

Untersuchungsergebnis

Radverkehr

Verhalten in Stauräumen

VERKEHRSTECHNSICHE UNTERSUCHUNG 2015

August 2015

Im Auftrag der Magistratsabteilung 46 -
Verkehrsorganisation und technische
Verkehrsangelegenheiten



INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines	3
1.1. Aufgabenstellung.....	3
2. Beschreibung der Vorgangsweise	5
2.1. Beschreibung Erhebung	5
2.2. Beschreibung Befragung.....	6
3. Ergebnis	7
3.1. Ergebnis Erhebung.....	7
3.1.1. Erhebung Mariahilfer Straße.....	7
3.1.2. Erhebung Alserbachstraße.....	11
3.1.3. Erhebung Jörgerstraße	14
3.1.4. Erhebung Unfälle mit Personenschaden	17
3.2. Ergebnis Befragung	18
3.2.1. Befragung Mariahilfer Straße	18
3.2.2. Befragung Alserbachstraße	23
3.2.3. Befragung Jörgerstraße.....	28
4. Schlussfolgerung	33

1. Allgemeines

1.1. Aufgabenstellung

Die sichere Führung des Radverkehrs in Stauräumen ist der Schwerpunkt dieser verkehrstechnischen Untersuchung. Dabei geht es um den Konflikt zwischen den geradeausfahrenden Radfahrerinnen und Radfahrern und dem rechtsabbiegenden motorisierten Individualverkehr. Die derzeit gängige Lösung, den Radverkehr zwischen den Geradeausfahrstreifen und dem Rechtsabbiegestreifen zu führen, wird nach Aussage von der Rad-Lobby von den Radfahrerinnen und Radfahrern als gefährlich eingestuft. Ihrer Meinung nach wäre die Führung des Radverkehrs über den Rechtsabbiegestreifen sicherer, da grundsätzlich eine Orientierung nach der Gehsteigkante erfolgt. Diese Hinweise hat die MA 46 aufgenommen und das Büro Schimetta Consult beauftragt, drei Stauräumen mit Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen zu untersuchen und eine Befragung an den Kreuzungen durchzuführen, um die Meinung der Nutzerinnen und Nutzer der Radfahranlage zu erhalten.

Im speziellen wurden seitens der MA 46 drei Kreuzungen vorgegeben, die untersucht werden sollen. In Wien 7., die Mariahilfer Straße vor der Kreuzung mit dem Neubaugürtel, in Wien 9., die Alserbachstraße vor der Kreuzung mit der Roßauer Lände und in Wien 18., die Jörgerstraße vor der Kreuzung mit der Martinstraße. Die untersuchten Kreuzungen sind in der Abb. 1 dargestellt.

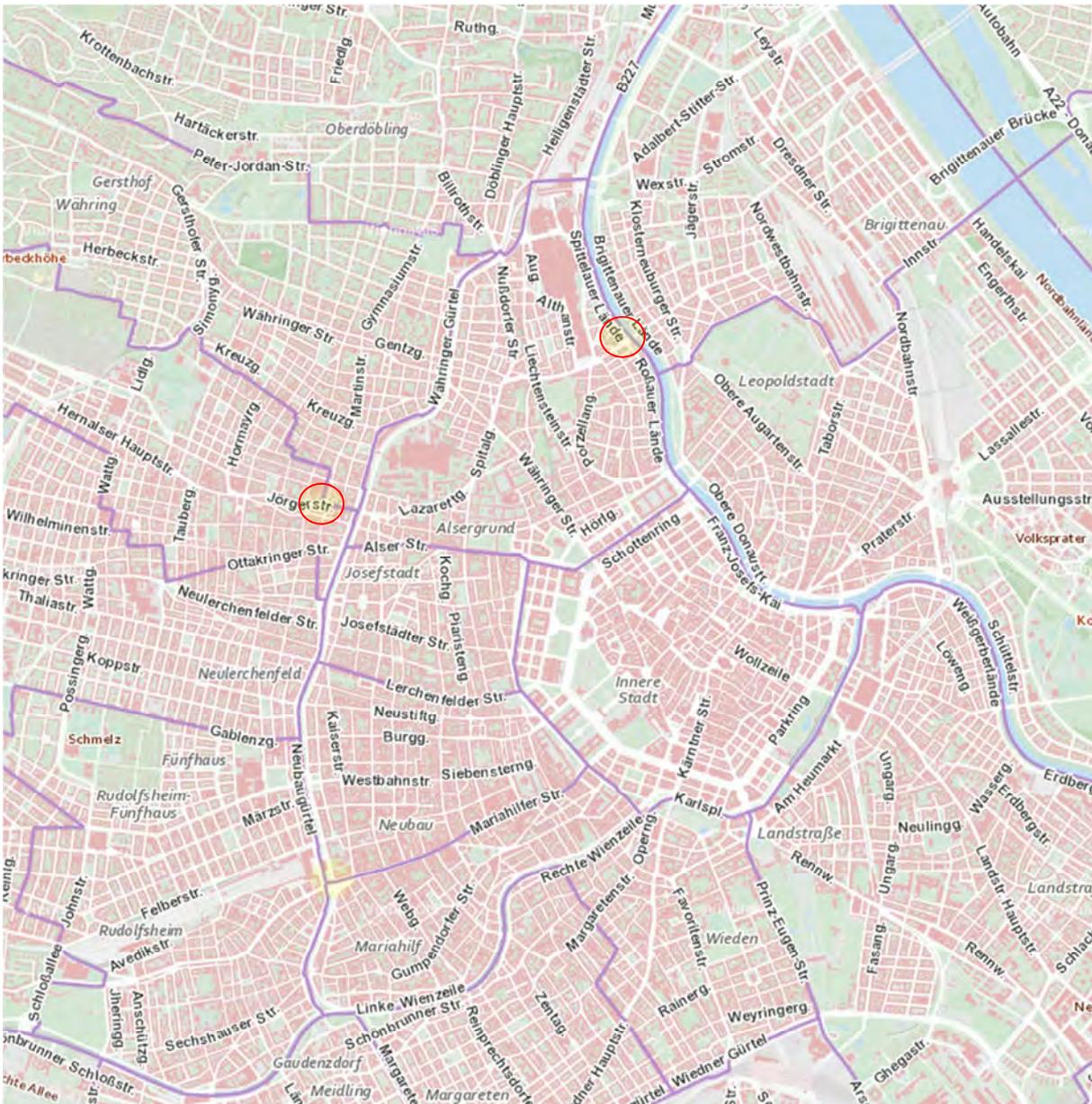


Abb. 1: Ausschnitt Stadtplan aus wien.gv.stadtplan (nicht maßstäblich)

untersuchte Kreuzungen

2. Beschreibung der Vorgangsweise

Grundsätzlich wurde die Untersuchung in zwei Schritten gemacht. Im ersten Schritt wurde die Linienwahl der Radfahrerinnen und Radfahrer im Stauraum bzw. Kreuzungsbereich erhoben und im zweiten Schritt wurde eine Befragung durchgeführt.

2.1. Beschreibung Erhebung

Die Erhebung der Fahrlinie der Radfahrerinnen und Radfahrer wurde durch visuelle Beobachtung Vorort durchgeführt. Dabei wurde jede Kreuzung an zwei Werktagen in der Zeit von 06:00 bis 09:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr erfasst. Um die Beobachtungen Vorort zu dokumentieren, wurde ein Erhebungsblatt für jede Kreuzung erstellt. Das Erhebungsblatt besteht aus drei Spalten, der Uhrzeit und den beiden zu erwartenden Fahrlinien der Radfahrerinnen und Radfahrer, die durch Pläne eindeutig unterscheidbar dargestellt sind (siehe Abb. 2). Für eine besser Unterscheidung wurde sowohl in den Skizzen als auch in den Balkendiagrammen der Auswertung für eine Fahrlinie gemäß der Bodenmarkierung die Farbe Grün gewählt und ein Fahrverhalten mit einer Missachtung der vorhandenen Bodenmarkierung in Rot dargestellt.

	Radfahrer über den Rechtsabbiegerstreifen (falsch)	Radfahrer über den Radfahrstreifen (richtig)
Uhrzeit		
6:00 - 6:15		

Abb. 2: Muster Erhebungsblatt

Im Intervall von 15 Minuten wurde die Anzahl der beobachteten Manöver mit Strichen notiert, wobei ein Strich einer Radfahrerinnen oder einem Radfahrer auf der jeweiligen Fahrlinie entspricht. Die Bezeichnung „richtig“ steht für ein Fahrmanöver entsprechend der vorhandenen Markierung, „falsch“ bedeutet ein Fahrmanöver entgegen der vorhandenen Markierung. Abweichendes Verhalten wurde gesondert notiert und protokolliert.

Die erhobenen Manöver wurden dann je 15 Minutenintervall aufsummiert und in Tabellen und Balkendiagrammen dargestellt sowie die gleitende Stunde für Vormittag und Nachmittag ermittelt.

2.2. Beschreibung Befragung

Um auch den Blickwinkel der Radfahrerinnen und Radfahrer zu dokumentieren, wurden an jeder Kreuzung 300 Personen befragt. Da man die Radfahrerinnen und Radfahrer nicht zu einer Beantwortung von Fragen zwingen kann, wurde es als ausreichend repräsentativ erachtet, 300 Personen je Kreuzung zu befragen, ohne auf eine gleichmäßige Verteilung der Geschlechter bzw. der Altersgruppen zu achten. Bei Familien wurde immer nur ein Elternteil befragt. Die Befragung war über mehrere Tage je Kreuzung verteilt.

Um die Befragung der Radfahrerinnen und Radfahrer möglichst kurz zu halten wurde gemeinsam mit der MA 46 im Vorfeld ein Fragebogen mit einfachen Fragestellungen und einfachen vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ausgearbeitet (siehe Abb. 3).

Radfahrer Nummer: _____										
Geschlecht:	m	w	Alter:	<20	20 – 40	>40	Rad:	sportl.	City	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1. Wie oft benutzen sie das Rad:	mehrmals die Woche						<input type="checkbox"/>			
	ca. 1 mal pro Woche						<input type="checkbox"/>			
	weniger als 1 mal pro Woche						<input type="checkbox"/>			
2. Wie fühlen Sie sich als Radfahrer in diesem Kreuzungsbereich:	sicher							<input type="checkbox"/>	unsicher <input type="checkbox"/>	
3. Ist für Sie die Bodenmarkierung verständlich:							ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
4. Wie fühlen Sie sich beim Benützen dieser Radfahranlage:	sicher							<input type="checkbox"/>	unsicher	<input type="checkbox"/>

Abb. 3: Fragebogen

Bei der Erfassung der Radfahrerinnen und Radfahrer wurden das Geschlecht, eine grobe Alterseinstufung sowie die Art des Rades, sportlich bzw. Stadtfahrrad, unterschieden. Die Befragung erfasste weiter die Häufigkeit der Nutzung des Rades, das Sicherheitsgefühl im Kreuzungsbereich und das Verständnis über die vorhandene Bodenmarkierung. Die letzte Frage zielt auf das Sicherheitsgefühl in

Bezug auf die gesamte Radfahranlage hin, um hier eventuell vorhandene Unterschiede zum Gefühl im Kreuzungsbereich erkennen zu können.

Die händisch ausgefüllten Fragebögen wurden dann in Tabellen übertragen und mit unterschiedlichen Abfragen ausgewertet, wobei die Darstellung über prozentuelle Anteile erfolgte. Aufgrund der gewählten Darstellung von zwei Komastellen beträgt bei den Grafiken der Auswertung die Summe der Prozentwerte je Balken zwischen 99,99% und 100,01%. Hierbei handelt es sich um keinen Rechenfehler sondern um eine Ungenauigkeit der Darstellung aufgrund der erfolgten Rundung.

3. Ergebnis

3.1. Ergebnis Erhebung

3.1.1. Erhebung Mariahilfer Straße

Die Erhebungen an der Mariahilfer Straße wurden am Mittwoch den 17. Juni und am Donnerstag den 25. Juni durchgeführt. Dabei wurden vormittags zwischen 50 bis 90 Radfahrerinnen und Radfahrer und am Nachmittag zwischen 360 und 390 Radfahrerinnen und Radfahrer erfasst.

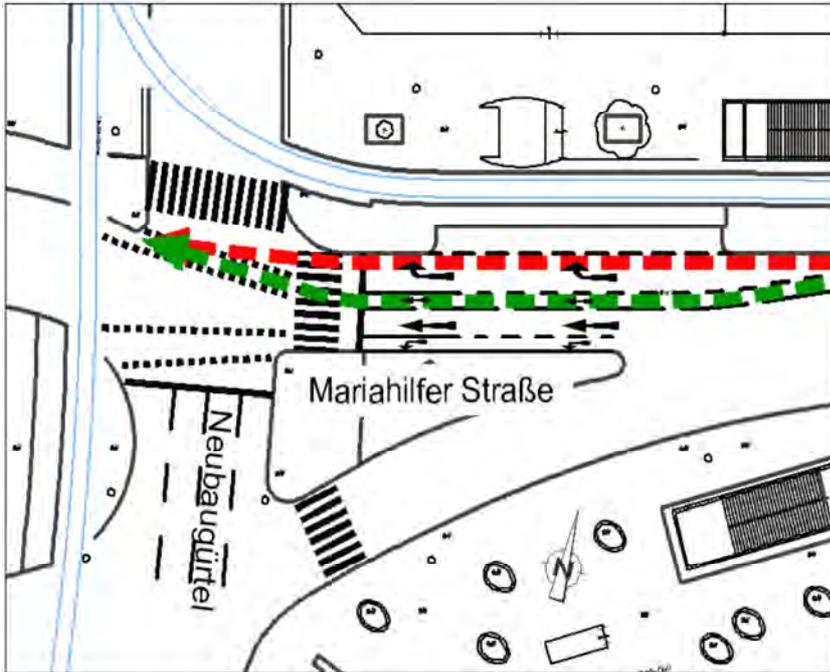
Bei der Erhebung ist aufgefallen, dass sich öfters Gruppen von 6 bis 8 Radfahrerinnen und Radfahrern dem Kreuzungsbereich nähern. Dies ist wohl auf die davor befindliche Verkehrslichtsignalanlage bei der Kreuzung Mariahilfer Straße – Kaiser Straße zurückzuführen und hat ein paar der Radfahrerinnen und Radfahrer dazu veranlasst, den Rechtsabbiegestreifen zum Vorbeifahren an der Kolonne zu nutzen, wenn sich dort kein KFZ befand. Weiters wurde ein Radfahrer festgestellt, der morgens sichtlich stark alkoholisiert war und aus diesem Grund nicht der vorgesehenen Markierung folgen konnte. Auch wurden Radfahrer mit Rennrädern beobachtet, die im gleichen Tempo wie der motorisierte Individualverkehr unterwegs waren und augenscheinlich absichtlich nicht die Radfahranlage nutzten.

Morgens zwischen 06:00 und 8:00 Uhr wird die Grünfläche im Fahrbahnteiler bewässert. Dies hat zur Folge, dass der Radfahrstreifen für den Linksabbieger nicht benutzbar ist. Das Ausweichen der Radfahrerinnen und Radfahrer hat im Beobachtungszeitraum zu 2 Konflikten mit Autos geführt. Hier sollte die Bewässerung zeitlich optimiert werden.



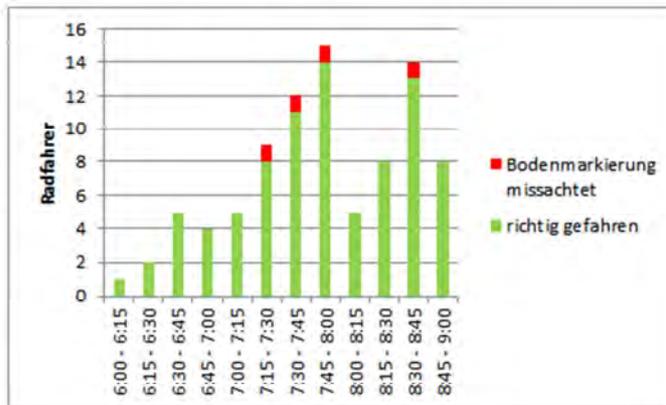
Abb. 3: Fotos Mariahilfer Straße

Die durch die Bodenmarkierung vorgesehene Linienführung für Radfahrerinnen und Radfahrer wird somit sichtlich akzeptiert, Fehlfahrten kommen so gut wie keine vor.



Datum	17. Juni 2015	
Kreuzung	Mariahilferstraße	
Fahrlinie	richtig	falsch
Zeit		
6:00 - 6:15	1	0
6:15 - 6:30	2	0
6:30 - 6:45	5	0
6:45 - 7:00	4	0
7:00 - 7:15	5	0
7:15 - 7:30	8	1
7:30 - 7:45	11	1
7:45 - 8:00	14	1
8:00 - 8:15	5	0
8:15 - 8:30	8	0
8:30 - 8:45	13	1
8:45 - 9:00	8	0
Summe:	84	4

Gleitende Stunde	Radfahrer
Vormittag: 7:45-8:45	42
Nachmittag: 17:30-18:30	124



15:00-15:15	23	0
15:15-15:30	16	0
15:30-15:45	16	0
15:45-16:00	19	0
16:00-16:15	17	0
16:15-16:30	20	0
16:30-16:45	19	0
16:45-17:00	16	0
17:00-17:15	26	0
17:15-17:30	16	0
17:30-17:45	24	1
17:45-18:00	32	0
18:00-18:15	41	3
18:15-18:30	23	0
18:30-18:45	18	0
18:45-19:00	28	0
Summe:	354	4

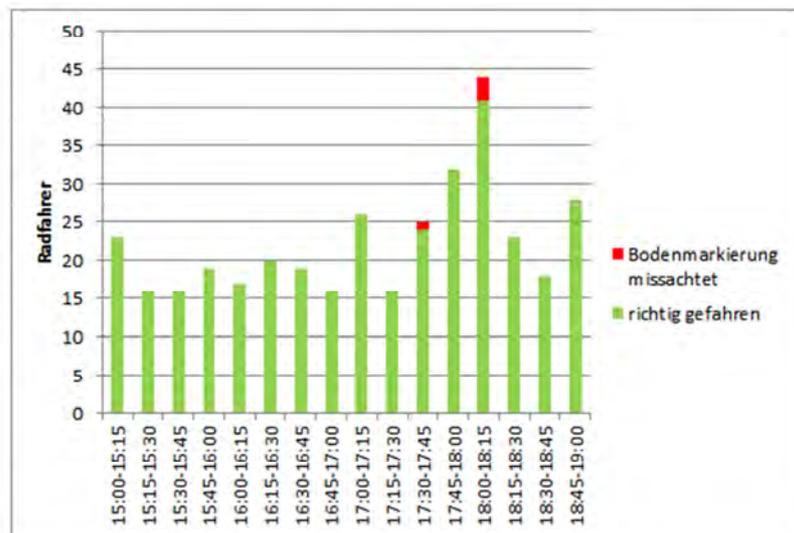
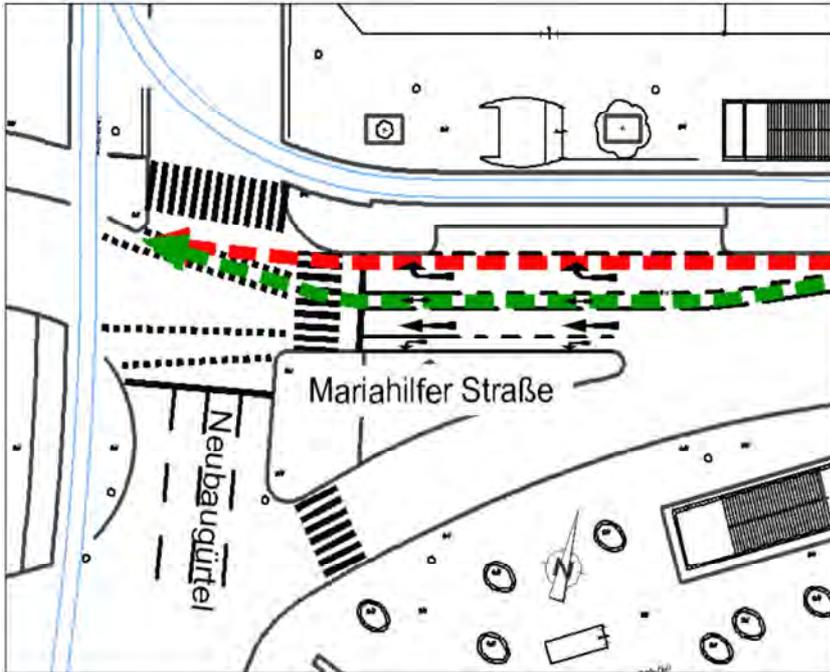
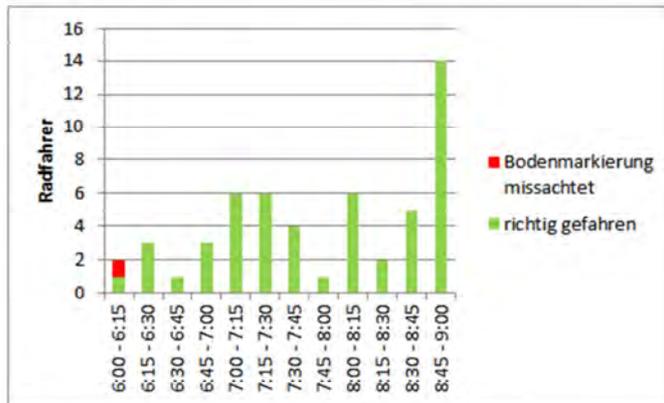


Abb. 4: Erhebung Mariahilfer Straße vom 17. Juni 2015



Datum	25. Juni 2015	
Kreuzung	Mariahilferstraße	
Fahrlinie	richtig	falsch
Zeit		
6:00 - 6:15	1	1
6:15 - 6:30	3	0
6:30 - 6:45	1	0
6:45 - 7:00	3	0
7:00 - 7:15	6	0
7:15 - 7:30	6	0
7:30 - 7:45	4	0
7:45 - 8:00	1	0
8:00 - 8:15	6	0
8:15 - 8:30	2	0
8:30 - 8:45	5	0
8:45 - 9:00	14	0
Summe:	52	1

Gleitende Stunde	Radfahrer
Vormittag: 8:00-9:00	27
Nachmittag: 17:30-18:30	131



15:00-15:15	26	0
15:15-15:30	22	1
15:30-15:45	19	0
15:45-16:00	20	0
16:00-16:15	13	0
16:15-16:30	23	0
16:30-16:45	18	1
16:45-17:00	28	0
17:00-17:15	24	0
17:15-17:30	21	0
17:30-17:45	23	0
17:45-18:00	29	1
18:00-18:15	41	0
18:15-18:30	37	0
18:30-18:45	23	0
18:45-19:00	18	0
Summe:	385	3

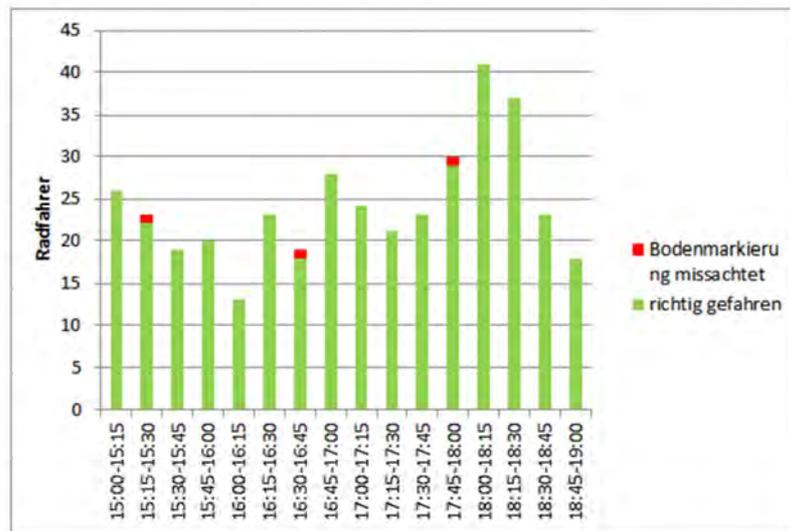


Abb. 5: Erhebung Mariahilfer Straße vom 25. Juni 2015

3.1.2. Erhebung Alserbachstraße

Die Erhebungen an der Alserbachstraße wurden am Donnerstag den 18. Juni und am Mittwoch den 1. Juli durchgeführt. Dabei wurden vormittags zwischen 225 bis 300 Radfahrerinnen und Radfahrer und am Nachmittag zwischen 390 und 530 Radfahrerinnen und Radfahrer erfasst.

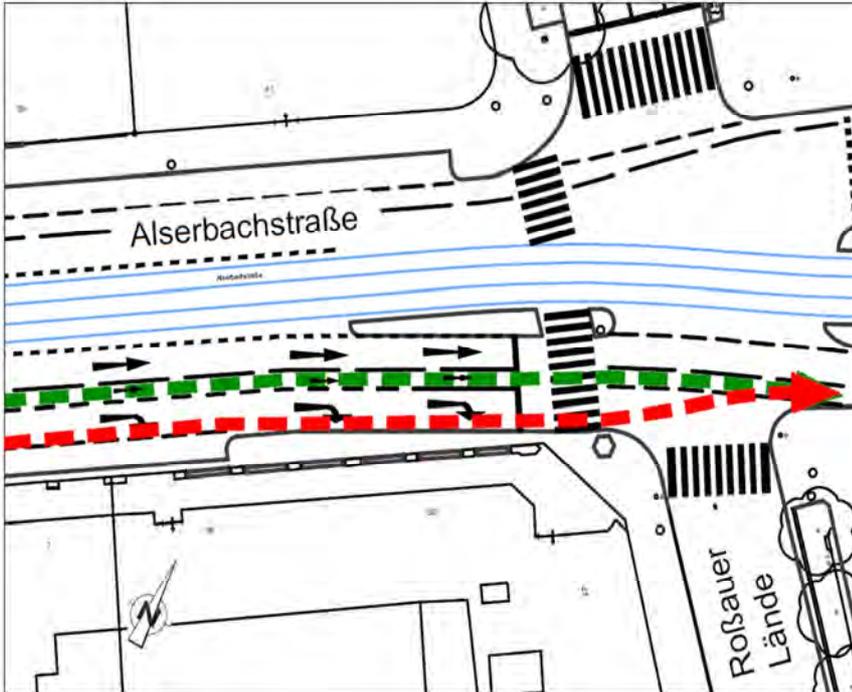
Die Radfahrerinnen und Radfahrer die unter „Bodenmarkierung missachtet“ aufgelistet sind haben zum Teil bewusst den Weg über die Galerie genommen und dann die Kreuzung über den Fußgängerübergang gequert. Im Beobachtungszeitraum wurden am Nachmittag auch zahlreiche radfahrende Familien mit Kindern oder Gruppen festgestellt, die in Richtung Donaukanal-Radweg unterwegs waren. Der Abbiegevorgang der Radfahrerinnen und Radfahrer in Richtung Donaukanal-Radweg erfolgt eher unregelmäßig über den abgesenkten Gehsteig, weshalb einige Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern beobachtet wurden.

Weiters wurden zahlreiche einspurige Kraftfahrzeuge beobachtet, die den Mehrzweckstreifen immer wieder zum Vorfahren nutzen. Konflikte wurden dabei aber keine festgestellt.



Abb. 6: Foto Alserbachstraße

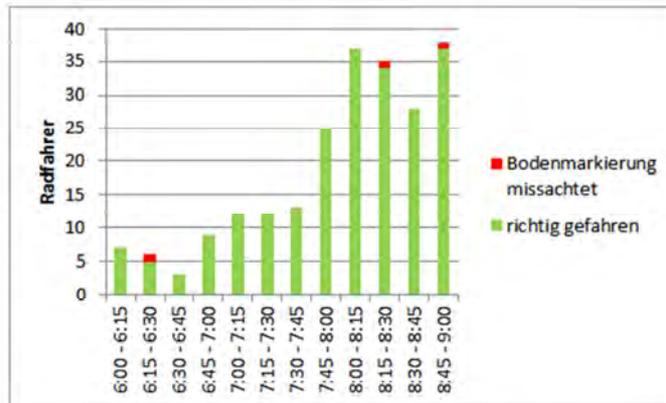
Auch bei der Alserbachstraße haben sich die Radfahrerinnen und Radfahrer an die durch die Bodenmarkierung vorgesehene Linienführung gehalten, Fehlfahrten kommen so gut wie keine vor.



Datum	18.Juni.2015	
Kreuzung	Alserbachstraße	
Fahrlinie	richtig	falsch

Gleitende Stunde	Radfahrer
Vormittag: 8:00-9:00	138
Nachmittag: 16:45-17:45	114

Zeit	richtig	falsch
6:00 - 6:15	7	
6:15 - 6:30	5	1
6:30 - 6:45	3	
6:45 - 7:00	9	
7:00 - 7:15	12	
7:15 - 7:30	12	
7:30 - 7:45	13	
7:45 - 8:00	25	
8:00 - 8:15	37	
8:15 - 8:30	34	1
8:30 - 8:45	28	
8:45 - 9:00	37	1
Summe:	222	3



15:00-15:15	26	
15:15-15:30	24	
15:30-15:45	32	
15:45-16:00	27	1
16:00-16:15	25	
16:15-16:30	19	
16:30-16:45	23	
16:45-17:00	29	
17:00-17:15	25	
17:15-17:30	33	
17:30-17:45	27	
17:45-18:00	25	
18:00-18:15	22	
18:15-18:30	21	
18:30-18:45	18	
18:45-19:00	16	
Summe:	392	1

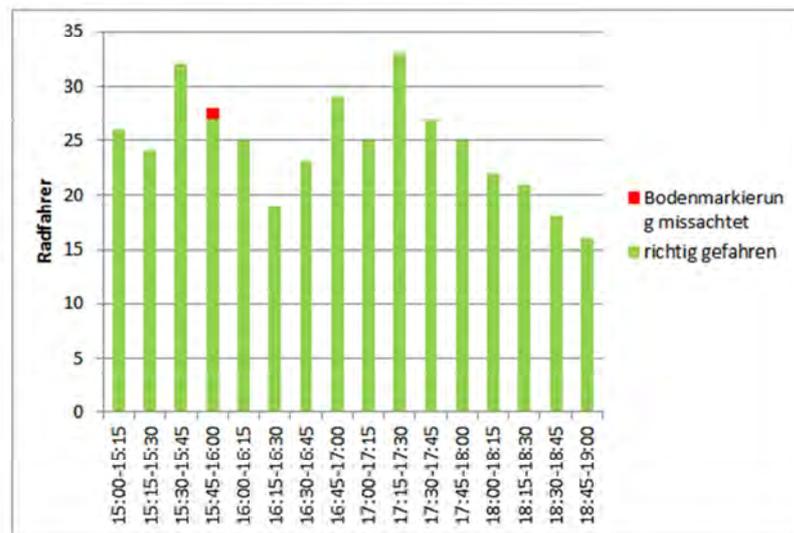
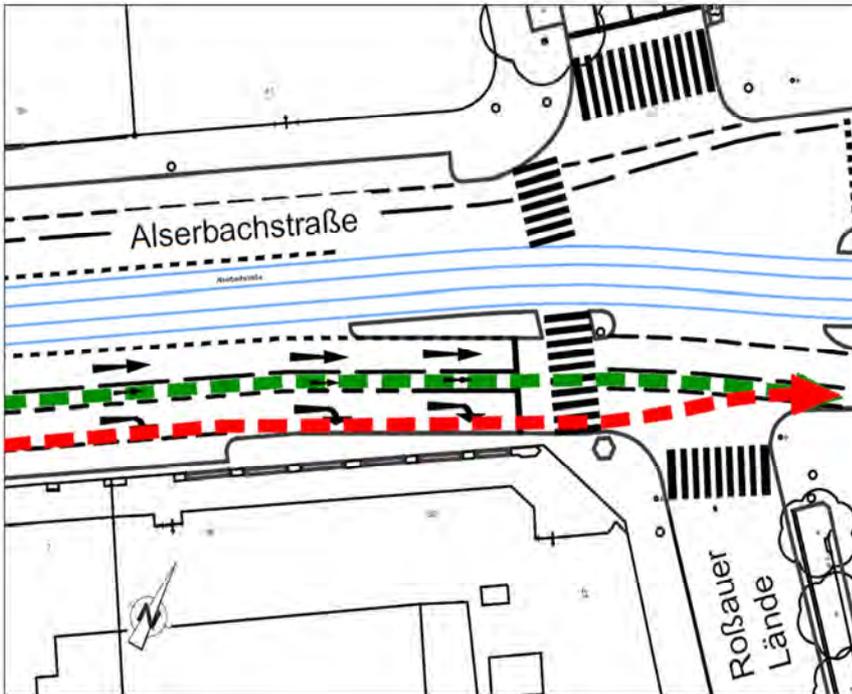
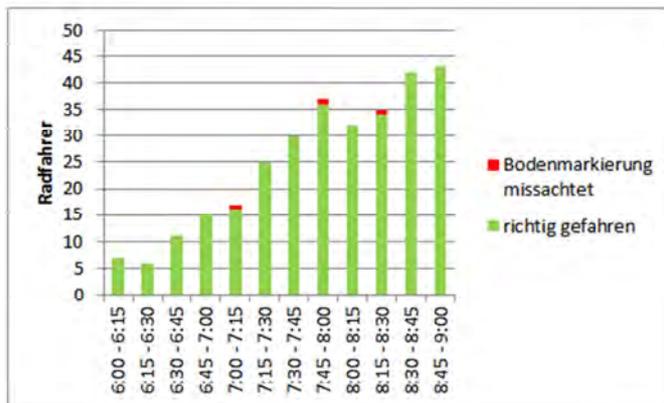


Abb. 7: Erhebung Alserbachstraße vom 18. Juni 2015



Datum	1. Juli 2015	
Kreuzung	Alserbachstraße	
Fahrlinie	richtig	falsch
Zeit		
6:00 - 6:15	7	0
6:15 - 6:30	6	0
6:30 - 6:45	11	0
6:45 - 7:00	15	0
7:00 - 7:15	16	1
7:15 - 7:30	25	0
7:30 - 7:45	30	0
7:45 - 8:00	36	1
8:00 - 8:15	32	0
8:15 - 8:30	34	1
8:30 - 8:45	42	0
8:45 - 9:00	43	0
Summe:	297	3

Gleitende Stunde	Radfahrer
Vormittag: 8:00-9:00	152
Nachmittag: 17:30-18:30	161



15:00-15:15	27	0
15:15-15:30	31	3
15:30-15:45	19	2
15:45-16:00	25	0
16:00-16:15	30	1
16:15-16:30	32	3
16:30-16:45	34	1
16:45-17:00	41	0
17:00-17:15	37	0
17:15-17:30	35	0
17:30-17:45	34	0
17:45-18:00	43	0
18:00-18:15	26	0
18:15-18:30	58	0
18:30-18:45	24	1
18:45-19:00	24	1
Summe:	520	12

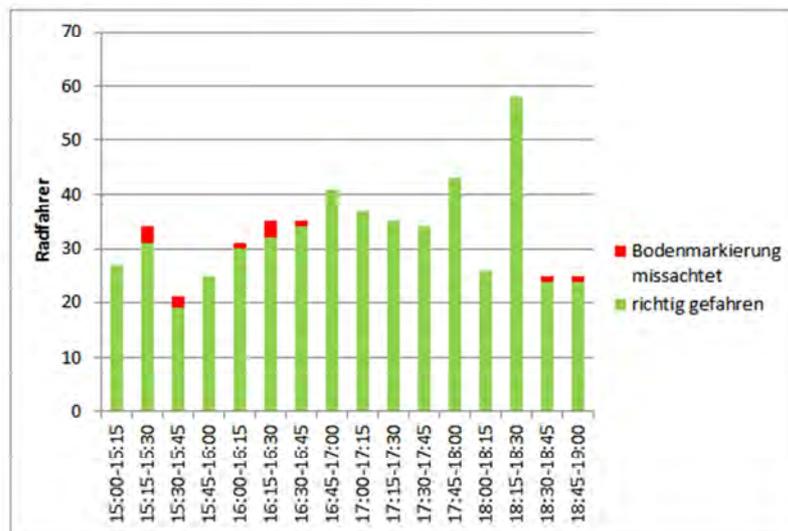


Abb. 8: Erhebung Alserbachstraße vom 1. Juli 2015

3.1.3. Erhebung Jörgerstraße

Die Erhebungen an der Jörgerstraße wurden am Mittwoch den 24. Juni und am Dienstag den 30. Juni durchgeführt. Dabei wurden vormittags zwischen 40 bis 60 Radfahrerinnen und Radfahrer und am Nachmittag zwischen 290 und 345 Radfahrerinnen und Radfahrer erfasst.

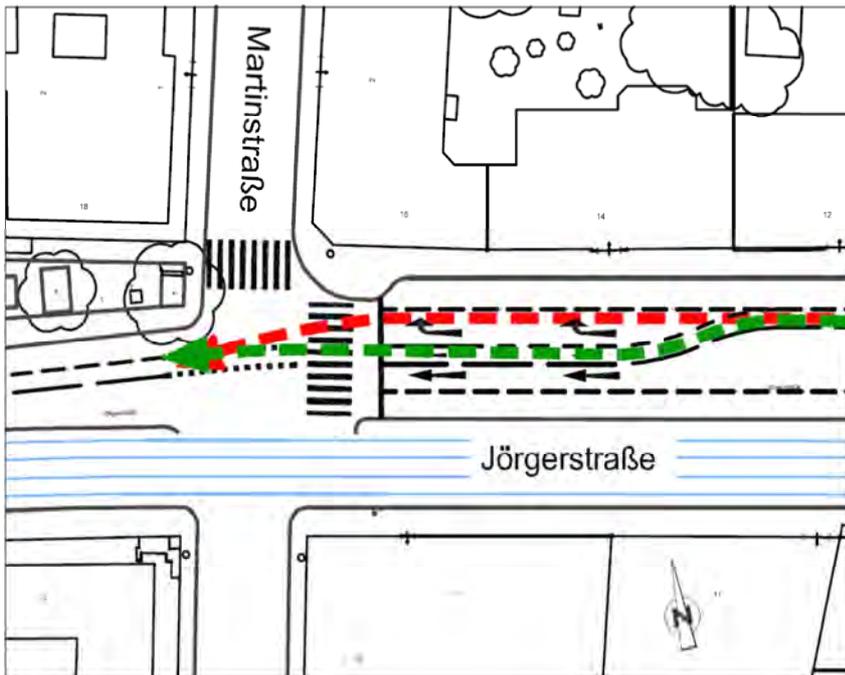
Die Radfahrerinnen und Radfahrer die unter „Bodenmarkierung missachtet“ aufgelistet sind haben zum Teil bewusst den Radweg verlassen um über den Gleiskörper ihre Fahrt zu lokalen Zielen auf der linken Straßenseite fortzusetzen.

Wie aus Abbildung 9 ersichtlich wird vor der Kreuzung ein „versteckter“ Fahrstreifenabbau für den geradeausfahrenden MIV vollzogen in dem der rechte Fahrstreifen in einen Rechtsabbiegestreifen übergeführt wird. An der Stelle wo die Radfahrerinnen und Radfahrer verschwenken häufen sich somit potenzielle Konfliktpunkte.



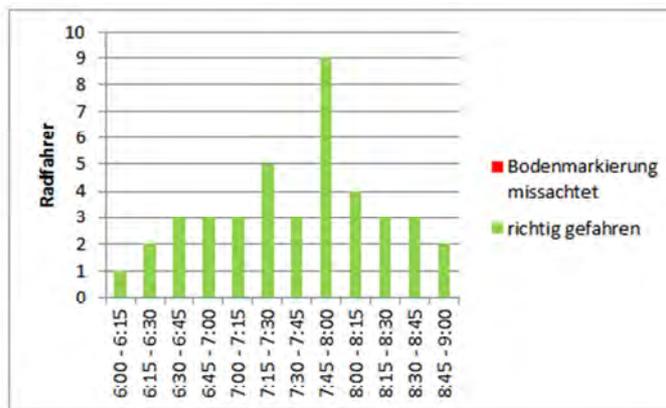
Abb. 9: Foto Jörgerstraße

Auch bei der Jörgerstraße haben sich die Radfahrerinnen und Radfahrer an die durch die Bodenmarkierung vorgesehene Linienführung gehalten, Fehlfahrten wurden so gut wie keine festgestellt.



Datum	24. Juni 2015	
Kreuzung	Jögerstraße	
Fahrlinie	richtig	falsch
Zeit		
6:00 - 6:15	1	
6:15 - 6:30	2	
6:30 - 6:45	3	
6:45 - 7:00	3	
7:00 - 7:15	3	
7:15 - 7:30	5	
7:30 - 7:45	3	
7:45 - 8:00	9	
8:00 - 8:15	4	
8:15 - 8:30	3	
8:30 - 8:45	3	
8:45 - 9:00	2	
Summe:	41	0

Gleitende Stunde	Radfahrer
Vormittag: 7:15-8:15	21
Nachmittag: 16:30-17:30	88



15:00-15:15	10	1
15:15-15:30	14	
15:30-15:45	10	1
15:45-16:00	13	
16:00-16:15	20	
16:15-16:30	15	2
16:30-16:45	21	
16:45-17:00	19	
17:00-17:15	23	
17:15-17:30	25	
17:30-17:45	19	
17:45-18:00	20	
18:00-18:15	18	
18:15-18:30	26	
18:30-18:45	20	
18:45-19:00	14	
Summe:	287	4

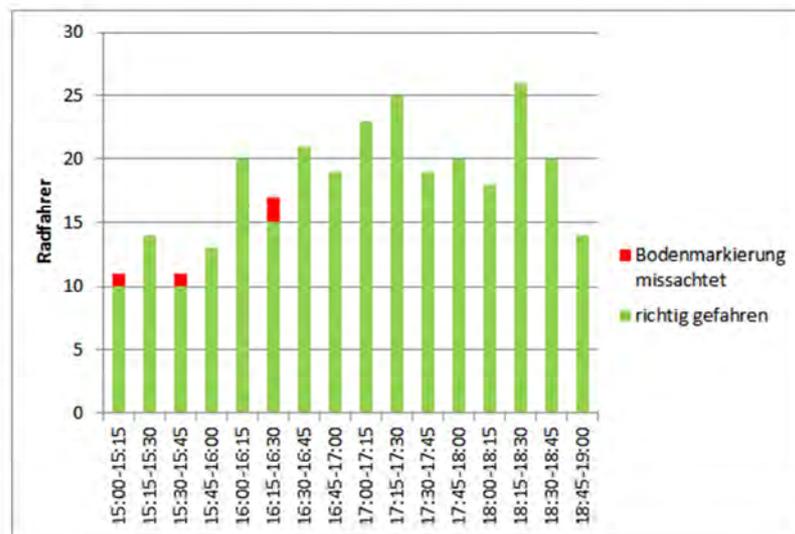
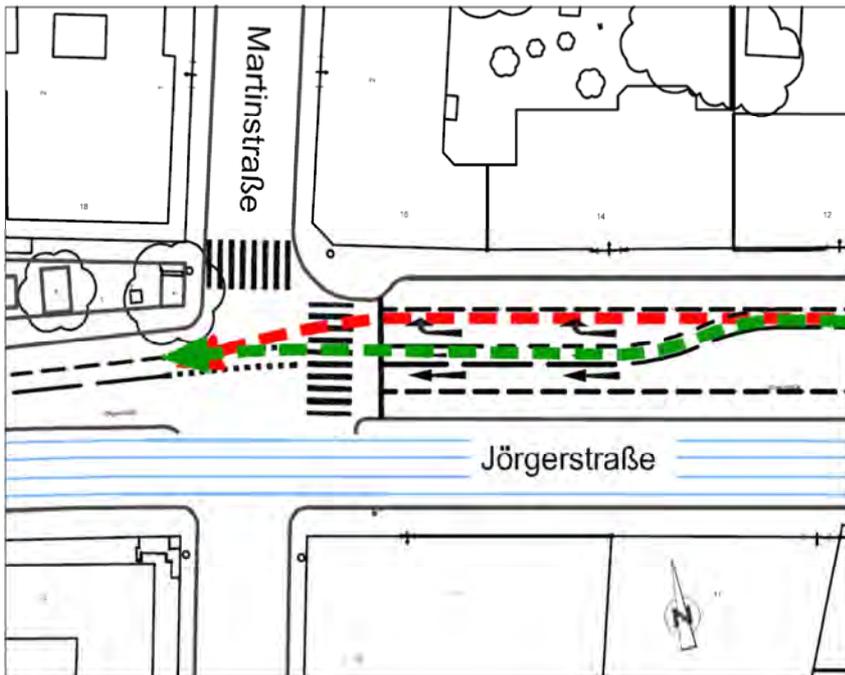
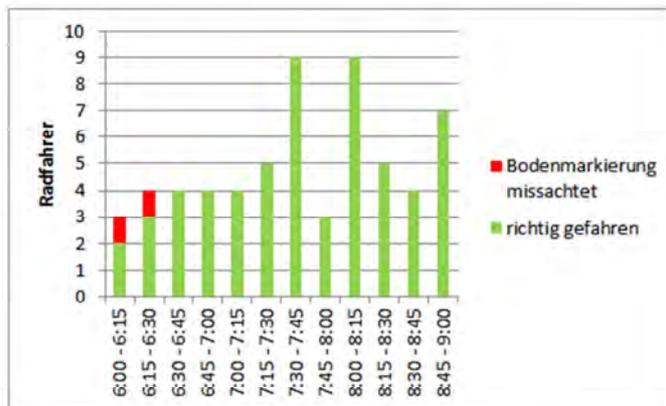


Abb. 10: Erhebung Jögerstraße vom 24. Juni 2015



Datum	30. Juni 2015	
Kreuzung	Jörgerstraße	
Fahrlinie	richtig	falsch
Zeit		
6:00 - 6:15	2	1
6:15 - 6:30	3	1
6:30 - 6:45	4	
6:45 - 7:00	4	
7:00 - 7:15	4	
7:15 - 7:30	5	
7:30 - 7:45	9	
7:45 - 8:00	3	
8:00 - 8:15	9	
8:15 - 8:30	5	
8:30 - 8:45	4	
8:45 - 9:00	7	
Summe:	59	2

Gleitende Stunde	Radfahrer
Vormittag: 7:15-8:15	26
Nachmittag: 17:30-18:30	122



15:00-15:15	16	
15:15-15:30	11	1
15:30-15:45	7	
15:45-16:00	14	1
16:00-16:15	10	
16:15-16:30	23	
16:30-16:45	24	
16:45-17:00	23	
17:00-17:15	25	
17:15-17:30	22	
17:30-17:45	28	
17:45-18:00	33	
18:00-18:15	35	2
18:15-18:30	24	
18:30-18:45	24	
18:45-19:00	23	
Summe:	342	4

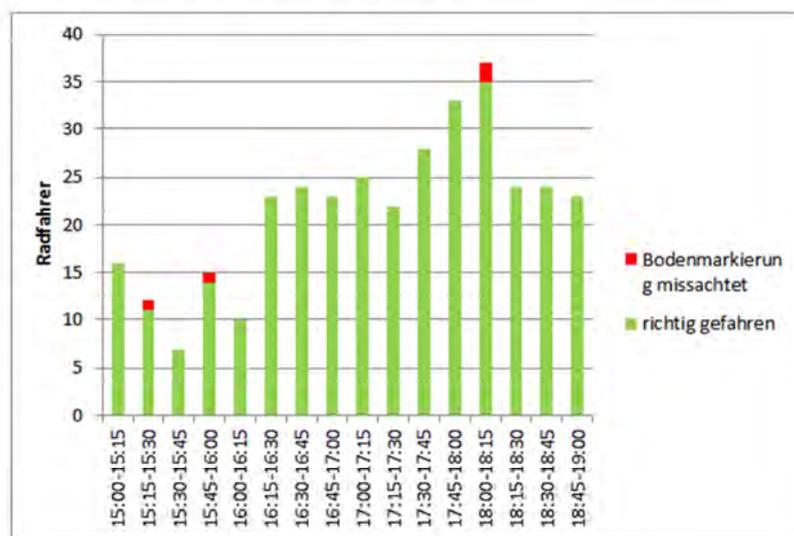


Abb. 11: Erhebung Jörgerstraße vom 30. Juni 2015

3.1.4. Erhebung Unfälle mit Personenschaden

Für die drei Kreuzungen wurden die Unfälle mit Personenschaden für den Zeitraum von 01.01.2010 bis zum 31.12.2014 von der MA 46 abgefragt und für die Verkehrsuntersuchung zur Verfügung gestellt. Generell ist in dem Abfragezeitraum nur ein Unfall mit Personenschaden registriert, an dem ein Radfahrer beteiligt war.

Bei der Kreuzung zwischen Mariahilfer Straße und Neubaugürtel und Mariahilfer Gürtel sind gesamt 31 Unfälle mit Personenschaden im Kreuzungsbereich registriert, 15 davon im Abfragezeitraum. Bei keinem dieser Unfälle war eine Radfahrerin oder ein Radfahrer beteiligt.

Bei der Kreuzung zwischen Spittelauer Lände und Roßauer Lände und Alserbachstraße und Friedensbrücke sind gesamt 45 Unfälle mit Personenschaden im Kreuzungsbereich registriert, 19 davon im Abfragezeitraum. Bei einem Unfall war ein Radfahrer beteiligt, der dabei leicht verletzt wurde. Unfallgegner war ein Lastkraftwagen, es handelte sich dabei um einen Auffahrumfall auf einer Geraden.

Bei der Kreuzung zwischen Martinstraße und Jörgerstraße und Veronikagasse sind gesamt 10 Unfälle mit Personenschaden im Kreuzungsbereich registriert, 5 davon im Abfragezeitraum. Bei keinem dieser Unfälle war eine Radfahrerin oder ein Radfahrer beteiligt.

3.2. Ergebnis Befragung

3.2.1. Befragung Mariahilfer Straße

Die Befragung an der Mariahilfer Straße erfolgte an 4 Werktagen im Juni und Juli. Die Radfahrerinnen und Radfahrer wurden im Staubereich der Kreuzung befragt, da die Rotphase ausreichende Zeit für das Durchgehen der Fragen erlaubte.

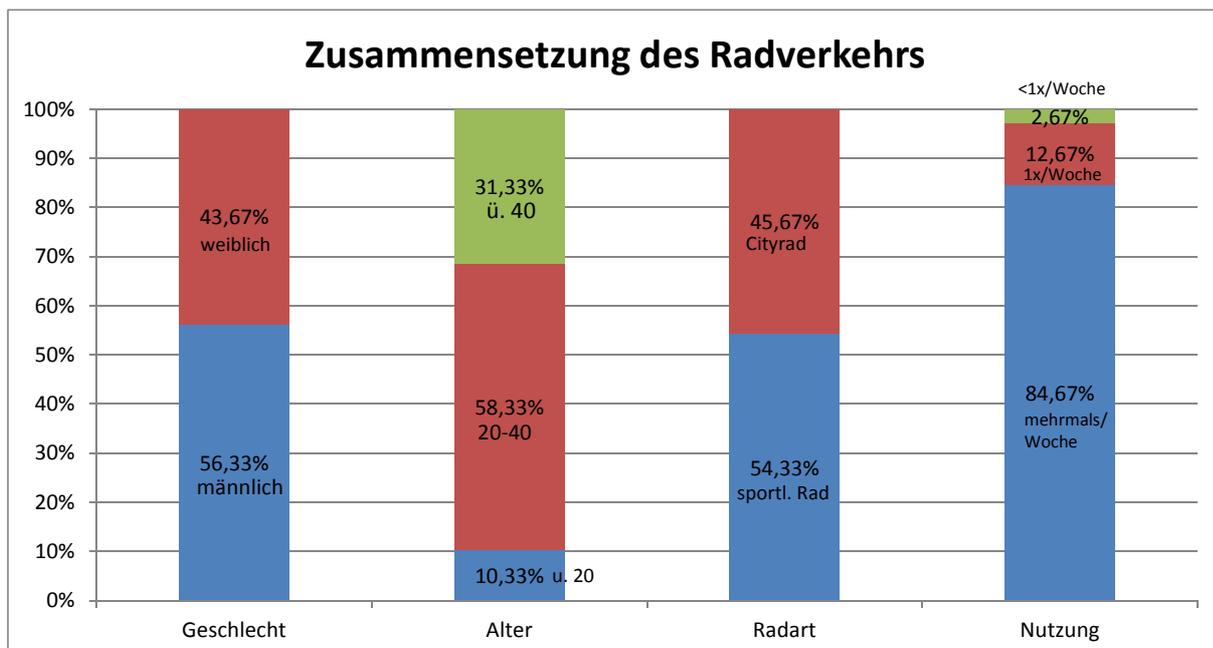


Abb. 12: Mariahilfer Straße: Zusammensetzung des Verkehrs gesamt

Der erfasste Personenkreis stellt eine zufällige Stichprobe dar, aus der Auswertung lässt sich aber vermuten, dass das Fahrrad sowohl von Frauen als auch von Männern annähernd im gleichen Umfang als Verkehrsmittel benutzt wird. Die Alterszusammensetzung zeigt, dass das Rad für unter 20-jährige mit rd. 10% eher eine untergeordnete Rolle als Fortbewegungsmittel spielt. Der Großteil mit rd. 60% der befragten Personen gehört der Altersgruppe 20-40 an, rd. 30% waren über 40. Im Gegensatz zu den anderen Kreuzungen bei denen die Tendenz eher zu Cityrädern geht, wurde bei der Mariahilfer Straße eine etwa gleichwertige Nutzung von Cityrädern und sportlichen Rädern festgestellt. Von den befragten Personen nutzt der Großteil von rd. 85% das Rad mehrmals die Woche, ein verschwindender Anteil von rd. 3% fährt seltener als einmal pro Woche.

Wie aus den Abbildungen 13 u. 14 ersichtlich liegt der Unterschied zwischen Männern und Frauen lediglich in der bevorzugten Art des Rades. Während Frauen eher zu einem bequemerem Cityrad greifen sind Männer lieber auf einem sportlichen Rad unterwegs.

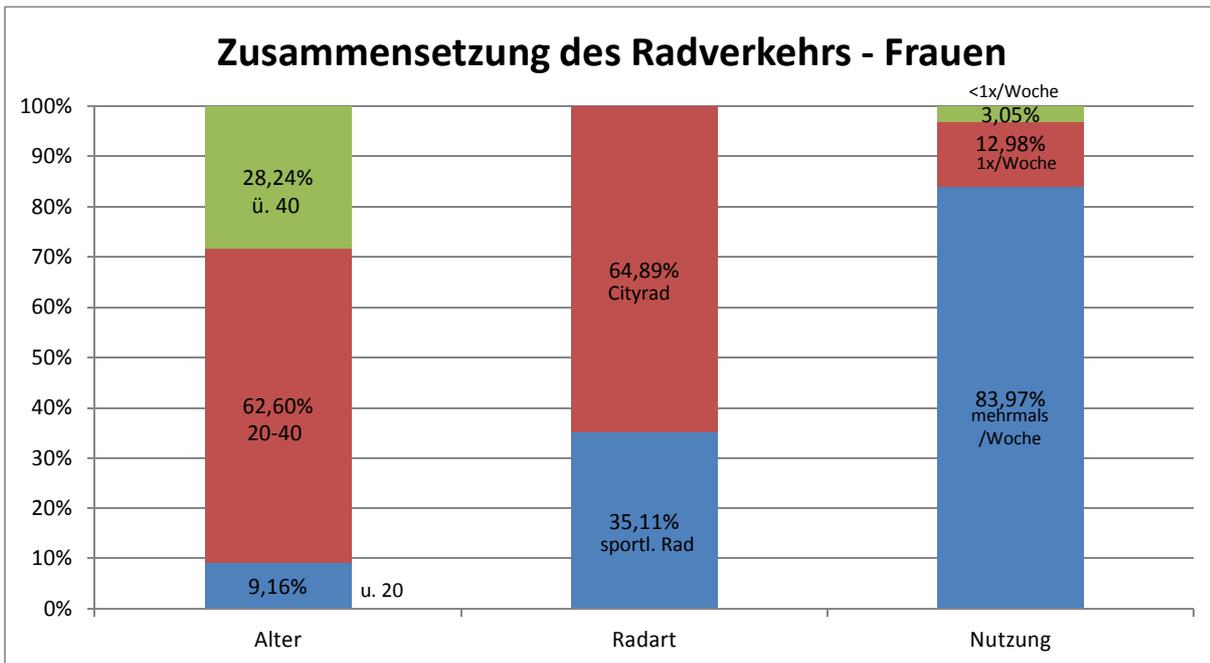


Abb. 13: Mariahilfer Straße: Zusammensetzung des Verkehrs – Frauen

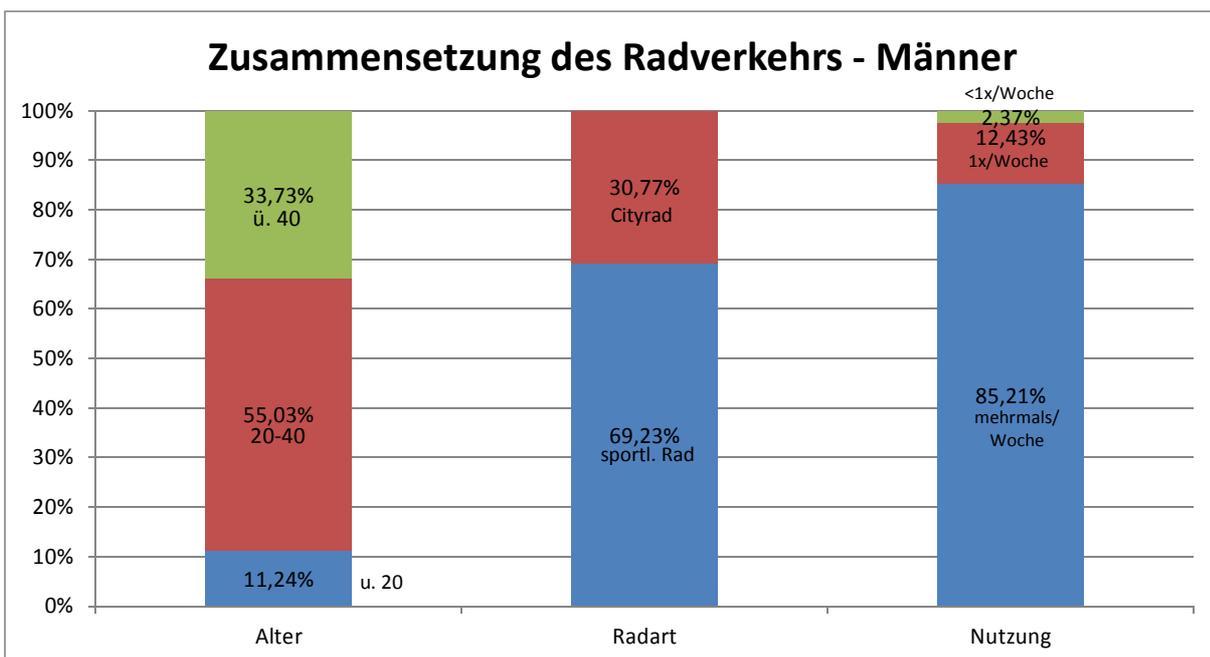


Abb. 14: Mariahilfer Straße: Zusammensetzung des Verkehrs - Männer

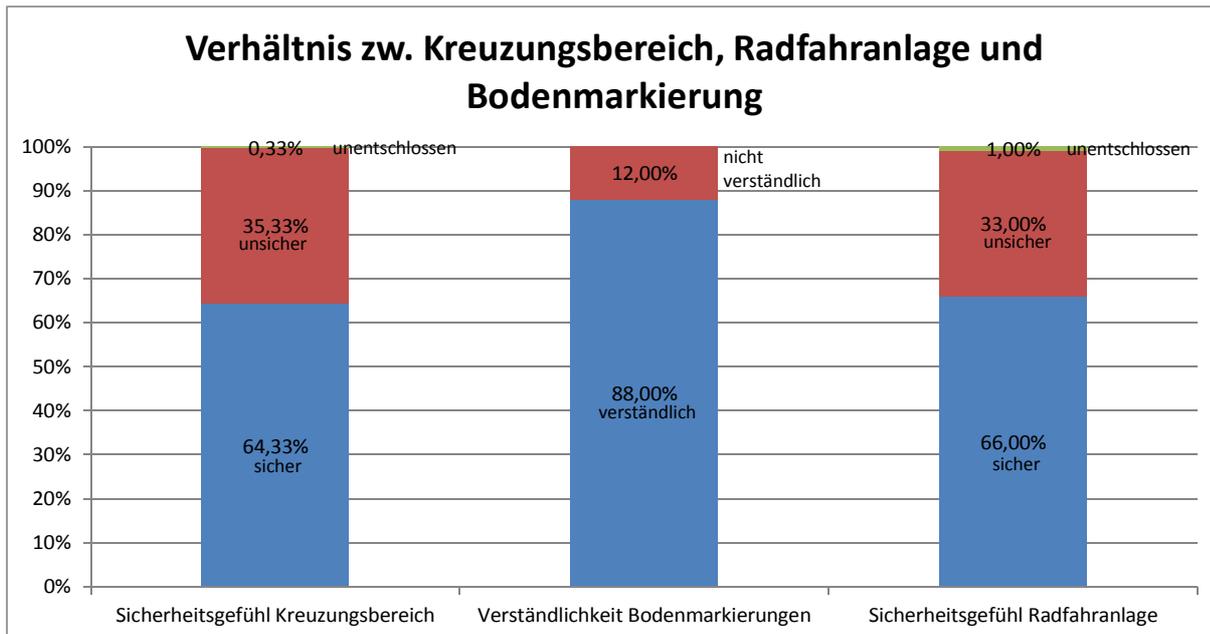


Abb. 15: Mariahilfer Straße: Sicherheitsgefühl gesamt

Bei der Benutzung der Radfahranlage fühlen sich etwa zwei Drittel der Befragten sicher. Es gibt aber keinen Unterschied zwischen dem Sicherheitsgefühl im Kreuzungsbereich und dem Sicherheitsgefühl bei der Benutzung der Radfahranlage generell, dies obwohl der Annäherungsbereich über die Begegnungszone in der Mariahilfer Straße führt. Die Bodenmarkierung wurde überwiegend als verständlich angesehen, dies widerspiegelt auch das Ergebnis der Erhebung, bei der so gut wie keine Fehlfahrten festgestellt wurden. Bei der Befragung wurden auch zusätzliche Notizen über Angaben der Radfahrerinnen und Radfahrer gemacht. Mehrmals wurde von den sich unsicher fühlenden der Hinweis gegeben, dass die Radfahranlage „zu schmal“ ist, der Kreuzungsbereich „unübersichtlich“ sei beziehungsweise eine „baulich getrennte Anlage“ besser wäre. Die restlichen Angaben spiegeln eher subjektives Empfinden des einzelnen wieder und werden deshalb hier nicht angeführt.

Im Hinblick auf Frauen und Männer kann kein großer Unterschied im Sicherheitsempfinden festgestellt werden, Männer fühlen sich nur geringfügig sicherer als Frauen. Weiters scheint es an dieser Kreuzung so als ob das Sicherheitsgefühl mit dem Alter langsam abnimmt.

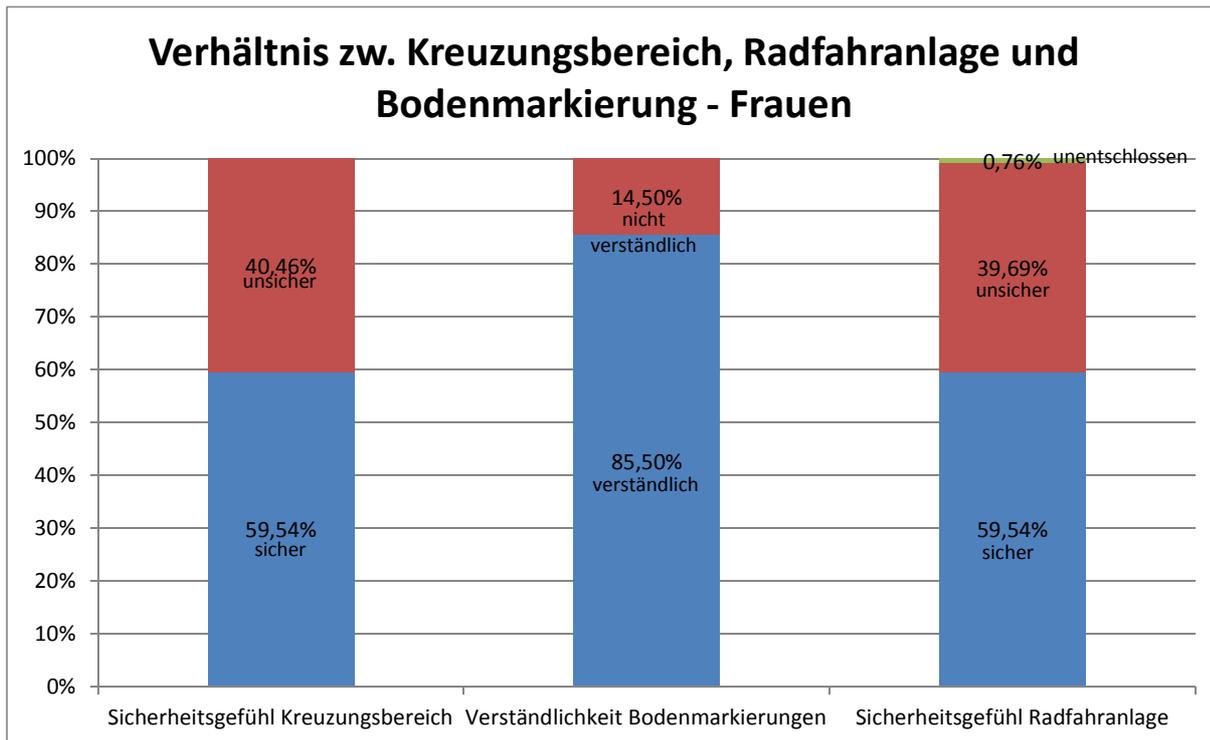


Abb. 16: Mariahilfer Straße: Sicherheitsgefühl Frauen

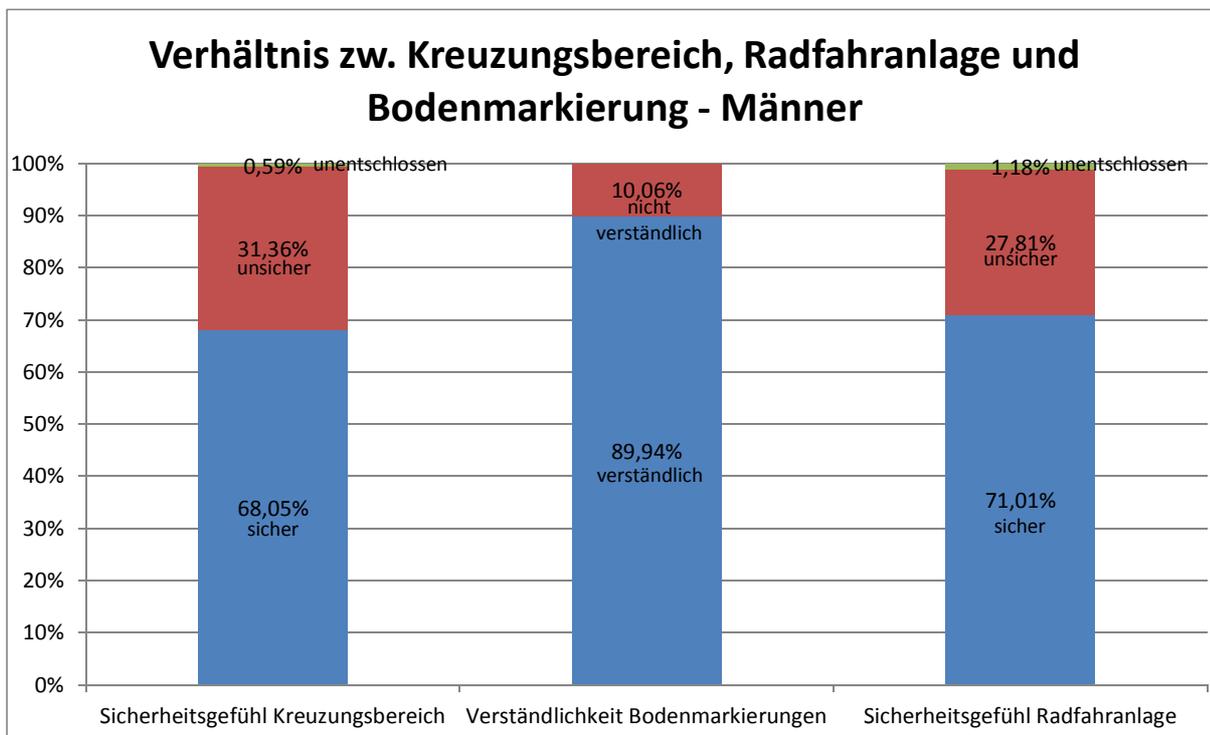


Abb. 17: Mariahilfer Straße: Sicherheitsgefühl Männer

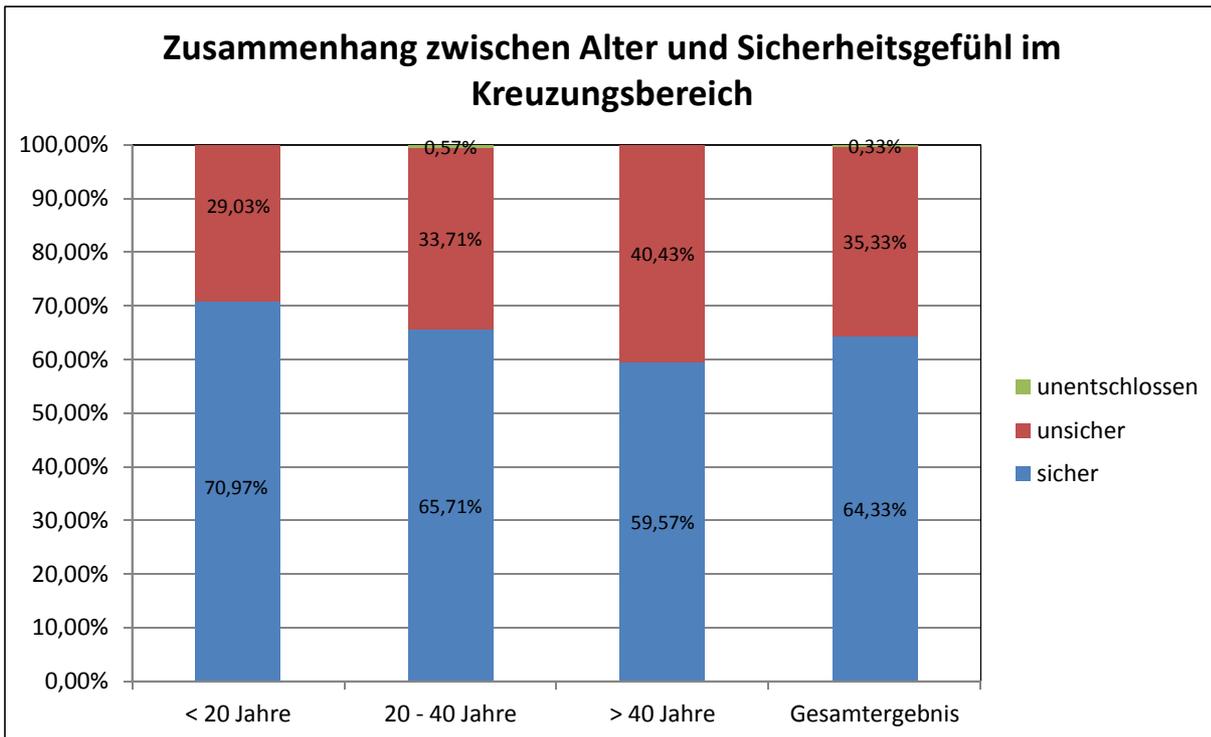


Abb. 18: Mariahilfer Straße: Sicherheitsgefühl Kreuzungsbereich nach Alter

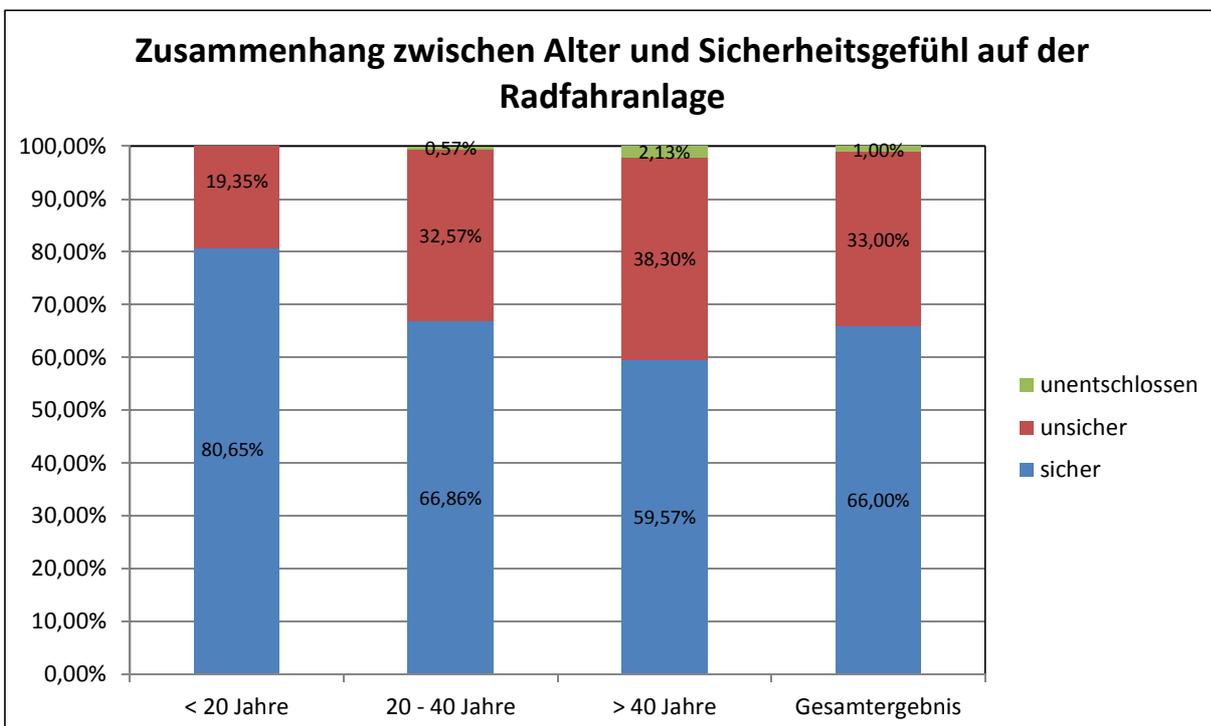


Abb. 19: Mariahilfer Straße: Sicherheitsgefühl Radfahranlage nach Alter

3.2.2. Befragung Alserbachstraße

Die Befragung an der Alserbachstraße erfolgte an 6 Werktagen im Juli. Die Radfahrerinnen und Radfahrer wurden überwiegend im Staubereich der Kreuzung befragt, da die Rotphase ausreichende Zeit für das Durchgehen der Fragen erlaubte und nach der Kreuzung die Radfahrerinnen und Radfahrer kaum zum Stehenbleiben überredet werden konnten.

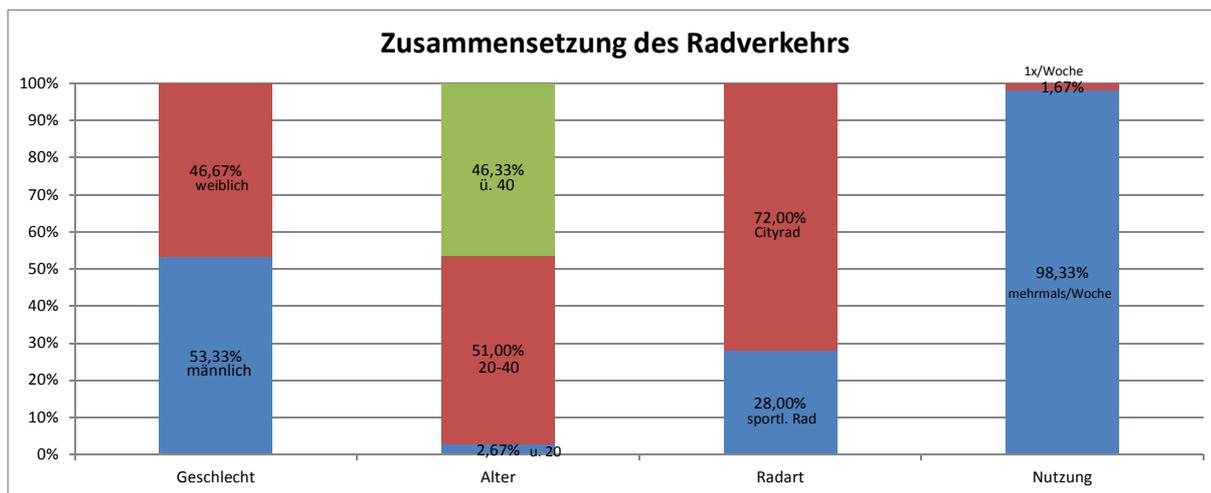


Abb. 20: Alserbachstraße: Zusammensetzung des Verkehrs gesamt

Der erfasste Personenkreis stellt eine zufällige Stichprobe dar, wie die Abbildung 20 zeigt kann aber vermuten werden, dass das Fahrrad sowohl von Frauen als auch von Männern annähernd im gleichen Umfang als Verkehrsmittel benutzt wird. Die befragten Radfahrerinnen und Radfahrer teilen sich hier auch zu etwa gleicher Größenordnung auf die Altersgruppen 20-40 und über 40 auf. Für unter 20-jährige mit nur rd. 3% spielt das Fahrrad eine untergeordnete Rolle als Verkehrsmittel, hier sei aber nochmals erwähnt, dass bei Familien immer nur ein Elternteil befragt wurde. Auffallend ist bei der Alserbachstraße die deutliche Vorliebe für Cityräder mit einem Anteil von rd. 70%. Auch wird von fast allen Befragten, 98%, das Rad mehrmals die Woche benutzt, es wurde keine Radfahrerinnen oder kein Radfahrer erfasst, die seltener als einmal pro Woche mit dem Rad fahren.

Wie aus den Abbildungen 21 u. 22 ersichtlich liegt der Unterschied zwischen Frauen und Männern lediglich in der bevorzugten Art des Rades. Während Frauen eher zu einem bequemeren Cityrad greifen sind Männer öfter auf einem sportlichen Rad unterwegs.

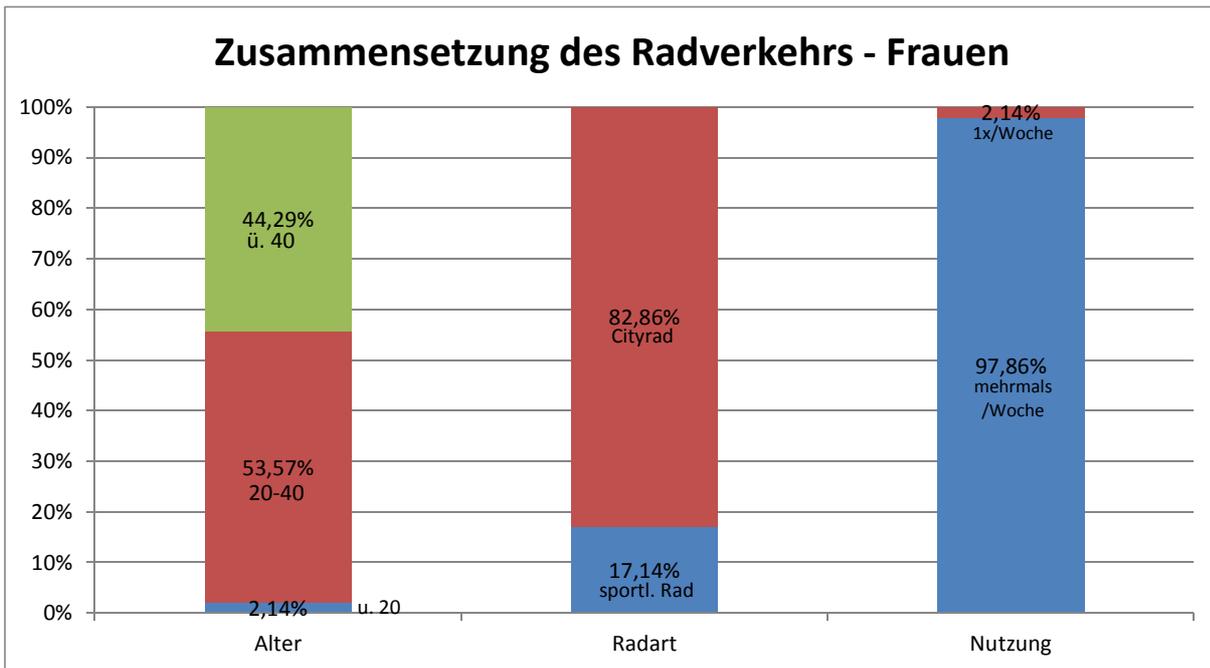


Abb. 21: Alserbachstraße: Zusammensetzung des Verkehrs – Frauen

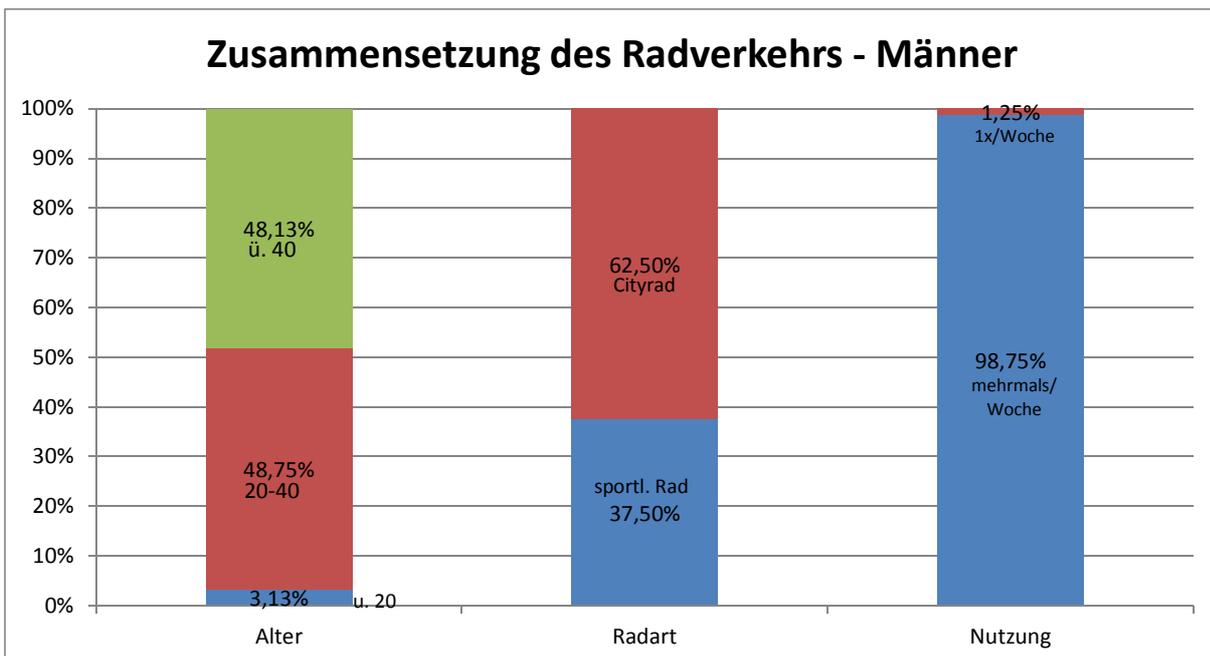


Abb. 22: Alserbachstraße: Zusammensetzung des Verkehrs - Männer

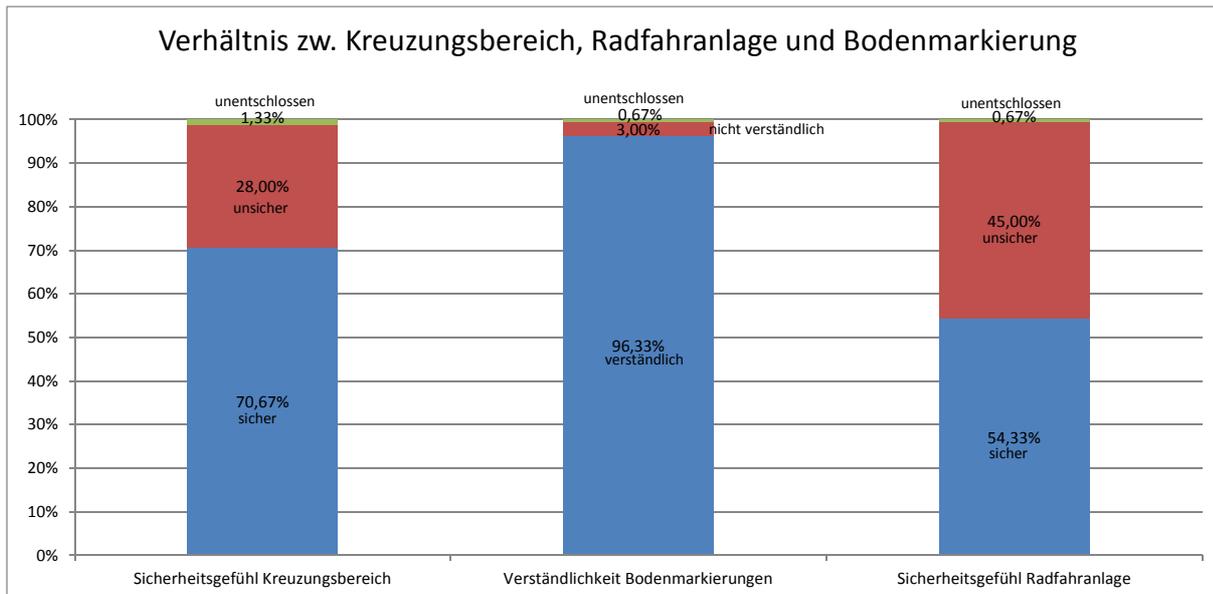


Abb. 23: Alserbachstraße: Sicherheitsgefühl gesamt

Bei der Benutzung der Radfahranlage fühlen sich knapp mehr als die Hälfte der Befragten sicher. Hier gibt es einen deutlichen Unterschied zum Sicherheitsgefühl im Kreuzungsbereich wo sich rd. 70% sicher fühlen. Die Bodenmarkierung wurde überwiegend als verständlich angesehen, dies widerspiegelt auch das Ergebnis der Erhebung, bei der so gut wie keine Fehlfahrten festgestellt wurden. Als Begründung für die Unsicherheit wurden vor allem die Breite des Radfahrstreifens, wobei hier überwiegend der Bereich der Friedensbrücke angesprochen wurde, die Linienführung zwischen den Autos, wobei hier auch zwischen den parkenden und fahrenden Autos gemeint ist, sowie „unvorsichtige“ Autofahrer angeführt. Die restlichen Angaben spiegeln eher subjektives Empfinden des einzelnen wieder und werden deshalb hier nicht angeführt.

Im Hinblick auf Frauen und Männer kann kein großer Unterschied im Sicherheitsempfinden festgestellt werden, Männer fühlen sich nur geringfügig sicherer als Frauen. Bezüglich der Altersgruppen hat es bei dieser Kreuzung den Anschein, als ob die Radfahrer über 40 Jahre sich etwas sicherer fühlen.

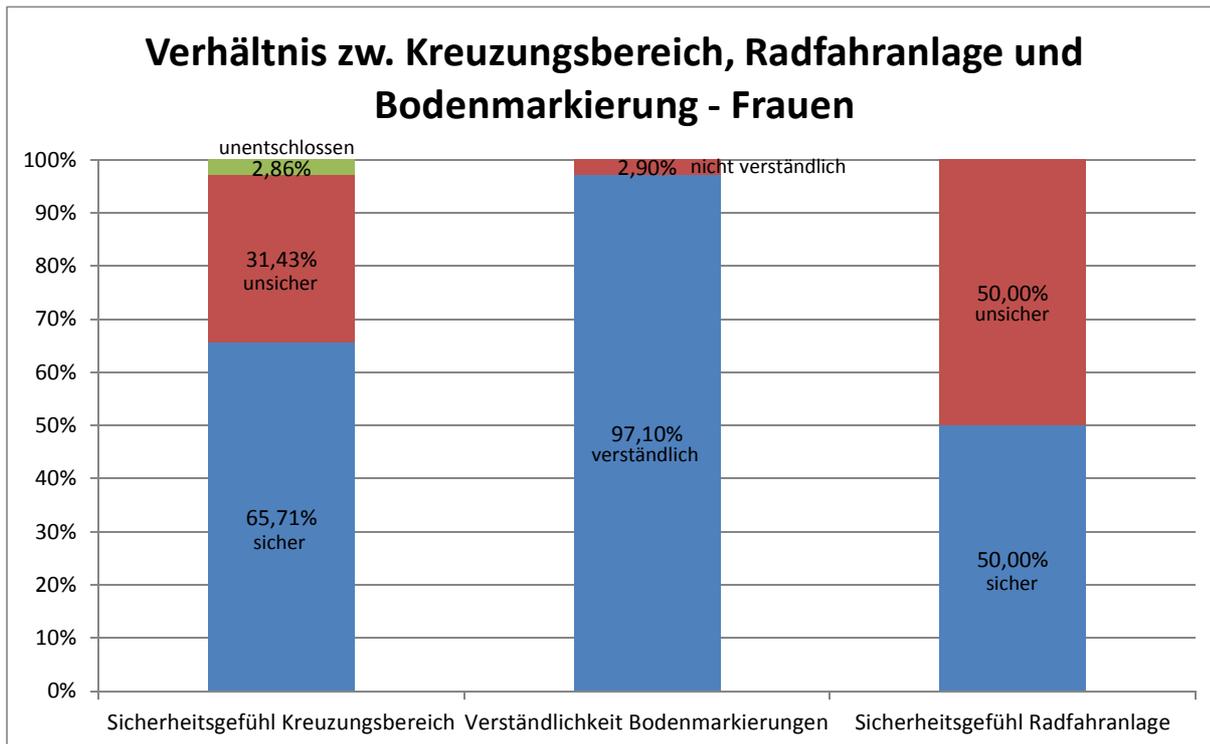


Abb. 24: Alserbachstraße: Sicherheitsgefühl Frauen

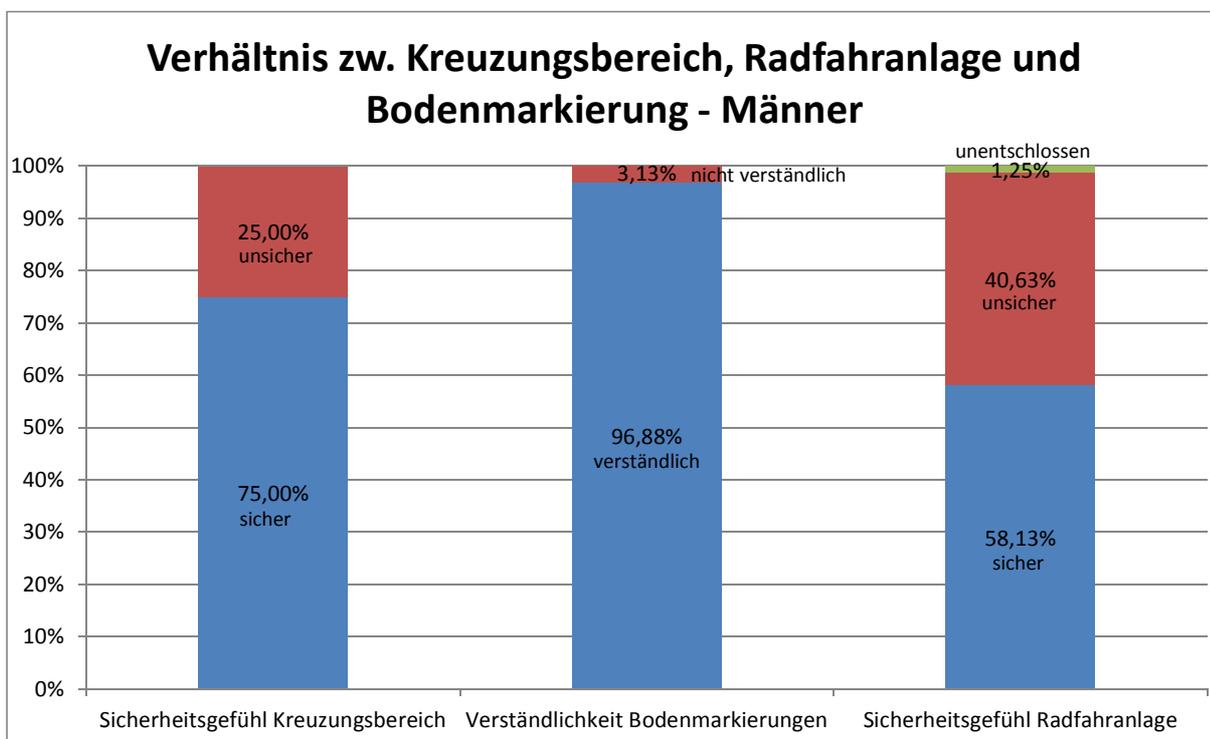


Abb. 25: Alserbachstraße: Sicherheitsgefühl Männer

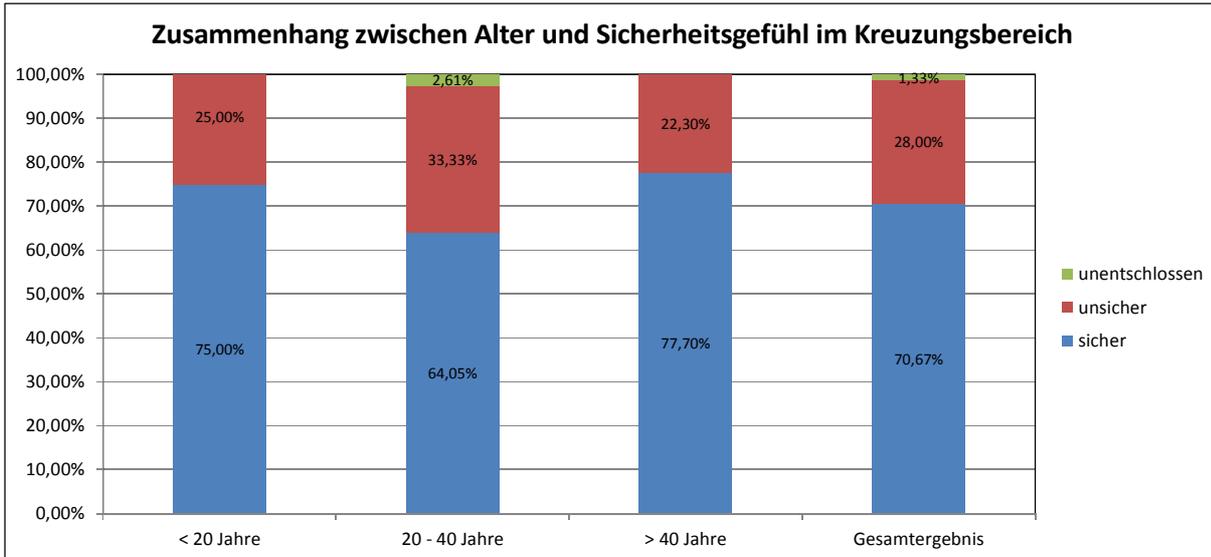


Abb. 26: Alserbachstraße: Sicherheitsgefühl Kreuzungsbereich nach Alter

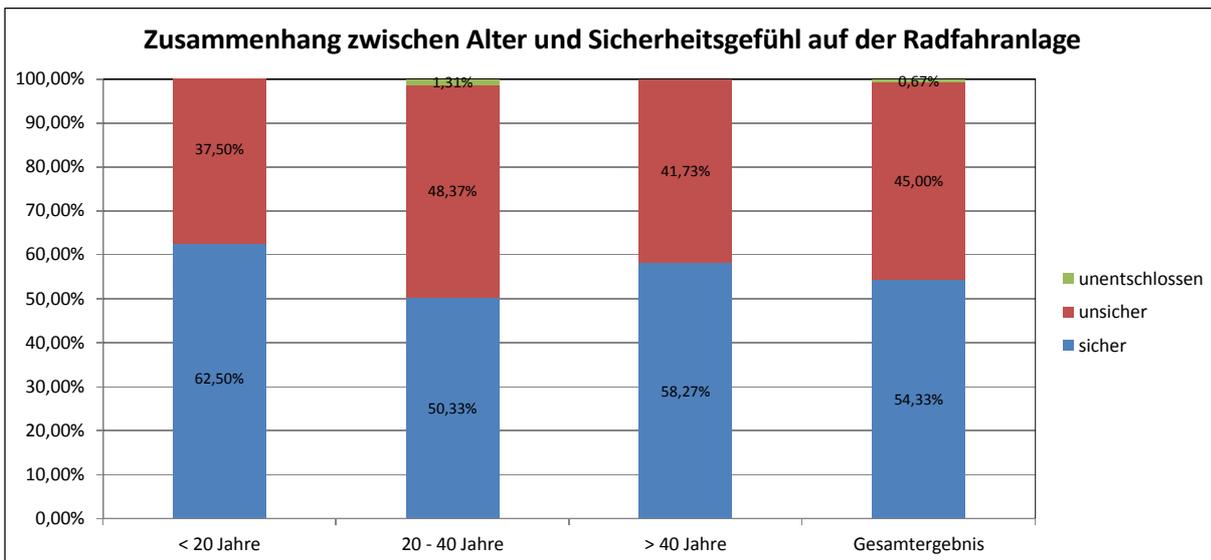


Abb. 27: Alserbachstraße: Sicherheitsgefühl Radfahranlage nach Alter

3.2.3. Befragung Jörgerstraße

Die Befragung an der Jörgerstraße erfolgte an 5 Werktagen im Juni und Juli. Die Radfahrerinnen und Radfahrer wurden überwiegend nach der Kreuzung befragt, da die Rotphase zu kurz für das Durchgehen der Fragen ist. Um die Radfahrerinnen und Radfahrer zum Stehenbleiben zu überreden wurde ein Transparent mit einem Hinweis auf die Erhebung im Kreuzungsbereich eingesetzt.

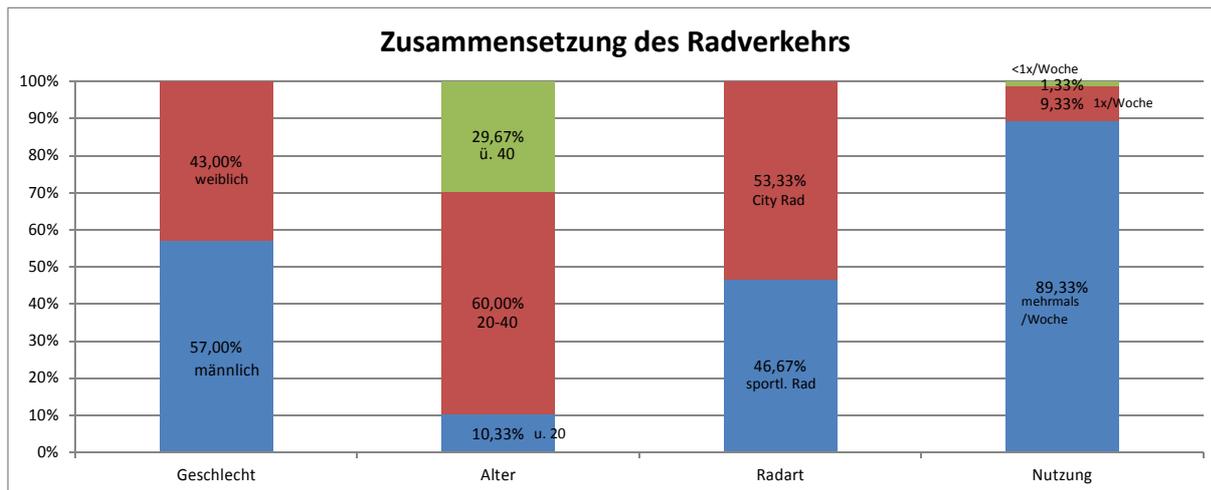


Abb. 28: Jörgerstraße: Zusammensetzung des Verkehrs gesamt

Der erfasste Personenkreis stellt eine zufällige Stichprobe dar, wie die Abbildung 28 zeigt kann aber vermuten werden, dass das Fahrrad sowohl von Frauen als auch von Männern annähernd im gleichen Umfang als Verkehrsmittel benutzt wird. Die Alterszusammensetzung zeigt, dass das Rad für unter 20-jährige mit rd. 10% eher eine untergeordnete Rolle als Fortbewegungsmittel spielt. Der Großteil mit rd. 60% der befragten Personen gehört der Altersgruppe 20-40 an, rd. 30% waren über 40. Der Einsatz von Cityrädern und von sportlichen Rädern hält sich in etwa die Waage. Von den befragten Personen nutzt der Großteil von rd. 90% das Rad mehrmals die Woche, ein verschwindender Anteil von knapp über 1% fährt seltener als einmal pro Woche.

Wie aus den Abbildungen 29 u. 30 ersichtlich liegt der Unterschied zwischen Frauen und Männern lediglich in der bevorzugten Art des Rades. Während Frauen eher zu einem bequemeren Cityrad greifen sind Männer öfter auf einem sportlichen Rad unterwegs.

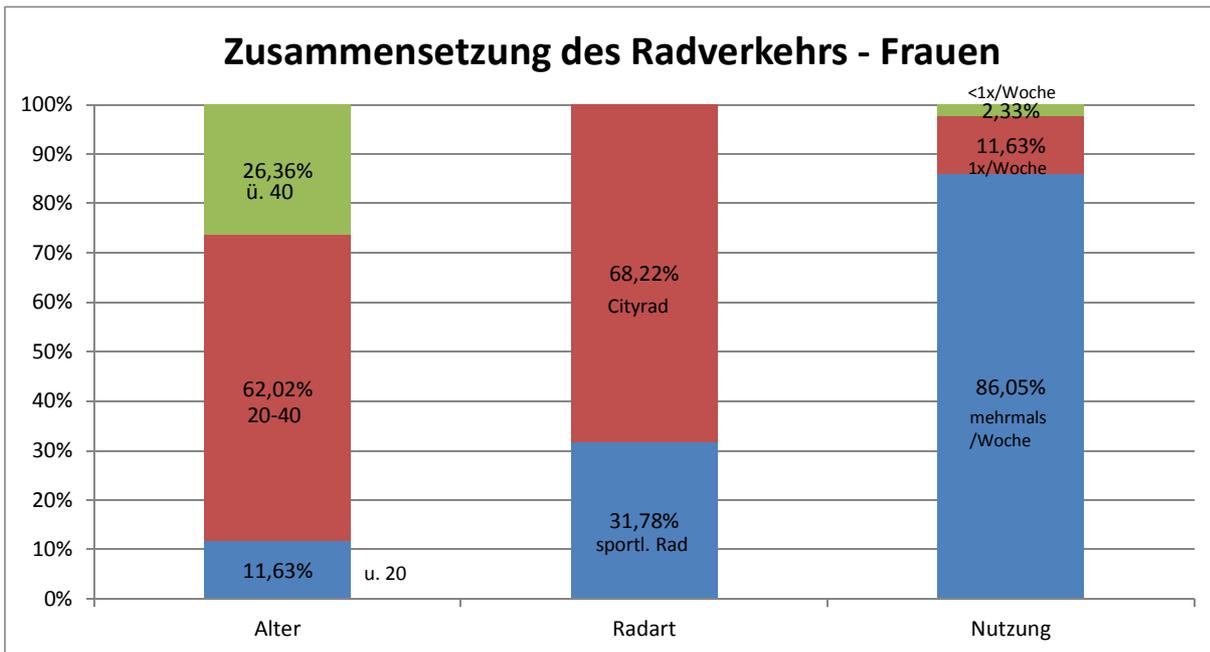


Abb. 29: Jörgerstraße: Zusammensetzung des Verkehrs – Frauen

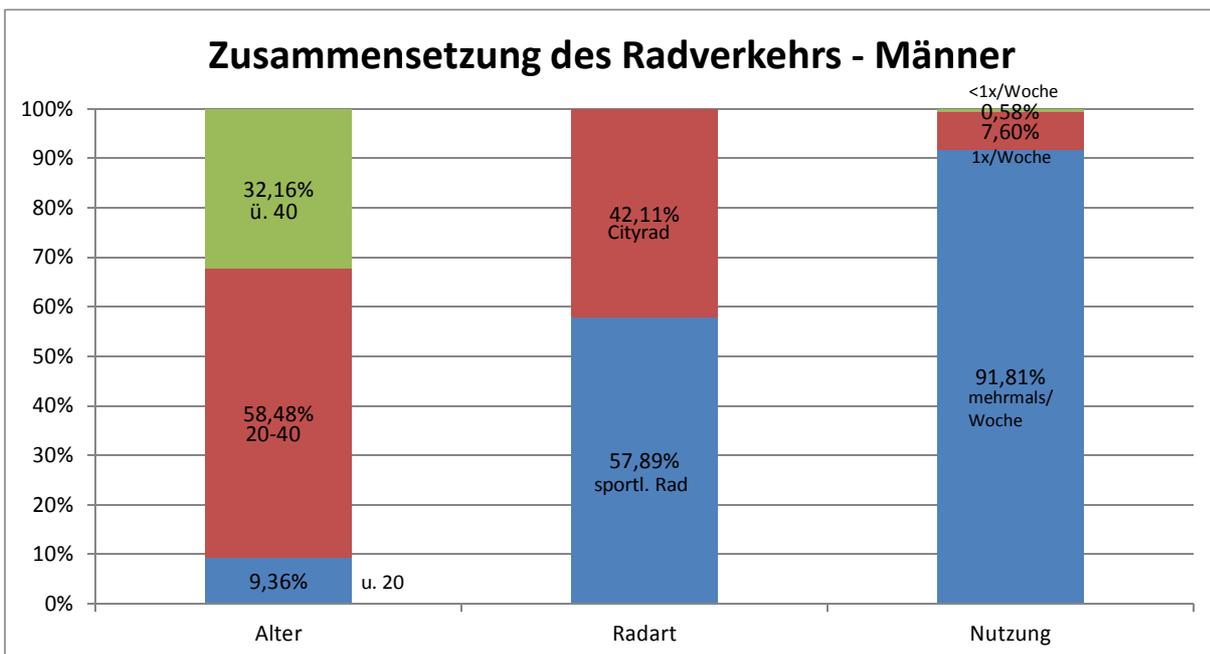


Abb. 30: Jörgerstraße: Zusammensetzung des Verkehrs - Männer

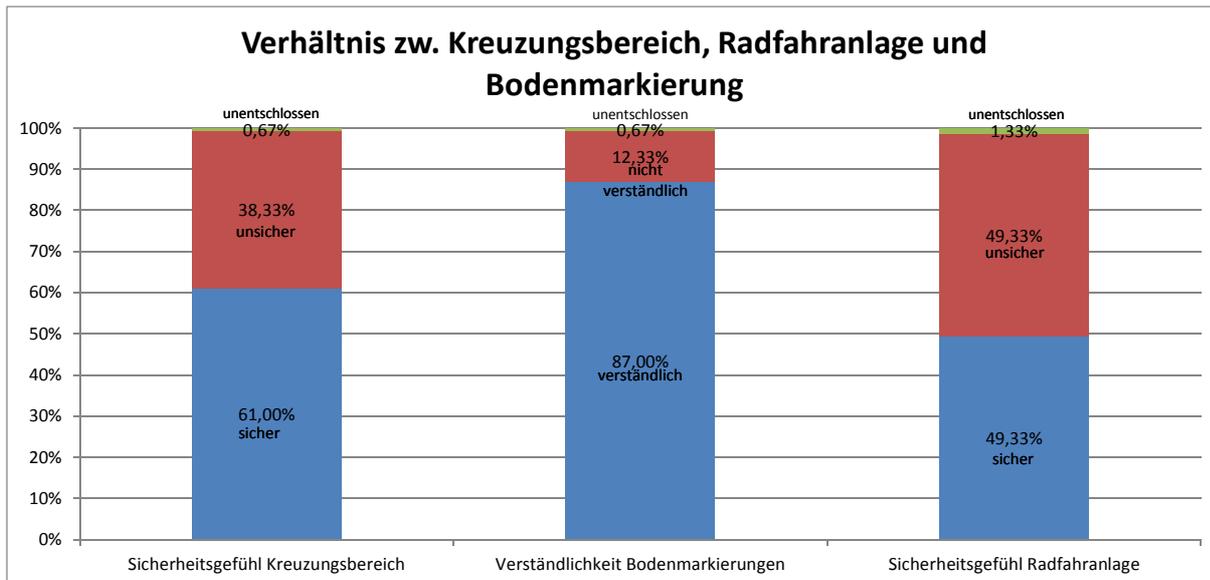


Abb. 31: Jörgerstraße: Sicherheitsgefühl gesamt

Bei der Benutzung der Radfahranlage fühlt sich die Hälfte der Befragten sicher. Hier gibt es einen Unterschied zum Sicherheitsgefühl im Kreuzungsbereich wo sich rd. 60% sicher fühlen. Die Bodenmarkierung wurde überwiegend als verständlich angesehen, dies widerspiegelt auch das Ergebnis der Erhebung, bei der so gut wie keine Fehlfahrten festgestellt wurden. Als Begründung für die Unsicherheit wurden hier vor allem die Autofahrer und deren Verhalten angeführt. Dies liegt wahrscheinlich daran, dass hier die Radfahrerinnen und Radfahrer vom rechten Fahrstreifen auf den linken wechseln müssen, während bei den anderen Kreuzungen rechts ein zusätzlicher Fahrstreifen aufgebaut wird, auf den die Autos wechseln müssen. Weiters wurde natürlich auch hier die Breite des Radfahrstreifens kritisiert. Die restlichen Angaben spiegeln eher subjektives Empfinden des einzelnen wieder und werden deshalb hier nicht angeführt.

Im Hinblick auf Frauen und Männer kann kein großer Unterschied im Sicherheitsempfinden festgestellt werden, Männer fühlen sich nur geringfügig sicherer als Frauen. Bezüglich der Altersgruppen kann bei dieser Kreuzung kein allgemeiner Zusammenhang zwischen Alter und Sicherheitsgefühl festgestellt werden.

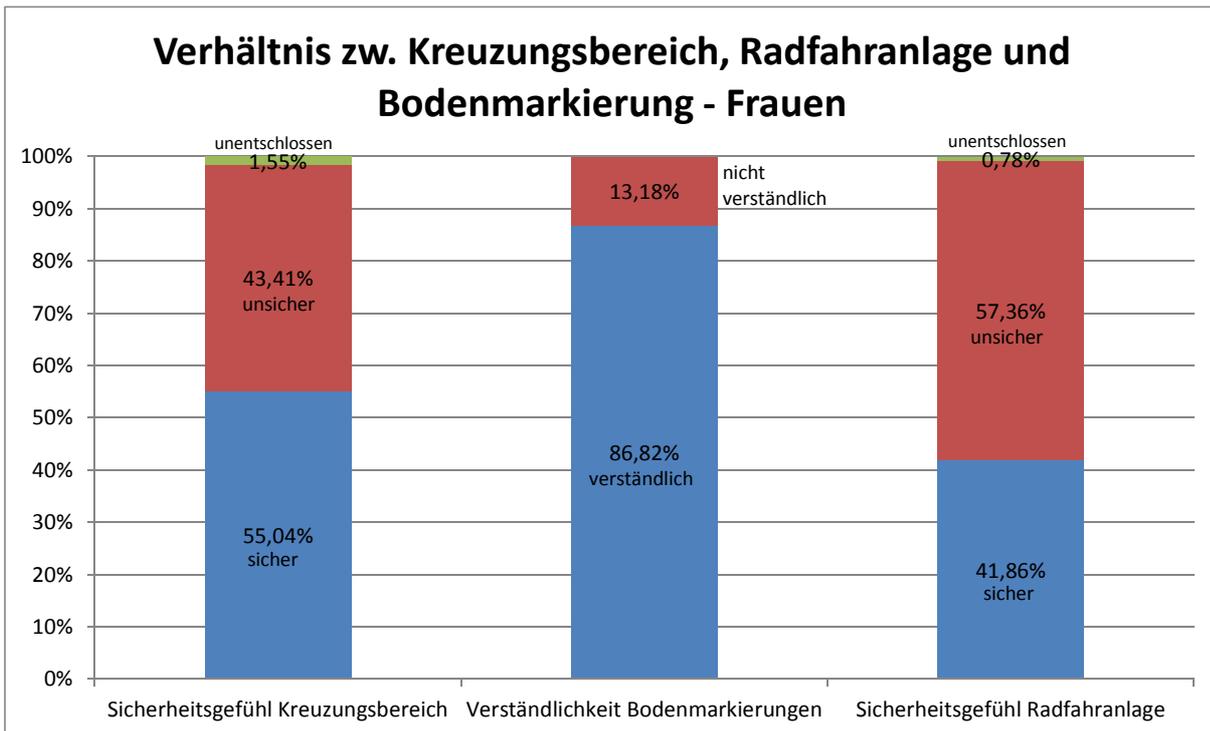


Abb. 32: Jögerstraße: Sicherheitsgefühl Frauen

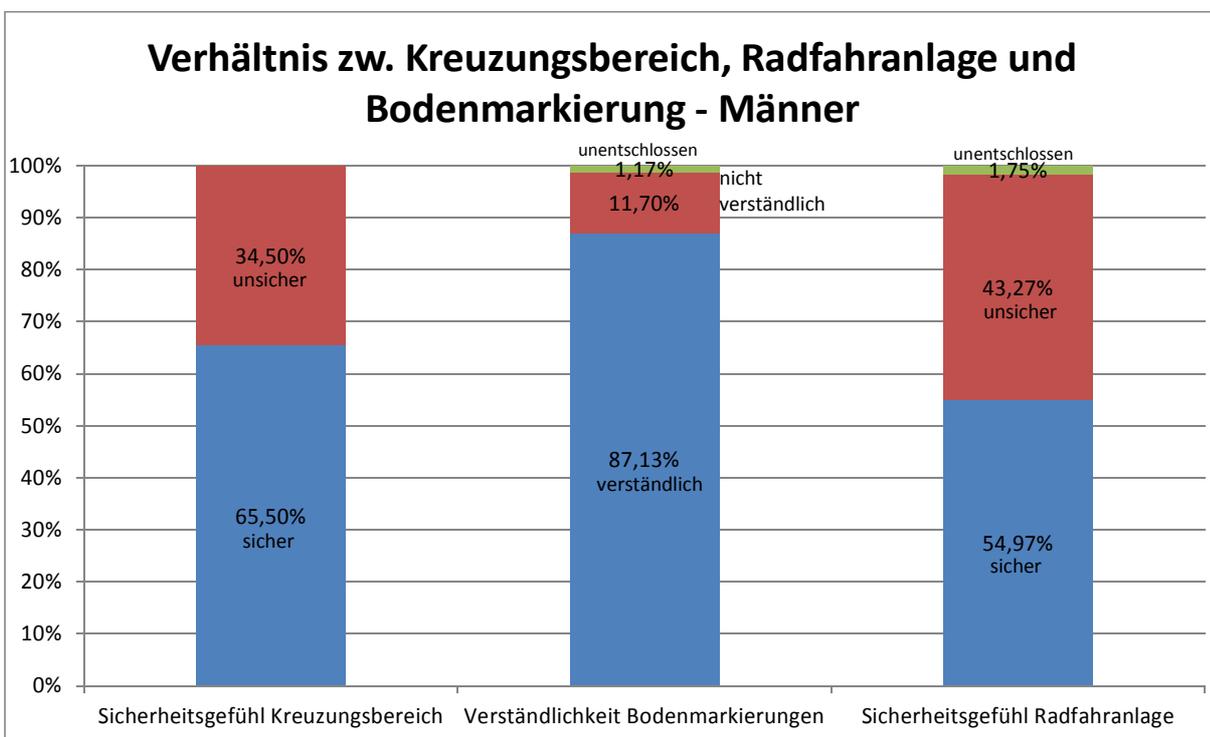


Abb. 33: Jögerstraße: Sicherheitsgefühl Männer

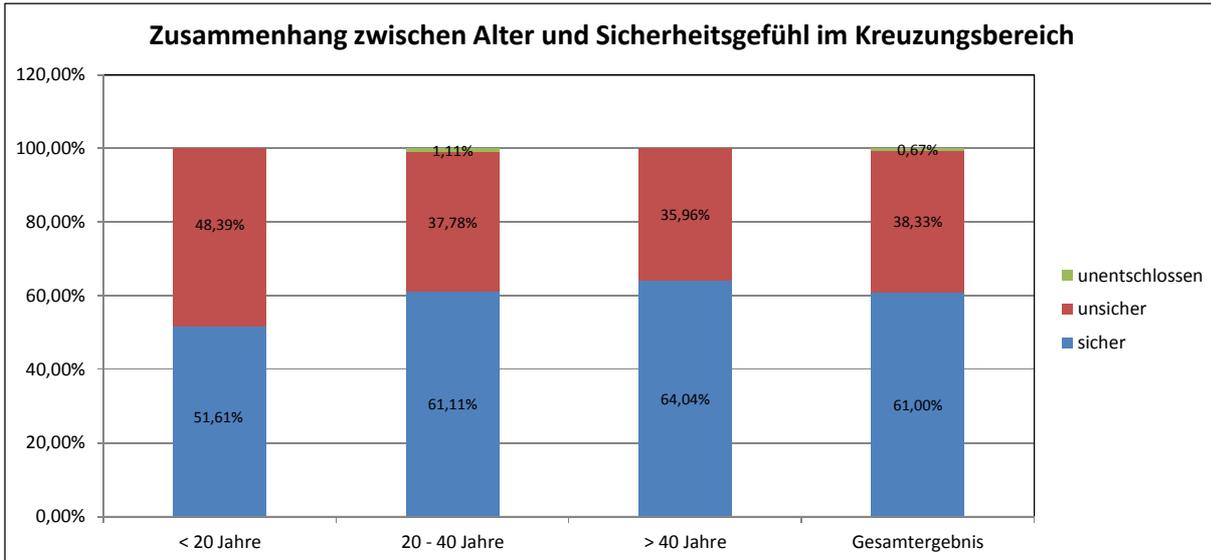


Abb. 34: Jörgerstraße: Sicherheitsgefühl Kreuzungsbereich nach Alter

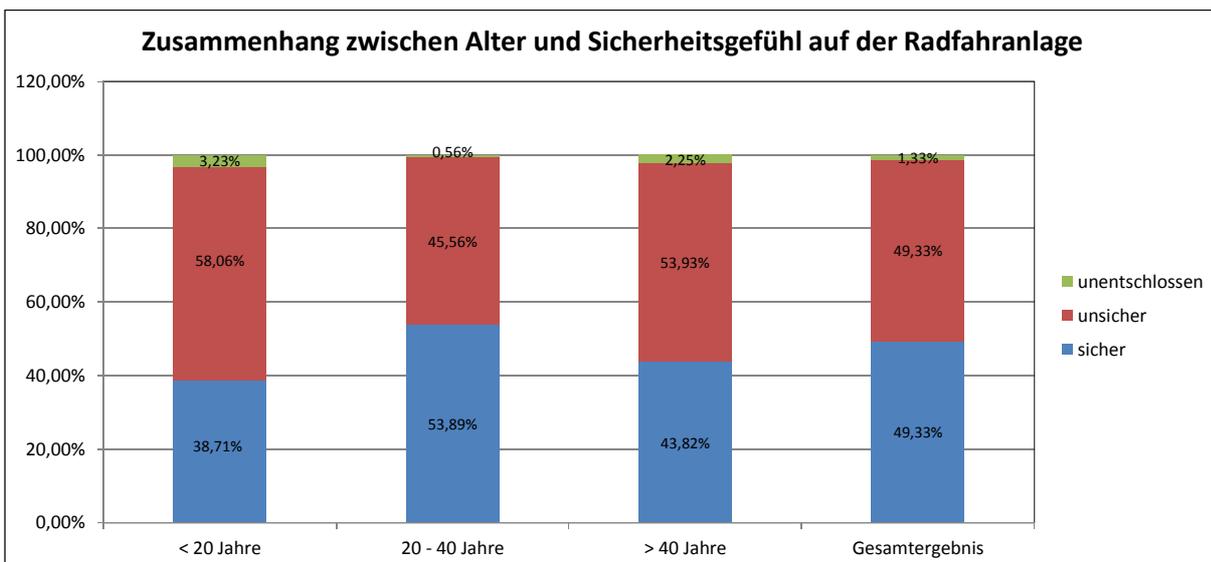


Abb. 35: Jörgerstraße: Sicherheitsgefühl Radfahranlage nach Alter

4. Schlussfolgerung

Die Aufgabe der Untersuchung war an drei Kreuzungen zu überprüfen, ob die vorhandene Radwegführung ein potentiell Sicherheitsrisiko darstellt oder von den Radfahrerinnen und Radfahrern als gefährlich empfunden wird. Zu diesem Zwecke wurden Erhebungen und Befragungen an drei Kreuzungen durchgeführt. Bei den Erhebungen wurden gesamt 3.076 Radfahrerinnen und Radfahrer beim Queren der Kreuzung beobachten, davon haben sich insgesamt 41 Personen nicht an die durch die Bodenmarkierung vorgegebene Fahrlinie gehalten. Dies entspricht 1,3%. An jeder der drei Kreuzungen wurden 300 Personen befragt, für die Auswertung waren somit 900 Fragebögen vorhanden. Das Gesamtergebnis stellt sich wie folgt dar:

Die vorhandene untersuchte Lösung für die Linienführung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Kreuzungsbereichen wird zum größten Teil als verständlich angesehen. Die Erhebung hat gezeigt, dass diese Lösung auch im Fahrverhalten akzeptiert wird und es so gut wie zu keinen Fehlfahrten kommt. An keiner der untersuchten Kreuzungen konnte ein auffälliges Unfallgeschehen festgestellt werden, auch wurde augenscheinlich keine Häufung von Konfliktsituationen beobachtet.

Im Schnitt fühlen sich 60% bis 65% der Radfahrerinnen und Radfahrer sicher, wobei kein großer Unterschied auf der Radfahranlage im Allgemeinen und im Vergleich zum Kreuzungsbereich festgestellt werden konnte. Das niedrige Sicherheitsempfinden ist wohl überwiegend darin begründet, dass alle untersuchten Radfahranlagen ohne bauliche Trennung neben dem MIV verlaufen und hat weniger mit der Linienführung im Kreuzungsbereich zu tun. Die Befragungen wurden in Zeiten mit ausreichendem Radverkehr durchgeführt, der aber auch immer mit erhöhtem Aufkommen im MIV zusammenfällt. Dies hat sicher auch einen Einfluss auf das Befragungsergebnis im Hinblick auf das Sicherheitsempfinden gehabt.

Die einzigen Konflikte zwischen Radfahrerinnen und Radfahrer mit Autos wurden an der Mariahilfer Straße beobachtet. Diese haben ihre Ursache in einer durch eine automatische Grünflächenbewässerung verursachten Vernässung der Radfahranlage, die zu unerwarteten Ausweichmanövern der Radfahrerinnen und Radfahrer führt. Dies kann leicht durch eine zeitliche Optimierung der Bewässerung vermieden werden und hat keinen Zusammenhang mit der vorhandenen Linienführung.

Nur in der Alserbachstraße kamen Hinweise darauf, dass das Fahren zwischen den Autos als unsicher empfunden wird. Das liegt wahrscheinlich daran, dass bei der Alserbachstraße über den gesamten Häuserblock auf einer Länge von rd. 60m der Radfahrstreifen zwischen Rechtsabbiegestreifen und Geradeausfahrstreifen geführt wird. Dies ist etwa doppelt so lange wie bei der

Mariahilfer Straße und dreimal so lange wie in der Jögerstraße. Somit kann daraus keine generelle Aussage für alle Kreuzungen abgeleitet werden.

Lediglich das Befragungsergebnis in der Jögerstraße sollte zu denken geben. Mehr als ein Drittel der Befragten, die sich unsicher fühlen, geben als Grund die Autofahrer an. Hier sind also regelmäßige Konflikte zwischen Radfahrerinnen und Radfahrern und dem MIV zu vermuten. Erschwerend hierzu kommt der bereits erwähnte Fahrstreifenabbau im Bereich des Verschwenks des Radwegs als auch der deutliche Geschwindigkeitsunterschied zwischen Radfahrerinnen und Radfahrern und dem MIV. Die Jögerstraße geht durchwegs bergauf, was die Radfahrerinnen und Radfahrer noch verlangsamt, während die lang gestreckte Gerade den MIV eher zum Schnellfahren verleitet.

Aufgrund des Untersuchungsergebnisses kann daher nicht bestätigt werden, dass das Führen des Radverkehrs zwischen dem Geradeausfahrstreifen und dem Rechtsabbiegestreifen generell als gefährlich einzustufen ist.