

# Bachelorarbeit

## Determinanten innerstädtischer Kfz-Geschwindigkeiten

Marko Radovanovic

Datum: 10.03.2018

### Kurzfassung

Es ist eine bekannte Tatsache, dass das Tempolimit in 30er-Zonen als auch auf Hauptverkehrsstraßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h von über 50% der Kfz-LenkerInnen überschritten wird - mit entsprechenden Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Lärm, etc.. Im Rahmen dieser Bachelorarbeit soll untersucht werden, welche Parameter einen Einfluss auf die innerstädtische Geschwindigkeitsverteilung haben (u.a. Steigung, Parkordnung, Radfahranlagen, Tempolimit, Spurbreite, Verkehrsmenge, Witterung, Tageszeit, etc.). Die Liste der Einflussfaktoren soll mittels Literaturanalyse vervollständigt werden. Daran anschließend werden die Daten aus den mobilen Tempoanzeigen hinsichtlich der identifizierten Parameter und der Stärke ihres Einflusses auf die Geschwindigkeit ausgewertet.

### 1 Einleitung

Wie bereits bekannt sind viele verkehrsberuhigte Straßen in Wien auf ein Tempo von 30 km/h beschränkt. Dies dient dazu das Unfallrisiko und die Verletzungsgefahr zu verringern. Größere Straßen haben dagegen eine Beschränkung von 50 km/h, wodurch der Hauptverkehr hierher verlagert wird.

Jedoch lässt sich beobachten, dass sich weniger als die Hälfte der Kfz-LenkerInnen an diese Regelung halten. Ein Beispiel für die Wichtigkeit dieser Tempolimits ist in Abb. 1 sichtbar. Bereits eine Steigerung von nur 10 km/h (in diesem Fall von 30 auf 40 km/h) kann das Verletzungsrisiko um 20% steigern. Wenn die Werte der Steigerung von 50 auf 60 km/h verglichen werden, kommt ebenfalls eine Erhöhung des Risikos um etwa 20% auf.

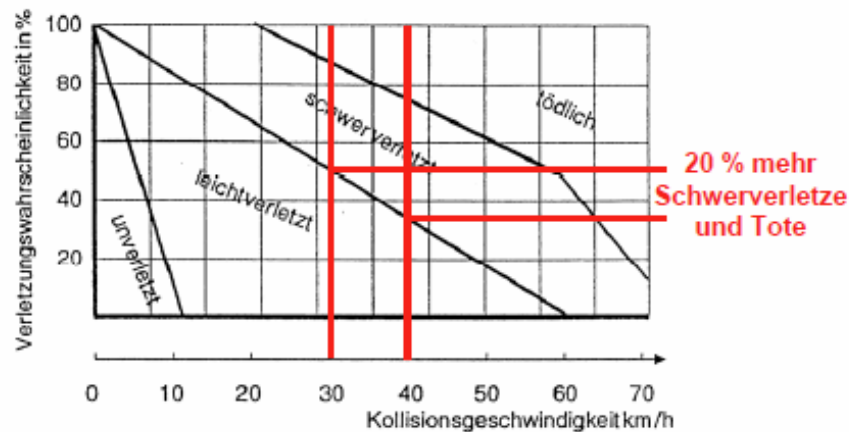


Abb.1.: Verletzungswahrscheinlichkeit Sammer, Meschik, 2007

Um ein Verständnis des Verkehrsverhaltens der FahrerInnen zu erlangen wurden im Zuge dieser Arbeit Erhebungen verschiedener Straßen (auf 30 und 50 Km/h begrenzte Straßen) ausgewertet. Diese Daten wurden dann mit möglichen, beeinflussenden Parametern verglichen um eine Rangfolge dieser Parameter zu evaluieren.

## 2 Grundlagen

### 2.1 Verkehrsberuhigte Straßen (30er Zonen) und Hauptstraßen

Zu den verkehrsberuhigten Straßen zählen im Allgemeinen Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 30 km/h. Die Beschränkung führt zu einer geringeren Lärmentwicklung und einer Sicherheitserhöhung im Gegensatz zu Hauptverkehrswegen, die meist auf eine höhere Geschwindigkeit ausgelegt sind (50km/h).

Meist in Wohngebieten, Schulen und in Geschäftstraßen umgesetzt, sollen sie das Zusammenspiel von Fahrzeugen und Fußgängern erleichtern.

Bei der Wahl der Fahrgeschwindigkeit spielen viele Faktoren eine Rolle wobei einige das Fahrverhalten mehr beeinflussen als andere.

#### 2.1.1 Tempolimit

Der aussagekräftigste Faktor ist die gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzung. Er dient als Richtwert und wird im Durchschnitt von 50-60% der Kfz-LenkerInnen überschritten [1].

Tempolimit-Zonen sollen für eine erhöhte Verkehrssicherheit sorgen. Viele Unfälle passieren auf Grund von überhöhten Geschwindigkeiten, eine Regulierung dieser Geschwindigkeit führt zu einem verkürzten Bremsweg und damit zu einer geringeren Verletzungsgefahr. Ein weiterer Vorteil ist die Senkung des Lärmpegels, welcher ein nicht unwichtiger Faktor in Wohngebieten ist.

#### 2.1.2 Tageszeit

Es lässt sich beobachten, dass die Uhrzeit ein wichtiger Faktor bei der Wahl der Fahrgeschwindigkeit ist. Eventuelle Müdigkeit oder die verringerte Sicht nachts wirken sich hier weniger auf den Durchschnitt aus als der geringe Verkehr [1]. Die höchsten Verkehrsdichten finden ca. von 8-20 Uhr statt, wobei sich die Zahlen zu Mittag ca. um 30% verringern.

### 2.1.3 Radfahranlagen

Wien hat ein dichtes Netz an Radwegen, welche Teil der Fahrbahn sind. Unterschieden wird zwischen Mehrzweckstreifen direkt auf der Fahrbahn und Radwegen auf Gehsteigniveau. Letztere sollen für ein leichteres Zusammenspiel von Kfz und Fahrrädern dienen. Andere Radverkehrsanlagen, wie Radabstellplätze, können ebenfalls sowohl am Gehsteig als auch auf der Straße, im Normalfall im Bereich des Parkstreifens, platziert sein und können für Autofahrer, falls nicht gut ersichtbar, eine Konfliktstelle darstellen, da plötzlich ein Fahrradfahrer auf der Fahrbahn auftauchen könnte, bei Einbahnstraßen sind auch Radfahrer gegen die Fahrtrichtung möglich. [2]

### 2.1.4 Spurbreite

Die gewählte Fahrgeschwindigkeit hängt auch von der Breite der Fahrbahn ab [3]. Im Normalfall sind die Straßenbreiten der Geschwindigkeit angemessen [4], jedoch gibt es Sonderfälle in denen die Straße aus verschiedenen Gründen breiter ausgeführt wird, bzw. die Straße zweispurig geplant ist. Das führt dazu das viele Fahrer das Gefühl bekommen, dass sie sehr langsam fahren und beschleunigen als Folgereaktion.



Abb. 2: Messtation Sternwartestaße

### 2.1.5 Parkordnung

Unterschieden wird zwischen drei verschiedenen Anordnungen.

Die häufigste ist eine Längsanordnung. Der Vorteil dieser Anordnung ist die geringere, zusätzlich erforderliche Breite der Straße.

Daran anschließend kommt die Schräganordnung am zweithäufigsten zum Einsatz. Hier werden die Parkplätze zwischen 30° und 60° zur Straßenachse geneigt und vereinfachen damit das Einparken. Diese Parkordnung wird oft in Einbahnstraßen angewendet.

Zuletzt folgt die Queranordnung. Hier stehen die Fahrzeuge rechtwinkelig zur Fahrtrichtung. Vorteilhaft ist die erhöhte Anzahl an Parkplätzen, jedoch ist eine breitere Straße als bei den anderen Parkordnungen erforderlich, da zusätzlich Platz beim Herausfahren aus dem Parkplatz und wenden benötigt wird

### 2.1.6 Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV)

Durch die verminderte Geschwindigkeit in 30er-Zonen, weichen viele Verkehrsteilnehmer auf Hauptverkehrsstraßen mit einer höheren, zulässigen Geschwindigkeit aus. Dadurch ist hier meist nicht mit großen Verkehrsmengen zu rechnen. [5]

### 2.1.7 Kreuzungen

Bei unregelmäßigen Kreuzungen wird normalerweise die Rechtsregel angewendet, wodurch die Geschwindigkeit hier nochmal gesenkt wird. Je näher Kreuzungen beieinander sind desto weniger Zeit gibt es um auf höhere Geschwindigkeiten zu beschleunigen.

### 2.1.8 Wetter

Nicht überraschend ist die Abhängigkeit vom Wetter. Im Gegensatz zu Tagen mit schönem, wolkenlosem Wetter kommen bei Niederschlägen (Schnee, Regen, Hagel) zusätzliche Risikofaktoren ins Spiel. Bei Regen besteht die Möglichkeit von Aqua-planing (ab ca 70 km/h), bei Schnee oder Frost das Abgleiten, welches schon bei geringen Geschwindigkeiten auftreten kann.

### 2.1.9 Weitere

- **Straßenneigung:**  
Bei Gefälle ist es meist möglich bergab meist zusätzliche Beschleunigung in Bewegung zu bleiben, die Geschwindigkeit wird dann ausschließlich mit der Bremse reguliert.
- **Bodenbeschaffenheit**  
Bei schlechten Straßenzuständen (z.B. Schlaglöcher, Vereisungen) wird in der Regel vorsichtiger gefahren
- **Straßenverlauf**  
Kurvenreiche Straßen mit geringer Sichtweiten (Gebüsche oder Gebäude verperren die Sicht) oder Straßen mit unregelmäßigen Kreuzungen im Verlauf erfordern eventuell wiederholte Bremsungen und erneute Beschleunigungen.
- **Öffentliche Verkehrsmittel**  
Auf einigen Straßen teilen sich öffentliche Verkehrsmittel Spuren mit dem restlichen Verkehr. Besonders im Bereich von Haltestellen kann es dann zu einer geringeren Fahrgeschwindigkeit führen.
- **Anzahl der Fahrspuren**  
Je mehr Spuren vorhanden sind, desto breiter ist die Straße. Diese Wirkung auf die Geschwindigkeit ist bereits in Unterpunkt „2.1.4 Spurbreite“ besprochen.

## 2.2 Daten

In Wien werden laufend Verkehrserhebungen durchgeführt um ein Verständnis für die Verkehrssituation in der Stadt zu erlangen. Gemessen werden die Anzahl und/oder die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Fahrzeuge. Mit den erhobenen Daten können dann statistische Berechnungen durchgeführt werden und daraus Schlussfolgerungen abgeleitet werden.

Die hier relevanten Erhebungen fand durchgehend über mehrere Tage hinweg statt, je nach gewünschter Information können sie aber auch auf einige Stunden am Tag begrenzt werden.

### 3 Auswertung

Im Zuge der Arbeit wurden bereits erhobene Daten in Form von Excel-Tabellen untersucht und weiterbearbeitet. Die Erhebungen fanden in 5 verschiedenen Wiener Gemeindebezirken zwischen 2010 und 2016 statt. Zählungen wurden auf größeren verkehrsberuhigten Straßen, wie z.B der Hütteldorfer Straße, durchgeführt. Aus der Auswertung galt es den Einfluss von verschiedenen Faktoren auf die Geschwindigkeitswahl der Fahrzeugfahrer zu ermitteln.

#### 3.1 Messungen

Die Erhebungen fanden im 4., 8., 14., 17. und 18. Wiener Gemeindebezirk auf verschiedenen Straßen ganztags und über mehrere Tage statt, um eine möglichst große Menge an Daten zu ermitteln. Mithilfe dieser Daten wurden dann mit Hilfe von statistischen Berechnungen und Vergleichen, Zusammenhänge und Unterschiede untersucht und ausgewertet.



Abb. 3: Messstation Gentzgasse

Ein Beispiel für die Auswertung ist die Dichtefunktion einer Erhebung. In Abb. 6 erkennbar ist der prozentuelle Anteil der einzelnen, gemessenen Geschwindigkeiten. Bei dieser Erhebung lag die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bei 31,83 km/h, bei Beachtung der 10%-Ungenauigkeit des Tachometers, die den Durchschnitt unter 30km/h senkt, stellt das auf den ersten Blick ein zufriedenstellendes Ergebnis dar.

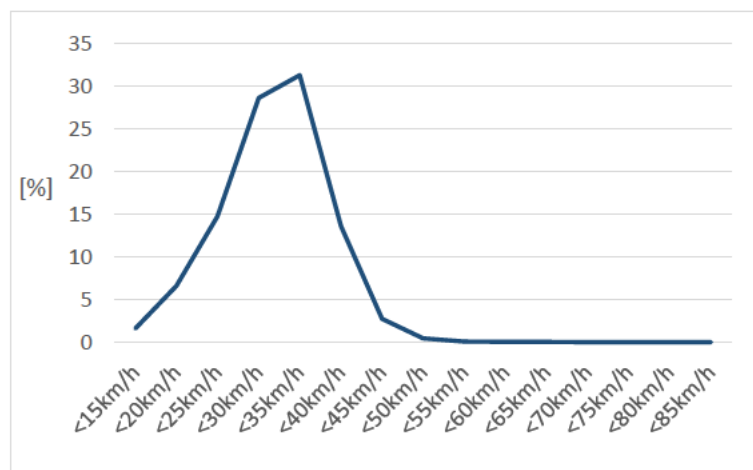


Abb.6: Dichtefunktion Penzingergasse (prozentuelle Anteile der Geschwindigkeiten)

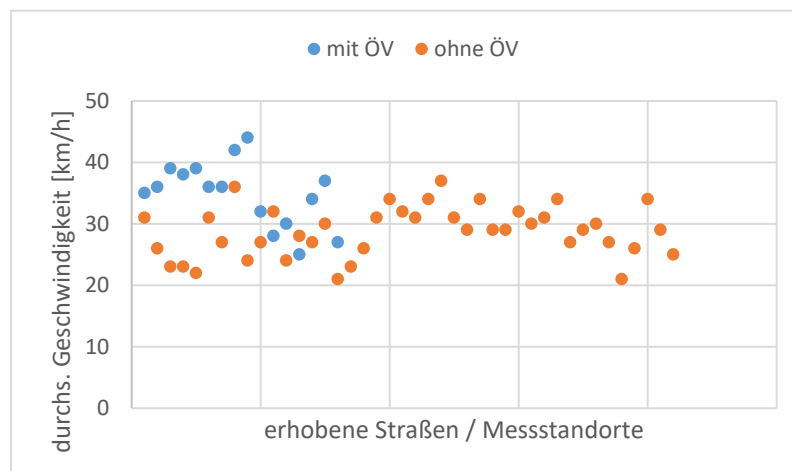
Obwohl die durchschnittliche Geschwindigkeit im akzeptablen Bereich liegt, ist in Abb. 6 jedoch erkennbar, dass sich etwa die Hälfte der Fahrzeuge nicht an die Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung halten (mehr als 50% der erhobenen Geschwindigkeiten im Diagramm sind über den zulässigen 30 km/h).

### 3.2 Messergebnis

Viele der Messungen ergaben ähnliche Ergebnisse und Verhaltensmuster. Unter Berücksichtigung einiger Faktoren und Vergleiche der einzelnen Straßen miteinander konnten einige Gemeinsamkeiten herausgefiltert werden, wobei einige einen stärkeren und andere einen weniger starken Einfluss auf die Wahl der Fahrgeschwindigkeit haben.

Einige der vorher angeführten Faktoren wurden hier nicht berücksichtigt, da sie nicht eindeutig zu den Straßen zuordenbar waren. Darunter fallen:

- \* Kreuzungen
- \* Kfz-abhängigkeit
- \* Wetter
- \* Steigung der Straße
- \* Bodenbeschaffenheit
- \* Straßenverlauf
  
- \* Öffentlicher Verkehr:



**Abb.7:** Abhängigkeit Geschwindigkeit/öffentlicher Verkehr

In Abb.7 erscheint es so als ob Straßen mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit haben als Straßen ohne. Das liegt daran dass die meisten Linienbusse und Straßenbahnen auf Hauptverkehrswegen [5] fahren, welche im Allgemeinen ein Tempolimit von 50 km/h aufweisen und mehrspurig sind. Die Straßen mit einem Tempolimit von 30km/h liegen sowohl mit, als auch ohne öffentlichem Verkehr im gleichen Bereich um durchschnittlich 30km/h. Aus diesem Grund wird dieser Faktor nicht weiter berücksichtigt.

Im Gegensatz dazu wurden folgende Faktoren für die weiteren Vergleiche herangezogen.

- Tageszeit & Verkehrsmenge

In Abb.8 lässt sich erkennen, dass die wenigsten Fahrzeuge spät nachts unterwegs sind, während die zwei Spitzen gegen 8:00 und 17:00 den typischen Arbeitsverkehr zeigen (siehe Abb.8).

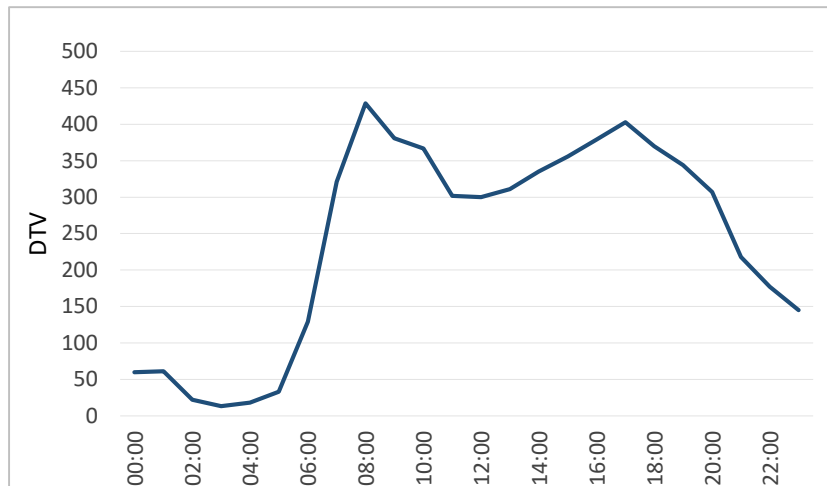


Abb. 8: Mengendiagramm, Verkehrsmenge in Abhängigkeit von der Tageszeit (Beispiel Geyergasse)

Es ist nicht überraschend, dass die Verkehrsmenge deutlich von der Tageszeit abhängig ist. Durch den Vergleich von Abb.8 und Abb.9 wird ersichtlich, dass von ca. 02:00 bis 04:00 der geringste Verkehr, jedoch die höchste prozentuelle Überschreitungswahrscheinlichkeit der zulässigen Geschwindigkeit stattfindet (siehe Abb. 9).

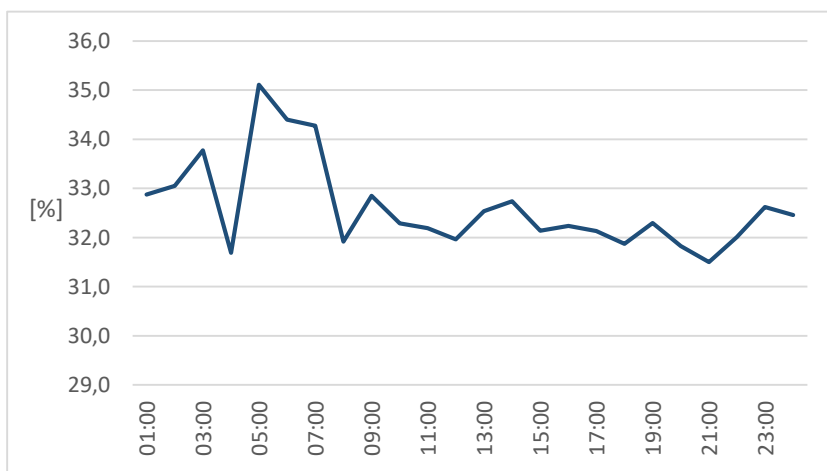
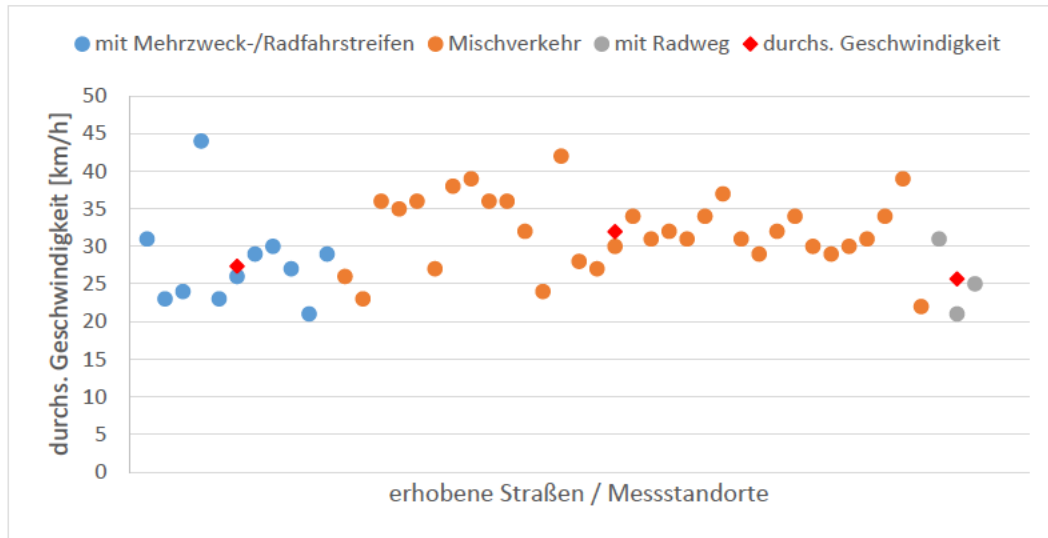


Abb. 9: Überschreitungsprozent der Geschwindigkeitsbegrenzung in Abhängigkeit von der Tageszeit

Aus der Untersuchung der Erhebungen ergab sich, dass die Geschwindigkeit spät nachts oft höher gewählt wird, weil um diese Uhrzeit weniger andere Verkehrsteilnehmer auf der Straße unterwegs sind. Tagsüber sind mehr Fahrzeuge und Fußgänger unterwegs und dadurch mehr Risikofaktoren.



- Radverkehrsanlagen (Radweg, Mehrzweckstreifen, Radabstellanlagen, usw.)

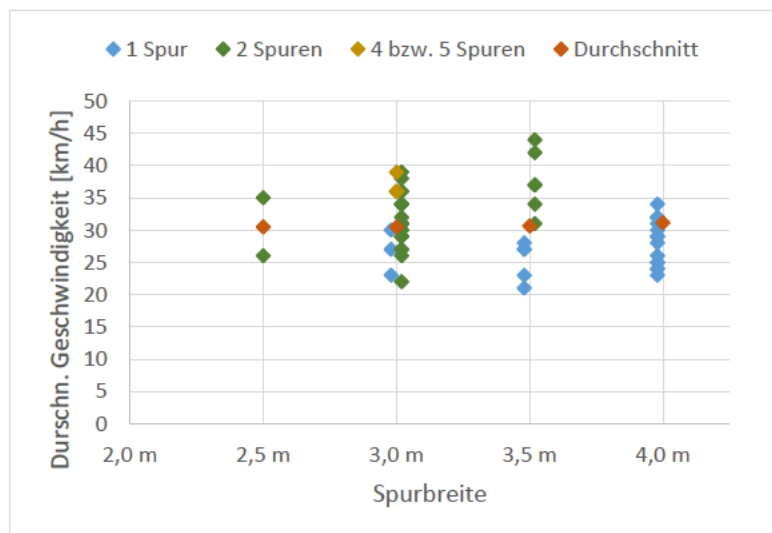


**Abb 10:** Abhängigkeit Geschwindigkeit/Radweg (links mit Mehrzweckstreifen, rechts ohne Mehrzweckstreifen)

In Abb. 10 ist erkennbar, dass Fahrbahnen ohne Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen (Durchschnittsgeschwindigkeit von 32 km/h) eindeutig zu höheren Geschwindigkeiten führen als bei vergleichbaren Straßen mit diesen Streifen, bzw. mit Radwegen (Durchschnittsgeschwindigkeit von 25-26 km/h). Das ist darauf zurückzuführen, dass Autofahrer bei engeren Fahrbahnen keine Möglichkeit haben Fahrradfahrer zu überholen und langsam bis zu einer geeigneten Überholtelle hinterherfahren müssen. Da das aber nur Einzelfälle sind lässt sich nur ein geringer Einfluss auf die Wahl der Geschwindigkeit beobachten.

Einige der untersuchte Straßen haben zusätzlich zum Radabstellanlagen im Parkbereich. Die Vergleich der Erhebungen miteinander ergab eine leicht geringere Durchschnittsgeschwindigkeit als bei vergleichbaren Straßen ohne jegliche Radverkehrsanlagen. Durch den zusätzlichen Verkehrsteilnehmer auf der Straße muss der Autofahrer aufmerksamer fahren und das führt meistens zu einer Verringerung der Geschwindigkeit.

- Spurbreite



**Abb. 11:** Abhängigkeit der Geschwindigkeitswahl von der Fahrbahnbreite



Die Spurbreite ist neben der Tageszeit der wichtigste Faktor. Die größten Überschreitungswahrscheinlichkeiten fanden in Straßen mit relativ breiten Fahrbahnen statt. Der Vergleich von einspurigen Straßen mit zwei- oder mehrspurigen macht eine stetige Zunahme der mittleren Geschwindigkeit erkennbar, je breiter die Straße wird. Ein Beispiel wäre die Penzingerstraße. Über die gesamte Länge der Straße wurden 10 verschiedene Erhebungen durchgeführt. Während an einer ca. 4m breiten Engstelle (für beide Fahrtrichtungen zusammen) eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 31,83 km/h und eine Überschreitungswahrscheinlichkeit von 55% gemessen wurde (Penzingerstraße 53, siehe 3.3 Penzingerstraße), ist in der selben Straße (Bereich Penzingerstraße 32, Spurbreite 3m, 2 Fahrtrichtungen) eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 39,1 km/h gemessen worden, wobei sich 86% der Fahrer nicht an die 30er-Begrenzung gehalten haben.

Der Grund dafür liegt darin, dass es den meisten Fahrer vorkommt als würden sie auf breiten Straßen sehr langsam fahren, wodurch sie dazu verleitet sind zu beschleunigen. Aus der Abb. 11 lässt sich sehr gut eine Tendenz nach zu höheren Geschwindigkeiten erkennen [6].

- Parkordnung

Ähnlich wie bei Radverkehrsanlagen hat die Parkordnung einen geringen Einfluss auf die Geschwindigkeit. Ein geringer Unterschied ist erkennbar zwischen Straßen mit längs angeordneten Parkplätzen und Straßen mit Schrägparkplätzen. Straßen mit Längsparkplätzen haben in der Regel höhere Geschwindigkeiten als Schräganordnungen, da ein besserer Einblick auf die Straße ermöglicht wird. Bei schräg positionierten Parkplätzen ist es notwendig erst ein Stück herausfahren um einen guten Blick auf die Straße zu bekommen, wodurch es öfter zu Situationen kommt in der ein nachkommender Wagen stehen bleiben muss.

Da die Parkordnung bei der Planung der Fahrbahn und somit auch der Spurbreitenwahl eine Rolle spielt, hat sie eher einen indirekten Einfluss auf diesen Sachverhalt.

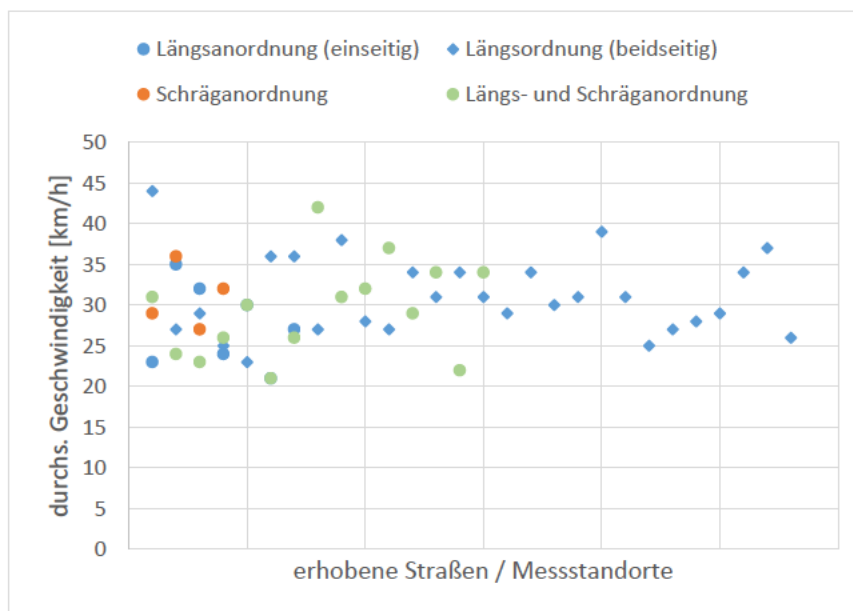
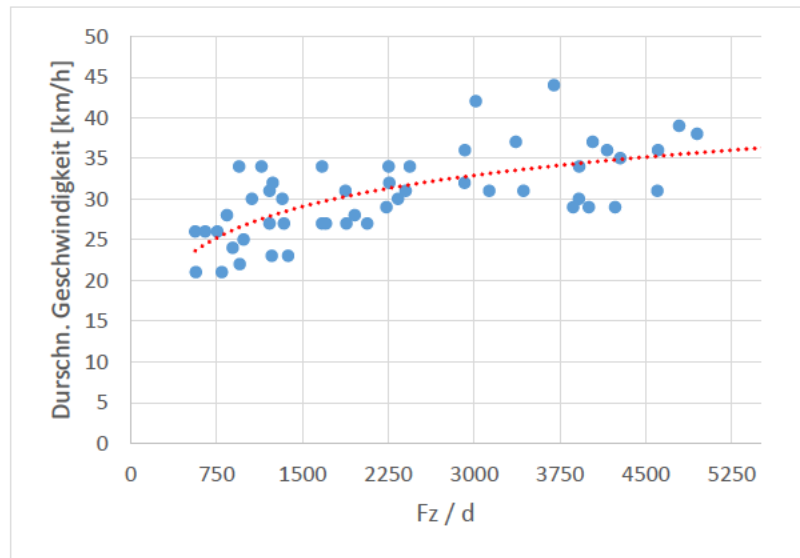


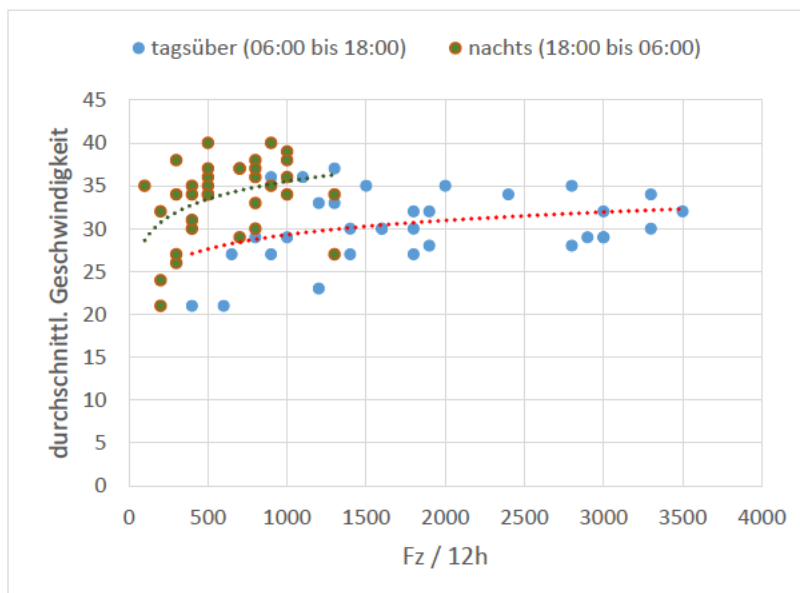
Abb. 12: Abhängigkeit Geschwindigkeit von der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV)

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)



**Abb. 13:** Abhängigkeit Geschwindigkeit von der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV)

Die Auswertung der Daten (siehe Abb. 13) ergibt eine ähnliche Aufteilung wie bei der Spurbreite. Erkennbar ist, dass mit zunehmender Verkehrsmenge die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit ebenfalls ansteigt. Der Vergleich mit der prozentuellen Überschreitung der Geschwindigkeitsbeschränkung zeigte ein ähnliches Bild. Für eine bessere Veranschaulichung wurden die gemessenen Daten auf Tag- und Nachtverkehr aufgeteilt.



**Abb. 14:** Abhängigkeit Geschwindigkeit von der Verkehrsmenge in je 12h, aufgeteilt auf Tagverkehr und Nachtverkehr

Diese Verteilung ähnelt sehr stark der Verteilung in Abb. 12, wobei nachts eine deutlich höhere Geschwindigkeitswahl zu verzeichnen ist. Die immer flacher werdende Tendenzkurve ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass bei steigendem Verkehr auf mehr Verkehrsteilnehmer geachtet werden muss.

---

### 4 Schlussfolgerung

Aus den vorhandenen Daten und Beobachtungen und Befragungen geht hervor, dass die wahrscheinlich wichtigsten Faktoren die Tageszeit, die Fahrbahnbreite und zu einem geringeren Teil die DTV und das Vorhandensein von Radverkehrsanlagen sind..

Aus der Auswertung der Erhebungen, der Berechnung von statistischen Größen (Mittelwerte, Streuungen, usw.) und dem Vergleich aller Daten zeigt sich, dass die ideale Straße zur Einhaltung des Tempolimits einen Mehrzweckstreifen besitzt, einspurig ist und kein starkes Verkehrsaufkommen hat. Zusätzlich ist nur auf einer Seite ein Parkstreifen für längsgerichtetes Parken angeordnet um die Fahrbahnbreite gering zu halten.

Weiters geht hervor, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 30,5 km/h (bei einer Streuung von ca.7 Km/h) und die Wahrscheinlichkeit eine Geschwindigkeitsübertretung in Wien bei 49,5% liegt.

Abschließend sei erwähnt, dass nicht alle Faktoren die das Fahrverhalten beeinflussen mit einer Geschwindigkeitserhebung messbar sind. Psychologische Faktoren als auch Bodenbeschaffenheit oder Eigenheiten von Kfz-modellen können ebenso Einfluss auf die Geschwindigkeitswahl haben haben.

### Literaturverzeichnis

- [1] Machata,K., Kaba,A., und Schmidhuber,F., *GESCHWINDIGKEIT Unfallursache Nr.1- Tempolimits-Akzeptanz und Signalisierung*, 14.April 2000
- [2] Stadt und Verkehrsplanungsbüro Kaulen: *Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts*, Verlag,, 2014
- [3] Werner Schnabel, Dieter Lohse: *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Band 1 Straßenverkehrstechnik*, 2011
- [4] Österr. Forschungsges. Straße, Schiene, Verkehr, *Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen*, 1999
- [5] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), *Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen-Visitenkarte und Problemzone für die Wohnungsmarktentwicklung*, 2013
- [6] International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies: *Speed Management – A road safety manual for decision-makers and practitioners*, Ort, 2008
- [7] Nicole Leemann: *Analyse von Zusammenhängen zwischen Veränderungen an Anlage und Verkehrsablauf und dem Unfallgeschehen – Ableitung von Quantifizierungswerkzeugen zur Beurteilung der Verkehrssicherheit*, 2007
- [8] Gerd Sammer, Michael Meschik: *Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts*, 2007
- [9] Mensebach: *Straßenverkehrstechnik*, 2004
- [10] <https://www.google.at/maps>
- [11] <https://www.wien.gv.at/stadtplan>

Anhang: Tabelle der Straßen im Zusammenhang mit den relevanten Parametern

Straße	Einbahnstraßen Moat./Jahr	Durchschnittsbaubreite [km/h]	Trennart [km/h]	Bahnbefreiungen	Mitverkestriften	Parkurlen	Fahrbreite	Spurzahl	Spurbreite [m]	Verkehrsleistung	ÖV	Steuerung [km/h]	Überschreitungsprozess
Zehngasse (vor Schule)	Jan./11	31	30	Fahrbahndr.	ja	bedeugt/Zeitraf	6	2, Zwei Richtungen	3,0	2.403 Kfz/d	nein	2,42	54,3 %
Antoniggasse (Guldgasse)	Sept./16	26	30	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	5	2, Zwei Richtungen	2,5	494 Kfz/d	nein	keine Daten	27,3 %
Antoniggasse (Klostergasse)	Sept./16	23	30	Fahrbahndr.	ja	erhöht	3	1, Eine Richtung	3,0	581 Kfz/d	nein	keine Daten	18,5 %
Antoniggasse (Lehmweg)	Sept./16	22	30	Fahrbahndr.	nein	bedeugt/Zeitraf	3,5	1, Eine Richtung	3,5	1.233 Kfz/d	nein	12,5 %	17,5 %
Antoniggasse (Theaterg.)	Sept./16	23	30	Fahrbahndr.	ja	bedeugt/Zeitraf	6	2, Zwei Richtungen	3,0	950 Kfz/d	nein	keine Daten	12,7 %
Aegidienstraße 35-37	Sept.-Dez./16	31	30	Fahrbahndr.	nein	bedeugt/Zeitraf	6,5	2, Zwei Richtungen	3,5	1.214 Kfz/d	nein	3,40	51,7 %
Behringgasse 18	Juli/Aug./16	27	30	keine	Parkour	bedeugt	3,5	1, Eine Richtung	3,0	1.215 Kfz/d	nein	2,97	44,8 %
Contagplatz vor Gatzgasse	Juli/12	36	30	keine	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	3,0	4.181 Kfz/d	nein	4,19	82,3 %
Contagplatz 41	März/16	35	30	keine	nein	erhöht	5,5	2, Zwei Richtungen	2,5	4.279 Kfz/d	Bus	1,64	83,4 %
Formbacherstraße 43	Dez./15	36	30	Fahrbahndr.	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	2,0	2.200 Kfz/d	Bus	2,00	86,5 %
Friedrich-Schiffelgasse	Nov./16	24	30	keine	ja	bedeugt/Zeitraf	4	1, Eine Richtung	4,0	693 Kfz/d	nein	20,9 %	20,9 %
Friedrich-Schiffelgasse	März/16	27	30	Fahrbahndr.	nein	bedeugt	3,5	1, Eine Richtung	3,5	1.706 Kfz/d	nein	2,65	38,1 %
Friedrich-Schiffelgasse	April/16	39	30	keine	nicht (Bm)	bedeugt	6,5	2, Zwei Richtungen	3,0	4.792 Kfz/d	St.-Bahn	2,71	111,6 %
Gatzgasse 122	Juli/13	88	50	Fahrbahndr.	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	3,0	4.950 Kfz/d	St.-Bahn	3,67	101,1 %
Gatzgasse vor Contagplatz	Apr./Sept./15	96	50	Fahrbahndr.	nein	bedeugt	15,5	5, Zwei Richtungen	3,0	5.993 Kfz/d	Bus	2,75	23,8 %
Gatzgasse 51	Apr./Sept./15	99	50	Fahrbahndr.	nein	keine	15,5	5, Zwei Richtungen	3,0	5.993 Kfz/d	Bus	2,75	23,8 %
Gatzgasse 67	März/16	36	50	Fahrbahndr.	nein	erhöht/Zeitraf	12,5	4, Zwei Richtungen	3,0	4.600 Kfz/d	Bus, St.-Bahn	4,90	8,0 %
Gatzgasse 67	März/16	36	50	Fahrbahndr.	nein	erhöht	12,5	4, Zwei Richtungen	3,0	5.711 Kfz/d	Bus, St.-Bahn	4,30	12,5 %
Gatzgasse 6	Oktober/14	32	30	keine	nein	erhöht	4	1, Eine Richtung	4,0	529 Kfz/d	nein	4,12	58,9 %
Gatzgasse 8	August/16	24	30	keine	nein	erhöht	7	2, Zwei Richtungen	4,0	1.811 Kfz/d	nein	keine Daten	18,4 %
Gimmanstrasse 51	Juni/16	42	50	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	4	1, Eine Richtung	3,5	3.017 Kfz/d	Bus	2,55	150,0 %
Gimmanstrasse 51	Aug./Sept./13	44	50	keine	ja	bedeugt	7	2, Zwei Richtungen	3,5	3.700 Kfz/d	Bus	1,98	24,1 %
Hausenstraße 30	Juli/Aug./16	28	30	keine	nein	bedeugt	3,5	1, Eine Richtung	3,5	842 Kfz/d	nein	3,30	48,4 %
Hausenstraße 30	Apr./März/16	27	30	keine	nein	bedeugt	3,5	1, Eine Richtung	3,5	2.005 Kfz/d	nein	3,27	38,0 %
Limberggasse 1	Nov./16	30	30	keine	nein	erhöht	3	1, Eine Richtung	3,0	1.108 Kfz/d	nein	keine Daten	51,0 %
Maria-Ther-Gasse	Aug./Sept./11	21	21	Fahrbahndr.	nein	erhöht	3,5	1, Eine Richtung	3,5	570 Kfz/d	nein	2,93	5,3 %
Maria-Ther-Gasse	Sept./14	26	30	keine	ja	bedeugt/Zeitraf	4	1, Eine Richtung	4,0	1.376 Kfz/d	nein	2,19	16,2 %
Maria-Ther-Gasse	Sept./14	26	30	Fahrbahndr.	ja	bedeugt/Zeitraf	4	1, Eine Richtung	4,0	729 Kfz/d	nein	keine Daten	28,8 %
Maria-Ther-Gasse	Apr./März/16	34	30	Fahrbahndr.	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	3,0	1.143 Kfz/d	nein	3,57	73,9 %
Maria-Ther-Gasse	Apr./März/16	31	30	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	4	1, Eine Richtung	4,0	4.603 Kfz/d	nein	2,45	62,5 %
Maria-Ther-Gasse	Oktober/10	32	30	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	4	1, Eine Richtung	4,0	1.243 Kfz/d	nein	2,98	62,2 %
Maria-Ther-Gasse	Feb./März/06	31	30	keine	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	3,0	3.133 Kfz/d	nein	1,97	63,2 %
Maria-Ther-Gasse	Feb./März/06	34	30	keine	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	3,0	2.255 Kfz/d	nein	2,54	80,2 %
Maria-Ther-Gasse	Juni/12	37	30	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	7	2, Zwei Richtungen	3,5	3.847 Kfz/d	nein	2,16	78,8 %
Maria-Ther-Gasse	Juni/12	31	30	keine	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	3,0	3.433 Kfz/d	nein	4,81	64,7 %
Maria-Ther-Gasse	Apr./März/11	29	30	keine	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	3,0	4.234 Kfz/d	nein	1,55	50,4 %
Maria-Ther-Gasse	Apr./März/11	32	30	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	6	2, Zwei Richtungen	3,0	2.262 Kfz/d	Bus	2,51	70,0 %
Maria-Ther-Gasse	Feb./10	34	30	keine	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	3,0	1.672 Kfz/d	nein	3,55	72,2 %
Maria-Ther-Gasse	März/15	28	50	Fahrbahndr.	Parkour	bedeugt	4	1, Eine Richtung	4,0	1.949 Kfz/d	Bus	3,22	150,0 %
Maria-Ther-Gasse	Feb./März/13	30	30	keine	nein	erhöht/quer	6,5	2, Zwei Richtungen	4,0	3.917 Kfz/d	Bus	2,83	60,1 %
Maria-Ther-Gasse	Juni/Juli/16	29	30	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	4	1, Eine Richtung	4,0	2.735 Kfz/d	nein	1,84	49,3 %
Maria-Ther-Gasse	März/Apr./16	32	30	Fahrbahndr.	ja	bedeugt/Zeitraf	4,5	1, Eine Richtung	4,5	4.003 Kfz/d	nein	1,67	63,9 %
Maria-Ther-Gasse	Dez./15	30	30	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	6	2, Zwei Richtungen	3,0	2.913 Kfz/d	nein	2,89	74,1 %
Maria-Ther-Gasse	Dez./15	30	30	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	6	2, Zwei Richtungen	3,0	2.337 Kfz/d	nein	2,61	59,1 %
Maria-Ther-Gasse	März/Apr./14	31	30	Fahrbahndr.	nein	bedeugt	4	1, Eine Richtung	4,0	1.878 Kfz/d	nein	2,61	64,6 %
Maria-Ther-Gasse	März/Apr./14	34	30	Fahrbahndr.	nein	bedeugt	6	2, Zwei Richtungen	3,0	3.921 Kfz/d	nein	2,00	78,3 %
Maria-Ther-Gasse	Sept./Okt./13	24	30	keine	nein	bedeugt/Zeitraf	4	1, Eine Richtung	4,0	3.921 Kfz/d	nein	2,61	64,6 %
Maria-Ther-Gasse	Sept./Okt./13	27	30	keine	Parkour	erhöht	6	2, Zwei Richtungen	3,0	1.340 Kfz/d	nein	keine Daten	31,8 %
Maria-Ther-Gasse	Sept./Okt./13	29	30	keine	Parkour	erhöht	6	2, Zwei Richtungen	3,0	3.886 Kfz/d	nein	2,45	31,8 %
Maria-Ther-Gasse	Sept./Okt./13	25	30	keine	ja	bedeugt/Zeitraf	4	1, Eine Richtung	4,0	1.327 Kfz/d	St.-Bahn	3,36	51,8 %
Maria-Ther-Gasse	Sept./Okt./13	26	30	keine	ja	bedeugt	4	1, Eine Richtung	4,0	988 Kfz/d	St.-Bahn	3,36	51,8 %
Maria-Ther-Gasse	Sept./Okt./13	34	50	keine	Parkour	bedeugt	6,5	2, Zwei Richtungen	3,5	2.441 Kfz/d	nein	3,43	150,0 %
Maria-Ther-Gasse	Sept./16	27	30	keine	ja	bedeugt	6,5	2, Zwei Richtungen	3,0	1.887 Kfz/d	nein	2,66	42,6 %
Maria-Ther-Gasse	Jan./Feb./11	37	50	keine	Parkour	erhöht/Zeitraf	6,5	2, Zwei Richtungen	3,5	4.033 Kfz/d	Bus	2,02	150,0 %
Maria-Ther-Gasse	Juli/Aug./16	27	30	Fahrbahndr.	ja	bedeugt/Zeitraf	4,5	1, Eine Richtung	4,5	1.672 Kfz/d	Bus	2,73	12,3 %
Maria-Ther-Gasse	Apr./17	26	30	keine	Parkour	bedeugt	6,5	2, Zwei Richtungen	3,0	653 Kfz/d	nein	keine Daten	28,1 %
Maria-Ther-Gasse	Apr./17	24	30	keine	Parkour	bedeugt/Zeitraf	4,5	1, Eine Richtung	4,5	548 Kfz/d	nein	keine Daten	88,0 %
Maria-Ther-Gasse	Dez./16	29	30	keine	ja	bedeugt	3,5	1, Eine Richtung	4,0	426 Kfz/d	nein	keine Daten	44,7 %
Maria-Ther-Gasse	März/17	25	30	keine	ja	bedeugt	3,5	1, Eine Richtung	4,0	486 Kfz/d	nein	keine Daten	25,3 %

bezogen auf 30 km/h