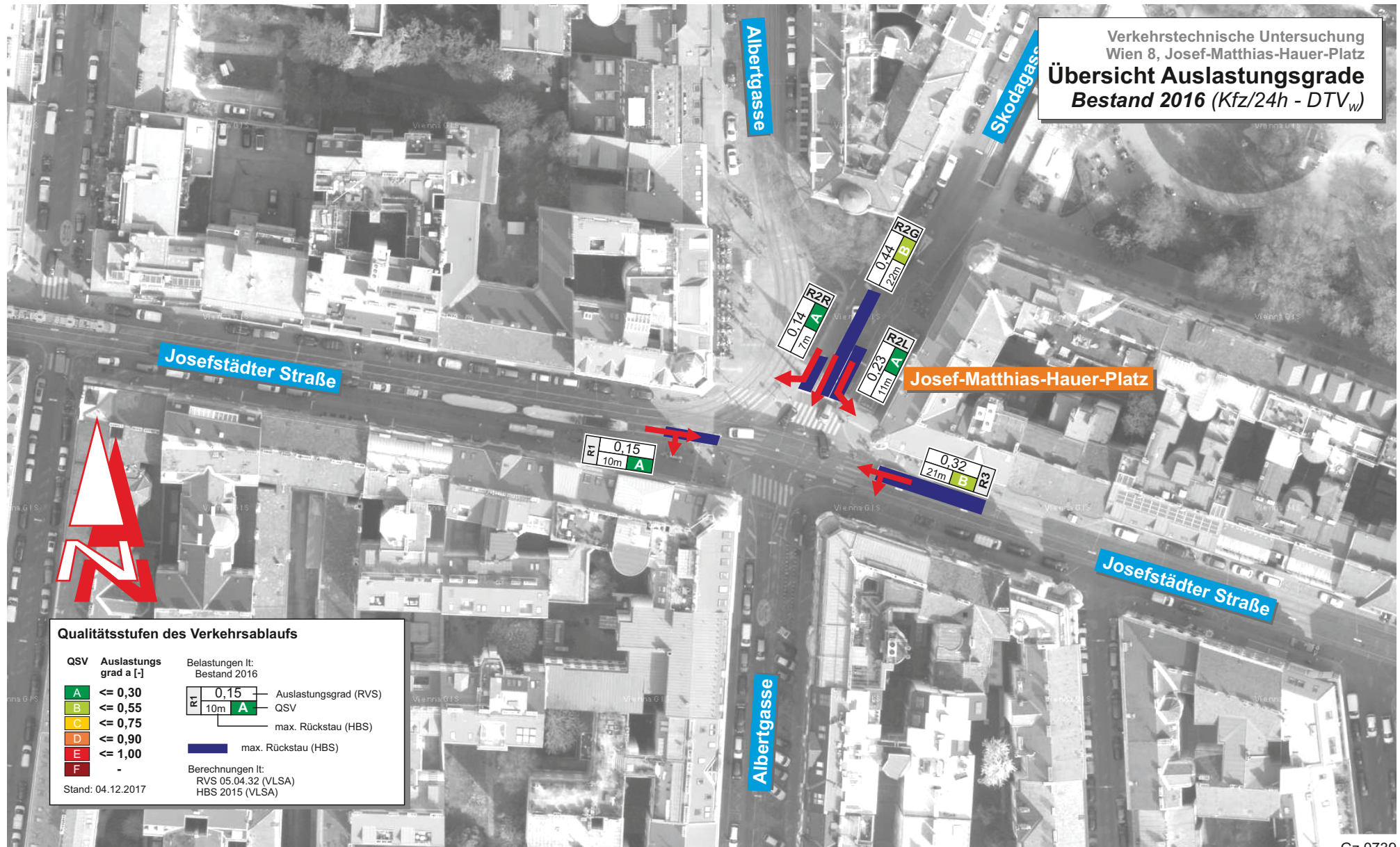


Abbildung 3-2: Übersicht Auslastungsgrade - Bestand 2016 - Detailausschnitt Josef-Matthias-Hauer-Platz

Gz 0739  
Stand: 04.12.2017  
Grundlage: ViennaGis

## 3.2 Planfall V1 (Reduzierung um einen Fahrstreifen)

### 3.2.1 Untersuchungsgebiet – Gesamt

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass trotz Fahrstreifenreduktion im Bereich des Josef-Matthias-Hauer-Platzes um einen Fahrstreifen (Planfall V1) alle betrachteten Kreuzungen (sowohl VLSA als auch nLSA) weiterhin über ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven verfügen.

Die höchsten Auslastungsgrade treten an den Gürtelkreuzungen mit Werten von 0,86 (Geradeauslinksrelation von Lerchenfelder Gürtel FR Nord bzw. Richtung Veronikagasse) und 0,85 (Geradeaus- bzw. Geradeausrechtsrelation von Lerchenfelder Gürtel FR Nord bzw. auf Josefstädter Straße) auf (entsprechen jeweils der Qualitätsstufe D).

Die übrigen betrachteten Kreuzungsrelationen weisen Sättigungsgrade zwischen 0,00 und 0,77 auf.

Neben dem Sättigungsgrad wurde auch für jede Relation der verkehrslichtsignalgeregelten Kreuzungen die maximale Rückstaulänge ermittelt. Im Planfall V1 kommt es bei der Geradeausrelation Lerchenfelder Gürtel Richtung Norden (Relation R1GG an der Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße) trotz einer Auslastung von 0,85, auf Grund des maximalen Rückstaus von etwa 210 m zu einer Überstauung in die südlich gelegenen lichtsignalgeregelten Knotenpunkte Lerchenfelder Gürtel # Sanettystraße bzw. Lerchenfelder Gürtel # Pfeilgasse. Eine weitere rechnerische Überstauung ergibt sich auch an der Geradeausrelation Lerchenfelder Gürtel Richtung Norden (R1GG an der Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Uhlplatz) mit einem maximalen Rückstau von etwa 140 m in die VLSA-geregelte Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße.

Alle übrigen Relationen sowie Kreuzungen verfügen über ausreichende Aufstellflächen.

### 3.2.2 Untersuchungsgebiet – Josef-Matthias-Hauer-Platz

Durch die Reduktion um einen Fahrstreifen erhöht sich der maximale Auslastungsgrad der (neuen) Geradeauslinksrelation vom Josef-Matthias-Hauer-Platz Richtung Albertgasse bzw. Josefstädter Straße Richtung Ring auf 0,52 (entspricht der Qualitätsstufe B). Die übrigen Relationen weisen Auslastungen zwischen 0,16 und 0,32 auf.

Der maximale Rückstau erhöht sich an der Relation R2GL (Josef-Matthias-Hauer-Platz Richtung Albertgasse bzw. Josefstädter Straße Richtung Ring) von etwa 20 m auf rund 50 m und würde somit die unregelmäßige Kreuzung Albertgasse # Skodagasse überstauen.

Die Rückstaulängen im Bereich der Josefstädter Straße bewegen sich zwischen rund 20 und ca. 40 m.

Folglich verfügt die Kreuzung Josef-Matthias-Hauer-Platz über ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven, jedoch ist von einer Überstauung in die nichtlichtsignalgeregelte Kreuzung Albertgasse # Skodagasse auszugehen.

In den folgenden Abbildungen sind die ermittelten Sättigungsgrade (gewichtet nach Verkehrsmengen) sowie die max. Rückstaulängen der einzelnen Relationen für die maßgebende Spitzenstunde dargestellt.





Abbildung 3-3: Übersicht Auslastungsgrade - Planfall V1 2016

Gz 0739  
Stand: 04.12.2017  
Kartengrundlage: ViennaGIS





Seite 34

### 3.3 Planfall V2 (Reduzierung auf einen Fahrstreifen)

#### 3.3.1 Untersuchungsgebiet – Gesamt

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass trotz Fahrstreifenreduktion im Bereich des Josef-Matthias-Hauer-Platzes auf einen Fahrstreifen (Planfall V2) alle betrachteten Kreuzungen (sowohl VLSA als auch nLSA) weiterhin über ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven verfügen.

Die höchsten Auslastungsgrade treten an den Gürtelkreuzungen mit einem Wert von jeweils 0,85 (Geradeauslinksrelation von Lerchenfelder Gürtel FR Nord bzw. Richtung Veronikagasse; Geradeausrelation von Lerchenfelder Gürtel in Richtung Norden) auf (entsprechen jeweils der Qualitätsstufe D).

Die übrigen betrachteten Kreuzungsrelationen weisen Sättigungsgrade zwischen 0,00 und 0,77 auf.

Neben dem Sättigungsgrad wurde auch für jede Relation der verkehrslichtsignalgeregelten Kreuzungen die maximale Rückstaulänge ermittelt. Im Planfall V2 kommt es bei der Geradeausrelation Lerchenfelder Gürtel Richtung Norden (Relation R1GG an der Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße) trotz einer Auslastung von 0,85, auf Grund des maximalen Rückstaus von etwa 210 m zu einer Überstauung in die südlich gelegenen lichtsignalgeregelten Knotenpunkte Lerchenfelder Gürtel # Sanettystraße bzw. Lerchenfelder Gürtel # Pfeilgasse. Eine weitere rechnerische Überstauung ergibt sich auch an der Geradeausrelation Lerchenfelder Gürtel Richtung Norden (R1GG an der Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Uhlplatz) mit einem maximalen Rückstau von etwa 140 m in die VLSA-geregelte Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße.

Alle übrigen Relationen sowie Kreuzungen verfügen über ausreichende Aufstellflächen.

#### 3.3.2 Untersuchungsgebiet – Josef-Matthias-Hauer-Platz

Die Reduktion Fahrstreifen des Josef-Matthias-Hauer-Platz auf einen Mischfahrstreifen führt zu einer Erhöhung des maximalen Auslastungsgrades auf 0,55 (entspricht der Qualitätsstufe B). Die übrigen Relationen weisen Auslastungen zwischen 0,16 und 0,33 auf.

Der maximale Rückstau erhöht sich an der Relation R2 (Josef-Matthias-Hauer-Platz) von etwa 20 m auf rund 50 m und würde somit die ungeregelte Kreuzung Albertgasse # Skodagasse überstauen.

Die Rückstaulängen im Bereich der Josefstädter Straße bewegen sich zwischen rund 20 und ca. 40 m.

Folglich verfügt die Kreuzung Josef-Matthias-Hauer-Platz über ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven, jedoch ist von einer Überstauung in die nichtlichtsignalgeregelte Kreuzung Albertgasse # Skodagasse auszugehen.

In den folgenden Abbildungen sind die ermittelten Sättigungsgrade (gewichtet nach Verkehrsmengen) sowie die max. Rückstaulängen der einzelnen Relationen für die maßgebende Spitzenstunde dargestellt.





Abbildung 3-5: Übersicht Auslastungsgrade - Planfall V2 2016

Gz 0739  
Stand: 04.12.2017  
Kartengrundlage: ViennaGIS



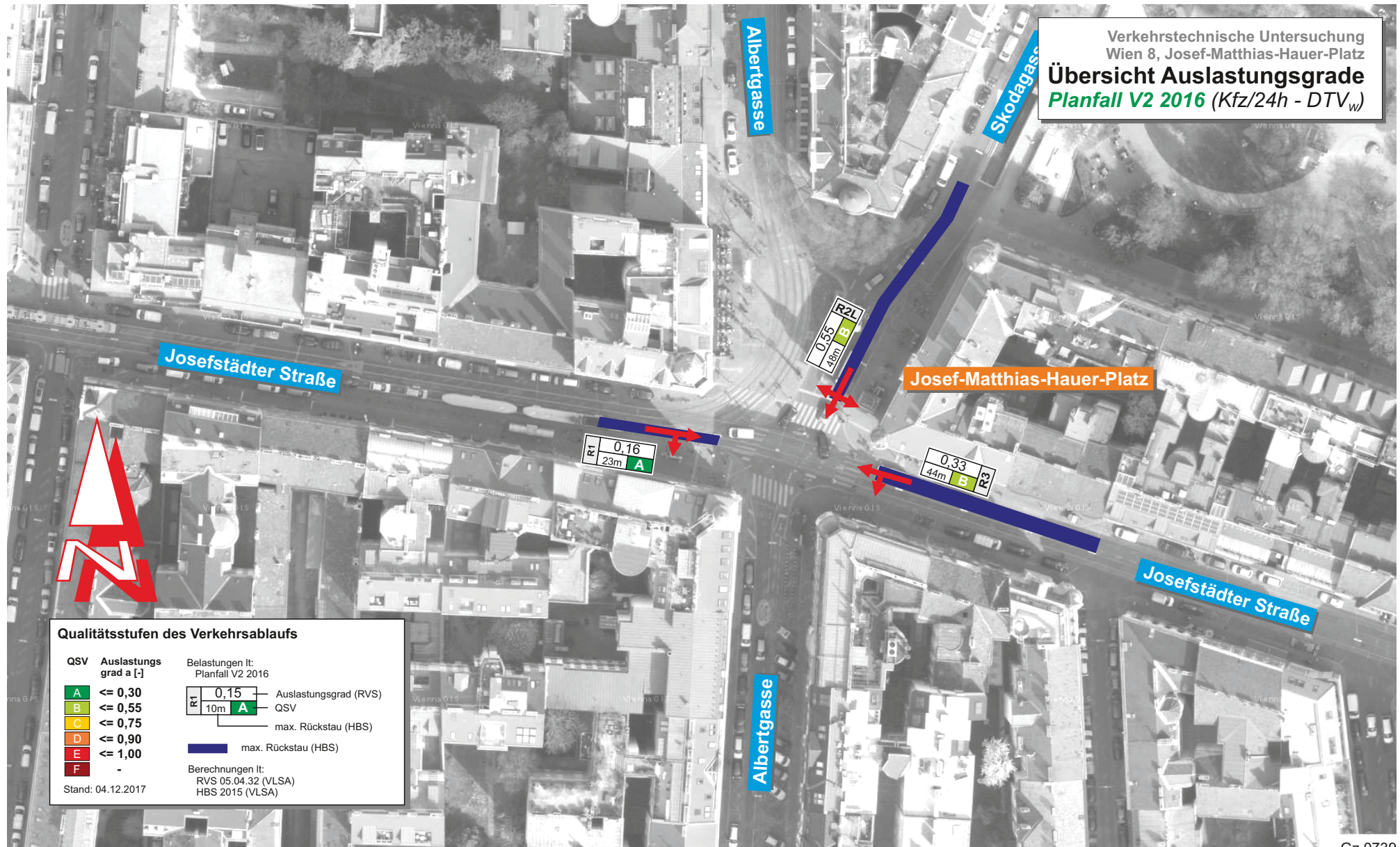


Abbildung 3-6: Übersicht Auslastungsgrade - Planfall V2 2016 - Detailausschnitt Josef-Matthias-Hauer-Platz



### 3.4 Planfall V3 (Totalsperre für MIV)

#### 3.4.1 Untersuchungsgebiet – Gesamt

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass im Falle einer Sperre des Josef-Matthias-Hauer-Platzes für den MIV (Planfall V3) alle betrachteten Kreuzungen (sowohl VLSA als auch nLSA) weiterhin über ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven verfügen.

Die höchsten Auslastungsgrade treten an den Gürtelkreuzungen mit Werten von 0,87 (Geradeausrechtsrelation von Lerchenfelder Gürtel FR Nord bzw. auf Josefstädter Straße) und 0,85 (Geradeauslinksrelation von Lerchenfelder Gürtel FR Nord bzw. Richtung Veronikagasse) auf (entsprechen jeweils der Qualitätsstufe D).

Die übrigen betrachteten Kreuzungsrelationen weisen Sättigungsgrade zwischen 0,00 und 0,76 auf.

Neben dem Sättigungsgrad wurde auch für jede Relation der verkehrslichtsignalgeregelten Kreuzungen die maximale Rückstaulänge ermittelt. Im Planfall V3 kommt es bei der Geradeausrelation Lerchenfelder Gürtel Richtung Norden (Relation R1GG an der Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße) trotz einer Auslastung von 0,84, auf Grund des maximalen Rückstaus von etwa 210 m zu einer Überstauung in die südlich gelegenen lichtsignalgeregelten Knotenpunkte Lerchenfelder Gürtel # Sanettystraße bzw. Lerchenfelder Gürtel # Pfeilgasse. Eine weitere rechnerische Überstauung ergibt sich auch an der Geradeausrelation Lerchenfelder Gürtel Richtung Norden (R1GG an der Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Uhlplatz) mit einem maximalen Rückstau von etwa 140 m in die VLSA-geregelte Kreuzung Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße.

Alle übrigen Relationen sowie Kreuzungen verfügen über ausreichende Aufstellflächen.

#### 3.4.2 Untersuchungsgebiet – Josef-Matthias-Hauer-Platz

Die Sperre des Josef-Matthias-Hauer-Platz für den MIV ergibt maximale Auslastungsgrade von 0,34 (entspricht der Qualitätsstufe B) an der Relation Josefstädter Straße Richtung Gürtel bzw. 0,19 (entspricht der Qualitätsstufe A) an der Relation Josefstädter Straße Richtung Ring.

Der maximale Rückstau weist an der Relation Josefstädter Straße Richtung Gürtel eine Länge von rund 50 m und in die entgegengesetzte Fahrtrichtung von etwa 30 m auf.

Folglich verfügt die Kreuzung Josef-Matthias-Hauer-Platz über ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven sowie Aufstellflächen.

In den folgenden Abbildungen sind die ermittelten Sättigungsgrade (gewichtet nach Verkehrsmengen) sowie die max. Rückstaulängen der einzelnen Relationen für die maßgebende Spitzenstunde dargestellt.





Abbildung 3-7: Übersicht Auslastungsgrade - Planfall V3 2016

Gz 0739  
Stand: 04.12.2017  
Kartengrundlage: ViennaGIS



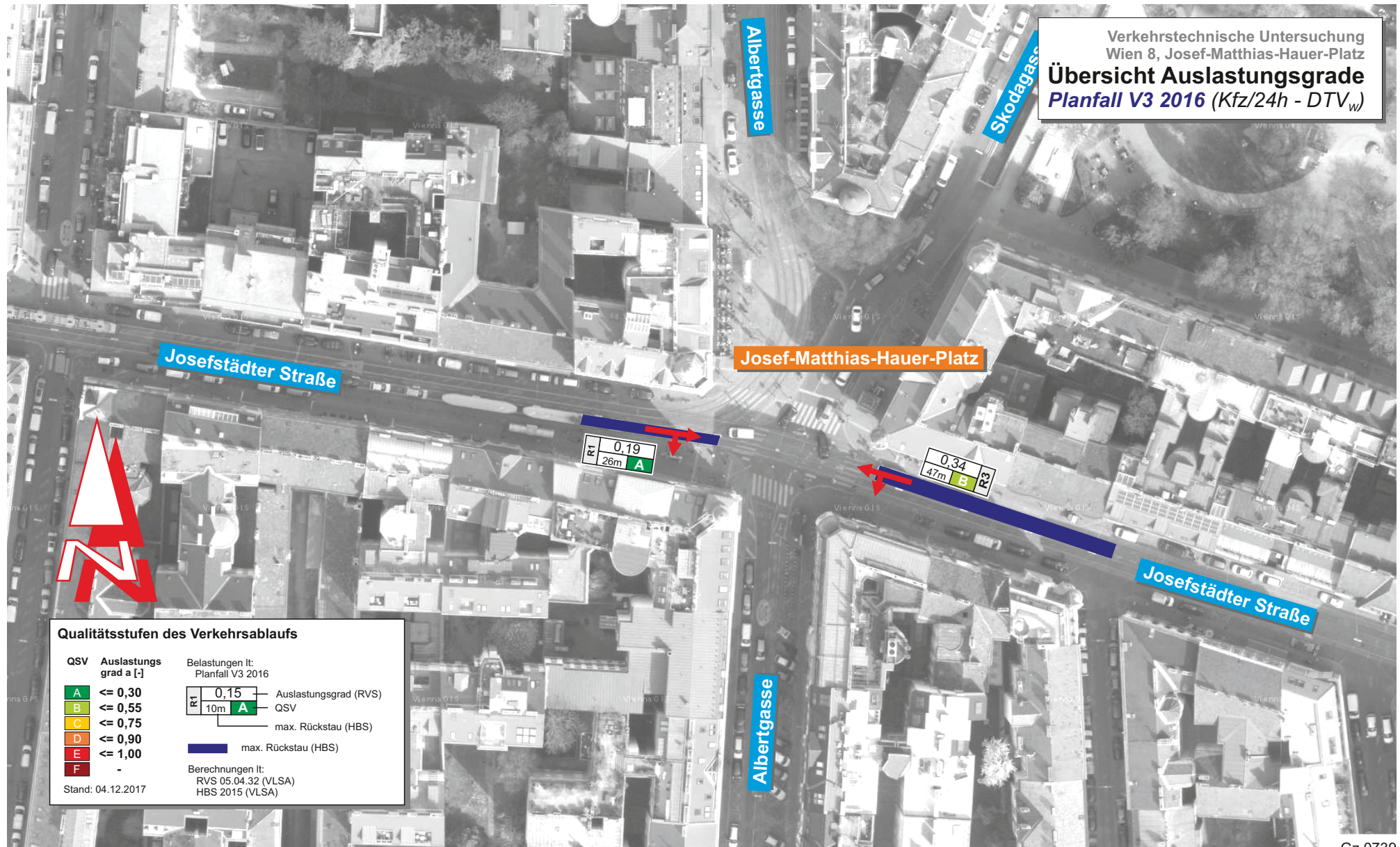


Abbildung 3-8: Übersicht Auslastungsgrade - Planfall V3 2016 - Detailausschnitt Josef-Matthias-Hauer-Platz

Gz 0739  
Stand: 04.12.2017  
Grundlage: ViennaGis



## 4 WIRKUNGSANALYSE

Die Wirkungsanalyse erfolgt auf der Grundlage folgender Kriterien:

- Verkehrstechnik – Verkehrstechnische Nachweise der VLSA- und nLSA-geregelten Knoten
- Verkehrstechnik – betroffene Knotenpunkte im Bereich der Verlagerungsrouten
- Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (Straßenbahnlinien 2, 5 und 33)

### 4.1 Verkehrstechnik – Verkehrstechnische Nachweise der VLSA- und nLSA-geregelten Knoten

Die durchgeführten und in Kapitel 3 „Verkehrstechnische Nachweise“ aufbereiteten verkehrstechnischen Berechnungen haben gezeigt, dass an den zehn zu betrachteten lichtsignal- und nichtlichtsignalgeregelten Kreuzungen in keinem der drei betrachteten Planfälle (V1 - Reduktion um einen Fahrstreifen, V2 - Reduktion auf einen Fahrstreifen, V3 - Totalsperre für den MIV) wesentliche Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit erwartet werden.

Werden alle betrachteten Knotenpunkte zusammengefasst und hinsichtlich der relationsspezifischen Verkehrsmengen gewichtet, ergibt sich für das Projektgebiet eine durchschnittliche Auslastung von 0,56 (entspricht der Qualitätsstufe C). In den Planfällen V1 sowie V2 ändert sich dieser Wert nicht. In der Variante der Totalsperre des Josef-Matthias-Hauer-Platz für den MIV (Planfall V3) erhöht sich der durchschnittliche Auslastungsgrad lediglich um +0,01 auf 0,57 (entspricht der Qualitätsstufe C).

In der folgenden Abbildung sind die Veränderungen der Auslastungsgrade der einzelnen Kreuzungen sowie des Projektgebiets für den Bestand 2016 sowie die einzelnen Planfälle V1 bis V3 gegenübergestellt.

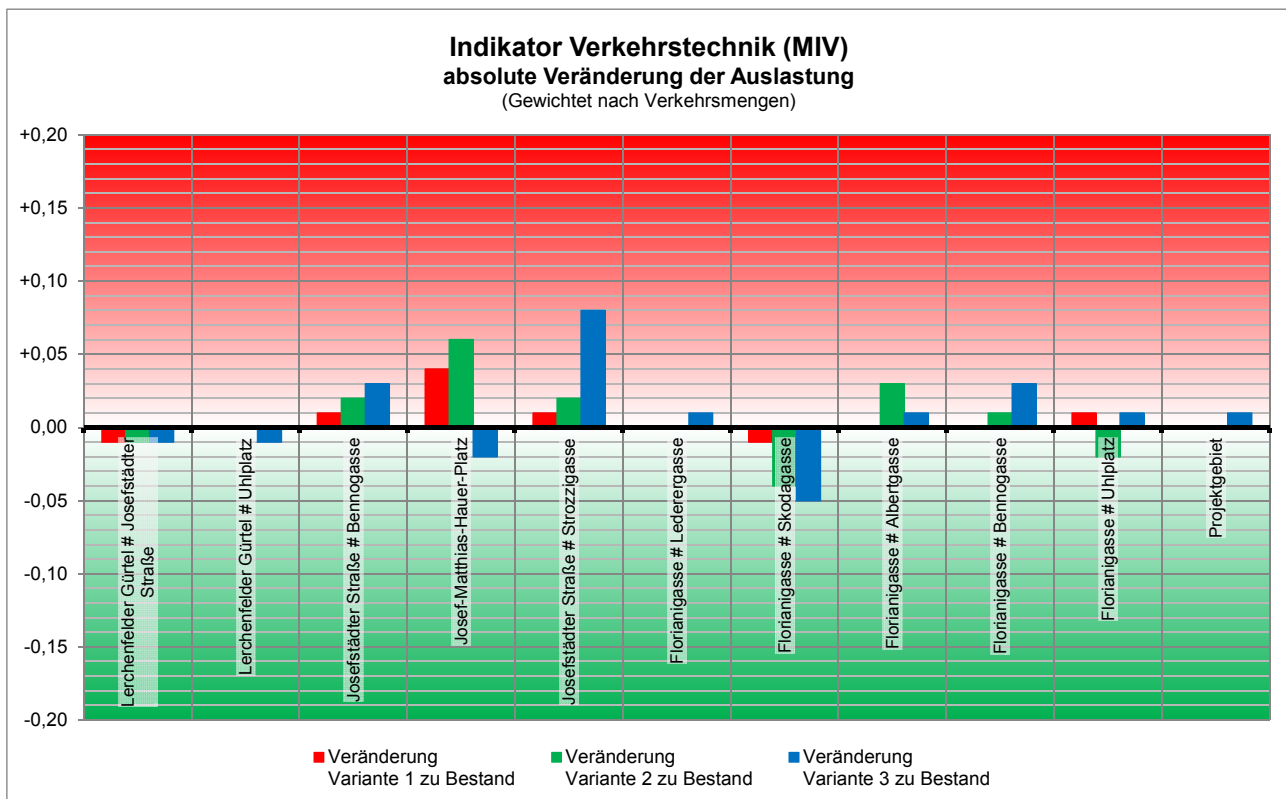


Abbildung 4.1-1: Indikator Verkehrstechnik (MIV) – absolute Veränderung der Auslastung

## 4.2 Verkehrstechnik – betroffene Knotenpunkte im Bereich der Verlagerungsrouten

Für die Feststellung welche verkehrslichtsignalgeregelten Knotenpunkte durch die Umgestaltung des Josef-Matthias-Hauer-Platzes bzw. der daraus resultierenden Verkehrsverlagerungen betroffen sein werden, wurden in einem ersten Schritt alle Verkehrslichtsignalanlagen im Untersuchungsgebiet zusammengestellt.

Die Bestandsabbildung wurde in einem nächsten Schritt mit den Verlagerungswirkungen der einzelnen Planfälle (Differenzdarstellungen zum Bestand des Verkehrsmodells Ost) überlagert und die betroffenen VLSA (unterschieden nach 8. Bezirk und Nachbarbezirke) hieraus abgeleitet.

Die Verlagerungswirkungen fallen im Planfall V1 gering aus und betreffen drei VLSA-Anlagen im Gürtelbereich außerhalb des 8. Bezirks. Die Reduktion der Relationen des Josef-Matthias-Hauer-Platzes auf einen Mischfahrstreifen (Planfall V2) sind bereits umfangreicher und betreffen nicht nur 2 VLSA innerhalb des 8. Wiener Gemeindebezirks sowie auch 19 VLSA in den Nachbarbezirken.



Durch die Totalsperre des Josef-Matthias-Hauer-Platzes für den MIV kommt es durch die Verlagerungen zu Verkehrszunahmen an 8 VLSA innerhalb des 8. Bezirks sowie rund 26 VLSA in den Nachbarbezirken.

Da die Planfälle V2 und V3 speziell an den Gürtelkreuzungen in Fahrtrichtung Süden – die bereits in der Bestandssituation hohe Verkehrsmengen aufweisen – zusätzliche Verkehrserhöhungen hervorrufen sind diese als kritisch zu betrachten.

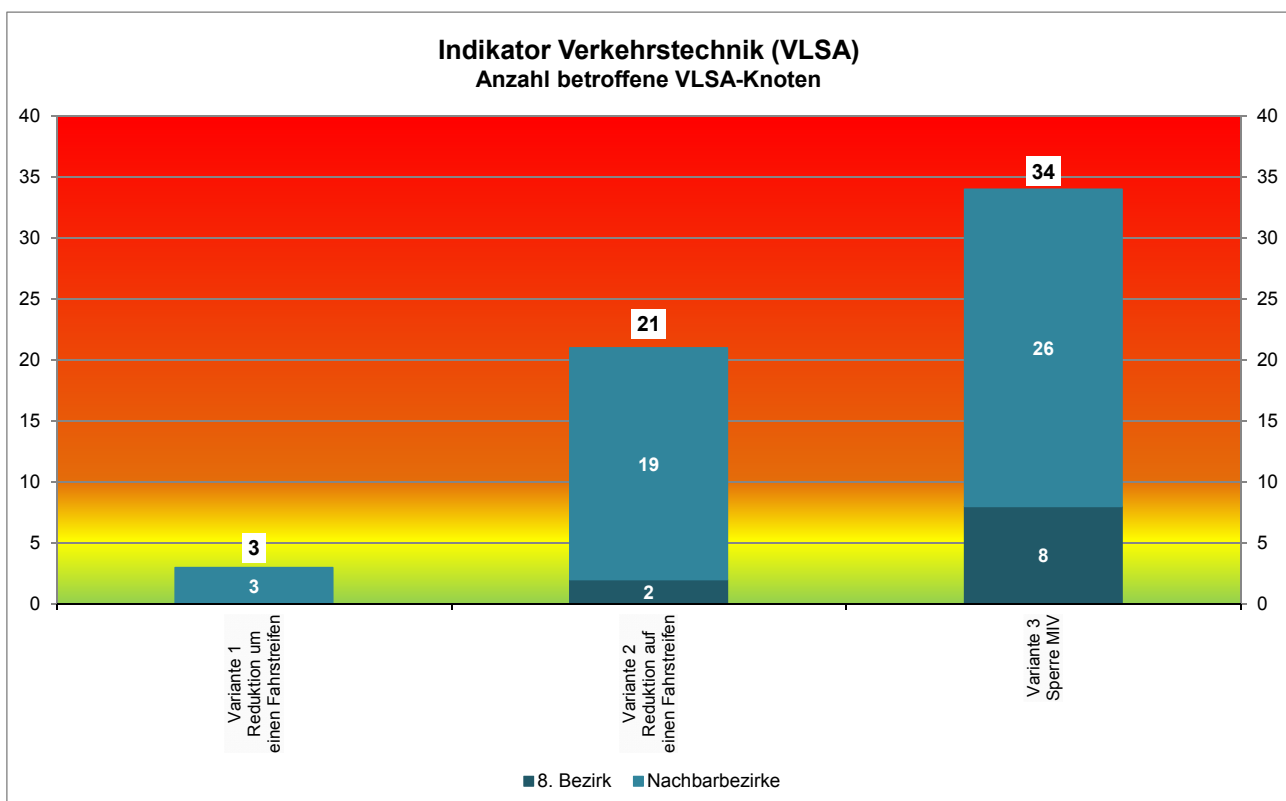
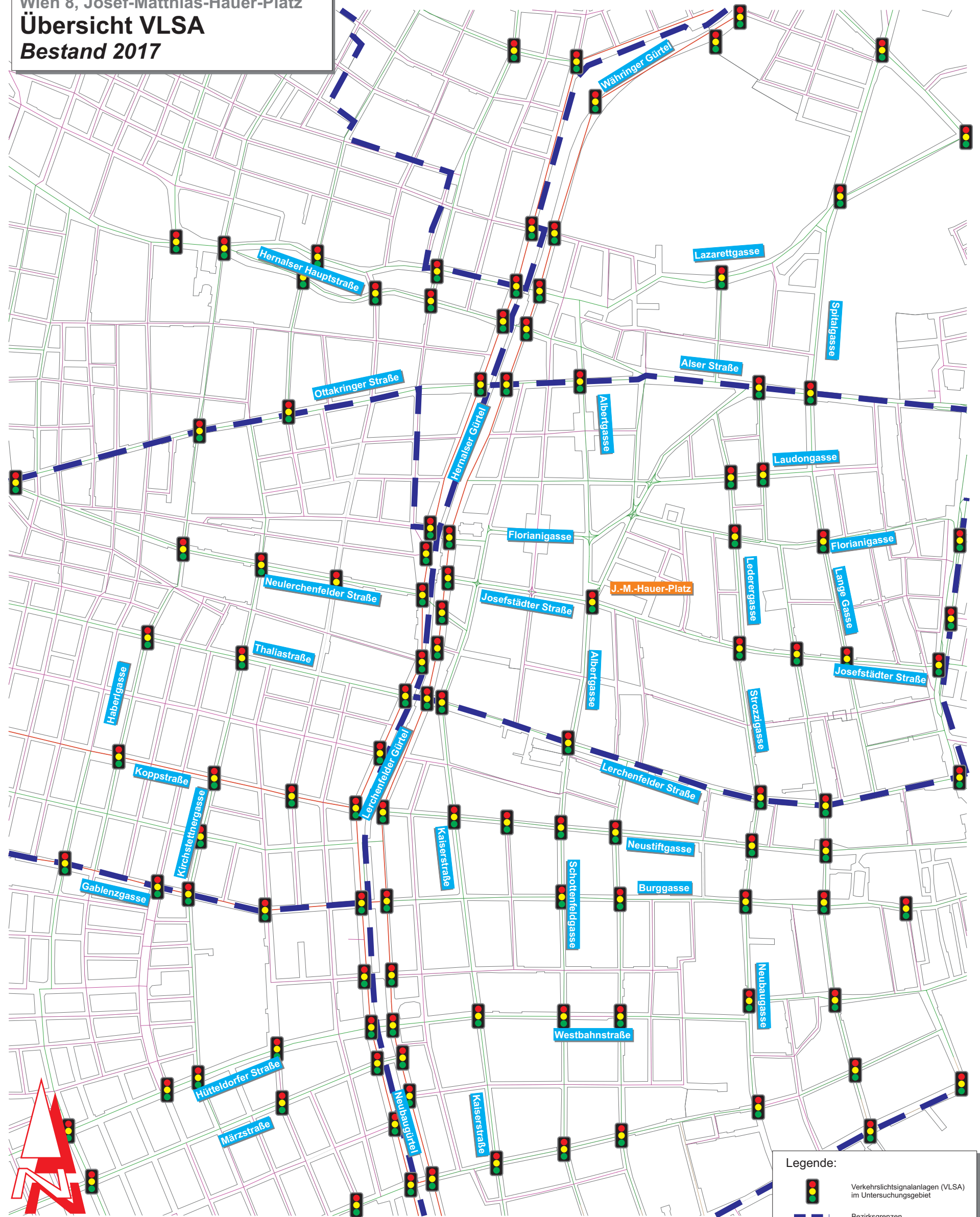


Abbildung 4.2-2: Indikator Verkehrstechnik (VLSA) – Anzahl betroffene VLSA-Knoten

In den folgenden Abbildungen sind einerseits die VLSA-Knoten der Bestandssituation dargestellt und in weiterer Folge die auf Basis der Differenzdarstellungen abgeleiteten betroffenen Knoten.

Verkehrstechnische Untersuchung  
Wien 8., Josef-Matthias-Hauer-Platz  
**Übersicht VLSA**  
**Bestand 2017**



Verkehrsmodell Ost (VMO)  
Ziviltechniker Ges.m.b.H.  
**arealConsult**

Abbildung 4.2-3: Übersicht VLSA - Bestand

Gz 0739  
Stand: 24.11.2017



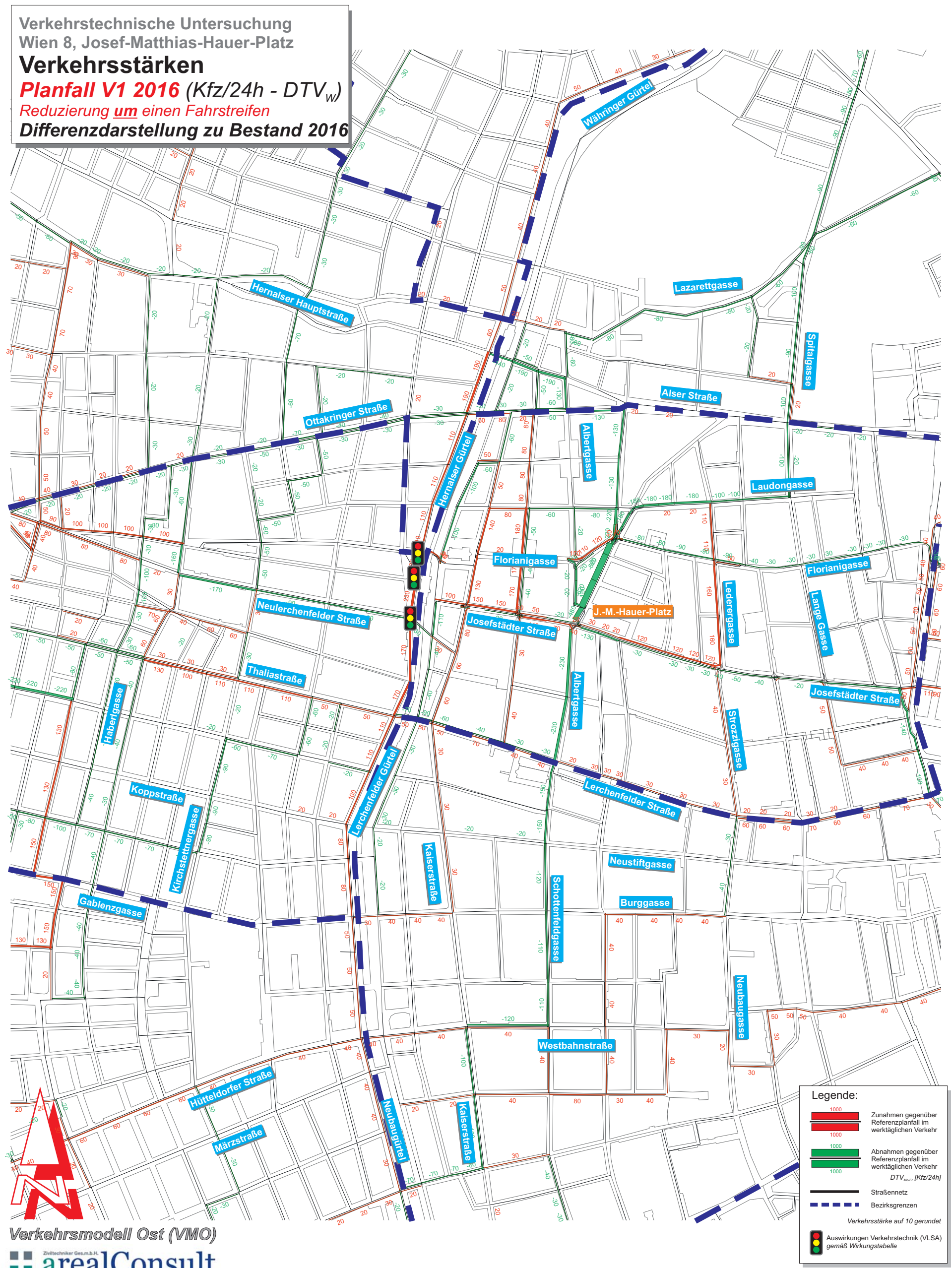


Abbildung 4.2-4: Übersicht VLSA - Planfall V1 2016 - Betroffene VLSA-Knoten



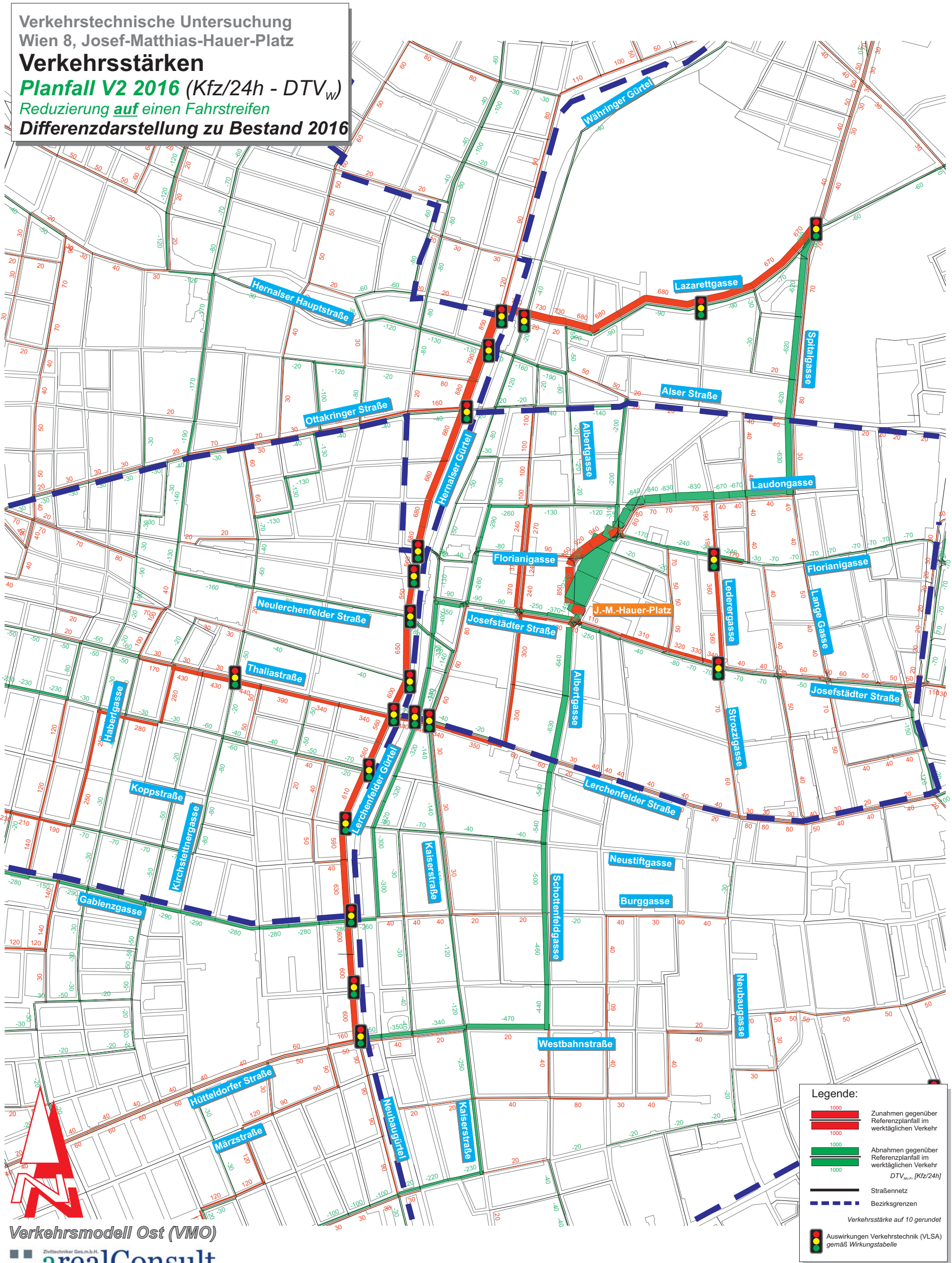


Abbildung 4.2-5: Übersicht VLSA - Planfall V2 2016 - Betroffene VLSA-Knoten



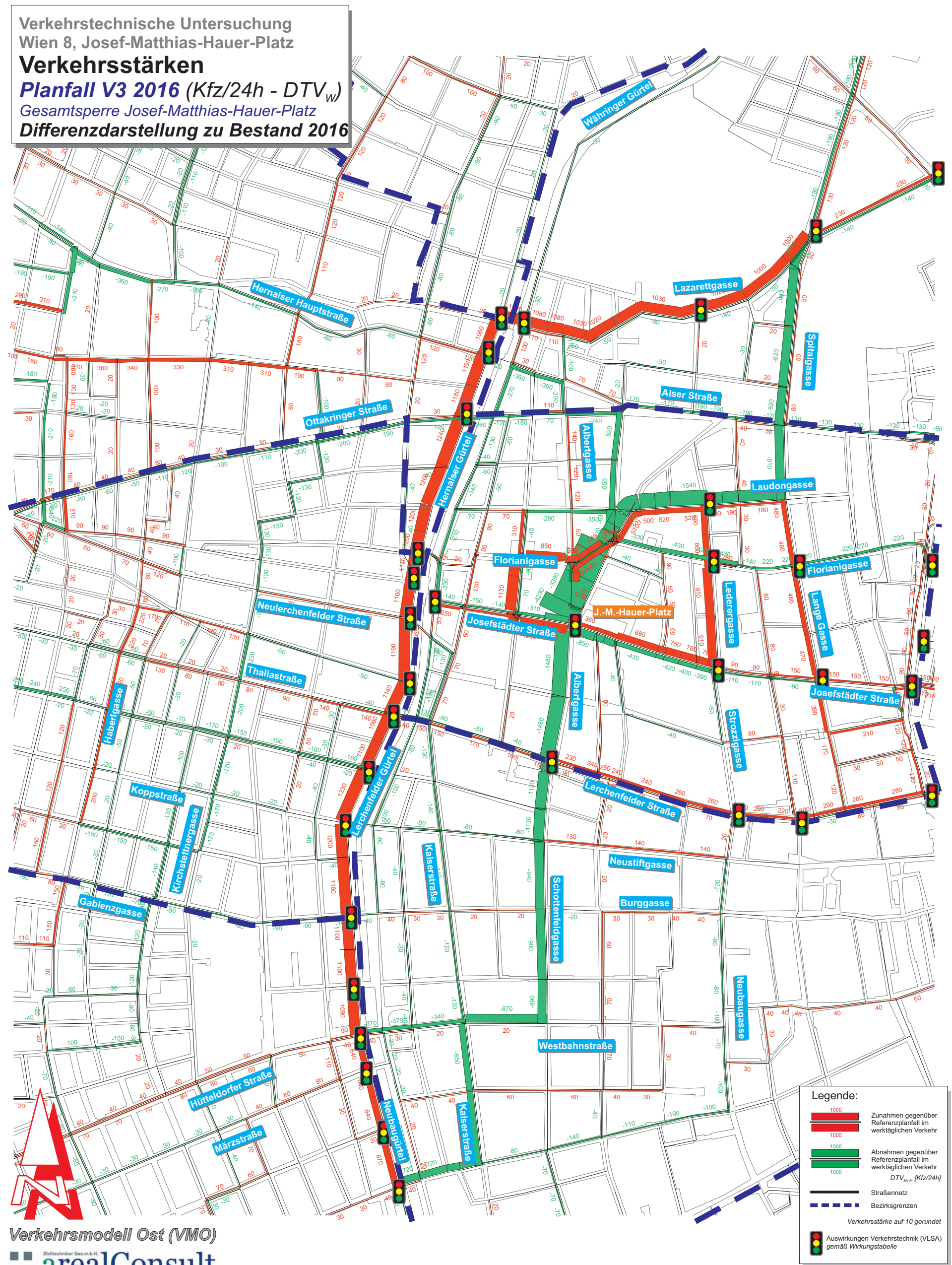


Abbildung 4.2-6: Übersicht VLSA - Planfall V3 2016 - Betroffene VLSA-Knoten



### 4.3 Auswirkungen auf den ÖV:

Wie die Verkehrsmodellberechnungen zeigen, fallen die Verkehrsverlagerungen – auf Grund der Reduktion um einen Fahrstreifen – im Bereich des Josef-Matthias-Hauer-Platz (Planfall V1) vergleichsweise gering aus. Betrachtet man jene Schienenstraßenquerschnitte im direkten Umfeld des Josef-Matthias-Hauer-Platzes (es verkehren in der Josefstädter Straße und Albertgasse die Straßenbahnlinien 2, 5 und 33) zeigt sich, dass nur am Querschnitt Josefstädter Straße westlich des untersuchten Knotens eine relative Verkehrszunahme von rund +1 % verzeichnet wird. Die Querschnitte Josefstädter Straße östlich des Josef-Matthias-Hauer-Platzes sowie Albertgasse weisen Verkehrsabnahmen von etwa -2 % bzw. -22 % auf. Werden die drei Querschnitte zusammengefasst treten rund -2 % weniger Verkehrsmengen auf.

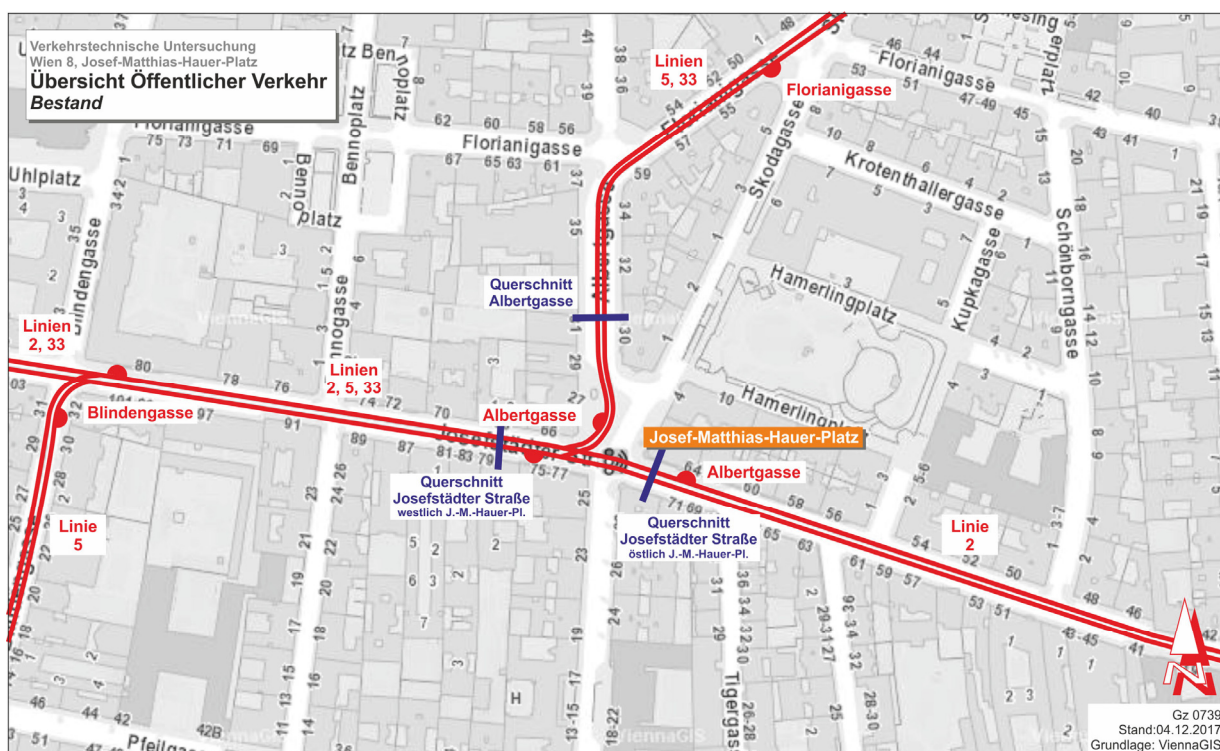


Abbildung 4.3-1: Übersicht Öffentlicher Verkehr - Bestand

Anders ist es in den Planfällen V2 und V3, hier ist speziell im direkten Umfeld des Josef-Matthias-Hauer-Platzes eine Beeinträchtigung auf den ÖV zu erwarten. Während die Schienenstraßenquerschnitte im Bereich der Josefstädter Straße um rund -4 % (westlich des Knotens) bzw. etwa -3 % (östlich des Knotens) geringere Verkehrsmengen aufweisen, ist von einer



relativen Verkehrszunahme von ca. +104 % am Querschnitt Albertgasse (Zunahme von rund 820 Kfz/24h auf etwa 1.670 Kfz/24h) auszugehen, was zu Beeinträchtigungen der Straßenbahnlinien 5 und 33 in Fahrtrichtung Süden (Verkehrszunahme von etwa +900 Kfz/24h) führen kann. Eine gemeinsame Betrachtung der Querschnitte ergibt eine Verkehrszunahme von etwa +4 %.

Eine Totalsperre des Josef-Matthias-Hauer-Platzes für den MIV ergibt am Schienenstraßenquerschnitt Josefstädter Straße (westlich des Knotens) eine Verkehrszunahme von rund +4 % und östlich eine Verkehrsabnahme von etwa -8 %. Am Schienenstraßenquerschnitt Albertgasse ist im Vergleich dazu mit einer Verkehrszunahme von rund +70 % auszugehen, was zu Beeinträchtigungen der Straßenbahnlinien 5 und 33 in Fahrtrichtung Norden (Verkehrszunahme von etwa +700 Kfz/24h) führen kann. Eine gemeinsame Betrachtung der Querschnitte ergibt eine Verkehrszunahme von etwa +2 %.

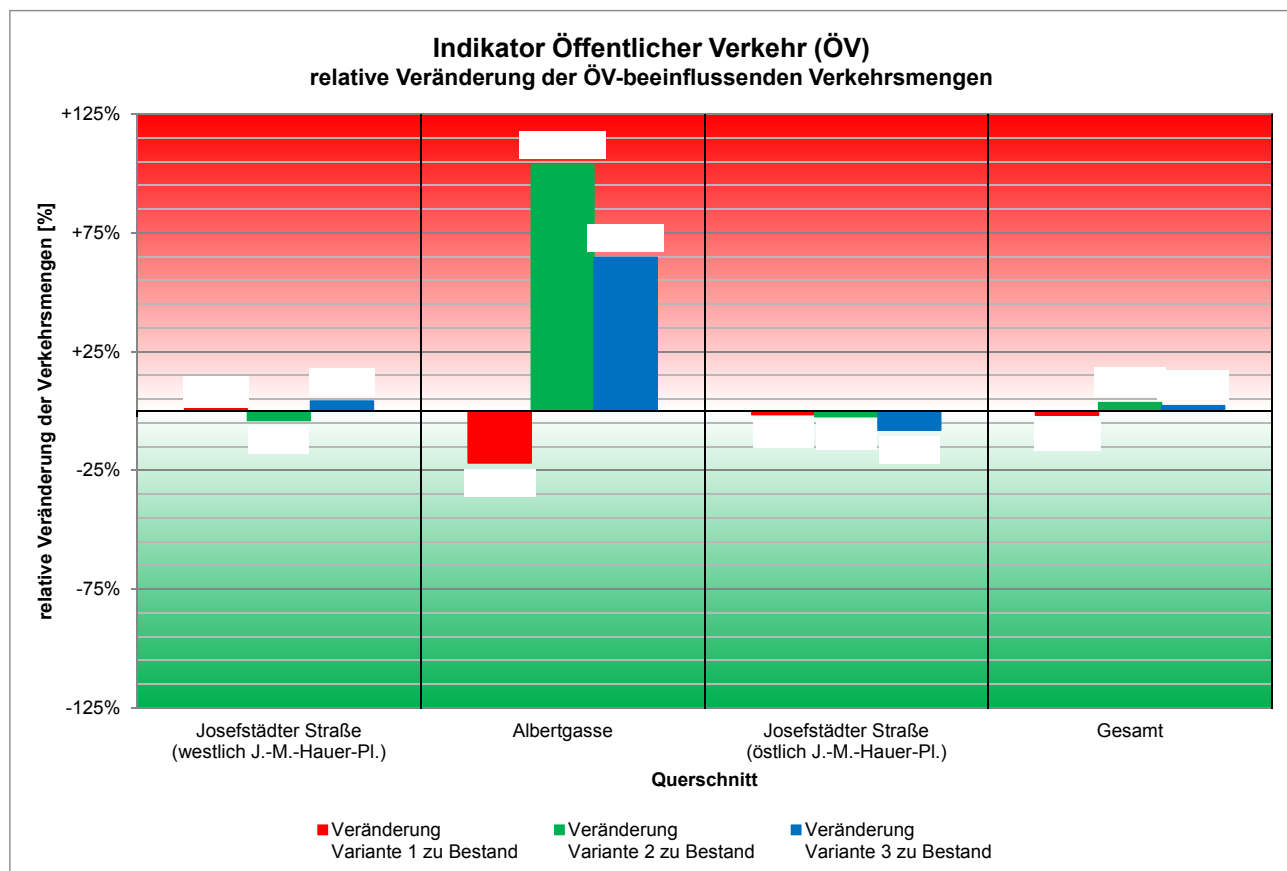


Abbildung 4.3-2: Indikator Öffentlicher Verkehr (ÖV) – relative Veränderung der ÖV-beeinflussenden Verkehrsmengen

#### 4.4 Wirkungstabelle:

Werden die einzelnen Planfälle auf Grundlage der drei beschriebenen Kategorien in Form einer Wirkungstabelle gegenüber gestellt, dann zeigt sich, dass der Planfall V1 aus Sicht der Verkehrstechnik sowie des Öffentlichen Verkehrs am verträglichsten ist.

		<b>Variante 1</b> Reduktion <u>um</u> einen Fahrstreifen	<b>Variante 2</b> Reduktion <u>auf</u> einen Fahrstreifen	<b>Variante 3</b> Sperrung MIV
Verkehrstechnik	Auslastung	gut	gut	gut
	VLISA	mittel	schlecht	schlecht
ÖV		gut	mittel	mittel
<b>Gesamt</b>		gut	mittel	mittel

#### Legende:

gut
mittel
schlecht

Tabelle 4.4-1: Wirkungstabelle



## 5 VERKEHRSORGANISATION – PLANFALL V3

Da eine Totalsperre des Josef-Matthias-Hauer-Platzes aus Sicht der Verkehrstechnik (trotz gewisser Nachteile – siehe Wirkungstabelle) möglich wäre, wurden die folgenden vier möglichen Umgestaltungsvarianten (inkl. Subvarianten) erarbeitet und gegenübergestellt:

- Variante V3a – Vorplatz Josef-Matthias-Hauer-Platz
- Variante V3b – Einbahnführung Albertgasse Fahrtrichtung Nord
- Variante V3c – Einbahnführung Albertgasse Fahrtrichtung Süd
- Variante V3d – Skodagasse / Hamerlingplatz - Zweirichtungsverkehr

In der folgenden Abbildung ist eine Übersicht der Verkehrsorganisation im Bestand ersichtlich.

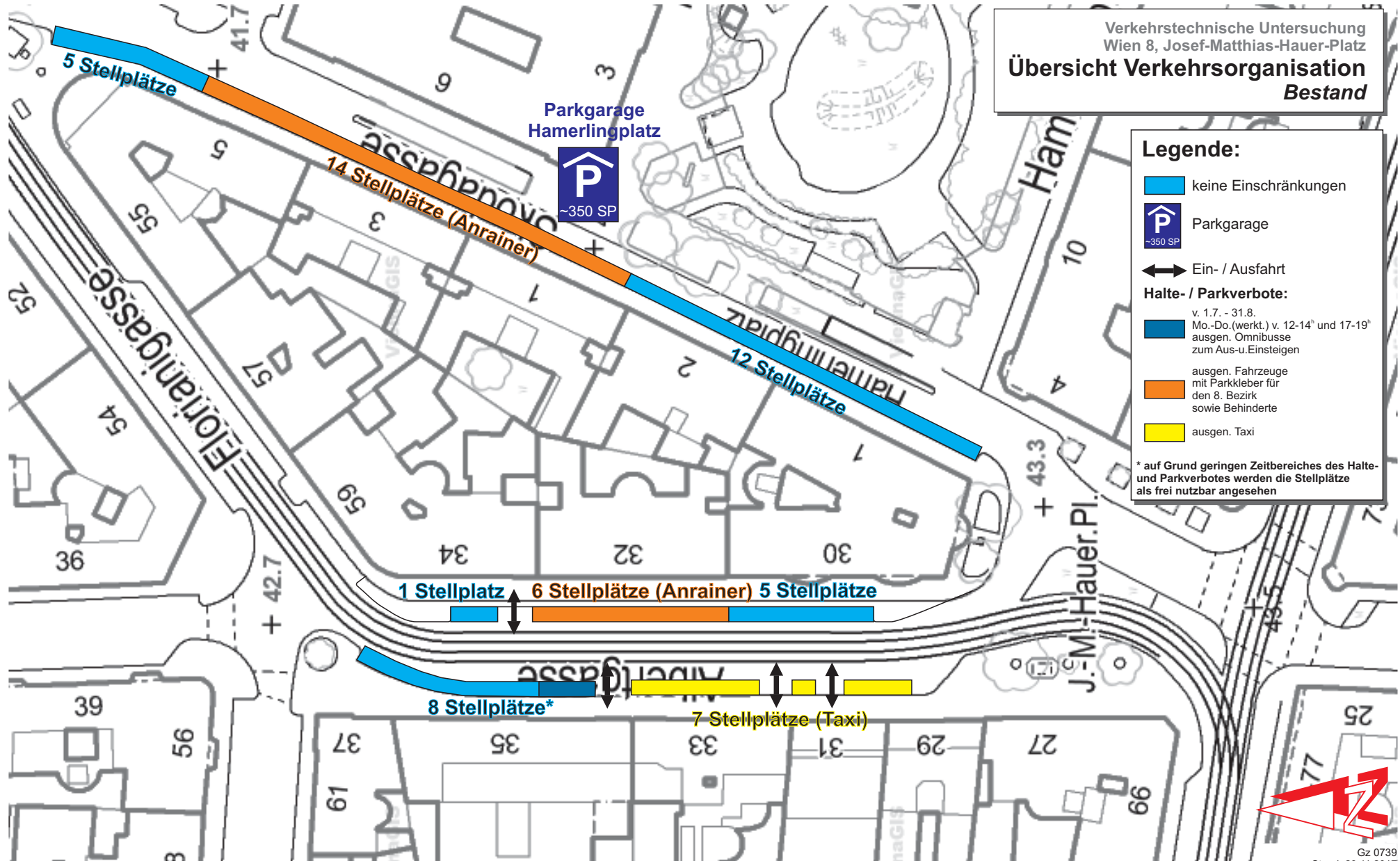


Abbildung 4.4-1: Josef-Matthias-Hauer-Platz - Bestand 2017



## 5.1 Variante V3a – Vorplatz Josef-Matthias-Hauer-Platz

In dieser Umgestaltungsvariante werden lediglich die Gehsteigekanten im Bereich des Josef-Matthias-Hauer-Platzes vorgezogen um zwischen Albertgasse und Josefstädter Straße einen Aufenthaltsraum zu schaffen, welcher beispielsweise begrünt werden könnte.

Weitere Änderungen hinsichtlich der Verkehrs- bzw. Stellplatzorganisation wären nicht vorgesehen, folglich.

In der folgenden Abbildung ist eine Übersicht der Verkehrsorganisation der Variante V3a ersichtlich.

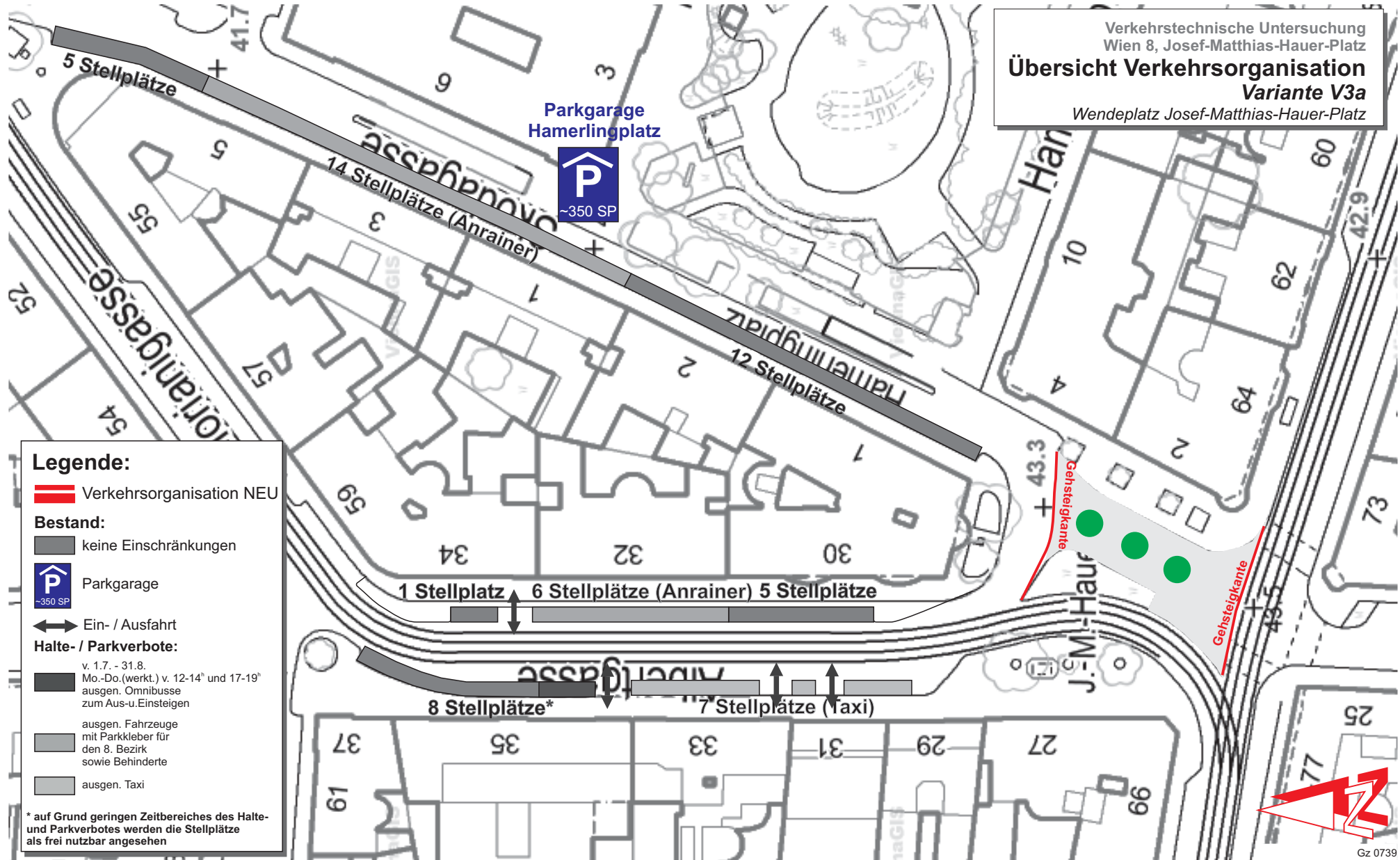


Abbildung 5.1-1: Josef-Matthias-Hauer-Platz - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen - Variante V3a



## 5.2 Variante V3b – Einbahnführung Albertgasse FR Nord

In dieser Variante wird, zusätzlich zur Platzgestaltung (zwischen Albertgasse und Josefstädter Straße) die Albertgasse zu einer Einbahn in Fahrtrichtung Norden (ausgenommen Straßenbahn) umgestaltet bzw. wird die Einbahnführung Skodagasse auf die Albertgasse ausgeweitet.

Um die Sichtbeziehungen zwischen der am westlichen Rand der Albertgasse zu- und abfahrenden Pkw und der Straßenbahnlinien in Fahrtrichtung Süden zu verbessern, wird die Gehsteigkante zwischen der ONr. 37 und der Ein- und Ausfahrt der ONr. 35 verlängert. Dies würde einen Entfall von 8 Stellplätzen bedeuten.

Durch den Entfall der Verkehrsmengen in Fahrtrichtung Süden kann von einer Beschleunigungswirkung auf die in der Albertgasse verkehrenden Straßenbahnlinien 5 und 33 in Fahrtrichtung Süd ausgegangen werden.

Optional kann der Gehsteig am westlichen Rand der Albertgasse über die gesamte Länge vorgezogen werden, was jedoch eine Verlegung der vorhandenen 7 Taxi-Stellplätze erforderlich macht. Es wäre hierbei möglich am östlichen Rand der Albertgasse 6 Taxi-Standplätze unterzubringen. Dies würde jedoch einen Entfall von insgesamt 15 Stellplätzen bedeuten.

In den folgenden Abbildungen sind die Verkehrsorganisationsvarianten V3b und V3b<sub>opt</sub> ersichtlich.

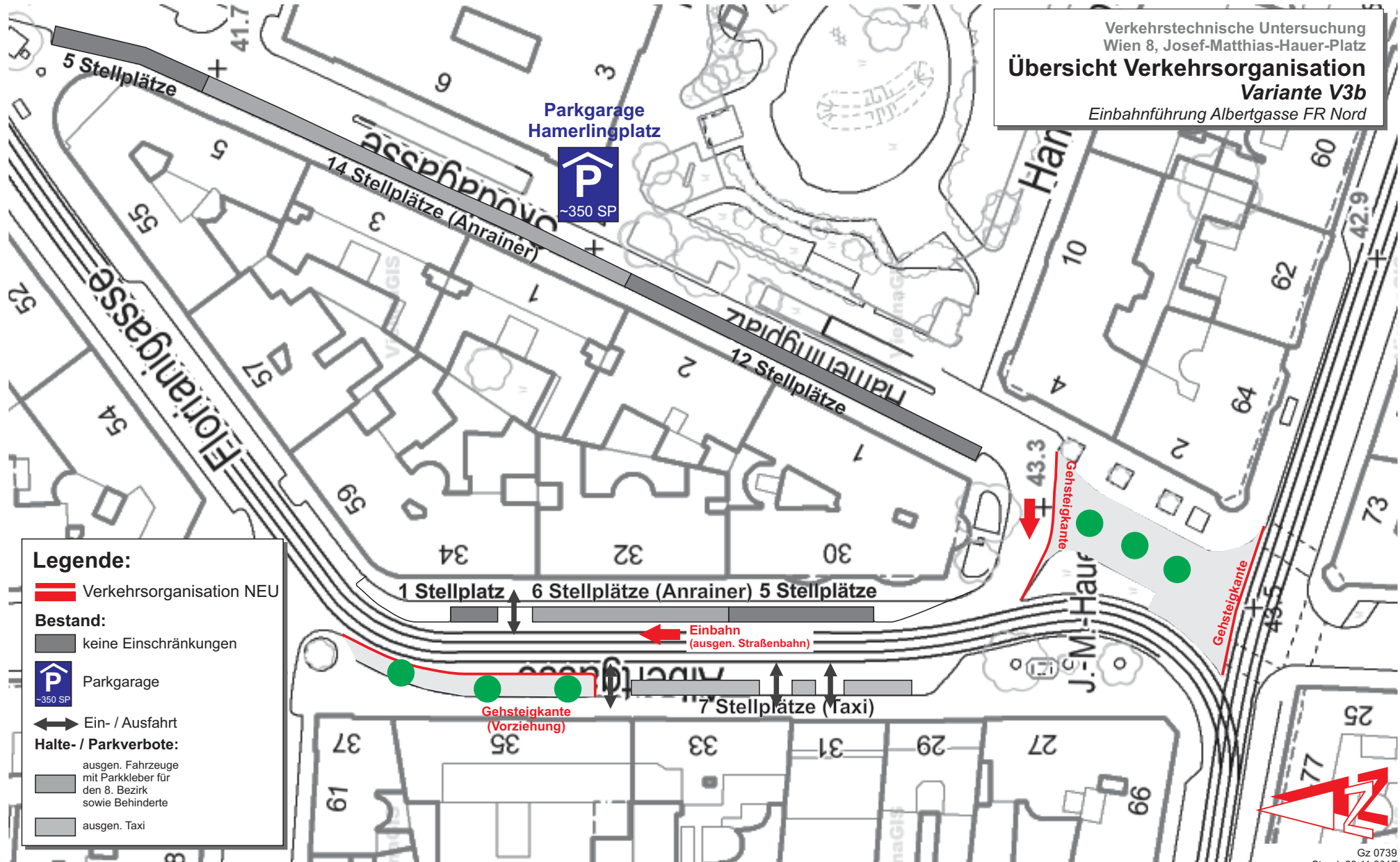
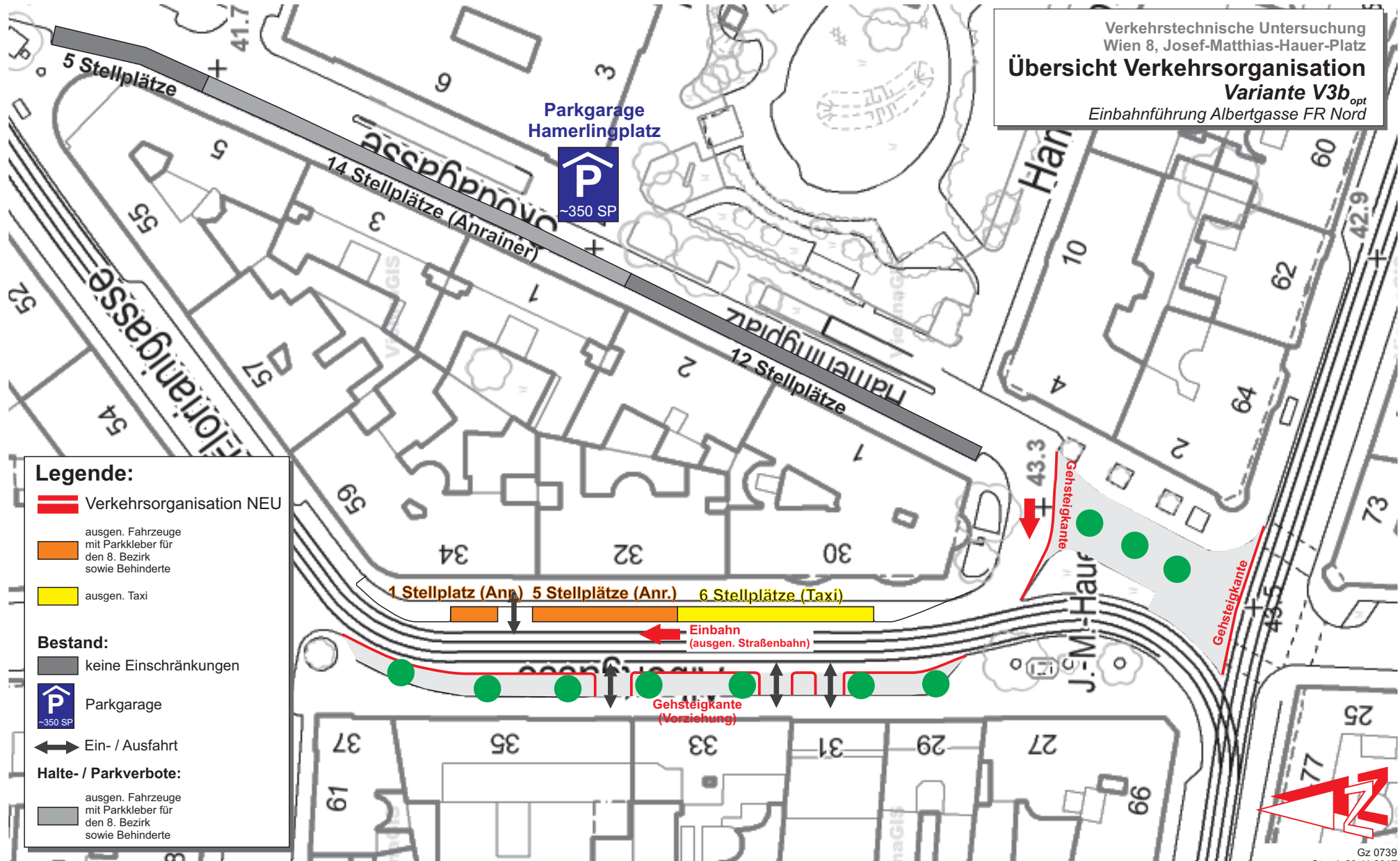


Abbildung 5.2-1: Josef-Matthias-Hauer-Platz - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen - Variante V3b





### 5.3 Variante V3c – Einbahnführung Albertgasse FR Süd

In der Variante V3c wird, zusätzlich zur Platzgestaltung (zwischen Albertgasse und Josefstädter Straße) die Albertgasse zu einer Einbahn in Fahrtrichtung Süden (ausgenommen Straßenbahn) umgestaltet. Im Zuge dieser Änderung wäre auch eine Umkehrung der Einbahn in der Skodagasse erforderlich.

Dies hätte zur Folge, dass eine bauliche Änderung der Zu- und Abfahrt der Parkgarage Hamerlingplatz vorgenommen werden müsste.

Durch den Entfall der Verkehrsmengen in Fahrtrichtung Norden kann von einer Beschleunigungswirkung auf die Straßenbahnlinien 5 und 33 in Fahrtrichtung Nord ausgegangen werden.

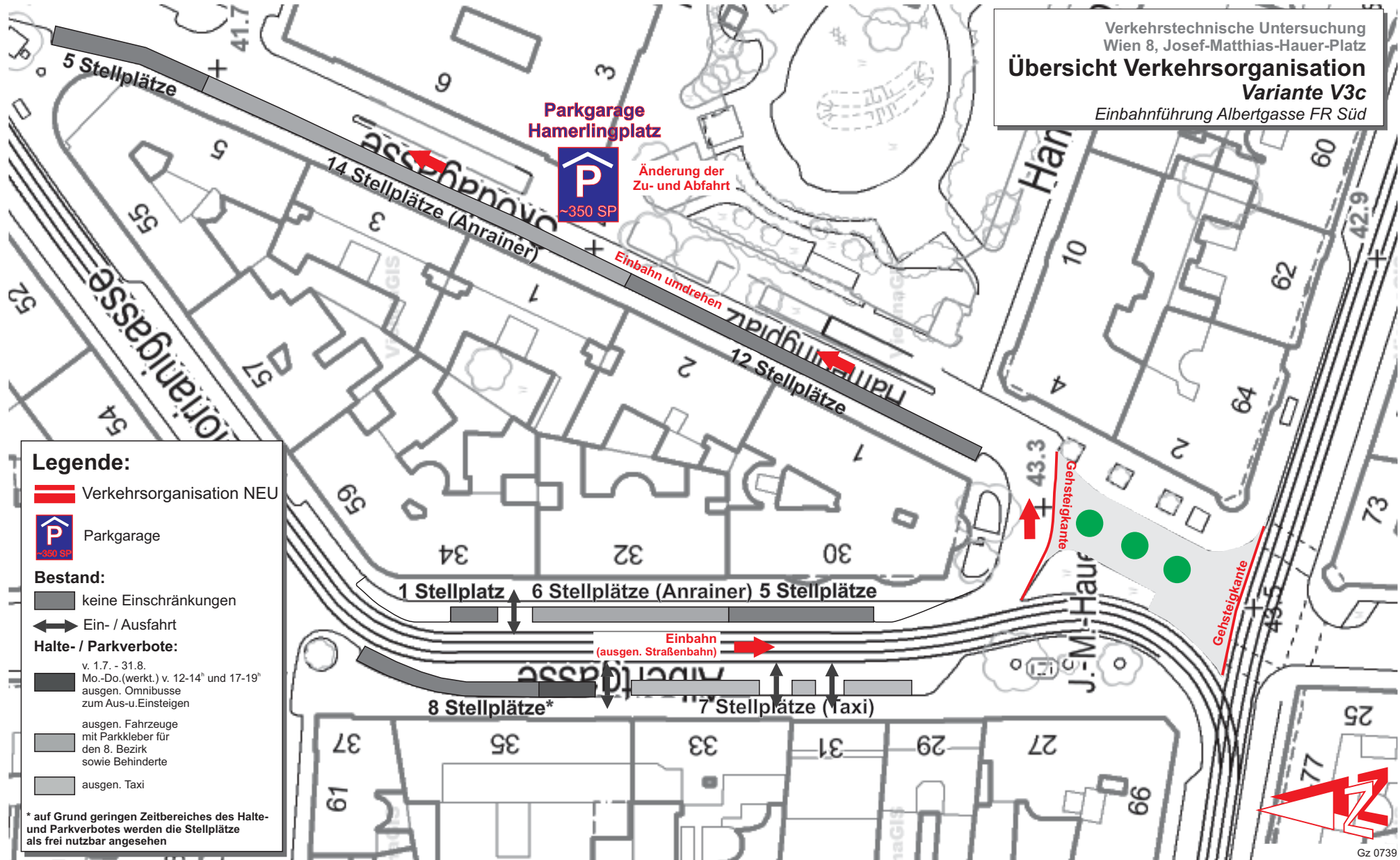
In dieser Variante würden keine im Bestand vorhandenen Stellplätze entfallen.

Optional kann der Gehsteig am östlichen Rand der Albertgasse über die gesamte Länge vorgezogen werden, was jedoch eine Verlegung der vorhandenen 6 Anrainer-Stellplätze erforderlich macht. Es wäre hierbei möglich am westlichen Rand der Albertgasse auf Höhe der ONr. 35 bis zu 8 Anrainer-Standplätze unterzubringen.

Die optionale Variante würde jedoch einen Entfall von insgesamt 12 Stellplätzen bedeuten.

In den folgenden Abbildungen sind die Verkehrsorganisationsvarianten V3c und V3c<sub>opt</sub> ersichtlich.





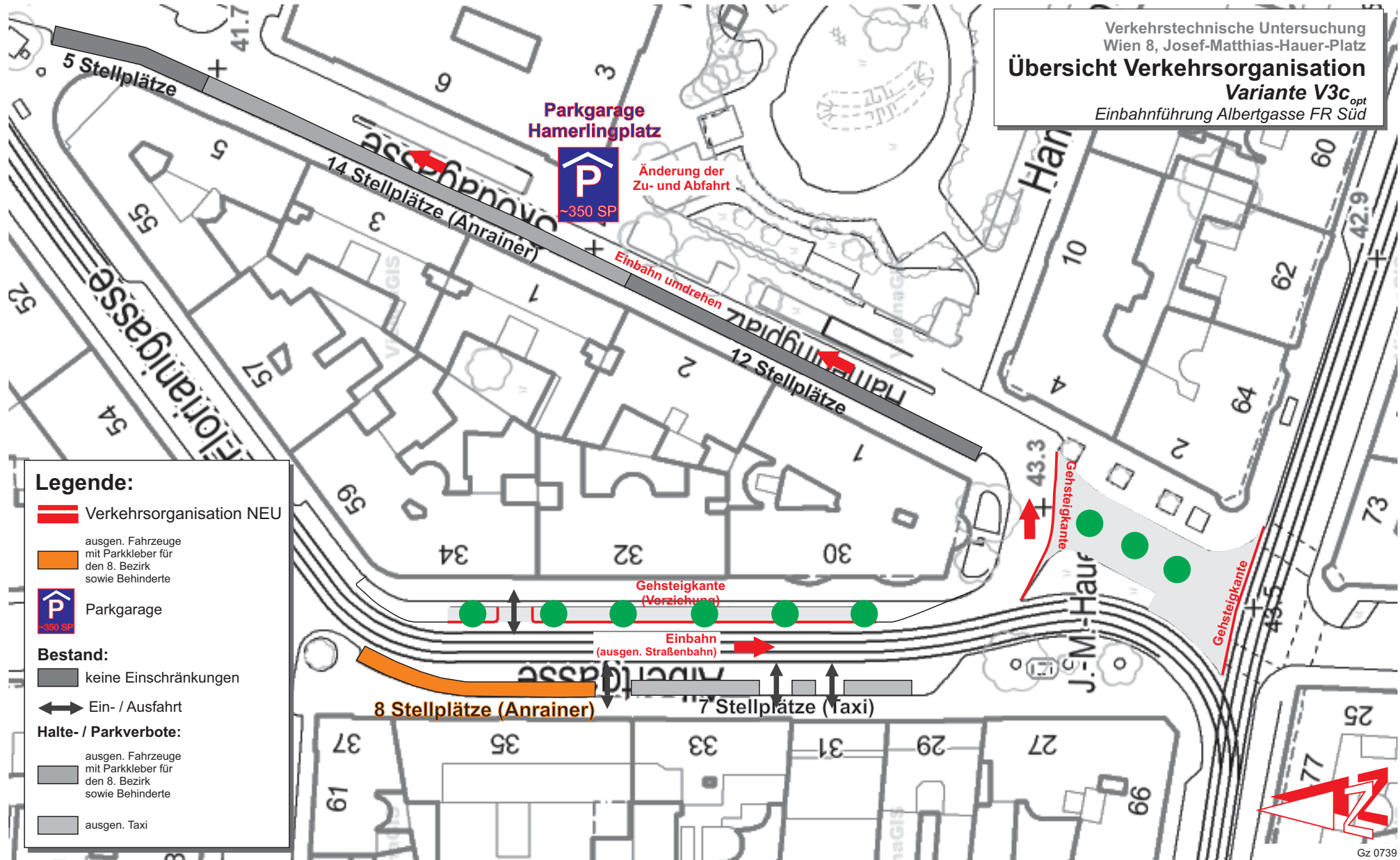


Abbildung 5.3-2: Josef-Matthias-Hauer-Platz - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen - Variante V3c<sub>opt</sub>



#### **5.4 Variante V3d – Skodagasse / Hamerlingplatz – Zweirichtungsverkehr**

In dieser Variante würde, zusätzlich zur Platzgestaltung (zwischen Albertgasse und Josefstädter Straße) in der Skodagasse / Hamerlingplatz (Fahrbahnbreite rund 5,5 m) ein Zweirichtungsverkehr eingerichtet werden.

Hierfür müsste der Parkstreifen am westlichen Rand der Skodagasse bzw. Hamerlingplatz (insgesamt 31 Stellplätze) entfallen.

Die Verkehrs- bzw. Stellplatzorganisation in der Albertgasse würde jener im Bestand entsprechen.

In der folgenden Abbildung ist eine Übersicht der Verkehrsorganisation der Variante V3d ersichtlich.





## 5.5 Variantenvergleich

Die Beurteilung der verkehrs- und stellplatzorganisatorischen Umgestaltungsvarianten für eine Totalsperre des Josef-Matthias-Hauer-Platzes erfolgt auf Grundlage der folgenden Kriterien:

- Ruhender Verkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Flächengewinn für den Nichtmotorisierter Verkehr (NMIV)
- Aufwand / Kosten

In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Varianten (inkl. optionaler Varianten) entsprechend der Kriterien gegenübergestellt worden. Es zeigt sich, dass die Variante V3b (Einbahnführung Albertgasse FR Süd) trotz Entfalls von 8 Stellplätzen als attraktivste Umgestaltungsvariante angesehen werden kann.

Variante 3 Sperre MIV Verkehrsorganisation	Variante					
	V3a Vorplatz	V3b Einbahn- führung FR Nord	V3b <sub>opt</sub> Einbahn- führung FR Nord	V3c Einbahn- führung FR Süd	V3c <sub>opt</sub> Einbahn- führung FR Süd	V3d Skodagasse Gegenverkehr
Ruhender Verkehr	• Kein Entfall von Stellplätzen für den MIV	• Entfall von Stellplätzen (-8 SP)	• Entfall von Stellplätzen (-15 SP)	• Kein Entfall von Stellplätzen für den MIV	• Entfall von Stellplätzen (-12 SP)	• Entfall von Stellplätzen (-31 SP)
ÖV	• geringe Beschleunigung	• Beschleunigung FR Süd	• Beschleunigung FR Süd	• Beschleunigung FR Nord	• Beschleunigung FR Nord	• geringe Beschleunigung
NMIV	• Mittlerer Flächengewinn	• Großer Flächengewinn	• Großer Flächengewinn	• Mittlerer Flächengewinn	• Großer Flächengewinn	• Mittlerer Flächengewinn
Aufwand / Kosten	• Mittel	• Mittel	• Groß	• Groß*	• Groß*	• Groß
<b>Gesamt</b>						

\* Umbau Parkgarage Hamerlingplatz erforderlich

Tabelle 5.5-1: Wirkungstabelle – Variante 3 – Sperre MIV - Verkehrsorganisation

## 6 ZUSAMMENFASSUNG

Im Rahmen eines „runden Tisches“ am 21.02.2017 in der Bezirksvorstehung Josefstadt (8. Bezirk) wurde der Wunsch hinsichtlich einer Attraktivierung bzw. Aufwertung des Josef-Matthias-Hauer-Platzes insbesondere für FußgängerInnen formuliert. Dabei sollte geprüft werden, ob eine Reduktion der Fahrbahnbreite bzw. Fahrstreifenzahl oder eine Gesamtsperre der Fahrbahn des Josef-Matthias-Hauer-Platzes zwischen Albertgasse und Josefstädter Straße (Bereich zwischen mittigem Fahrbahnteiler und Radweg gegen die Einbahn auf Seite ONr. 2) möglich sind und die Auswirkungen (Verkehrsverlagerungen) auf das umliegende Straßennetz untersucht werden. Dazu wurde die arealConsult ZTGmbH von der MA 46 beauftragt, eine verkehrstechnische Untersuchung (Machbarkeit) durchzuführen.

Anhand des Verkehrsmodell Ost (VMO) der arealConsult ZTGmbH wurden neben dem Bestand 2016 die Verlagerungswirkungen der folgenden Umbauvarianten des Josef-Matthias-Hauer-Platzes berechnet:

- Reduzierung um einen Fahrstreifen (Planfall V1)
- Reduzierung auf einen Fahrstreifen (Planfall V2)
- Gesamtsperre (Planfall V3)

Auf Grundlage der Verkehrsmodellberechnungen wurden verkehrstechnische Nachweise (Berechnung der Leistungsfähigkeit sowie der Rückstaulängen) der folgenden verkehrslichtsignalgeregelten Knotenpunkte (VLSA) erbracht:

- Lerchenfelder Gürtel # Uhlplatz (VLSA-Nr. 08001)
- Florianigasse # Lederergasse (VLSA-Nr. 08010)
- Josef-Matthias-Hauer-Platz # Josefstädter Straße # Albertgasse (VLSA-Nr. 08012)
- Josefstädter Straße # Lederergasse # Strozsigasse (VLSA-Nr. 08014)
- Lerchenfelder Gürtel # Josefstädter Straße (VLSA-Nr. 08016)



Darüber hinaus wurden die verkehrlichen Auswirkungen auf die folgenden nichtlichtsignalgeregelter Kreuzungen (nLSA) untersucht:

- Florianigasse # Skodagasse
- Florianigasse # Albertgasse
- Florianigasse # Bennoplatz
- Florianigasse # Uhlplatz # Blindengasse
- Josefstädter Straße # Bennogasse

Die Berechnungen haben gezeigt, dass alle betrachteten Varianten aus verkehrstechnischer Sicht umsetzbar sind. In der anschließenden Wirkungsanalyse hat sich jedoch gezeigt, dass es aufgrund der räumlichen Verlagerungswirkungen speziell an den lichtsignalgeregelter Kreuzungen in den Nachbarbezirken Beeinträchtigungen (rund 20 VLSA-Knoten im Planfall V2 bzw. etwa 30 Knoten im Planfall V3) zu erwarten sind.

Wird von einer Totalsperre des Josef-Matthias-Hauer-Platzes für den MIV (Planfall V3) ausgegangen, wäre die – im Vergleich der vier untersuchten Lösungsvorschläge (inkl. Subvarianten) – verkehrsorganisatorische Umgestaltung der Albertgasse zu einer Einbahn in Fahrtrichtung Nord (bzw. als Fortsetzung der Einbahnführung aus der Skodagasse / Hamerlingplatz) als beste Option anzusehen.

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Übersicht Projektgebiet .....	2
Abbildung 2-1: Zählstelle 1621 – B 221 Währinger Gürtel - Relative Tagesganglinie (2016).....	5
Abbildung 2-2: Zählstelle 1213 – Burggasse II - Relative Tagesganglinie (2016) .....	5
Abbildung 2-3: Zählstelle 1214 – Neustiftgasse II - Relative Tagesganglinie (2016).....	6
Abbildung 2-4: Übersicht Zählstandorte .....	7
Abbildung 2-5: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Bestand 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) .....	8
Abbildung 2-6: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz - Bestand 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) - Detailausschnitt.....	9
Abbildung 2.2.1-1: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V1 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) .....	11
Abbildung 2.2.1-2: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V1 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) - Detailausschnitt.....	12
Abbildung 2.2.1-3: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V1 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) – Differenzdarstellung zu Bestand 2016.....	13
Abbildung 2.2.1-4: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V1 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) – Differenzdarstellung zu Bestand 2016 - Detailausschnitt.....	14
Abbildung 2.2.2-1: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V2 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) .....	16
Abbildung 2.2.2-2: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V2 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) - Detailausschnitt.....	17
Abbildung 2.2.2-3: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V2 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) – Differenzdarstellung zu Bestand 2016.....	18
Abbildung 2.2.2-4: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V2 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) – Differenzdarstellung zu Bestand 2016 - Detailausschnitt.....	19
Abbildung 2.2.3-1: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V3 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) .....	21
Abbildung 2.2.3-2: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V3 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) - Detailausschnitt.....	22
Abbildung 2.2.3-3: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V3 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) – Differenzdarstellung zu Bestand 2016.....	23
Abbildung 2.2.3-4: Verkehrsstärken Josef-Matthias-Hauer-Platz – Planfall V3 2016 (Kfz/24h – DTV <sub>w</sub> ) – Differenzdarstellung zu Bestand 2016 - Detailausschnitt.....	24
Abbildung 3-1: Übersicht Auslastungsgrade – Bestand 2016 .....	29
Abbildung 3-2: Übersicht Auslastungsgrade – Bestand 2016 – Detailausschnitt Josef-Matthias-Hauer- Platz .....	30
Abbildung 3-3: Übersicht Auslastungsgrade – Planfall V1 2016.....	33
Abbildung 3-4: Übersicht Auslastungsgrade – Planfall V1 2016 – Detailausschnitt Josef-Matthias- Hauer-Platz .....	34



Abbildung 3-5: Übersicht Auslastungsgrade – Planfall V2 2016.....	37
Abbildung 3-6: Übersicht Auslastungsgrade – Planfall V2 2016 – Detailausschnitt Josef-Matthias-Hauer-Platz .....	38
Abbildung 3-7: Übersicht Auslastungsgrade – Planfall V3 2016.....	41
Abbildung 3-8: Übersicht Auslastungsgrade – Planfall V3 2016 – Detailausschnitt Josef-Matthias-Hauer-Platz .....	42
Abbildung 4.1-1: Indikator Verkehrstechnik (MIV) – absolute Veränderung der Auslastung .....	44
Abbildung 4.2-2: Indikator Verkehrstechnik (VLSA) – Anzahl betroffene VLSA-Knoten.....	45
Abbildung 4.2-3: Übersicht VLSA – Bestand.....	46
Abbildung 4.2-4: Übersicht VLSA – Planfall V1 2016 – Betroffene VLSA-Knoten .....	47
Abbildung 4.2-5: Übersicht VLSA – Planfall V2 2016 – Betroffene VLSA-Knoten .....	48
Abbildung 4.2-6: Übersicht VLSA – Planfall V3 2016 – Betroffene VLSA-Knoten .....	49
Abbildung 4.3-1: Übersicht Öffentlicher Verkehr - Bestand.....	50
Abbildung 4.3-2: Indikator Öffentlicher Verkehr (ÖV) – relative Veränderung der ÖV-beeinflussenden Verkehrsmengen.....	51
Abbildung 4.4-1: Josef-Matthias-Hauer-Platz – Bestand 2017 .....	54
Abbildung 5.1-1: Josef-Matthias-Hauer-Platz – Verkehrsorganisatorische Maßnahmen – Variante V3a .....	56
Abbildung 5.2-1: Josef-Matthias-Hauer-Platz – Verkehrsorganisatorische Maßnahmen – Variante V3b .....	58
Abbildung 5.2-2: Josef-Matthias-Hauer-Platz – Verkehrsorganisatorische Maßnahmen – Variante V3b <sub>opt</sub> .....	59
Abbildung 5.3-1: Josef-Matthias-Hauer-Platz – Verkehrsorganisatorische Maßnahmen – Variante V3c .....	61
Abbildung 5.3-2: Josef-Matthias-Hauer-Platz – Verkehrsorganisatorische Maßnahmen – Variante V3c <sub>opt</sub> .....	62
Abbildung 5.4-1: Josef-Matthias-Hauer-Platz – Verkehrsorganisatorische Maßnahmen – Variante V3d .....	64

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 4.4-1: Wirkungstabelle .....	52
Tabelle 5.5-1: Wirkungstabelle – Variante 3 – Sperre MIV - Verkehrsorganisation.....	65