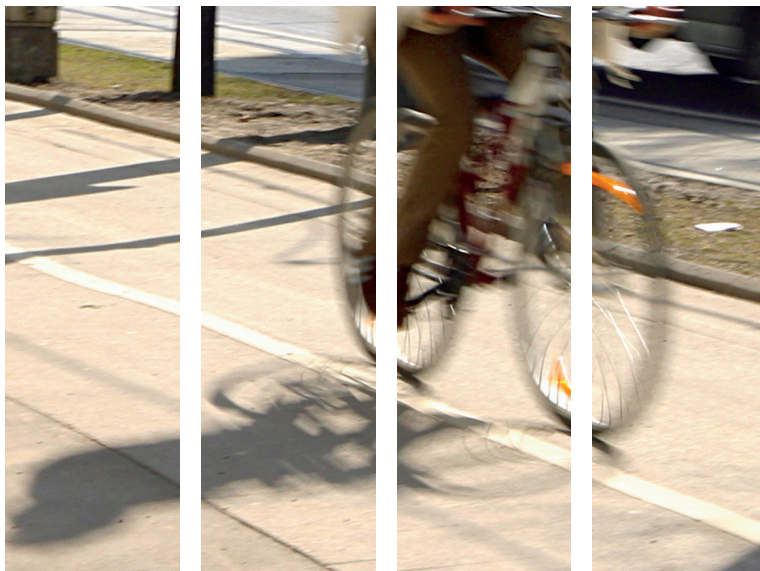


Radverkehrserhebung
Wien 2002–2005



Radverkehrserhebung

Wien 2002–2005

IMPRESSUM

Eigentümer und Herausgeber:

Magistratsabteilung 18
Stadtentwicklung und Stadtplanung
www.wien.at/stadtentwicklung/radwege

Inhaltliche Koordination:

Ing. Thomas Berger, Magistratsabteilung 18

Inhaltliche Bearbeitung:

Snizek + Partner Verkehrsplanung

Technische Koordination:

Willibald Böck, Magistratsabteilung 18

Fotos:

Magistratsabteilung 18, Snizek + Partner Verkehrsplanung

Grafik Cover:

Büro Plansinn

Lektorat:

Ernst Böck

Produktion:

MA 21 A, Referat Reprografie

Copyright:

2006 – Stadtentwicklung Wien

ISBN 3-902015-94-2

Anmerkung:

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wurde hinsichtlich der weiblichen und männlichen Wortformen die einheitliche Schreibweise gewählt. Selbstverständlich sind sinngemäß immer beide Geschlechter gemeint.

INHALT

1	EINLEITUNG	5
2	HÄNDISCHE ZÄHLUNG DES RADVERKEHRS.....	9
2.1	Einleitung	9
2.2	Händische Radverkehrszählung 2002.....	9
2.2.1	Durchführung der Zählung 2002	9
2.2.2	Ergebnisse Kurzzeitählung Werktag 2002	10
2.2.3	Ergebnisse 17-Stundenzählung 2002	13
2.2.4	Ergebnisse Kurzzeitählung Sonntag 2002	16
2.3	Händische Radverkehrszählung 2005.....	17
2.3.1	Durchführung der Zählung 2005	17
2.3.2	Ergebnisse Kurzzeitählung Werktag 2005	17
2.3.3	Ergebnisse 17-Stundenzählung 2005	21
2.3.4	Ergebnisse Kurzzeitählung Sonntag 2005	23
2.4	Auswertung weiterer Zählungen des Radverkehrs	24
2.4.1	Händische Straßenverkehrszählung Wien	24
2.4.2	Zählungen der MA 46	25
2.4.3	Ergebnisse der Auswertung weiterer Zählungen des Radverkehrs	26
3	DAUERZÄHLUNG DES RADVERKEHRS	33
3.1	Einrichtung und Funktion	33
3.2	Ergebnisse der Dauerzählungen	39
3.2.1	Auswertung der Zähldaten.....	39
3.2.2	Stündliche Werte – Tagesgang.....	40
3.2.3	Tägliche Werte – Wochengang.....	43
3.2.4	Tägliche Werte – Jahresgang	46
3.2.4.1	Jahresgang Argentinierstraße (Typ 1)	48
3.2.4.2	Jahresgang Opernring (Typ 1).....	50
3.2.4.3	Jahresgang Westbahnhof (Typ 1)	52
3.2.4.4	Jahresgang Lassallestraße (Typ 2)	54
3.2.4.5	Jahresgang Kennedybrücke (Typ 1).....	56
3.2.4.6	Jahresgang Liesingbach (Typ 3)	58
3.2.4.7	Jahresgang Langobardenstraße (Typ 2)	60
3.2.4.8	Jahresgang Donaukanal (Typ 3)	62
3.3	Streiktage 2003	64
3.4	Radfahren im Winter.....	67
3.5	Hochrechnungsmodell.....	69

4	ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	71
5	AUSBLICK 2006–2010	73
5.1	Weiterführung der Dauerzählungen	73
5.2	Händische Radverkehrszählungen laufend als „Erfolgskontrolle“ ...	73
5.3	Radfahrerbefragungen	74
5.4	Weiterentwicklung des Hochrechnungsmodells	75
5.5	Radverkehrsanteil, Radverkehrspotenzial	75
6	RESÜMEE	77
6.1	Analyse des Radverkehrs in Wien	77
6.2	Verkehrspolitische Konsequenzen	79

1 EINLEITUNG

Seit dem Jahr 1983 wird der Radverkehr in Wien in regelmäßigen Abständen erhoben. Dies erfolgte bis zum Jahr 2002 mittels punktueller, händischer Kurzzeitzählungen an über das gesamte Stadtgebiet verteilten Zählstellen.

Im Rahmen der im Zeitraum Juni 2002 bis Dezember 2005 durchgeführten „Radverkehrserhebung 2002–2005“ wurde nunmehr eine wesentlich erweiterte Erhebung und Auswertung des Radverkehrsaufkommens und -verhaltens in Wien durchgeführt. Diese Erhebung umfasst:

- turnusmäßige, händische Kurzzeitzählungen in den Jahren 2002 und 2005
- automatische Dauerzählung des Radverkehrs an vier, seit Juli 2003 an acht Stellen im hochrangigen Radverkehrsnetz
- Auswertung der händischen Straßenverkehrszählung 2000 in Wien
- Auswertung von Verkehrszählungen der MA 46

Mit diesen Daten ist eine Fortschreibung der bisher erfassten Charakteristika und eine langfristige Analyse des Radverkehrs in Wien möglich. Der räumliche und zeitliche Aussageumfang wird durch die Einbeziehung weiterer vorhandener Datenquellen wesentlich ausgeweitet. Die Analyse aller Daten soll Aufschlüsse über die Schwerpunkte des Radverkehrs in Wien geben sowie Aussagen zum Handlungsbedarf im Radverkehr, vor allem hinsichtlich von Infrastrukturverbesserungen, ermöglichen.

Durch die erstmalige Einrichtung von Dauerzählstellen ist nunmehr auch die Darstellung von vollständigen Tages-, Wochen- und Jahresganglinien im Radverkehr sowie tiefergehender Analysen über die Charakteristik des Radverkehrs und dessen Witterungsabhängigkeit möglich. Darüber hinaus steht auf Basis des in der Untersuchung gewonnenen Datenmaterials ab Beginn 2006 ein Hochrechnungsmodell für Kurzzeitzählungen zur Verfügung, mit dem von den Ergebnissen von punktuellen Zählungen auf den entsprechenden Tages- bzw. saisondurchschnittlichen Wert geschlossen werden kann.

Die Abbildung 1 gibt eine Übersicht über alle Erhebungsstellen der gegenständlichen Untersuchung:

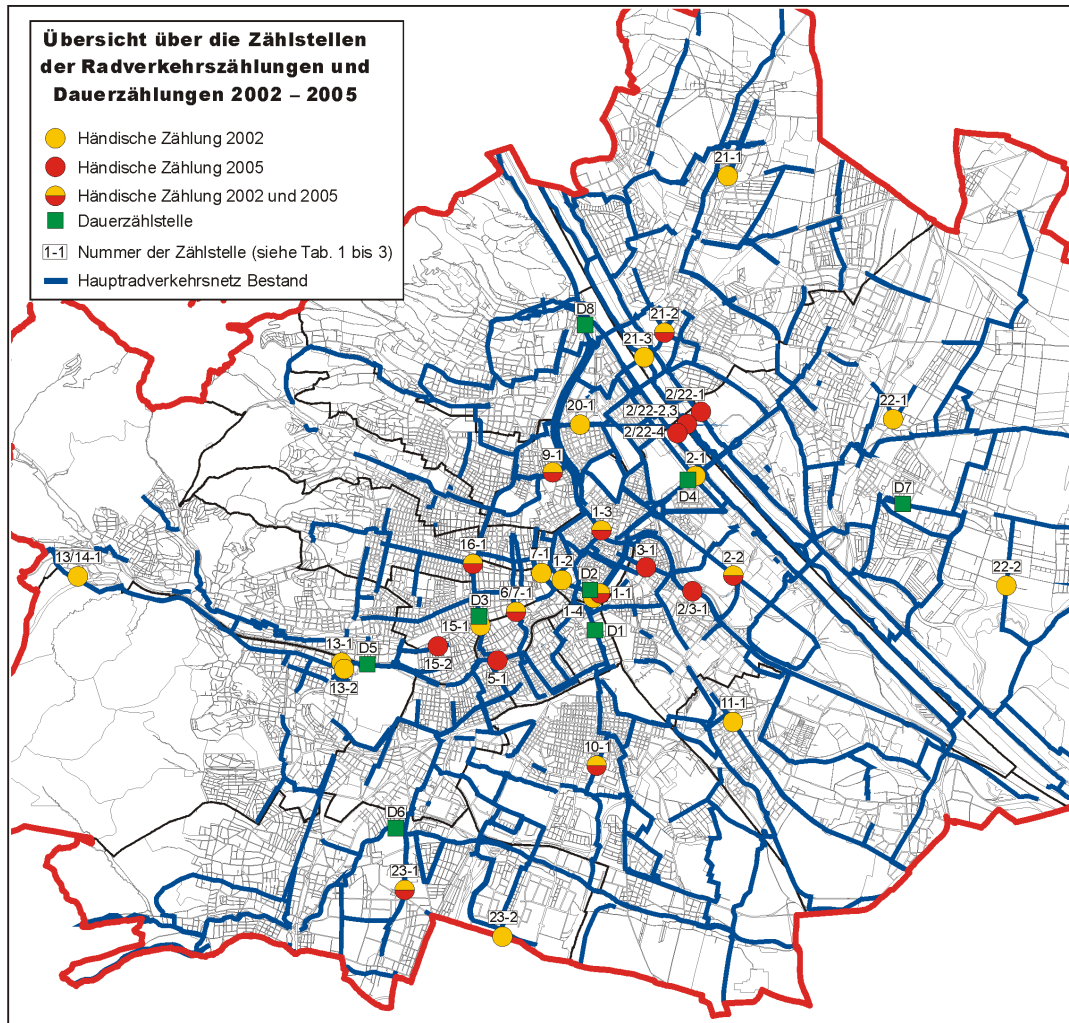


Abbildung 1: Übersicht aller Zählstellen der Radverkehrserhebung 2002–2005

In den Tabellen 1–3 sind die einzelnen Erhebungsorte mit den angrenzenden Radverkehrsanlagen aufgelistet. Die Abkürzungen bedeuten:

Typ der Radverkehrsanlage		
RwRadweg	VB.....verkehrsberuhigter Bereich	MzsMehrzweckstreifen
RrRadroute	RfgegEb ...Radfahren gegen die Einbahn	KeineMischverkehr mit Kfz

Werktagzählungen 7 Stunden (7.00–10.00 Uhr und 15.00–19.00 Uhr)		
Nummer	Lage der Zählstelle	Typ der Radverkehrsanlage
1-1	Opernring - Operngasse	Rw - Rw
1-2	Burgring - Babenbergerstraße	Rw - Rw
1-3	Donaukanal und Franz-Josefs-Kai bei Salztorbrücke	Rw, Rw
2-1	Lassallestraße - Vorgartenstraße	Rw - Rw
2-2	Prater Hauptallee bei Waldsteingartenstraße	VB
2/3-1	Erdberger Steg	Rr
3-1	Marxergasse - Gärtnergasse	Rw, Mzs - RfggEb
5-1	St. Johann-Park	Rw
6/7-1	Mariahilfer Straße - Neubaugasse *	keine - RfggEb
7-1	Museumstraße - Burggasse	Rw - Rr
9-1	Alserbachstraße - Althanstraße	Mzs - Mzs
10-1	Ettenreichgasse - Ricarda-Huch-Weg	VB - VB
11-1	Simmeringer Hauptstraße bei Enkplatz	Mzs
13-1	Dommayergasse - Auhofstraße	RfggEb - RfggEb
13-2	Hietzinger Hauptstraße - Lainzer Straße	keine
15-1	Neubaugürtel - Mariahilfer Straße	Rw - keine
15-2	Mariahilfer Straße zw. Dadlergasse und Grimgasse	Mzs
16-1	Lerchenfelder Gürtel - Hasnerstraße	Rw - Rr
21-1	Brünner Straße - Hanreitergasse	Rw - Rw
21-2	Floridsdorfer Hauptstraße - Jedleseer Straße	Rw - Mzs
22-1	Süßenbrunner Straße - Hirschstettner Straße	Rw - Rw
23-1	U6-Begleitweg zw. U6-Station Erlaaer Straße und U6-Station Alterlaa	Rw, Rr

* Zählung 17 Stunden (7.00–24.00 Uhr)

Tabelle 1: Zählstellen der händischen Radverkehrserhebung an Werktagen
2002 und 2005

Wochenendzählungen 4 Stunden (14.00–18.00 Uhr)		
Nummer	Lage der Zählstelle	Typ der Radverkehrsanlage
1-2	Burgring - Babenbergerstraße	Rw - Rw
1-4	Kärntner Ring - Canovagasse	Rw - Rr
2-1	Lassallestraße - Vorgartenstraße	Rw - Rw
2/22-1	Linkes Donauufer auf Höhe Brigittenauer Bucht	VB
2/22-2	Donauinsel, linkes Donauufer auf Höhe Brigittenauer Bucht	VB
2/22-3	Donauinsel, rechts Donauufer auf Höhe Brigittenauer Bucht	VB
2/22-4	Rechtes Donauufer auf Höhe Brigittenauer Bucht	VB
13/14-1	Auhof - Hofjägerstraße bei Autobahnnunterführung	VB
15-1	Neubaugürtel - Mariahilfer Straße	Rw - keine
20-1	Leipziger Straße - Leipziger Platz	Rw - VB
21-3	Floridsdorfer Brücke auf der Donauinsel	Rw
22-2	Saltenstraße - Brockhausengasse	VB
23-2	Laxenburgradweg - Vorarlberger Allee	VB - Rw

Tabelle 2: Zählstellen der händischen Radverkehrserhebung am Wochenende 2002 und 2005

Dauerzählstellen				
Nummer	Bezirk	seit	Lage der Zählstelle	Typ der Radverkehrsanlage
D1	4.	Juni 2002	Argentinierstraße bei ORF	Rw
D2	1.	Juni 2002	Opernring bei Operngasse	Rw
D3	15.	Juni 2002	Neubaugürtel bei Westbahnhof	Rw
D4	2.	Juni 2002	Lassallestraße bei Vorgartenstraße	Rw
D5	13.	Juli 2003	Wientalradweg bei Kennedybrücke	Rw
D6	23.	Juli 2003	Liesingbachradweg bei Alterlaa	Rw
D7	22.	Juli 2003	Langobardenstraße bei SMZ Ost	Rw
D8	19.	Juli 2003	Donaukanal bei Schnellbahnbrücke S45	Rw

Tabelle 3: Zählstellen der Radverkehrsdauerzählung 2002–2005

2 HÄNDISCHE ZÄHLUNG DES RADVERKEHRS

2.1 Einleitung

Die im Rahmen des Projekts in den Jahren 2002 bzw. 2005 durchgeführten punktuellen Kurzzeitzählungen stellen eine Weiterführung der händischen Stichproben-erhebungen im Wiener Radverkehrsnetz dar, welche im Auftrag der MA 18 seit dem Jahr 1983 im dreijährigen Turnus erfolgen. Diese Erhebungen werden an signifikanten Stellen im Radverkehrsnetz – sowohl an Werktagen als auch am Wochenende – durchgeführt und dienen vorrangig dazu, Tendenzen des Radverkehrs abzuleiten. Aussagen über die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung (Modal Split) lassen diese Erhebungen nicht zu.

Die Zählungen wurden wie bisher vorwiegend als Kreuzungsstromzählungen durchgeführt, um an den einzelnen Stellen detailliertere Informationen über die Verkehrsströme zu erhalten.

2.2 Händische Radverkehrszählung 2002

2.2.1 Durchführung der Zählung 2002

Die Zählungen erfolgten im Juni 2002, wobei der Zählzeitraum im Wesentlichen mit dem der vorangegangenen Zählungen übereinstimmt. Die Werktagzählungen wurden an einem Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag (4.–6. und 11.–13. Juni 2002) in der Zeit von 7.00–10.00 Uhr und 15.00–19.00 Uhr durchgeführt. An zwei Stellen davon wurde analog zu 1999 von 7.00–24.00 Uhr gezählt. Die Wochenendzählungen fanden (bis auf eine Stelle) am Sonntag, dem 16. Juni in der Zeit von 14.00–18.00 Uhr statt.

Die Zählstellen sind so gewählt, dass viele Stadtgebiete abgedeckt sind und verschiedene Typen von Radverkehrsanlagen erhoben werden.

2.2.2 Ergebnisse Kurzzeitählung Werktag 2002

Von den 16 Zählstellen der 7-Stunden-Werktagszählung wurde an neun Stellen auch in früheren Zählungen erhoben, sodass Vergleiche möglich sind. Die Ergebnisse der Zählungen sind in Tabelle 4 dargestellt.

Der Zählzeitraum (erste Junihälfte) sowie die Zählzeit wurde so gewählt, dass Vergleiche mit früheren Zählungen möglich sind. Bei der Beurteilung der Zählergebnisse ist zu beachten, dass Stichprobenerhebungen (insbesondere Radverkehrserhebungen) den Gesetzmäßigkeiten des statistischen Zufalls unterliegen und immer im Zusammenhang mit den Erhebungsbedingungen (im Radverkehr vor allem Jahreszeit und Wetter) zu sehen sind.

Der Tagesgang der Radverkehrsstärken lässt bei den einzelnen Zählstellen kleine Unterschiede erkennen, ist jedoch vergleichbar. Er hängt vorwiegend von den örtlichen Gegebenheiten der Zählstelle und deren Lage im Radverkehrsnetz ab. Die Morgenspitze liegt im Wesentlichen zwischen 8.00 und 9.00 Uhr, die Nachmittagspitze meist zwischen 16.00 und 18.00 Uhr.

Die höchsten Radfahrerzahlen wurden am Ringradweg ermittelt. An der Kreuzung Opernring/Operngasse wurden in sieben Stunden 3.971 Radfahrer gezählt, an der Kreuzung Burgring/Babenbergerstraße 3.740. Die durchschnittliche stündliche Radverkehrsstärke an diesen Kreuzungen beträgt 567 bzw. 534 Radfahrer, die gleitenden Spitzenstundenwerte liegen bei 777 bzw. 723 Radfahrern. Am Donaukanal bei der Salztorbrücke sind durchschnittlich 389 Radfahrer je Stunde in den erhobenen Stundengruppen unterwegs, in der Spitzenstunde 518. An diesen drei Zählstellen sowie an den Stellen am Gürtel, in der Lassallestraße, in der Prater Hauptallee, in der Mariahilfer Straße, in der Museumstraße und in der Alserbachstraße wurden in sieben Stunden über 1.000 Radfahrer gezählt. Es handelt sich dabei immer um Punkte an hochrangigen Radverkehrsrouten. Alle anderen Zählstellen weisen geringere Radfahrerzahlen auf. Dies sind vorwiegend Stellen in peripherer Lage oder Strecken mit fehlender oder unzureichender Anbindung.

Auffallend ist auch die generelle Steigerung des Radverkehrs auf fast allen Zählstellen im Vergleich zur Zählung 1999. Die Steigerungsraten der einzelnen Stellen betragen bis zu rund 40%. Lediglich beim Cafe Dommayer (Zählstelle 13-1) und auf der Süßenbrunner Straße (Zählstelle 22-1) fiel der Wert 2002 niedriger aus als 1999. Die Werte bei der Ettenreichgasse sind 2002 und 1999 fast ident. Sowohl die festgestellten Steigerungen als auch die wenigen Rückgänge unterliegen den Schwankungen einer Stichprobenerhebung, zeigen in Summe jedoch eindeutig einen zum Teil stark ansteigenden Trend in der Entwicklung des Radverkehrs.

In der Alserbachstraße ist lediglich ein Vergleich mit 1997 möglich, wobei hier die Steigerung über 110% beträgt. Im Querschnitt Alserbachstraße wurden in sieben Stunden 1.072 Radfahrer gezählt. Das sind im Schnitt 153 Radfahrer in der Stunde. Zu beachten ist hierbei, dass im Herbst 1999 auf der Alserbachstraße Mehrzweckstreifen von der Nussdorfer Straße bis zur Rossauer Lände errichtet wurden.

An der Zählstelle Museumstraße („Zweier-Linie“) wurden 1.827 Radfahrer erhoben. Im Querschnitt vor dem Museumsquartier wurden im Zählzeitraum 1.131 Radfahrer (durchschnittlich 162 je Stunde) gezählt. Im Vergleich dazu wurden bei der Straßenverkehrszählung im Jahr 2000 am Messeplatz an einem Werktag (Dienstag, 23. Mai 2000) in sieben Stunden 212 Radfahrer gezählt. Dies entspricht einer Steigerung innerhalb von zwei Jahren von +433%. Hier ist zu beachten, dass im Sommer 2001 auf der sogenannten „Zweier-Linie“ von der Mariahilfer Straße bis zur Alser Straße Radwege errichtet wurden. Die Inanspruchnahme der Radwege geht aus der Zählung klar hervor. An den Zählstellen am Ringradweg wurden ebenfalls deutliche Steigerungen festgestellt, sodass nicht von einer Verlagerung des Radverkehrs vom Ring auf die „Zweier-Linie“ ausgegangen werden kann, sondern vielmehr „neuer Radverkehr“ angezogen wurde.

Grundsätzlich zeigen die Zählergebnisse im Jahr 2002 deutliche Steigerungen gegenüber dem Vergleichszeitraum 1999.

Auffallend sind die hohen Werte an den zentralen Stellen, vor allem auf den hochrangigen Radverkehrsanlagen. Die peripheren Zählstellen weisen erheblich geringere Radfahrerzahlen auf. Dies liegt einerseits daran, dass das Zentrum ein wichtiges Ziel für viele Relationen im Radverkehr ist. Andererseits ist das Radverkehrsaufkommen in den inneren Bezirken aufgrund der kürzeren Distanzen generell höher.

Die Zählstellen in der Alserbachstraße und in der Museumstraße zeigen, dass qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen an hochrangigen Strecken wesentlich zur Attraktivierung und Förderung des Radverkehrs beitragen.

Nr.	Lage der Zählstelle	Anlage	2002			1999	2002/1999
			Q ₇₋₁₀	Q ₁₅₋₁₉	Q _{Su}	Q _{Su}	
1-1	Opernring †† Operngasse *	Rw††Rw	1.423	2.548	3.971	2.886	+37,6%
1-2	Burgring †† Babenbergerstraße	Rw††Rw	1.296	2.444	3.740	k. Z.	
1-3	Donaukanal, Fr.-Josefs-Kai bei Salztorbr.	Rw††Rw	1.084	1.637	2.721	k. Z.	
2-1	Lassallestraße †† Vorgartenstraße	Rw††Rw	541	1.153	1.694	k. Z.	
2-2	Prater Hauptallee bei Waldsteingartenstr.	VB	330	1.545	1.875	1.393 ₁₅₋₁₉	+10,9%
6/7-1	Mariahilfer Straße †† Neubaugasse *	keine††RfggEb	589	915	1.504	1.395	+7,8%
7-2	Museumstraße †† Burggasse	Rw††Rr	728	1.099	1.827	k. Z.	
9-1	Alserbachstraße †† Althanstraße	Mzs††Mzs	511	857	1.368	650 ¹⁹⁹⁷	+110,5%
10-1	Ettenreichgasse †† Ricarda-Huch-Weg	VB††VB	86	170	256	257	-0,4%
11-1	Simmeringer Hauptstraße bei Enkplatz	Mzs	76	153	229	k. Z.	
13-1	Dommayergasse †† Auhofstraße	RfggEb††RfggEb	97	133	230	402 ¹⁹⁹⁸	-42,8%
13-2	Hietzinger Hauptstraße †† Lainzer Straße	keine	63	104	167	129 ¹⁹⁹⁸	+29,5%
15-1	Neubaugürtel †† Mariahilfer Str. (Westbhf.)	Rw††keine	461	616	1.077	k. Z.	
16-1	Lerchenfelder Gürtel †† Hasnerstraße	Rw††Rr	627	950	1.577	895	+76,2%
21-1	Brünner Straße †† Hanreitergasse	Rw††Rw	112	151	263	89	1)
21-2	Floridsdorfer Hauptstr. †† Jedleseer Str.	Rw††Mzs	111	244	355	k. Z.	
22-1	Süßenbrunner Str. †† Hirschstettner Str.	Rw††Rw	108	145	253	180 ₁₅₋₁₉	-19,4%
23-1	U6-Begleitweg bei U6-Station Erlaaer Str.	Rw††Rr	64	146	210	45 ₇₋₁₀	+42,2%

* insgesamt 17 Stunden von 7.00–24.00 Uhr gezählt ¹⁹⁹⁷ ... Händische Radfahrerzählung 1997

k. Z keine Zählung

¹⁹⁹⁸ Zählung aus der Radverkehrsoffensive im 9. und 13. Bezirk

1) Zählung 1999 Brünner Straße im Bereiche Empergasse → kein direkter Vergleich möglich

₇₋₁₀ Zählung nur 7.00–10.00 Uhr → Vergleich nur von 7.00–10.00 Uhr

₁₅₋₁₉ Zählung nur 15.00–19.00 Uhr → Vergleich nur von 15.00–19.00 Uhr

Tabelle 4: Ergebnisse der 7-Stunden-Verkegagszählung Juni 2002 mit Vergleich zu 1999



2.2.3 Ergebnisse 17-Stundenzählung 2002

An zwei Zählstellen wurde der Radverkehr wie bereits 1999 in der Zeit von 7.00–24.00 Uhr (17 Stunden) gezählt. Damit kann der tageszeitliche Verlauf des Radverkehrs beispielhaft erfasst werden. Beide Stellen befinden sich im zentralen Bereich. Die Zählstelle Oper weist mit dem Ringradweg sowie dem Radweg in der Operngasse hochrangige Radverkehrsanlagen auf. Die Zählstelle Mariahilfer Straße hat lediglich in der Neubaugasse eine Radverkehrsanlage, in der Mariahilfer Straße selbst gibt es keine Radverkehrsanlage.

An beiden Stellen zeigt sich eine ähnliche Tagesganglinie. Die Morgenspitze fällt in die Zeit von 8.00–9.00 Uhr. Nach einem Abfall am Vormittag folgt eine Mittags-Zwischenspitze von 12.00–15.00 Uhr. Die Abendspitze fällt bei der Oper in die Zeit von 17.00–19.00 Uhr, bei der Mariahilfer Straße in die Zeit von 16.00–17.00 Uhr.

Lage der Zählstelle	2002	1999	2002/1999
	Q	Q	
Opernring ≡ Operngasse (Rw ≡ Rw)			
7.00–10.00 Uhr	1.423	877	+62,3%
10.00–15.00 Uhr	2.378	1.300	+82,9%
15.00–19.00 Uhr	2.548	2.009	+26,8%
19.00–24.00 Uhr	1.725	1.140	+51,3%
7.00–24.00 Uhr	8.074	5.326	+51,6%
Mariahilfer Straße ≡ Neubaugasse (keine ≡ RfggEb)			
7.00–10.00 Uhr	589	525	+12,2%
10.00–15.00 Uhr	1.052	663	+58,7%
15.00–19.00 Uhr	915	870	+5,2%
19.00–24.00 Uhr	505	626	-19,3%
7.00–24.00 Uhr	3.061	2.684	+14,0%

Tabelle 5: Ergebnisse der 17-Stunden-Werktagszählung Juni 2002 mit Vergleich zu 1999

An der Zählstelle in der Mariahilfer Straße wurden 3.061 Radfahrer ermittelt. Dies bedeutet gegenüber 1999 eine Steigerung von +14%. Hochgerechnet ergibt sich an der Zählstelle ein 24-Stunden-Wert von rund 3.200, im Querschnitt Mariahilfer Straße von ca. 2.300 Radfahrern.

Bei der Straßenverkehrszählung 2000 wurde im gleichen Querschnitt ein DTV_w von 11.990 Kfz/Tag erhoben. Die Gegenüberstellung dieser Werte ergibt für die Mariahilfer Straße einen Radverkehrsanteil am Individualverkehr von 16,2%. Das heißt, fast jedes sechste Fahrzeug ist ein Fahrrad!

An der Zählstelle vor der Oper wurde mit 8.074 Radfahrern (gleitende Spitzenstunde: 777) ein sehr hoher Wert ermittelt. Unter der Annahme eines 5%-Anteils des Tagesverkehrs in der Zeit von 24.00–7.00 Uhr ergibt sich hochgerechnet ein 24-Stunden-Wert von rund 8.500 Radfahrern. Dies bedeutet gegenüber 1999 eine Steigerung von +51,6%. Im Querschnitt ergibt sich ein 24-Stunden-Wert von rund 6.000 Radfahrern.

Im Vergleich dazu wurde bei der händischen Straßenverkehrszählung 2000 in Wien am Burgring auf der Fahrbahn ein DTV_w von 28.827 Kfz/Tag erhoben. Die Gegenüberstellung dieser Werte ergibt für den Ring einen Radverkehrsanteil im Individualverkehr von 17,3%.

Die Zählstellen Mariahilfer Straße und Opernring weisen zum Teil starke Steigerungen des Radverkehrs gegenüber 1999 auf. Auffallend ist die starke Zunahme in der Zeit von 10.00–15.00 Uhr. Auch die Steigerungen in den Zeiten der Spitzen des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs sind deutlich, fallen aber etwas geringer aus. Die vermehrte Benützung des Fahrrades im Erledigungsverkehr ist eine plausible Erklärung dafür.

Bemerkenswert sind auch die hohen Werte in den Spätabendstunden. Bis Mitternacht passieren die Zählstelle vor der Oper stündlich über 200 Radfahrer. Dies ist auf den Freizeitverkehr (v. a. Gastronomiebesuche) zurückzuführen.

Beide Zählstellen weisen mit 16% bzw. 17% einen sehr hohen Radverkehrsanteil im Individualverkehr auf.

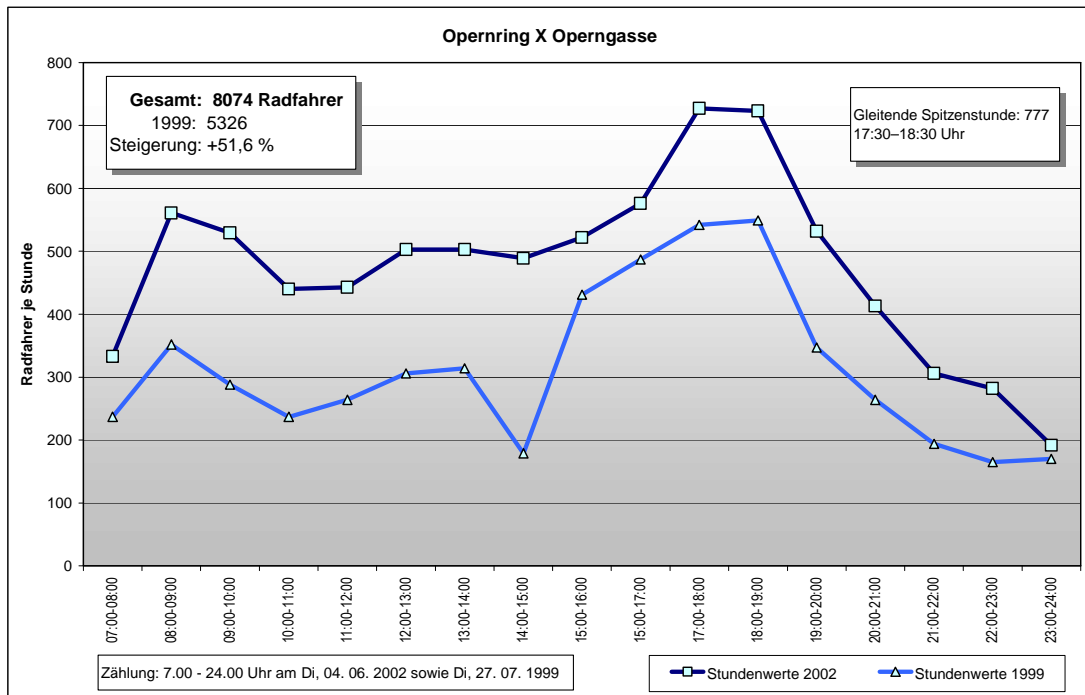


Abbildung 2: Ergebnisse der 17-Stundenzählung 2002 an der Zählstelle Opernring/Operngasse

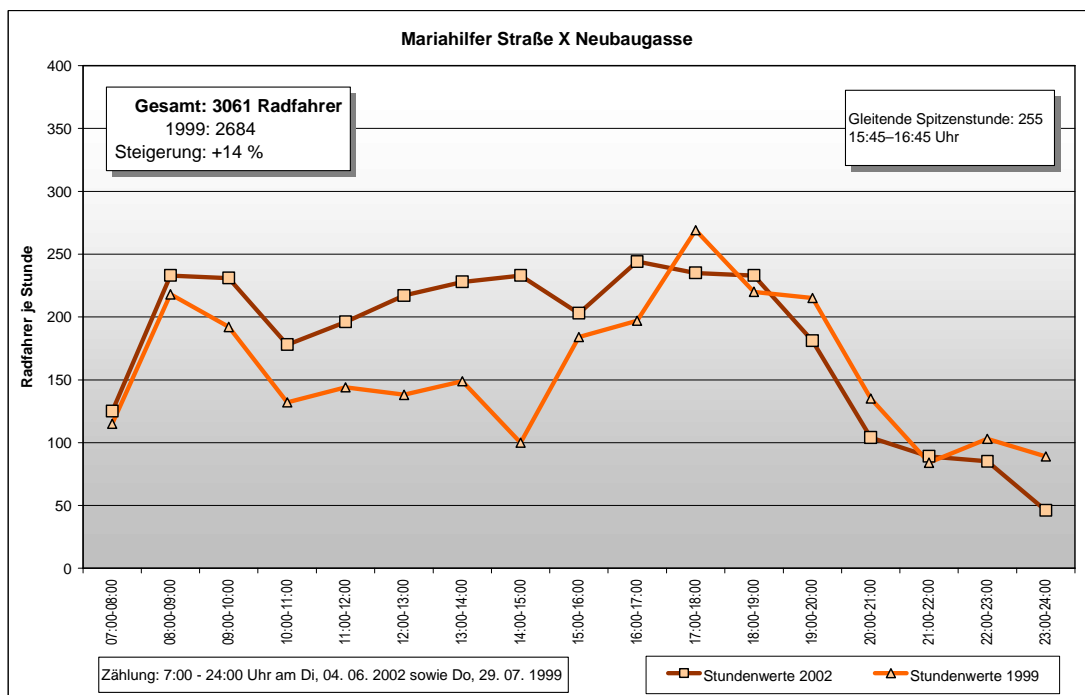


Abbildung 3: Ergebnisse der 17-Stundenzählung 2002 an der Zählstelle Mariahilfer Straße/Neubaugasse

2.2.4 Ergebnisse Kurzzeitählung Sonntag 2002

Unter den neun Wochenend-Zählstellen sind vier neue, sodass an fünf Stellen Vergleiche mit früheren Zählungen möglich sind.

Auch bei den Sonntagszählungen ist zu beachten, dass die Ergebnisse den Schwankungen einer Stichprobenerhebung unterliegen. Besonders der Wochenendverkehr, der zum überwiegenden Teil dem Freizeitverkehr zuzurechnen ist, wird von äußeren Faktoren wie Witterung oder Jahreszeit maßgeblich beeinflusst.

Die Zählung 2002 fand unter ungünstigen Witterungsverhältnissen statt. Der erste Zählversuch am 9. Juni 2002 musste aufgrund eines plötzlichen gewittrigen Regens abgebrochen werden. Am eigentlichen Zähltag 16. Juni 2002 regnete es am Morgen kurz, den restlichen Tag über war das Wetter sonnig und trocken. Trotzdem fielen alle vergleichbaren Zählergebnisse deutlich geringer aus als 1999. Die Abnahmen betragen bis zu knapp 60%. Es ist anzunehmen, dass viele Personen eine Freizeitfahrt mit dem Fahrrad unterließen, um einem etwaigen weiteren Regen zu entgehen. Das Potenzial für den Sonntagsverkehr liegt, wie die Zählungen der vergangenen Jahre zeigen, höher.

Nummer	Lage der Zählstelle	Anlage	2002	1999	2002/1999
			Q ₁₄₋₁₈	Q ₁₄₋₁₈	
1-2	Burgring ↔ Babenbergerstraße	Rw↔Rw	1.199	k. Z.	
1-4	Kärntner Ring ↔ Schwarzenbergplatz	Rw↔Rr	976	1.439	-32,2%
2-1	Lassallestraße ↔ Vorgartenstraße	Rw↔Rw	1.486	k. Z.	
13/14-1	Auhof – Hofjägerstraße bei Autobahnunterführung	VB	280	k. Z.	
15-1	Neubaugürtel ↔ Mariahilfer Straße (Westbahnhof)	Rw↔keine	441	k. Z.	
20-1	Leipziger Straße – Leipziger Platz	Rw↔VB	325	434	-25,1%
21-3	Floridsdorfer Bücke auf der Donauinsel	Rw↔VB	556	1.312	-57,6%
22-2	Saltenstraße ↔ Brockhausengasse	RfggEb↔Rr	221	504	-56,2%
23-2	Laxenburgradweg ↔ Vorarlberger Allee	VB↔Rw	788	1.016	-22,4%

Tabelle 6: Ergebnisse der 4-Stunden-Sonntagszählung Juni 2002 und Vergleich mit 1999

Die Wochenendzählung 2002 bestätigt, dass „Freizeitradler“ wesentlich empfindlicher auf Witterungseinflüsse reagieren als „Alltagsradler“.

2.3 Händische Radverkehrszählung 2005

2.3.1 Durchführung der Zählung 2005

Die Zählungen erfolgten im Mai und Juni 2005, wobei der Zählzeitraum im Wesentlichen mit dem der vorangegangenen Zählungen übereinstimmt. Die Werktagszählungen wurden am Dienstag, dem 14. Juni 2005 in der Zeit von 7.00–10.00 Uhr und 15.00–19.00 Uhr durchgeführt. An einer Stelle wurde analog zu 1999 und 2002 von 7.00–24.00 Uhr gezählt. Die Wochenendzählung fand am Sonntag, dem 29. Mai in der Zeit von 14.00–18.00 Uhr statt. Die Zählstellen sind so gewählt, dass viele Stadtgebiete abgedeckt sind und verschiedene Typen von Radverkehrsanlagen erhoben werden. Insgesamt wurde an Werktagen an 13 Erhebungsorten gezählt. Am Sonntag wurde an vier Zählstellen der gesamte Donauquerschnitt auf Höhe Brigittenauer Bucht erhoben.

2.3.2 Ergebnisse Kurzzeitzählung Werktag 2005

Von den 13 Zählstellen der 7-Stunden-Werktagszählungen wurde der Radverkehr an neun Stellen auch in früheren Zählungen erhoben, sodass Vergleiche möglich sind. Die Ergebnisse der Zählungen sind in der Tabelle 7 dargestellt.

Die am stärksten befahrene Zählstelle liegt wieder am Ringradweg. An der Kreuzung Opernring/Operngasse wurden in sieben Stunden 3.867 Radfahrer gezählt. Die durchschnittliche stündliche Radverkehrsstärke an dieser Kreuzung beträgt 551 Radfahrer, die gleitenden Spitzenstundenwerte liegen bei 718 Radfahrern. Dies ergibt ein leichtes Plus gegenüber 2002, und das, obwohl Ende 2003 die City-Durchfahrt (Route von der Oper bis zum Schottentor) eröffnet wurde, die Verlagerung von Radverkehrsströmen zur Folge hatte. Eine händische Zählung im Juni 2004 ergab deutliche Zunahmen der Radfahrer in der Operngasse Richtung Zentrum (+44,2%) und eine hohe Inanspruchnahme der neuen City-Durchfahrt. Diese Durchfahrt trägt damit zur Entlastung des Ringradwegs bei und bietet zusätzlich die Erschließung neuer Ziele im Stadtzentrum bzw. eine rasche Route von der Oper zum Schottentor.

Am Donaukanal bei der Salztorbrücke liegen die Radfahrerzahlen deutlich niedriger als 2002, da durch die baustellenbedingte Sperre des unten gelegenen Radwegs viele Radfahrer auf andere Routen angewiesen sind. In der Prater Hauptallee wurden die hohen Werte der vergangenen Zählungen bestätigt. An diesen drei Zählstellen sowie in der inneren Mariahilfer Straße und in der Alserbachstraße wurden in sieben Stunden jeweils über 1.000 Radfahrer gezählt. Es sind dies Punkte an hochrangigen Radverkehrsrouten.

Am Erdberger Steg wurden knapp 600 Radfahrer gezählt. Dieser im Vergleich mit anderen Stellen niedrigere Wert verdeutlicht die eher untergeordnete zentrale Radialfunktion des Stegs. An der Kreuzung Marxergasse - Gärtnergasse wurden rund 550 Radfahrer gezählt, 200 davon in der Marxergasse zwischen der Gärtnergasse und der Invalidenstraße. Dieser eher niedrige Wert lässt auf einen höheren Anteil an Freizeitverkehr (Route in den Prater) in der Marxergasse schließen. Am Radweg im St. Johann-Park als Teil des Wientalradwegs wurden in den sieben Stunden 535 Radfahrer gezählt. Dieser Wert erscheint im Hinblick auf die Lage und Anlagenform des Radwegs gering, zeigt jedoch die Wichtigkeit von Netzschlüssen im Radverkehrsnetz sowie die Notwendigkeit der Führung von hochrangigen Radialrouten bis ins Zentrum (Anmerkung: Mittlerweile konnte die „Lücke Lobkowitzbrücke“ durch die Realisierung einer Radfahranlage im Sommer 2005 geschlossen werden).

In der inneren Mariahilfer Straße und in der Alserbachstraße sowie am Lerchenfelder Gürtel bestätigt sich das hohe Radverkehrsaufkommen in den inneren, dicht bebauten Bezirken aus der Zählung 2002.

In der Ettenreichgasse zeigt sich ein relativ niedriger Wert. Dies kann mit der Baustelle im Zuge der Errichtung des Columbus-Centers am Columbusplatz zusammenhängen. Die äußere Mariahilfer Straße weist mit rund 500 Radfahrern einen ähnlichen Wert auf wie der Radweg im St. Johann-Park. Hier zeigt sich das Potenzial der Route trotz fehlender Verbindung bis zum Gürtelradweg. In der Floridsdorfer Hauptstraße zeigt sich die Wirkung eines wichtigen Netzschlusses. Mit der Eröffnung des Radwegs Wasserpark im Frühjahr 2005 entstand eine attraktive, durchgehende Verbindung zur Floridsdorfer Brücke. Dies zeigt sich in der deutlichen Steigerung der Radfahrerzahlen gegenüber 2002.

Die Werktagszählung 2005 zeigt, dass an wichtigen Punkten des Wiener Radwegenetzes bis zu 8.000 Radfahrer/Tag fahren. Insgesamt sind deutliche Steigerungen gegenüber den Vorerhebungen festzustellen (+6,3% gegenüber 2002 und +41,2% gegenüber 1999).

Der Ausbau von neuen Radwegen führt zu deutlichen Steigerungen, fehlende Lückenschlüsse führen zu vergleichsweise geringeren Nutzerfrequenzen. Auch Straßen ohne eigene Radfahranlagen zeigen einen hohen Radverkehrsanteil.



Tabelle 7: Ergebnisse der 7-Stunden-Werktagzählung Juni 2005 und Vergleich mit 2002
(korrigiert auf Maximalwert Juni 2005)

Nr.	Lage der Zählstelle	Anlage	2005			2002	2005/2002
			Q ₇₋₁₀	Q ₁₅₋₁₉	Q _{Su}	Q _{Su}	
1-1	Opernring ≡ Operngasse	Rw≡Rw	1.493	2.615	4.109	3.971	+3,5%
1-2	Donaukanal, Franz-Josefs-Kai bei Salztorbr.	Rw, Rw	945	1.594	2.538	2.721	-6,7%
2-1	Prater Hauptallee bei Waldsteingartenstraße	VB	436	1.577	2.012	1.875	+7,3%
2/3-1	Erdberger Steg	Rr	168	442	610	k. Z.	
3-1	Marxergasse	Rw, Rr, Mzs, RfaaEb	229	356	585	k. Z.	
5-1	St. Johann-Park	Rw	213	357	570	k. Z.	
6/7-1	Mariahilfer Straße ≡ Neubaugasse *	keine≡RfggEb	674	1.264	1.939	1.504	+28,9%
9-1	Alserbachstraße ≡ Althanstraße	Mzs≡Mzs	552	903	1.455	1.368	+6,4%
10-1	Ettenreichgasse ≡ Ricarda-Huch-Weg	VB≡VB	105	147	252	256	-1,4%
15-1	Mariahilfer Straße zw. Dadlerg. und Grimmg.	Mzs	185	345	530	k. Z.	
16-1	Lerchenfelder Gürtel ≡ Hasnerstraße	Rw≡Rr	775	1.138	1.913	1.577	+21,3%
21-1	Floridsdorfer Hauptstraße ≡ Jedleseer Straße	Rw≡Mzs	158	341	499	355	+40,4%
23-1	U6-Begleitweg zw. U6-Station Erlaaer Straße und U6-Station Alterlaa	Rw≡Rr	107	211	317	134**	+136,9%

* insgesamt 17 Stunden von 7.00–24.00 Uhr gezählt

** heraus gerechnete Relationen von gesamter Kreuzung
k. Z. keine Zählung

₇₋₁₀ Zählung nur 7.00–10.00 Uhr → Vergleich nur von 7.00–10.00 Uhr
₁₅₋₁₉ Zählung nur 15.00–19.00 Uhr → Vergleich nur von 15.00–9.00 Uhr

Nr.	Lage der Zählstelle	2005	2002	1999
		Q _{Su}	Q _{Su}	Q _{Su}
1-1	Opernring ∇ Operngasse	3.857	3.971	2.886
2-1	Prater Hauptallee bei Waldsteingartenstr.	1.889	1.875	1.393 ₁₅₋₁₉
6/7-1	Mariahilfer Straße ∇ Neubaugasse	1.820	1.504	1.395
9-1	Alserbachstraße ∇ Althanstraße	1.366	1.368	650 ¹⁹⁹⁷
10-1	Ettenreichgasse ∇ Ricarda-Huch-Weg	237	256	257
16-1	Lerchenfelder Gürtel ∇ Hasnerstraße	1.796	1.577	895
21-1	Floridsdorfer Hauptstraße ∇ Jedleseer Straße	468	355	k. Z.
23-1	U6-Begleitweg zw. U6-Station Erlaaer Straße und U6-Station Alterlaa	298	134*	k. Z.
Σ	Vergleich 2005–2002:	+6,3%	11.731	11.040
Σ	Vergleich 2005–1999*:	+41,2%	10.556	7.476

*...heraus gerechnete Relationen von gesamter Kreuzung

Tabelle 8: Ergebnisse der 7-Stunden-Werktagszählung Juni 2005 und Vergleich mit 2002 und 1999

Nr.	Lage der Zählstelle	2005	2002
		Q _{Su}	Q _{Su}
1-1	Opernring ∇ Operngasse	4.109	3.971
2-1	Prater Hauptallee bei Waldsteingartenstraße	2.012	1.875
6/7-1	Mariahilfer Straße ∇ Neubaugasse	1.939	1.504
9-1	Alserbachstraße ∇ Althanstraße	1.455	1.368
10-1	Ettenreichgasse ∇ Ricarda-Huch-Weg	252	256
16-1	Lerchenfelder Gürtel ∇ Hasnerstraße	1.913	1.577
21-1	Floridsdorfer Hauptstraße ∇ Jedleseer Straße	499	355
23-1	U6-Begleitweg zw. U6-Station Erlaaer Straße und U6-Station Alterlaa	317	134*
Σ	Vergleich 2005–2002:	+13,2%	12.496
			11.040

* herausgerechnete Relationen von gesamter Kreuzung

Tabelle 9: Ergebnisse der 7-Stunden-Werktagszählung Juni 2005 und Vergleich mit 2002 und 1999 (korrigiert auf Maximalwert Juni)

2.3.3 Ergebnisse 17-Stundenzählung 2005

In der Mariahilferstraße wurde der Radverkehr wie bereits 1999 und 2002 von 7.00–24.00 Uhr (17 Stunden) gezählt. Damit kann der tageszeitliche Verlauf des Radverkehrs auch abseits von Radwegen beispielhaft erfasst werden. Die Zählstelle befindet sich im zentralen Bereich Kreuzung Mariahilfer Straße/Neubaugasse/Amerlingstraße und hat lediglich in der Neubaugasse eine Radfahranlage. In der Mariahilfer Straße sowie in der Amerlingstraße selbst besteht keine Radverkehrsanlage.

Die Morgenspitze fällt in die Zeit von 8.15–9.15 Uhr. Nach einem Abfall am Vormittag folgt eine kontinuierliche Steigerung bis zur Abendspitze in der Zeit von 17.45–18.45 Uhr.

Insgesamt wurden an der Zählstelle in 17 Stunden 3.521 Radfahrer ermittelt. Dies bedeutet gegenüber 2002 eine Steigerung von +15%, gegenüber 1999 eine Steigerung von +31%. Die gleitende Spitzenstunde ist von 17.30–18.30 Uhr und beträgt 356 Radfahrer.

Bemerkenswert sind auch die hohen Werte in den Spätabendstunden. Bis Mitternacht passieren die Zählstelle stündlich über 100 Radfahrer. Dies ist auf den Freizeitverkehr (v. a. Gastronomiebesuche) zurückzuführen.

Hochgerechnet ergibt sich an der Zählstelle ein 24-Stunden-Wert von rund 3.700, im Querschnitt Mariahilfer Straße von ca. 2.600 (außerhalb Neubaugasse) bzw. 2.500 (innerhalb Neubaugasse) Radfahrern.

Lage der Zählstelle	2005	2002	1999	2005/2002	2005/1999
	Q	Q	Q		
Mariahilfer Straße † Neubaugasse (keine † RfggEb)					
7.00–10.00 Uhr	633	589	525	+7,5%	+20,6%
10.00–15.00 Uhr	963	1.052	663	-8,5%	+45,2%
15.00–19.00 Uhr	1.187	915	870	+29,7%	+36,4%
19.00–24.00 Uhr	738	505	626	+46,1%	+17,9%
7.00–24.00 Uhr	3.521	3.061	2.684	+15,0%	+31,2%

Tabelle 10: Ergebnisse der 17-Stunden-Werktagzählung Juni 2005 und Vergleich mit 2002 und 1999

Bei der Straßenverkehrszählung 2000 wurde im gleichen Querschnitt ein DTV_w von 11.990 Kfz/Tag erhoben. Die Gegenüberstellung dieser Werte unter der Annahme eines geringen Anstiegs des Kfz-Verkehrs in der Mariahilfer Straße ergibt einen Radverkehrsanteil am Individualverkehr der Mariahilfer Straße (innerhalb Neubaugasse) von knapp 20%. Das heißt, jedes fünfte Fahrzeug am Erhebungstag war ein Fahrrad.

Querschnitt	07:00–10:00	10:00–15:00	15:00–19:00	19:00–24:00	07:00–10:00 15:00–19:00	07:00–24:00
Mariahilfer Str. innerh. Neubaug.	393	667	806	492	1.199	2.358
Mariahilfer Str. außerh. Neubaug.	409	661	854	519	1.263	2.443
Neubaugasse	270	322	364	231	634	1.187
Amerlingstraße	194	276	350	234	544	1.054

Tabelle 11: Ergebnisse der 17-Stundenzählung Mariahilfer Straße/Neubaugasse

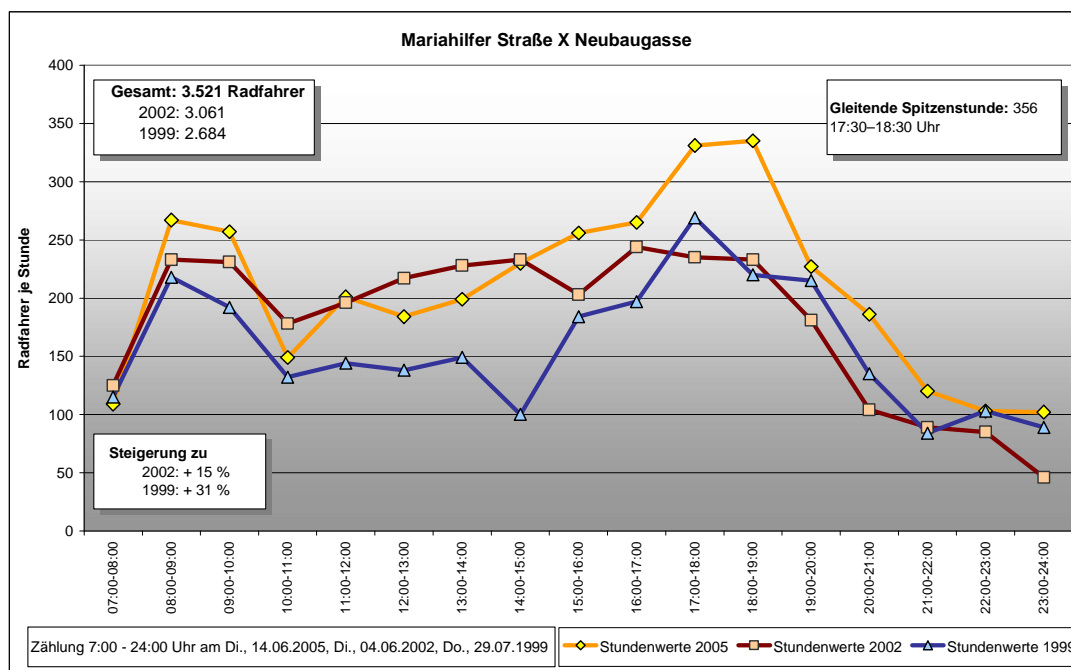


Abbildung 4: Ergebnisse der 17-Stundenzählung 2005 an der Zählstelle Mariahilfer Straße/Neubaugasse

Die Zählstelle Mariahilfer Straße weist im tageszeitlichen Verlauf zum Teil starke Steigerungen des Radverkehrs gegenüber 2002 und 1999 auf. Auffallend ist, dass die Steigerungsraten in der Zeit von 17.00–24.00 Uhr am größten sind. Auch die Steigerungen in den Zeiten der Spitzen des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs sind deutlich, fallen aber etwas geringer aus.

Jedes fünfte Fahrzeug in der Mariahilfer Straße ist ein Fahrrad!

2.3.4 Ergebnisse Kurzzeitzählung Sonntag 2005

Bei der Sonntagszählung 2005 wurde erstmals der gesamte Donauquerschnitt erhoben, sodass kein Vergleich mit früheren Zählungen möglich ist. Die Zählstellen liegen auf Höhe der Brigittenauer Bucht und befinden sich an der Alten und der Neuen Donau sowie auf der Donauinsel.

Bei Sonntagszählungen ist zu beachten, dass besonders der Wochenendverkehr, der zum überwiegenden Teil dem Freizeitverkehr zuzurechnen ist, von äußeren Faktoren wie Witterung und Jahreszeit maßgeblich beeinflusst wird.

Die Zählung 2005 fand unter für die Jahreszeit atypischen Witterungsverhältnissen statt. Am Erhebungstag (Sonntag, 29. Mai 2005) wurden Durchschnittstagesemperaturen von über 30°Celsius gemessen. Die Auswertung der Dauerzählstellen hat ergeben, dass aufgrund der an diesem Tag herrschenden Hitze viele Personen eine Freizeitfahrt mit dem Fahrrad unterließen. An einigen Sonn- bzw. Feiertagen im Mai und Juni 2005 wurden deutlich höhere Werte als am Zähltag ermittelt.

Am linken Donauufer wurden an diesem Nachmittag insgesamt 960 Radfahrer erfasst, am rechten Donauufer 444 Radfahrer und auf der Donauinsel selbst 1.831 Radfahrer. Am gesamten Donauquerschnitt wurden von 14.00–18.00 Uhr 3.235 Radfahrer gezählt. 52% der Radfahrer fuhren in Richtung Reichsbrücke, 48% in Richtung Brigittenauer Brücke.

Nr.	Lage der Zählstelle	Anlage	Q ₁₄₋₁₈
2/22-1	Linkes Donauufer	Rw	960
2/22-2	Donauinsel, linkes Donauufer	Rw	333
2/22-3	Donauinsel, rechts Donauufer	Rw	1.498
2/22-4	Rechtes Donauufer	Rw	444
2/22-1-4	Gesamter Donauquerschnitt	Rw	3.235

Tabelle 12: Ergebnisse der 4-Stunden-Sonntagszählung Mai 2005

Für den Wochenendverkehr am Donaukorridor kann hochgerechnet von ca. 8.500 Radfahrern/Tag ausgegangen werden. Aufgrund der großen Hitze am Erhebungstag kann darauf geschlossen werden, dass das Potenzial für den Sonntagsverkehr im Donaukorridor noch höher liegt.

2.4 Auswertung weiterer Zählungen des Radverkehrs

2.4.1 Händische Straßenverkehrszählung Wien

Die „Händische Straßenverkehrszählung auf Autobahnen, Bundesstraßen und Gemeindestraßen“ findet seit 1955 im Intervall von fünf Jahren statt. Abweichend von der bisherigen Praxis wurde für die Straßenverkehrszählung 2005 vereinbart, dass Radfahrer auf der Fahrbahn jedenfalls mit erhoben werden. Befindet sich bei der Erhebungsstelle ein Radweg getrennt von der Fahrbahn, so wurde auch dieser erhoben.

Die Zählungen finden jeweils in den Monaten Mai und Juni statt. Nach dem Wiener Zählplan variiert der Stichprobenumfang je nach Bedeutung des Querschnittes für den Individualverkehr:

Erhebung	Stichprobenumfang [Stunden]		
	2005 ¹⁾	2000 ²⁾	1995 ³⁾
Einzeltagzählung „E“	4 + 4	3 + 4	4 + 4
Kurzzeitzählung „K“	1 x 3 + 5 x 4	3 x 3 + 3 x 4	7 x 4
Langzeitzählung „L“	2 bis 3 x 16	5 x 16	6 x 16

¹⁾ Erhebungszeiträume im Jahr 2005:

4 + 4: 06.00–10.00 Uhr und 15.00–19.00 Uhr an einem Mittwoch oder Donnerstag

1x3 + 5x4: 6.00–10.00 Uhr Montag und Dienstag,
 15.00–19.00 Uhr Dienstag, Freitag und Sonntag,
 09.00–12.00 Uhr Samstag

2 bis 3 x 16: 06.00–22.00 Uhr Montag, Dienstag, Freitag, Samstag (2 oder 3 Tage davon)

²⁾ Erhebungszeiträume im Jahr 2000:

3 + 4 6.00–9.00 Uhr und 15.00–19.00 Uhr an einem Mittwoch oder Donnerstag

3 x 3 + 3 x 4 6.00–9.00 Uhr am Montag, Dienstag und Samstag (9.00–12.00 Uhr)
 15.00–19.00 Uhr am Dienstag, Freitag und Sonntag

5 x 16 6.00–22.00 Uhr Montag, Dienstag, Freitag, Samstag und Sonntag

³⁾ Erhebungszeiträume im Jahr 1995:

4 + 4 6.00–10.00 Uhr und 15.00–19.00 Uhr an einem Mittwoch oder Donnerstag

7 x 4 6.00–10.00 Uhr am Montag, Mittwoch und Samstag (8.00–12.00 Uhr)
 15.00–19.00 Uhr am Mittwoch, Donnerstag, Freitag und Sonntag

6 x 16 6.00–22.00 Uhr Montag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag

Tabelle 13: Erhebungszeiträume der Händischen Straßenverkehrszählung Wien

Im Rahmen der „Radverkehrserhebung 2002–2005“ wurde eine Auswertung der in den Händischen Straßenverkehrszählungen 1995, 2000 und 2005 ermittelten Radfahrer vorgenommen. Da der Radverkehr in der Standardauswertung nicht oder nicht gesondert berücksichtigt wurde, musste auf die Rohdaten zurückgegriffen werden. Diese wurden in aufbereiteter Form zur Verfügung gestellt, sodass gezielt eine Auswertung erfolgen konnte. Für den vorliegenden Vergleich der Ergebnisse wurden lediglich die Summen über die Stundengruppen herangezogen.

Bei der Betrachtung der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass der Radverkehr stark von den Witterungseinflüssen abhängt. Dadurch können deutliche Unterschiede zwischen den Erhebungsjahren entstehen. Der Vergleich der Zählergebnisse aus den Jahren 1995 und 2000 dient daher auch der Bestätigung bzw. Verifizierung des Niveaus der Radverkehrsstärken an den einzelnen Zählstellen.

Die Reihung der Zählstellen in der Darstellung der Ergebnisse entspricht der Reihung in der ursprünglichen Auswertung der Händischen Straßenverkehrszählungen und folgt keiner räumlich-geografischen Zuordnung.

2.4.2 Zählungen der MA 46

Die Magistratsabteilung 46 führt aus bestimmten Anlässen punktuelle Verkehrszählungen durch. Häufigster Grund für die Zählungen sind Verkehrsprojekte oder Anfragen aus den Bezirken. Die Zählungen finden in der Regel unabhängig von der Witterung statt. Das heißt, dass auch bei schlechten Witterungsverhältnissen gezählt wird. Ausgenommen davon sind Zählungen, bei denen die Witterung auf den Kfz-Verkehr maßgeblichen Einfluss hat, z. B. der Zustrom zu den Bädern o. Ä..

Die Verkehrszählungen der MA 46 finden im gesamten Stadtgebiet statt und liefern damit auch wichtige Informationen über die flächenhafte Verteilung des Radverkehrs. Für die Auswertung standen Zählungen aus den Jahren 2001–2003 zu Verfügung. Die Ergebnisse können jedoch nur bedingt mit anderen Zählungen verglichen werden. Einerseits nehmen die Zählungen der MA 46 keine Rücksicht auf die vorherrschende Witterung. Andererseits umfasst der Zählzeitraum am Vormittag die Stunden 6.00–9.00 Uhr, wohingegen reine Radfahrerzählungen am Vormittag von 7.00–10.00 Uhr durchgeführt werden.

2.4.3 Ergebnisse der Auswertung weiterer Zählungen des Radverkehrs

In der Tabelle 14 sind die Ergebnisse der Zählstellen der Straßenverkehrszählung 2005 mit den höchsten Radverkehrswerten aufgelistet. Wenn sich die Zählung über mehrere Tage erstreckte, ist hier der jeweils höchste Wert angeführt. Das heißt, die Zahlen für die Vormittags- und die Nachmittagsstundengruppe müssen nicht vom selben Zähltag stammen und stellen einen potenziellen Wert für einen Tag mit ganztags günstigen Bedingungen dar. Mit den Kfz-Werten ergeben sich die Radfahrer-Anteile.

Bezirk	Lage der Zählstelle	Mai und Juni 2005 Q _{7Std.}		
		Rad	Kfz	Radanteil
1	Schotteng. zw. Helferstorferstr. und Teinfaltstr.	737	3702	16,6%
3	Landstraßer Hauptstr. bei Wildgansplatz	596	7.453	7,4%
3	Landstraßer Hauptstr. zw. Neulingg. u. Barichg.	262	7.193	3,5%
7	Museumsquartier (ehem. Messeplatz)	1.453	19.363	7,0%
7	Burggasse vor Neubaugasse	576	6.262	8,4%
8/9	Alser Straße zw. Lange Gasse und Schlösselg.	364	8.196	4,3%
9	Währinger Straße vor Boltzmanngasse	902	10.292	8,1%
17	Hernalser Gürtel, Höhe Thelemangasse	1.000	34.894	2,8%
18	Währinger Gürtel vor. O.Nr. 132 bzw. O.Nr. 115	811	25.179	3,1%
19/20	Brigittenufer bzw. Heiligenstädter Lände unter Döblinger Steg	1.206	38.203	3,1%
21	Brünner Straße unter Schnellbahnbrücke	316	20.248	1,5%
22	Biberhaufenweg bei Asperner Heldenplatz	397	8.643	4,4%

Tabelle 14: Ergebnisse der Händischen Straßenverkehrszählung in Wien 2005 mit Radanteil

In den Tabelle 15 und 16 sind die Ergebnisse jener Zählstellen aufgelistet, an welchen ein erheblicher Radverkehr gezählt wurde. Die Werte beziehen sich dabei jeweils auf einen bestimmten Erhebungstag, auch wenn an mehreren Tagen gezählt wurde, und zeigen das in sieben Stunden ermittelte Radverkehrsaufkommen.

Bezirk	Lage der Zählstelle (Straßenverkehrszählung)	Radfahrer je 7 Std. (Q ₇)		
		2005	2000	1995
1	Burgring bei Burgtor und Nebenfahrbahn	1.767	k. A.	k. A.
1	Parkring bei Gartenbaukino	995	k. A.	k. A.
1	Schottengasse zw. Helferstorferstr. und Teinfaltstr.	775	*	*
2/3	Stadionbrücke	123	234	263
3	Am Heumarkt vor Münzamt	214	60	105
3	Erdberger Lände vor O.-Nr. 36	238	k. A.	k. A.
3	Landstraßer Hauptstraße bei Wildgansplatz	596	73	72
3	Landstraßer Hauptstraße zw. Neulingg. u. Barichg.	262	258	264
3	Marxergasse bei Hintere Zollamtsstraße	*	75	71
3	Rennweg vor Salesianerkirche	241	127	206
3/10	Arsenalstraße vor O.-Nr. 7 und gegenüber	97	41	55
4	Favoritenstraße bei Taubstummengasse (U-Bahn)	*	296	*
4	Prinz-Eugen-Straße vor Gürtel	59	103	89
4	Wiedner Hauptstraße vor O.-Nr. 62 und gegenüber	99	332	296
5	Margaretenstraße Nähe Filmcasino	*	657	455
5	Schönbrunner Straße vor Pilgramgasse	*	236	243
5/6	Linke Wienzeile nach Magdalenenstr., Hamburgerstraße vor Rüdigerstraße	*	89	145
5/6	Pilgrambrücke	*	434	327
5/12	Margareten Gürtel bei Arbeitergasse, Steinbauerg.	272	73	92
6	Gumpendorfer Straße bei Brückengasse	*	465	291
6/7	Mariahilfer Straße zw. Kollergerng. und Neubaug.	*	596	591
7	Museumsquartier (ehem. Messeplatz)	1.000	212	221
7	Burggasse vor Neubaugasse	424	186	230
7	Neustiftgasse vor Neubaugasse	*	120	162
7	Schottenfeldgasse zw. Apolllog. und Mariahilfer Str.	*	274	214
7	Zieglergasse zw. Apolllogasse und Mariahilfer Straße	*	158	147
8/9	Alser Straße vor AKH	364	554	608
9	Liechtensteinstraße nach Fürstengasse	*	293	256
9	Porzellangasse nach Fürstengasse	*	172	199
9	Währinger Straße vor Boltzmanngasse	880	790	791
10	Laxenburger Straße bei Südtiroler Platz (Südbahnunterführung)	500	119	190
10	Laxenburger Straße zw. Raxstr. und Oberlaaerstr.	55	62	18
10	Raxstraße zw. Triester Straße und Laxenburger Str.	82	27	31
10	Triester Straße bei Spinnerin am Kreuz	138	25	30
10/11	Bitterlichstraße über Ostbahn	80	48	55
11	Dreherstraße (Landesgrenze)	*	118	*
11	Freudenauer Hafensbrücke	243	456	k. A.
11	Simmeringer Hauptstraße bei Enkplatz	112	137	69
11	Simmeringer Hauptstraße bei Zentralfriedhof 1. Tor	192	186	117
11	Zinnergasse, Etrichstr. zw. Margetinstr. und Simmeringer Hauptstraße	82	6	31
12	Längenfeldgasse unter Südbahn	221	91	89
12/15	Linke Wienzeile, Schönbrunner Schlossstraße stadtausw. Lobkowitzbrücke	160	60	93
13	Lainzer Straße vor O.-Nr. 124 und gegenüber	*	161	164
13	Stranzenberggasse über Verbindungsbahn	69	77	76
13/14	Hadikgasse, Schönbrunner Schlossstr. zw. Schönbrunner und Kennedybr.	312	178	117
14	Flötzersteig zw. Maroltingergasse und Tinterstraße	74	30	56
14	Hauptstraße - Wienerstraße (Landesgrenze)	61	k. A.	k. A.
14	Hütteldorfer Straße zw. Straßgswandnergasse und	*	100	70

Bezirk	Lage der Zählstelle (Straßenverkehrszählung)	Radfahrer je 7 Std. (Q ₇)		
		2005	2000	1995
	Marcusgasse			
14	Linzer Straße zw. Flötzersteig und Bahnhofstraße	138	135	46
14	Schlossallee unter Westbahn	153	139	44
14/15	Linzer Straße unter Westbahn	70	78	54
15	Felberstraße bei Tannengasse	142	101	70
15	Hütteldorfer Straße bei Märzpark	302	213	147
15	Schmelzbrücke (Schweglerstraße)	270	113	137
16	Koppstraße bzw. Gablenzgasse bei Hippgasse	301	265	187
16	Ottakringer Straße vor Brauerei	211	201	173
16	Spetterbrücke	72	67	67
16	Thaliastraße vor Panikengasse	99	111	131
16	Wattgasse zw. Thaliastraße und Ottakringer Straße	77	89	70
17	Dornbacher Straße bei St. Anna-Kapelle	85	115	105
17	Hernalser Gürtel Höhe Thelemangasse	963	k. A.	k. A.
17	Hernalser Hauptstraße vor O.-Nr. 89 und gegenüber	*	285	279
18	Gentzgasse zwischen Gürtel und Semperstraße	*	177	122
18	Gersthofer Straße zw. Kreuzgasse und Lidlgasse	3	119	94
18	Währinger Gürtel vor O.-Nr. 132 bzw. O.-Nr. 115	605	98	55
18	Währinger Straße zwischen Gürtel und Canongasse	*	229	k. A.
18/19	Peter-Jordan-Straße zw. Gr. Mendel-Str. und Dänenstraße	87	94	75
19	Grinzinger Allee zw. An den langen Lüssen und Straßbergasse	6	102	42
19	Gunoldstraße zw. Heiligenstädter Str. u. Nussdorfer Lände	*	61	91
19	Heiligenstädter Straße zw. Gürtelbr. und Gunoldstr.	*	120	73
19	Heiligenstädter Straße, Kuchelauer Hafensstraße (Landesgrenze)	118	*	*
19	Krottenbachstraße zw. Flotowgasse und Budinskyg.	46	98	32
19/20	Brigittenufer bzw. Heiligenstädter Lände unter Döblinger Steg	1.087	k. A.	k. A.
20	Friedensbrücke	158	*	*
20	Handelskai unter Schnellbahn	306	*	k. A.
20	Jägerstraße bei Brigittaplatz	*	85	103
21	An der oberen Alten Donau bei Drygalskiweg	*	198	99
21	Brünner Straße unter Schnellbahnbrücke	161	56	165
21	Brünner Straße zw. Angerer Straße und B 3 „Verlängerung Nordbrücke“	130	92	157
21	Donaufelder Straße bei Alfred-Nobel-Gasse	77	86	72
21	Floridsdorfer Hauptstraße	102	54	131
21	Gerasdorfer Straße zw. Schotterfeldweg und Schipergasse	*	129	*
21	Gerasdorfer Straße (Landesgrenze)	29	101	k. A.
21	Prager Straße nach Anton-Störck-Gasse	71	27	62
21	Siemensstraße bei Bahnunterführung	89	54	131
21	Stammersdorfer Straße bei Stammersdorfer Zentralfriedhof (Landesgrenze)	4	106	*
22	Asperner Siegesplatz	166	23	*
22	Biberhaufenweg bei Asperner Heldenplatz	397	82	85
22	Biberhaufenweg Höhe Waldviertler Weg	117	*	*
22	Breitenleer Straße unter Ostbahn (nördliche Linie)	66	84	36
22	Donaustadtstraße zwischen Erzherzog-Karl-Straße und Wagramer Straße	118	1	10

Bezirk	Lage der Zählstelle (Straßenverkehrszählung)	Radfahrer je 7 Std. (Q ₇)		
		2005	2000	1995
22	Hausfeldstraße bei Ostbahn	134	236	96
22	Raffineriestraße vor Roter Hiasl	214	k. A.	*
22	Stadlauer Straße	101	57	52
22	Wagramer Straße über Alte Donau	397	k. A.	284
23	Anton-Baumgartner-Straße unter U6	185	k. A.	*
23	Breitenfurter Straße nach Kirchfeldgasse	68	49	36
23	Breitenfurter Straße zw. Rodauner Str. und Willerg.	*	61	88
23	Endresstraße zw. Maurer Lange G. und Ruzickag.	*	72	118
23	Kaltenleutgebner Straße bei Hochstr. (Landesgrenze)	*	97	*
23	Ketzergasse auf Höhe Anton-Freunschlag-Gasse	44	95	*
23	Perchtoldsdorfer Straße (Landesgrenze)	82	64	k. A.

* keine Zählung erfolgt

k. A. keine oder offensichtlich unvollständige Zählung des Radverkehrs

Tabelle 15: Ergebnisse der Händischen Straßenverkehrszählung in Wien 2005, 2000 und 1995

In den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen Wien stechen einige Zählstellen durch ein besonders hohes Radfahraufkommen heraus. Diese befinden sich an hochrangigen Radialstraßen und liegen vorwiegend in innerstädtischen Bereichen (innerhalb des Gürtels). Berücksichtigt man die Jahreszeit der einzelnen Zählungen (Mai), dann können die Maximalwerte des Radverkehrs an diesen Zählstellen noch höher angesetzt werden.

Auffallend ist, dass auch an vielen Straßen mit ungünstigen Bedingungen (keine Radverkehrsanlage, starker motorisierter Verkehr) hohe Radverkehrszahlen ermittelt wurden (z. B. innere Währinger Straße). Dies zeigt deutlich das hohe Potenzial des Radverkehrs an diesen Strecken. Unter günstigeren Voraussetzungen (eigene Radverkehrsanlage) könnten auf diesen Strecken noch wesentlich höhere Werte erzielt werden.

Die hohen Werte auf Abschnitten des Gürtelradwegs entsprechen den Ergebnissen der Dauerzählung am Westbahnhof. Der gesamte Gürtelradweg entlang des Westgürtels (Währinger Gürtel bis Neubaugürtel) ist in der Hauptsaison mit rund 800 bis 1.000 Radfahrern in 7 Stunden bzw. bis zu 2.000 Radfahrern in 24 Stunden sehr gut frequentiert. Dies zeigt die Wichtigkeit von durchgehenden, attraktiven und weitreichenden Verbindungen.

Bemerkenswert sind auch die Radfahrzahlen an der Stadtgrenze, obwohl Radfahrer hier wesentlich größere Distanzen zurücklegen müssen, um Ziele zu erreichen. Hier treten die Kaltenleutgebner Straße, Dreherstraße, Heiligenstädter Straße/-Kuchelauer Hafenstraße und die Stammersdorfer Straße mit Werten von ca. 100 Radfahrer je 7 Stunden hervor.

Bezirk	Lage der Zählstelle (MA 46-Zählung)	Datum	Radfahrer je 7 Std. (Q ₇)
2	Nordbahnstraße - Kleine Stadtgutgasse	20. 11. 2002	160
2	Salztorbrücke - Hollandstraße	02. 09. 2001	266
2	Stadionbrücke - Stadionallee	19. 09. 2001	288
2	Wehlistraße - Rampe A 23 Richtung Süden	18. 01. 2001	122
3	Landstraßer Hauptstraße - Wasserg. - Neulingg.	30. 10. 2002	160
3	Stadionbrücke - Schlachthausgasse	19. 09. 2001	58
5	Ramperstorffergasse - Margaretenstraße	01. 10. 2002	219
6	Gumpendorfer Straße - Hofmühlg. - Otto-Bauer-G.	17. 06. 2003	660
6	Gumpendorfer Straße - Kaunitzgasse	12. 02. 2003	132
6	Mariahilfer Gürtel - Gumpendorfer Gürtel - Gumpendorfer Straße	15. 10. 2002	107
6	Mariahilfer Straße - Otto-Bauer-Gasse	07. 05. 2001	861
6	Mariahilfer Straße - Babenbergerstr. - Getreidemarkt	05. 06. 2003	1.982
6	Linke Wienzeile - Anilingasse	16. 10. 2001	276
6	Linke Wienzeile - Köstlergasse	10. 10. 2001	122
7	Burggasse (inkl. Nebenfahrbahn) - Kirchengasse	05. 11. 2002	206
7	Neustiftgasse - Kirchengasse - Kellermannngasse	05. 11. 2002	170
7	Schottenfeldgasse - Lindengasse - Stollgasse	03. 04. 2003	191
7	Siebensterngasse - Kirchengasse	05. 11. 2002	161
9	Nussdorfer Straße - Spitalgasse - Währinger Str.	22. 11. 2001	156
9	Spittelauer Lände - Alserbachstraße	22. 05. 2001	807
11	Simmeringer Hauptstraße - Hauffgasse – Kopalg.	01. 10. 2002	80
13/14	Schönbrunner Schlossbrücke - Linke Wienzeile - Hadikgasse	22. 11. 2002	197
14/15	Mariahilfer Straße - Winckelmannstraße	04. 04. 2001	165
15	Mariahilfer Gürtel - Sechshauser Gürtel - Sechshauser Straße	15. 10. 2002	110
15	Sechshauser Straße - Anschützgasse	16. 10. 2002	94
15	Sechshauser Straße - Brauhirschengasse	16. 10. 2002	115
15	Sechshauser Straße - Geibelgasse	04. 12. 2001	71
15	Sechshauser Straße - Reindorfngasse	16. 10. 2002	121
15	Sechshauser Straße - Stiegergasse – Ullmannstr.	04. 12. 2001	39
20	Pappenheimgasse - Raffaelgasse	23. 05. 2002	69
22	Kirschenallee - Ultzmannngasse	08. 05. 2003	87
22	Lannesstraße - Grohmannngasse	08. 05. 2003	51
22	Lannesstraße - Ultzmannngasse - Dittelgasse	08. 05. 2003	96
22	Lannesstraße - Viktor-Wittner-Gasse	08. 05. 2003	79
22	Wagramer Straße - Rennbahnweg	25. 04. 2001	111
23	Rodauner Straße - Rudolf-Waisenhorn-Gasse	30. 05. 2001	44

Tabelle 16: Ergebnisse der Zählungen der MA 46 2001–2003

Obwohl die Zählungen der MA 46 nur bedingt mit anderen Zählungen des Radverkehrs vergleichbar sind, bestätigen sie die bisher ermittelten Erkenntnisse. Hohe Radfahrerzahlen zeigen sich an den Hauptstraßen in den Bezirken innerhalb des Gürtels. Außerhalb des Gürtels werden erhebliche Werte an den radialen Straßen Richtung Zentrum gezählt.

Die flächige Analyse des Radverkehrs in Wien zeigt deutlich, dass auch in Straßen ohne eigene Radverkehrsanlage – insbesondere innerstädtisch – ein hohes Radverkehrsaufkommen auftritt. Außerhalb des Gürtels treten erhebliche Werte an den Radialstraßen auf.

Deutlich zeigt sich das hohe Potenzial des Radverkehrs auch an Strecken mit derzeit ungünstigen Voraussetzungen sowie der Bedarf an hochrangigen Radrouten mit qualitativ hoch stehenden Radverkehrsanlagen.

3 DAUERZÄHLUNG DES RADVERKEHRS

3.1 Einrichtung und Funktion

Die automatische Dauerzählung ermöglicht ein repräsentatives Bild über den Wiener Radverkehr und kann diesen in seinem Verlauf und seiner Charakteristik darstellen. Durch die an den ausgewählten Stellen ermittelten absoluten Zahlen kann eine wissenschaftlich abgesicherte Analyse der Radverkehrsmengen erfolgen, die zu einer deutlichen Versachlichung der politischen und fachlichen Diskussionen führen soll.

Im Mai 2002 wurden daher in Wien erstmals vier Dauerzählstellen für den Radverkehr eingerichtet, deren Daten seit Anfang Juni 2002 zur Verfügung stehen („alte“ Zählstellen):

- **Argentinierstraße** gegenüber dem ORF-Funkhaus
- **Burgring** bei der Einmündung der Babenbergerstraße (nach Verlegung der Zählstelle nunmehr Opernring)
- Neubaugürtel beim **Westbahnhof**
- **Lassallestraße** kurz vor Reichsbrücke

Im Juni 2003 wurde die automatische Radfahrerzählung um vier Zählstellen erweitert, deren Daten seit Anfang Juli 2003 zur Verfügung stehen. Zu den vier bisherigen Zählstellen im innerstädtischen Bereich liefern die vier neuen Zählstellen Daten und Informationen über den Radverkehr in eher peripheren Stadtgebieten:

- Wientalradweg bei der **Kennedybrücke**
- **Liesingbachradweg** bei Alterlaa
- **Langobardenstraße** beim SMZ Ost
- **Donaukanalbegleitweg** bei der S45-Schnellbahnbrücke

Die Lage der Zählstellen ist in Abbildung 1 dargestellt. Die Dauerzählgeräte arbeiten mit Radartechnologie und erfassen aus einer Höhe von ca. 3 m eine Breite von bis zu 2,5 m (siehe Abbildung 5). Für den Betrieb ist eine Stromversorgung notwendig, die über die Versorgung der Straßenbeleuchtung erfolgt. Die Einrichtung der Messanlagen wurde von der MA 33 - Öffentliche Beleuchtung unterstützt. Alle acht Zählstellen stehen mit wenigen Ausnahmen seit ihrer Errichtung ohne Unterbrechung in Betrieb.

Die Zählstelle Argentinierstraße musste im Februar 2003 aufgrund einer Baustelle am betreffenden Grundstück abgebaut und in Zusammenarbeit mit dem ORF am benachbarten Gebäude wieder aufgebaut werden.

Die Zählstelle Burgring musste aufgrund der Verlegung des dortigen Radwegs wegen der Errichtung eines Zugangs zu einem Veranstaltungsort verlegt werden und befindet sich nunmehr am Opernring nahe der Operngasse. Eine zweite Erhebungspause ergab sich im Sommer 2005 durch die Neuinstallation der Ringstraßenbeleuchtung.

An der Zählstelle Donaukanal fiel das Zählgerät vom 4. Jänner bis 20. März 2004 aufgrund eines technischen Defekts aus.

Die Zählstellen Westbahnhof, Lassallestraße und Langobardenstraße wurden trotz einer Montagehöhe von ca. 3 m durch anführende Fahrzeuge (LKW) beschädigt und fielen dadurch jeweils mehrere Wochen lang aus.

Der Radweg an der Zählstelle Liesingbach war aufgrund der Errichtung des Liesinger Stegs von Ende September bis 5. Dezember 2003 gesperrt.

An der Zählstelle Lassallestraße führten die Bauarbeiten auf der Reichsbrücke von Juni 2003 bis Juni 2005 zu entsprechenden Verlagerungen von Radverkehrsströmen und damit zu Beeinflussungen der Zählergebnisse.

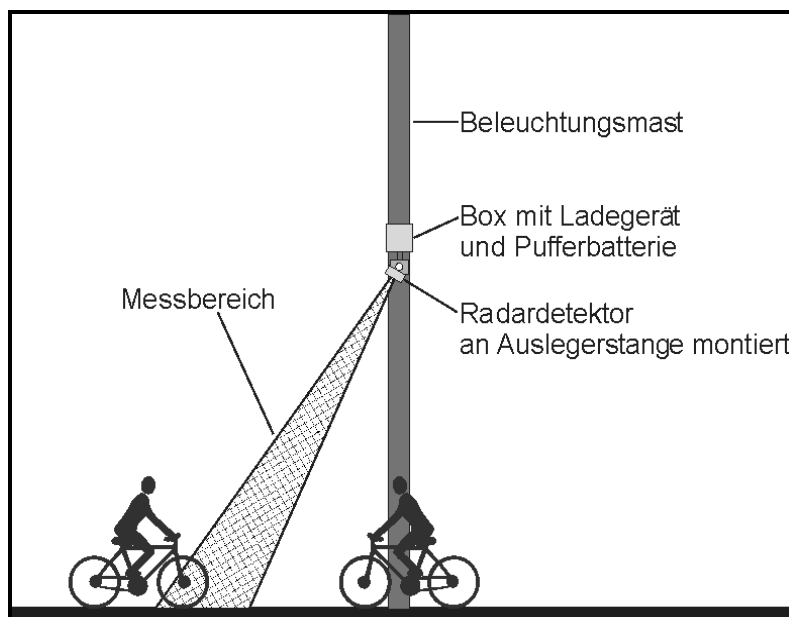


Abbildung 5: Aufbau und Funktion der Radfahrer-Dauerzählstellen

Der Radverkehr in Wien wird seit Juni 2002 erstmals auch mittels Dauerzählungen erhoben. Dazu sind insgesamt acht Zählgeräte in Betrieb, die mittels Radartechnologie eine permanente Erfassung der Radfahrer ermöglichen. Der Betrieb verläuft technisch weitgehend störungsfrei.



Abbildung 6: Zählstelle Argentinierstraße



Abbildung 7: Zählstelle Opernring nahe der Operngasse



Abbildung 8: Zählstelle Neubaugürtel beim Westbahnhof

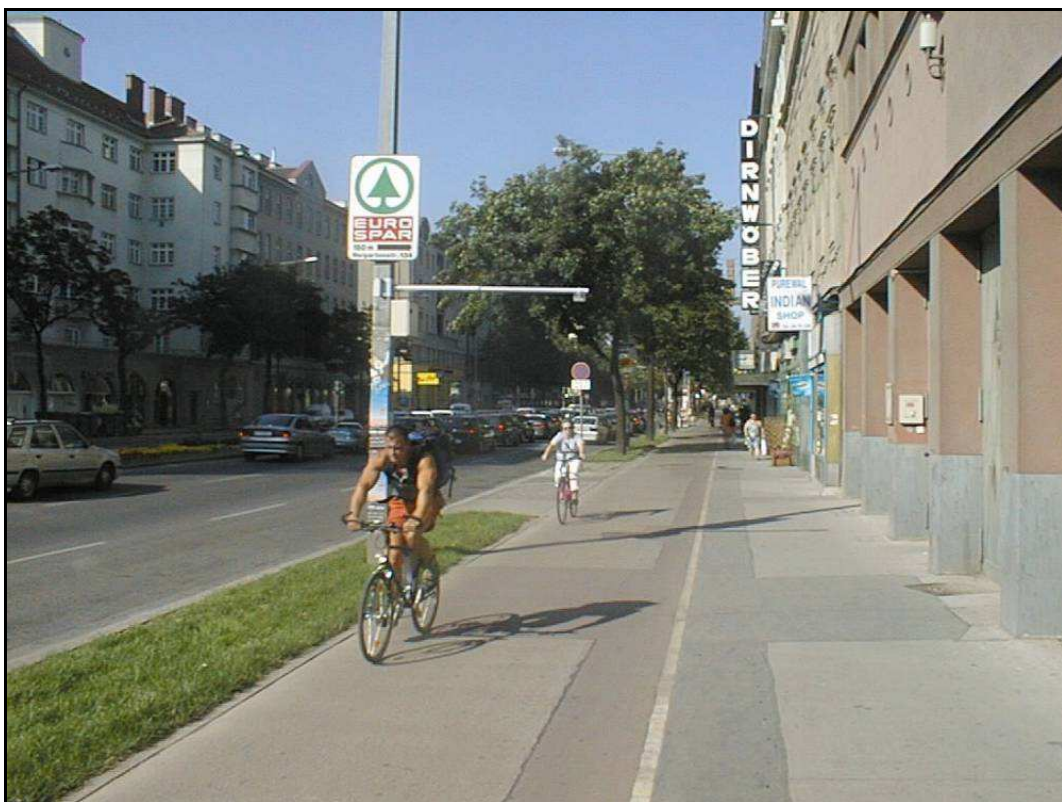


Abbildung 9: Zählstelle Lassallestraße kurz vor der Reichsbrücke



Abbildung 10: Zählstelle Wientalradweg bei der Kennedybrücke

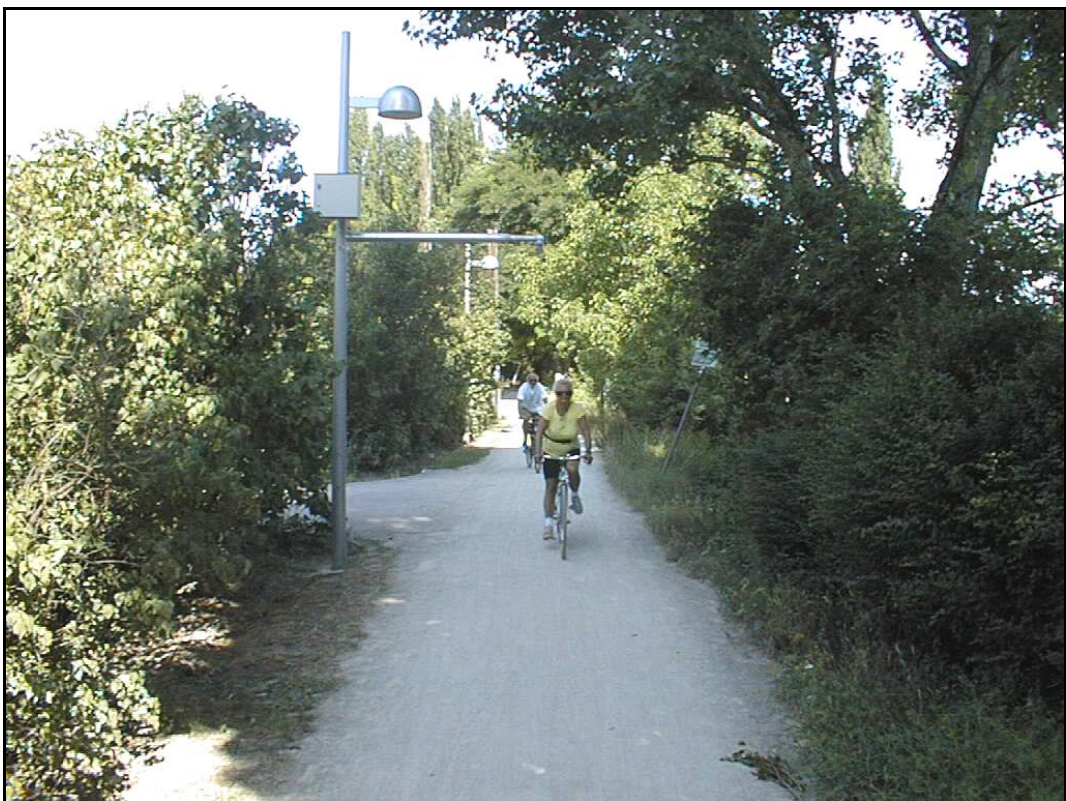


Abbildung 11: Zählstelle Liesingbachradweg beim Wohnpark Alterlaa



Abbildung 12: Zählstelle Langobardenstraße beim SMZ Ost



Abbildung 13: Zählstelle Donaukanalbegleitweg bei der S45-Schnellbahnbrücke

3.2 Ergebnisse der Dauerzählungen

3.2.1 Auswertung der Zähldaten

Die im Zählgerät gespeicherten Zählergebnisse werden in regelmäßigen Abständen mittels GSM-Verbindung ausgelesen und ausgewertet. Die gewonnenen Daten werden bearbeitet und grafisch aufbereitet. Der Verlauf der täglichen Radverkehrsstärken an den Zählstellen wird monatsweise dargestellt, ebenso die Jahresgrafiken mit dem Verlauf der täglichen Verkehrsstärken. Diese Grafiken werden mit dem Witterungsverlauf (mittlere Tagestemperatur und tägliche Niederschlagssumme) überlagert. In den Wintermonaten werden in den Monatsgrafiken Tage mit Schneefall (mehr als 1 cm Neuschneemenge) eigens gekennzeichnet. Zusätzlich stehen auch Vergleiche über den gesamten Erhebungszeitraum in grafischer und tabellarischer Form zur Verfügung.

Diese Grafiken werden im Internet laufend aktualisiert und sind unter folgenden Adressen abrufbar:

- <http://www.snizek.at/radverkehr/dauerzaehlung.htm>
- <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/radwege/erhebung/dauer.htm>

Für detaillierte Analysen werden für jede Zählstelle folgende Kennzahlen ermittelt:

- JDTV jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr
- DTV_W durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (Montag bis Freitag)
- DTV_{Sa} durchschnittlicher täglicher Verkehr an Samstagen
- DTV_{SoF} durchschnittlicher täglicher Verkehr an Sonn- und Feiertagen
- TV_{max} maximaler Tagesverkehr mit Datum
- Tagesganglinie der durchschnittlichen stündlichen Verkehrsstärken, jeweils für Werktag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag
- Wochenganglinie der durchschnittlichen Tagesverkehrsstärken
- relative Tages-, Wochen- und Jahresganglinie (bezogen auf den JDTV) für Vergleiche der Zählstellen untereinander

Die Ergebnisse der Radverkehrserhebungen werden umfangreich ausgewertet, grafisch aufbereitet und monatlich aktualisiert im Internet veröffentlicht.

3.2.2 Stündliche Werte – Tagesgang

Die stündlichen Werte der automatischen Radfahrerzählung werden in Tagesganglinien zusammengefasst. Diese zeigen die funktionelle Bedeutung der untersuchten Radverkehrsanlagen und werden für die Tagesgruppen Werktag (Montag bis Freitag), Samstag sowie Sonn- und Feiertag ermittelt und dargestellt.

Nach nunmehr fast vierjähriger durchgehender Zählung lassen sich innerhalb der acht Zählstellen drei Typen unterscheiden. Diese weisen nach dem Tagesverlauf des Radverkehrs eine jeweils typische Zusammensetzung von Alltags- und Freizeitverkehr auf:

Bei der ersten Gruppe (Typ 1: Argentinierstraße, Opernring, Westbahnhof und Kennedybrücke) liegen die Werte an Werktagen deutlich höher als am Wochenende. Diese Zählstellen weisen jeweils zwei deutliche Spitzen in der Früh und am späten Nachmittag auf und zeigen damit den hohen Anteil des Alltagsverkehrs – insbesondere des Arbeits- und Ausbildungspendelverkehrs. An den Wochenenden (Samstag, Sonn- und Feiertag) zeigt sich an diesen Stellen bei insgesamt niedrigerem Niveau ein flacher Verlauf mit niedrigen Werten am Vormittag und einem Maximum am Nachmittag. Dies entspricht dem Verkehrsverhalten im Freizeitverkehr.

Die zweite Gruppe (Typ 2: Lassallestraße und Langobardenstraße) zeigt eine etwas höhere Bedeutung des Freizeitverkehrs, obwohl auch die Benutzung dieser Routen im Alltagsverkehr deutlich zu erkennen ist. An Werktagen ist die Morgenspitze deutlich kleiner als die Nachmittagspitze, in der offensichtlich bereits ein erheblicher Anteil an Freizeitverkehr enthalten ist. An Samstagen zeigen sich an beiden Zählstellen die niedrigsten Werte. An Sonn- und Feiertagen liegen die Maximalwerte etwas über jenen an Werktagen.

Die dritte Gruppe (Typ 3: Liesingbach und Donaukanal) zeigt eine dominierende Bedeutung des Freizeitverkehrs. Es zeigen sich flachere Verläufe an Werktagen mit einem deutlichen Maximum am späten Nachmittag bzw. frühen Abend. An Sonn- und Feiertagen liegen die Radfahrerzahlen rund eineinhalb mal so hoch wie an Werktagen.

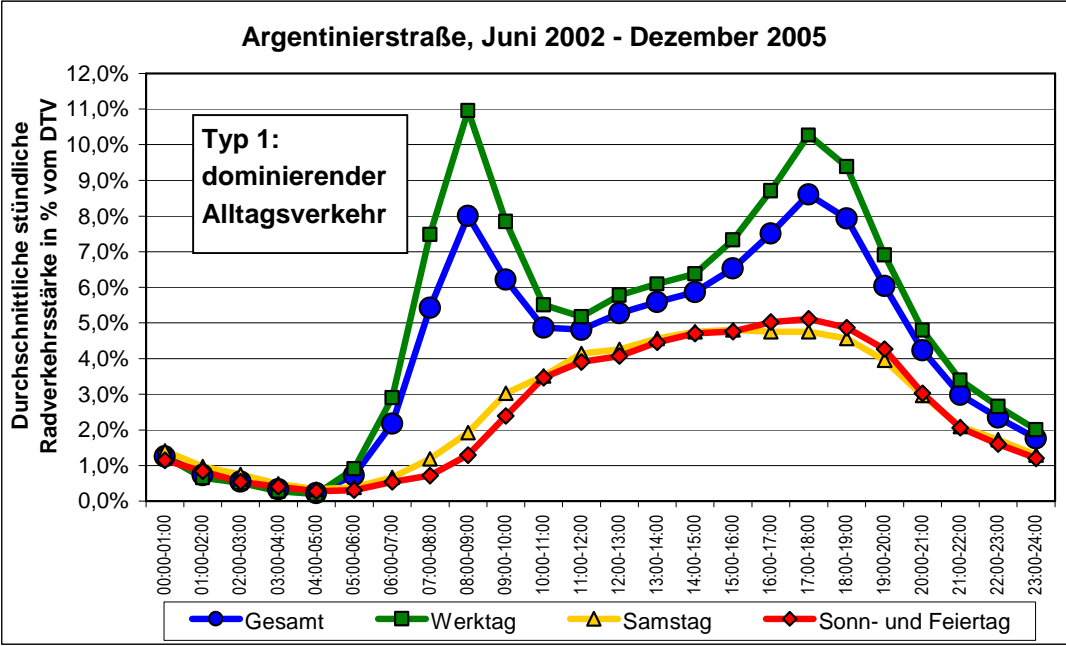


Abbildung 14: Relative Tagesganglinie mit dominierendem Alltagsverkehr – Beispiel Zählstelle Argentinierstraße

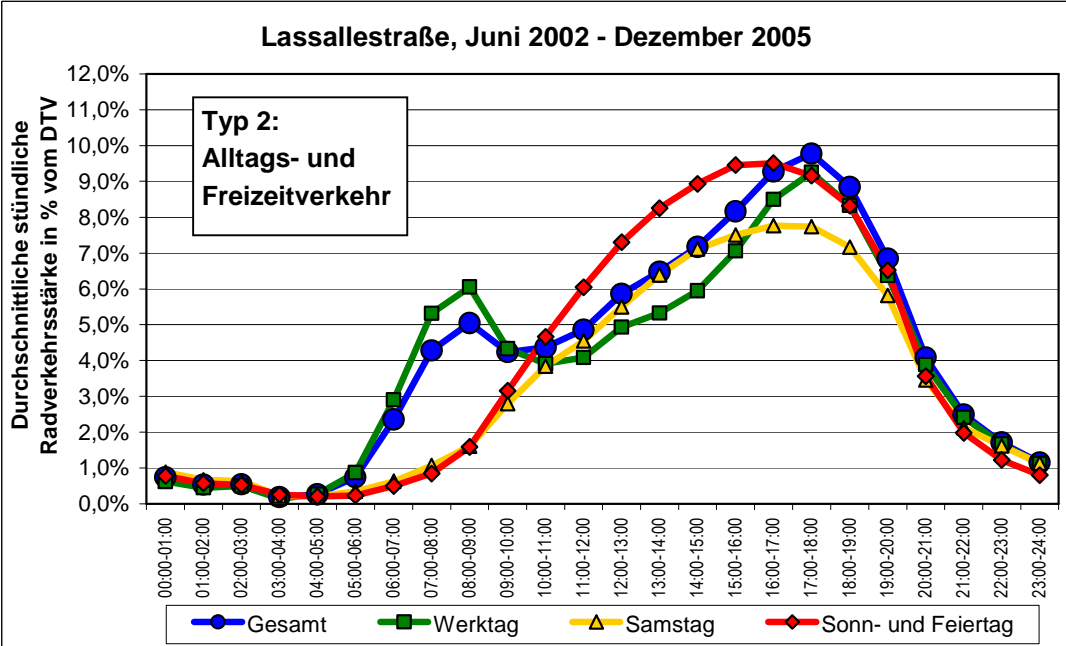


Abbildung 15: Relative Tagesganglinie mit Alltags- und Freizeitverkehr – Beispiel Zählstelle Lassallestraße



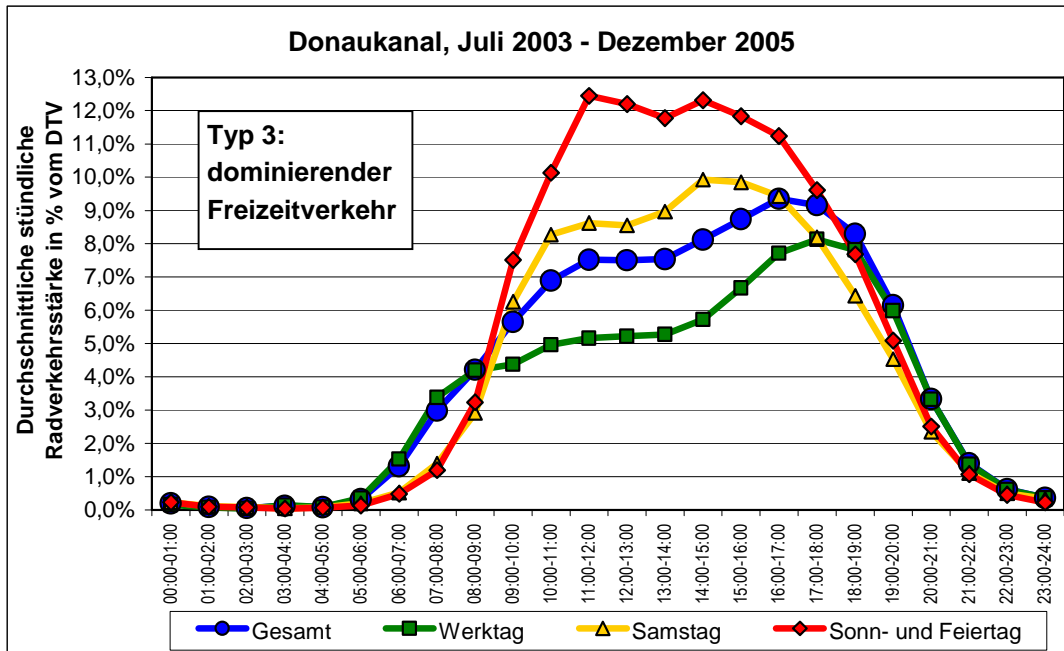


Abbildung 16: Relative Tagesganglinie mit dominierendem Freizeitverkehr – Beispiel
Zählstelle Donaukanal

Aufgrund der Ergebnisse der Tagesganglinien lassen sich folgende drei Typen von Radverkehrsrouten ableiten: dominierender Alltagsverkehr, Alltags- und Freizeitverkehr sowie dominierender Freizeitverkehr.

Insgesamt zeigen die Tagesganglinien, dass das Fahrrad im innerstädtischen Bereich vorrangig für alltägliche Wege wie Arbeits-, Ausbildungs- und Erledigungsverkehr genutzt wird. In peripheren Stadtteilen und in der Nähe zu Freizeiteinrichtungen zeigt sich eine erhebliche Alltagsnutzung, momentan dominiert (noch) der Freizeitverkehr.

3.2.3 Tägliche Werte – Wochengang

Die Wochenganglinie zeigt den Verlauf des Radverkehrsaufkommens über eine Woche. Der Wochengang zeigt ebenso wie der Tagesgang die funktionelle Bedeutung einer Radwegeverbindung.

Die Verteilung des durchschnittlichen Wochenverkehrs auf die Wochentage bestätigt die Bildung von drei Gruppen in den acht Zählstellen mit jeweils charakteristischem Verlauf der Radverkehrsstärken über die Woche.

Bei der ersten Gruppe (Typ 1: Zählstellen Argentinierstraße, Opernring, Westbahnhof und Kennedybrücke) liegen die Tageswerte vom Montag bis Freitag am höchsten, wobei das Maximum auf den Dienstag oder Mittwoch fällt. Rund 80% der gesamten Wochensumme an Radfahrern entfällt auf die Tage Montag bis Freitag. Die Tage Samstag und Sonntag zeigen deutlich niedrigere Werte mit einem Minimum am Sonntag (Kennedybrücke am Samstag).

An den Zählstellen der zweiten Gruppe (Typ 2: Lassallestraße und Langobardenstraße) ist der Verlauf über die Woche ausgeglichener. Das Maximum fällt in der Lassallestraße auf den Sonntag. In der Langobardenstraße liegt der Sonntagswert etwas unter dem Wochenmaximum. Rund 70–75% der Wochensumme fällt auf die Werktage Montag bis Freitag.

Bei der dritten Gruppe (Typ 3: Liesingbach und Donaukanal) ist auch hier die große Bedeutung dieser Routen für den Freizeitverkehr ablesbar. Der Samstagwert liegt in etwa auf dem Niveau der Werktage, der Sonntagswert zeigt ein sehr starkes Wochenmaximum, das rund 50% über dem Werktagsmaximum liegt. Trotzdem entfallen rund zwei Drittel der Wochensumme auf die Werktage Montag bis Freitag, wenn auch stärker als an den anderen Zählstellen auf die Nachmittags- bzw. frühen Abendstunden.

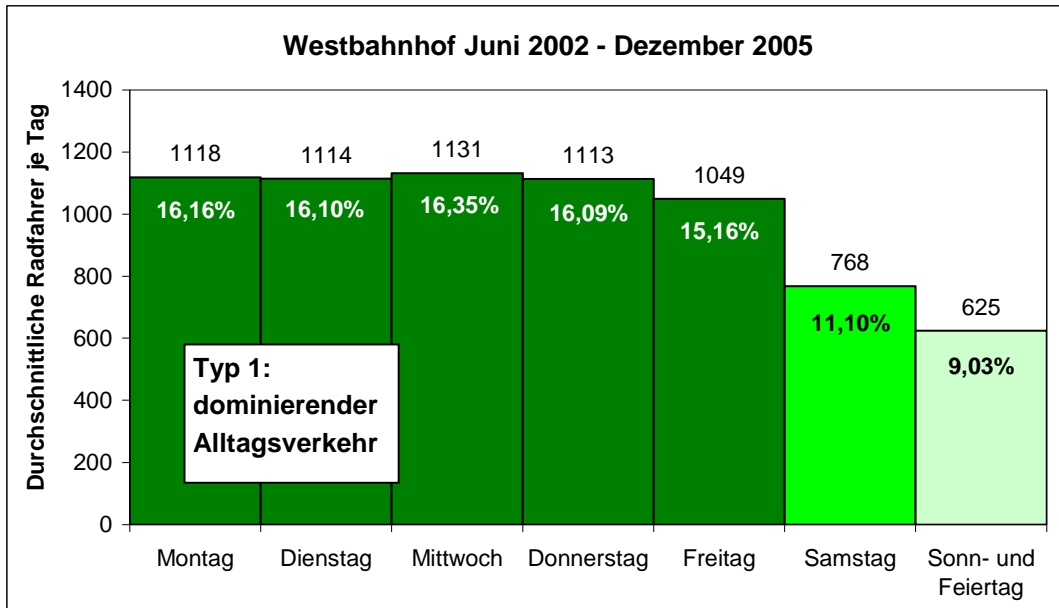


Abbildung 17: Durchschnittliche Wochenganglinie mit Anteil der Tageswerte an der Wochensumme bei dominierendem Alltagsverkehr – Beispiel Zählstelle Westbahnhof

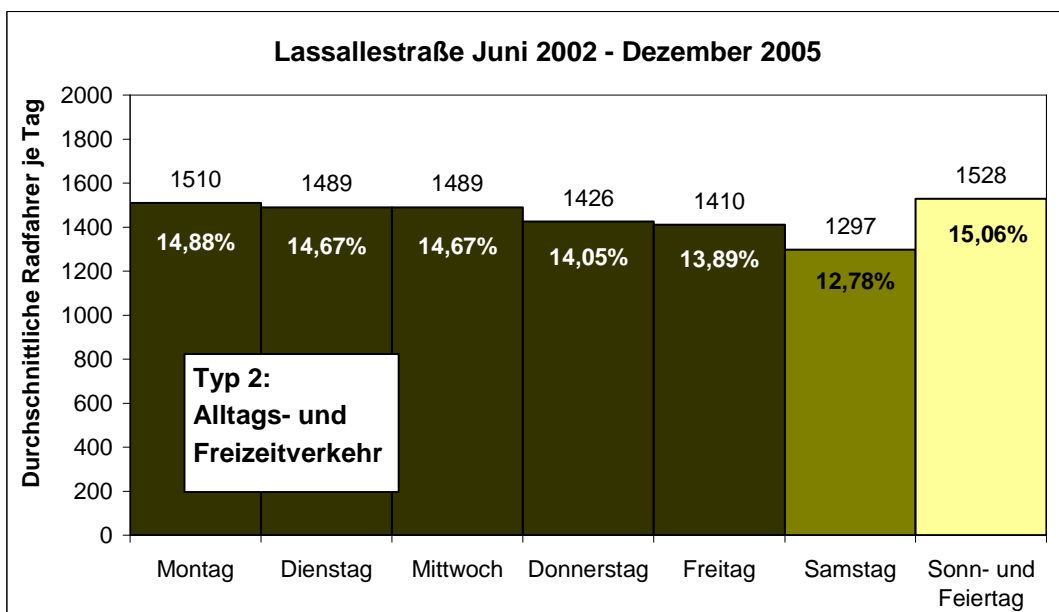


Abbildung 18: Durchschnittliche Wochenganglinie mit Anteil der Tageswerte an der Wochensumme bei Alltags- und Freizeitverkehr – Beispiel Zählstelle Lassallestraße

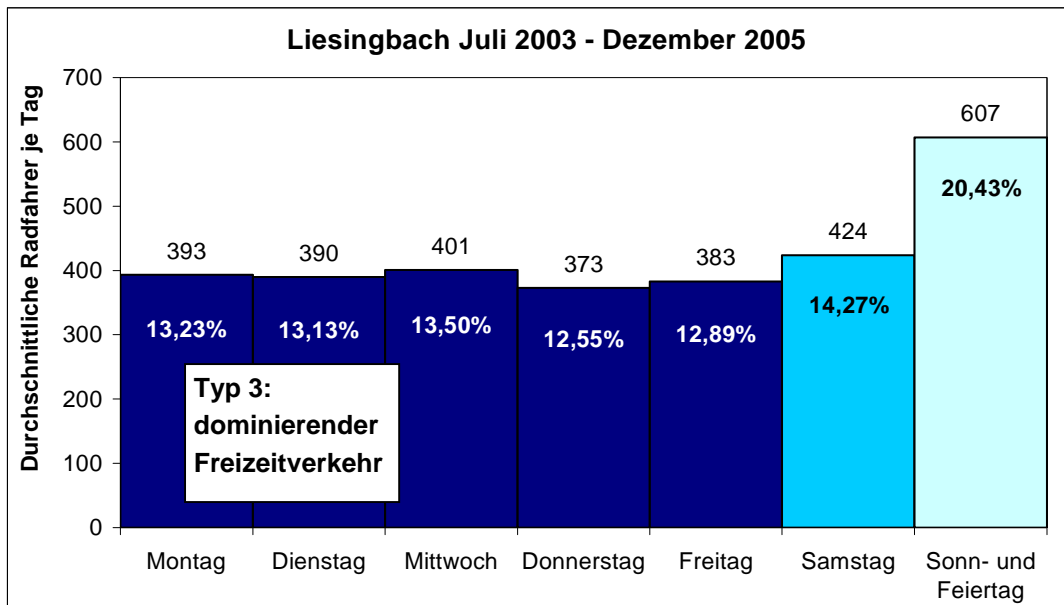


Abbildung 19: Durchschnittliche Wochenganglinie mit Anteil der Tageswerte an der Wochensumme bei dominierendem Freizeitverkehr – Beispiel Zählstelle Liesingbach

Auch die Betrachtung der Wochenganglinien bestätigt, dass das Fahrrad im innerstädtischen Bereich vorwiegend als Alltagsverkehrsmittel genutzt wird. Nur an Strecken, die zu den wichtigen Freizeitrouten zählen oder als Zubringer zu Erholungsgebieten genutzt werden, ist der Freizeitverkehr mit dem Alltagsverkehr vergleichbar oder sogar dominant. Diese Strecken liegen vorrangig in peripheren Stadtteilen.

3.2.4 Tägliche Werte – Jahrgang

Die Jahrgangslinie zeigt den Verlauf des Radverkehrs über den Zeitraum eines Jahres und gibt die jahreszeitlichen Schwankungen des Radverkehrs wieder, die sich aufgrund der klimatischen Verhältnisse sowie anderer Bedingungen ergeben. Zur Verdeutlichung der Witterungseinflüsse sind in den Ganglinien die Tagesmitteltemperatur sowie die Tagesniederschlagssumme der Wetterstation „Wien Innere Stadt“ eingetragen.

An allen Zählstellen sind die Monate Mai und Juni die Spitzenmonate. Der Juni 2003 war aufgrund der anhaltend guten Witterung und des Impulses durch die beiden Streiktage im Mai und Juni 2003 ein Monat mit besonders hohen Zählergebnissen (siehe Kapitel 3.3).

Die erste Gruppe (Typ 1: Argentinierstraße, Opernring, Westbahnhof und Kennedybrücke) zeigt relativ stabile Zählergebnisse in der Radfahrersaison mit einem kontinuierlichen Anstieg im Frühjahr und einem stetigen Rückgang im Herbst. Die durchschnittlichen Werte im Dezember liegen bei rund einem Viertel der Werte vom Juni. Von Mitte Dezember bis Mitte Jänner fallen die Werte noch einmal ab. Ab Mitte Jänner zeigt sich nach einem Sprung auf das Dezemberebene ein kontinuierlicher Anstieg. Im Mai liegen die Werte etwa auf dem Niveau vom Juli. An 170 bis 175 Tagen im Jahr liegen die täglichen Werte über dem Jahresschnitt (JDTV). In acht Monaten im Jahr werden an mehreren Tagen Werte gezählt, die über dem Jahresschnitt liegen.

Die Zählstellen der zweiten Gruppe (Typ 2: Lassallestraße und Langobardenstraße) weisen stärkere Schwankungen innerhalb kurzer Perioden auf. Der erhebliche Anteil des Freizeitverkehrs zeigt hier eine größere Abhängigkeit von der Witterung. Es treten an einzelnen Tagen Spitzenwerte auf, die deutlich über dem zu diesem Zeitpunkt üblichen Niveau liegen. An 150 bis 170 Tagen im Jahr liegen die Tagessummen über dem Jahresschnitt. In sieben bis acht Monaten im Jahr werden mehrmals Werte über dem Jahresschnitt gezählt.

Bei der dritten Gruppe (Typ 3: Liesingbach und Donaukanal) ist wiederum der dominierende Freizeitverkehr ablesbar. Es zeigen sich die stärksten Schwankungen mit stark herausragenden Maximalwerten. In den warmen Perioden treten einzelne Spitzentage auf, die bis zu doppelt so hoch liegen wie das zu diesem Zeitpunkt übliche Niveau. An 150 bis 170 Tagen im Jahr liegen die Tagessummen über dem Jahresschnitt. In sieben Monaten im Jahr werden an mehreren Tagen Werte gezählt, die über dem Jahresschnitt liegen. Auch die Witterungsabhängigkeit, v. a. der Rückgang der Radfahrerzahlen bei kurzen Schlechtwetterperioden, ist hier am deutlichsten. Bei der Zählstelle Donaukanal treten die Maximalwerte abweichend von den anderen beiden Gruppen auch an den Werktagen im Sommer auf. Dies

zeigt die Bedeutung dieser Route für den Freizeitverkehr (Abzweigung des Donauradwegs).

Generell erweist sich der Radverkehr als sehr umwegempfindlich. Dies zeigt sich in den Ergebnissen der Dauerzählstellen im Einflussbereich von Baustellen, wo der Radverkehr teilweise signifikant zurückging (Langobardenstraße).

Die Radfahrersaison wird im Vergleich der täglichen Werte zum Jahresdurchschnitt definiert. In den Monaten April bis Oktober liegen die Tageswerte teilweise deutlich über dem Jahresschnitt. Die Radsaison wird daher für den Zeitraum Anfang April bis Ende Oktober festgelegt.

In den Abbildungen 20–35 und den Tabellen 17–24 sind die monatsdurchschnittlichen Radverkehrsstärken an den acht Dauerzählstellen angegeben. Dabei wurden alle Monate, in denen Daten nicht vorhanden waren, anhand aller vorliegenden Ergebnisse hochgerechnet und ergänzt. Insbesondere wurden die erste Jahreshälfte 2002 („alte“ Zählstellen) bzw. 2003 („neue“ Zählstellen) sowie Monate mit Zählstellenausfall ergänzt.

Für den langfristigen Vergleich der Ergebnisse werden für jeden Monat folgende Werte dargestellt:

- durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen (Montag bis Freitag) DTV_w
- durchschnittlich täglicher Verkehr an Sonn- und Feiertagen DTV_{SoF}

Die jährliche Entwicklung ergibt sich aus dem Verhältnis des Werts eines Monats zum entsprechenden Wert des Monats im Vorjahr.

Die von der Darstellung der Tages- und Wochenganglinien abgeleiteten drei Zählstellen-Typen bestätigen sich auch in den Jahreganglinien. Die „Alltagszählstellen“ weisen einen stabilen Wert über einen großen Zeitraum des Jahres auf und sind wenig sensibel auf Witterungsschwankungen. Die „Freizeit-zählstellen“ zeigen einen raschen Anstieg bzw. Abfall der Werte zum Saisonbeginn oder -ende bzw. starke Einzelereignisse bei guten Wetterbedingungen.

Als „Radsaison“ kann der Zeitraum Anfang April bis Ende Oktober angesehen werden.

3.2.4.1 Jahrgang Argentinierstraße (Typ 1)

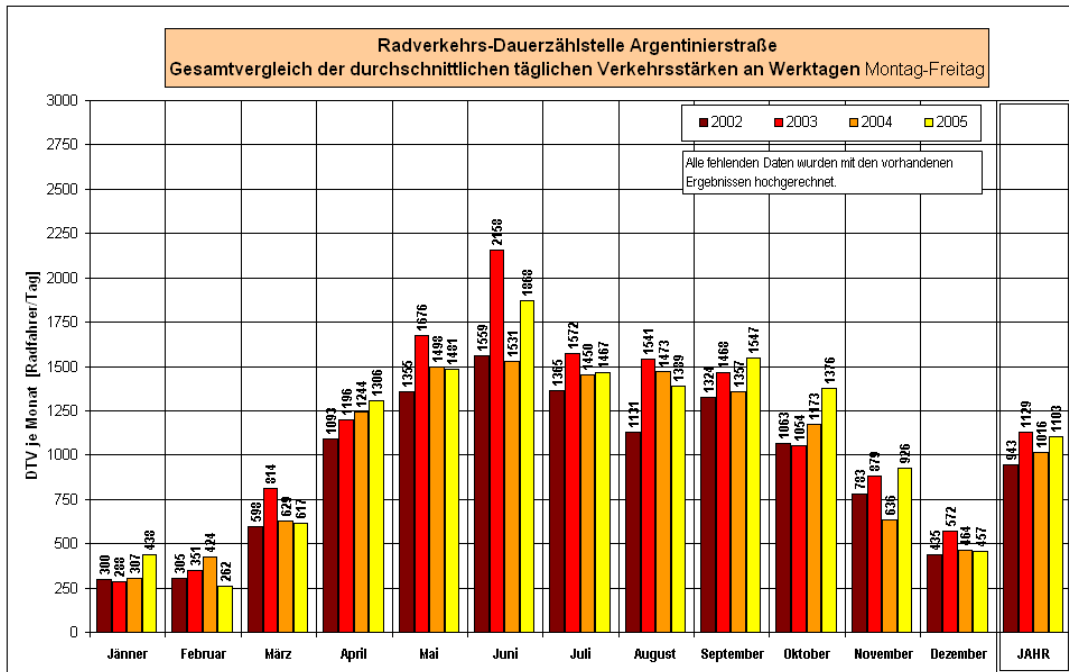


Abbildung 20: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Argentinierstraße

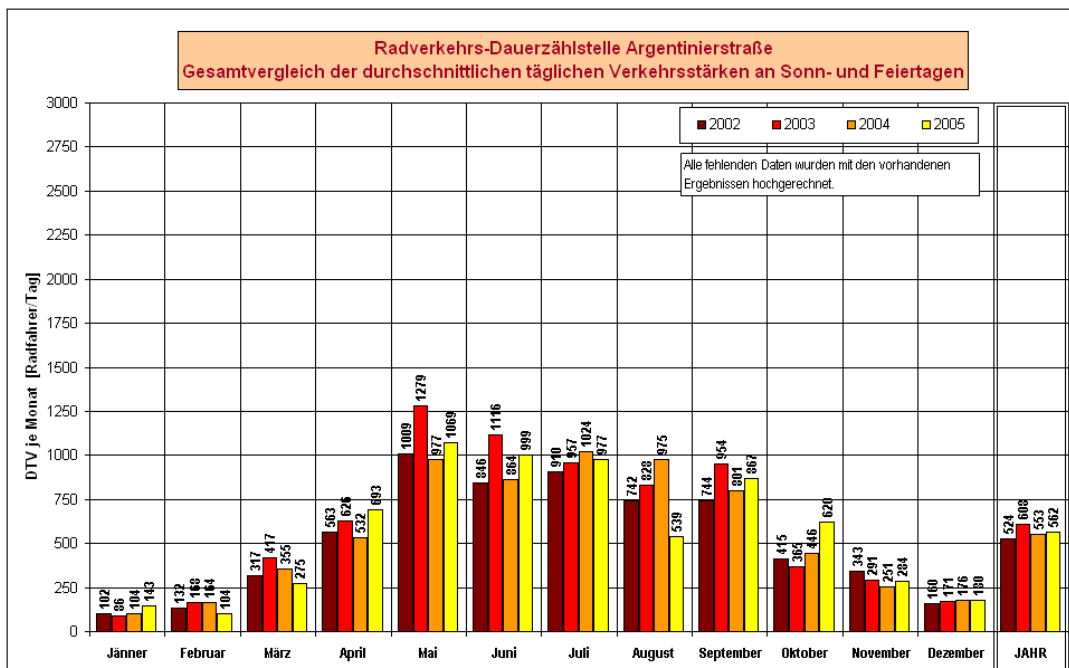


Abbildung 21: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Argentinierstraße



Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Monat (DTV_w bzw. DTV_{SoF})

Monat	2002		2003		2004		2005	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	300	102	288	86	307	104	438	143
Februar	305	132	351	168	424	164	262	104
März	598	317	814	417	629	355	617	275
April	1.093	563	1.196	626	1.244	532	1.306	693
Mai	1.355	1.009	1.676	1.279	1.498	977	1.481	1.069
Juni	1.559	846	2.158	1.116	1.531	864	1.868	999
Juli	1.365	910	1.572	957	1.450	1.024	1.467	977
August	1.131	742	1.541	828	1.473	975	1.389	539
September	1.324	744	1.468	954	1.357	801	1.547	867
Oktober	1.063	415	1.054	365	1.173	446	1.376	620
November	783	343	879	291	636	251	926	284
Dezember	435	160	572	171	464	176	457	180
JAHR	943	524	1.129	608	1.016	553	1.103	562
Radfahrersaison	1.270	747	1.524	875	1.389	803	1.491	823

Entwicklung 2002–2005

Monat	2002		2003/2002		2004/2003		2005/2004	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	nicht mögl.	nicht mögl.	-4,1%	-15,4%	+6,6%	+20,9%	+42,7%	+37,5%
Februar	nicht mögl.	nicht mögl.	+15,1%	+27,1%	+20,8%	-2,4%	-38,2%	-36,6%
März	nicht mögl.	nicht mögl.	+36,1%	+31,4%	-22,7%	-14,9%	-1,9%	-22,5%
April	nicht mögl.	nicht mögl.	+9,5%	+11,2%	+4,0%	-15,0%	+5,0%	+30,3%
Mai	nicht mögl.	nicht mögl.	+23,7%	+26,7%	-10,6%	-23,6%	-1,1%	+9,4%
Juni	nicht mögl.	nicht mögl.	+38,4%	+31,9%	-29,1%	-22,6%	+22,0%	+15,6%
Juli	nicht mögl.	nicht mögl.	+15,2%	+5,2%	-7,8%	+7,0%	+1,2%	-4,6%
August	nicht mögl.	nicht mögl.	+36,3%	+11,6%	-4,4%	+17,8%	-5,7%	-44,7%
September	nicht mögl.	nicht mögl.	+10,9%	+28,2%	-7,6%	-16,0%	+14,0%	+8,2%
Oktober	nicht mögl.	nicht mögl.	-0,8%	-12,0%	+11,3%	+22,2%	+17,3%	+39,0%
November	nicht mögl.	nicht mögl.	+12,3%	-15,2%	-27,6%	-13,7%	+45,6%	+13,1%
Dezember	nicht mögl.	nicht mögl.	+31,5%	+6,9%	-18,9%	+2,9%	-1,5%	+2,3%
JAHR	nicht mögl.	nicht mögl.	+19,7%	+16,0%	-10,0%	-9,0%	+8,6%	+1,6%
Radfahrersaison	nicht mögl.	nicht mögl.	+20,0%	+17,1%	-8,8%	-8,3%	+7,3%	+2,6%

Monat	2002		2003/2002		2004/2002		2005/2002	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
JAHR	nicht mögl.	nicht mögl.	+19,7%	+16,0%	+7,7%	+5,5%	+17,0%	+7,3%
Radfahrersaison	nicht mögl.	nicht mögl.	+20,0%	+17,1%	+9,4%	+7,4%	+17,4%	+10,2%

Tabelle 17: Zählstelle Argentinierstraße – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005

Die Zählstelle Argentinierstraße weist über den gesamten Erhebungszeitraum konstante Steigerungen auf, die vor allem an Werktagen beachtlich sind. Im Schnitt ist die Radverkehrsstärke in der Argentinierstraße in der Saison pro Jahr an Werktagen um 5,5% und an Sonn- und Feiertagen um 3,2% gestiegen.

3.2.4.2 Jahrgang Opernring (Typ 1)

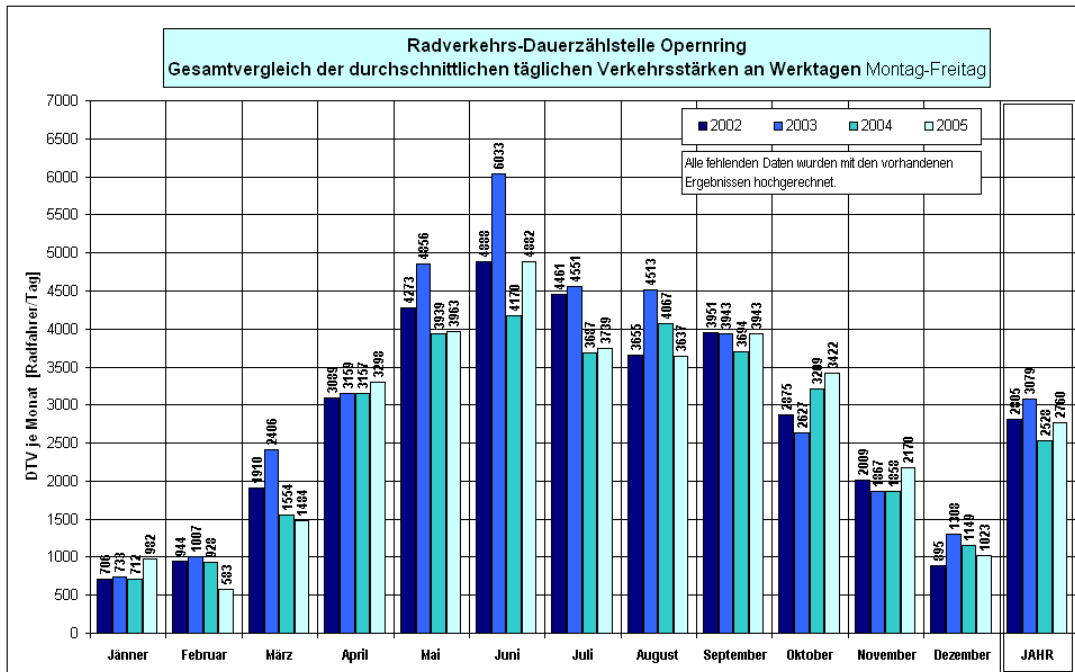


Abbildung 22: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Opernring

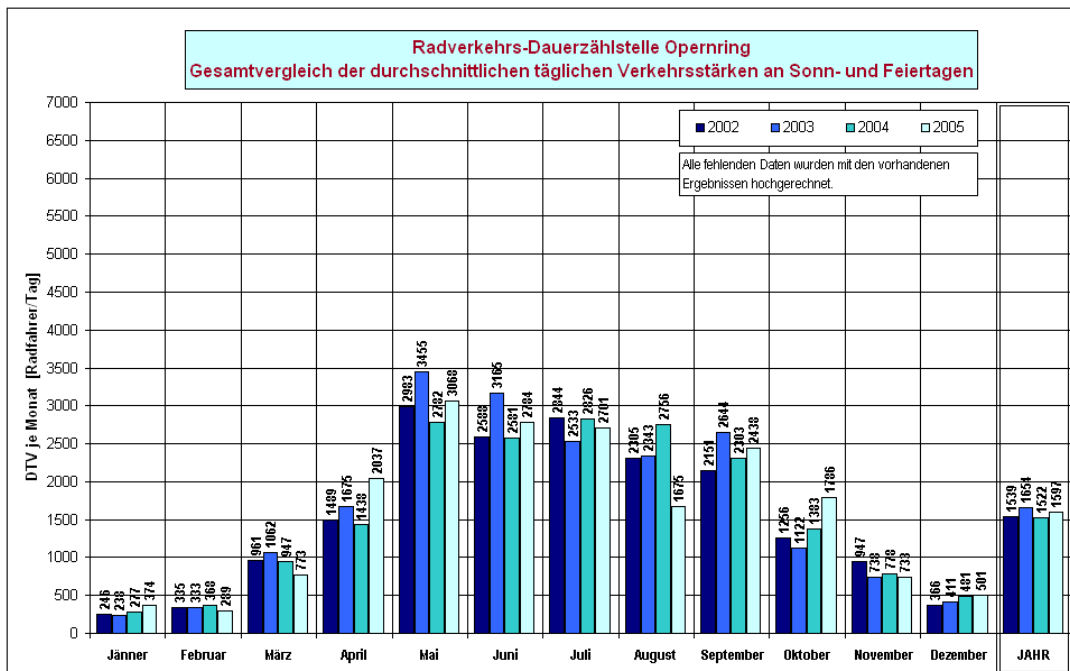


Abbildung 23: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Opernring



Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Monat (DTV_w bzw. DTV_{SoF})

Monat	2002		2003		2004		2005	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	706	246	733	238	712	277	982	374
Februar	944	335	1.007	333	928	368	583	289
März	1.910	961	2.406	1.062	1.554	947	1.484	773
April	3.089	1.489	3.159	1.675	3.157	1.438	3.298	2.037
Mai	4.273	2.983	4.856	3.455	3.939	2.782	3.963	3.068
Juni	4.888	2.588	6.033	3.165	4.170	2.581	4.882	2.784
Juli	4.461	2.844	4.551	2.533	3.687	2.826	3.739	2.701
August	3.655	2.305	4.513	2.343	4.067	2.756	3.637	1.675
September	3.951	2.151	3.943	2.644	3.694	2.303	3.943	2.438
Oktober	2.875	1.256	2.627	1.122	3.209	1.383	3.422	1.786
November	2.009	947	1.867	738	1.858	778	2.170	733
Dezember	895	366	1.308	411	1.149	481	1.023	501
JAHR	2.805	1.539	3.079	1.654	2.528	1.522	2.760	1.597
Radfahrseason	3.885	2.231	4.240	2.420	3.703	2.296	3.840	2.356

Entwicklung 2002–2005

Monat	2002		2003/2002		2004/2003		2005/2004	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	nicht mögl.	nicht mögl.	+3,8%	-3,3%	-2,9%	+16,4%	+37,9%	+35,0%
Februar	nicht mögl.	nicht mögl.	+6,7%	-0,6%	-7,8%	+10,5%	-37,2%	-21,5%
März	nicht mögl.	nicht mögl.	+26,0%	+10,6%	-35,4%	-10,8%	-4,5%	-18,4%
April	nicht mögl.	nicht mögl.	+2,3%	+12,5%	-0,1%	-14,1%	+4,5%	+41,7%
Mai	nicht mögl.	nicht mögl.	+13,7%	+15,8%	-18,9%	-19,5%	+0,6%	+10,3%
Juni	nicht mögl.	nicht mögl.	+23,4%	+22,3%	-30,9%	-18,5%	+17,1%	+7,9%
Juli	nicht mögl.	nicht mögl.	+2,0%	-10,9%	-19,0%	+11,6%	+1,4%	-4,4%
August	nicht mögl.	nicht mögl.	+23,5%	+1,6%	-9,9%	+17,6%	-10,6%	-39,2%
September	nicht mögl.	nicht mögl.	-0,2%	+22,9%	-6,3%	-12,9%	+6,7%	+5,9%
Oktober	nicht mögl.	nicht mögl.	-8,6%	-10,7%	+22,2%	+23,3%	+6,6%	+29,1%
November	nicht mögl.	nicht mögl.	-7,1%	-22,1%	-0,5%	+5,4%	+16,8%	-5,8%
Dezember	nicht mögl.	nicht mögl.	+46,1%	+12,3%	-12,2%	+17,0%	-11,0%	+4,2%
JAHR	nicht mögl.	nicht mögl.	+9,8%	+7,5%	-17,9%	-8,0%	+9,2%	+4,9%
Radfahrseason	nicht mögl.	nicht mögl.	+9,2%	+8,5%	-12,7%	-5,1%	+3,7%	+2,6%

Monat	2002		2003/2002		2004/2002		2005/2002	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
JAHR	nicht mögl.	nicht mögl.	+9,8%	+7,5%	-9,9%	-1,1%	-1,6%	+3,7%
Radfahrseason	nicht mögl.	nicht mögl.	+9,2%	+8,5%	-4,7%	+2,9%	-1,1%	+5,6%

Tabelle 18: Zählstelle Opernring – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005

An der Zählstelle Opernring zeigt sich deutlich die geplante Entlastung des Ringradwegs durch die City-Durchfahrt (Eröffnung November 2003). Die Zähl-ergebnisse für 2004 liegen unter den vorherigen Werten, mittlerweile ist wieder ein deutlicher Aufwärtstrend feststellbar.

3.2.4.3 Jahrgang Westbahnhof (Typ 1)

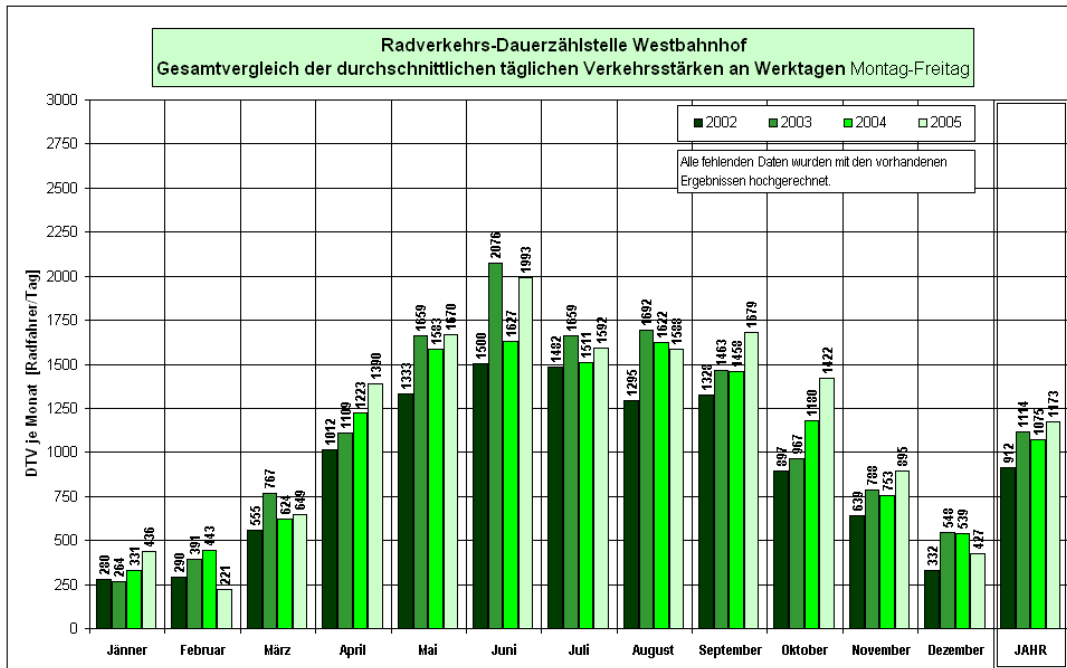


Abbildung 24: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Westbahnhof

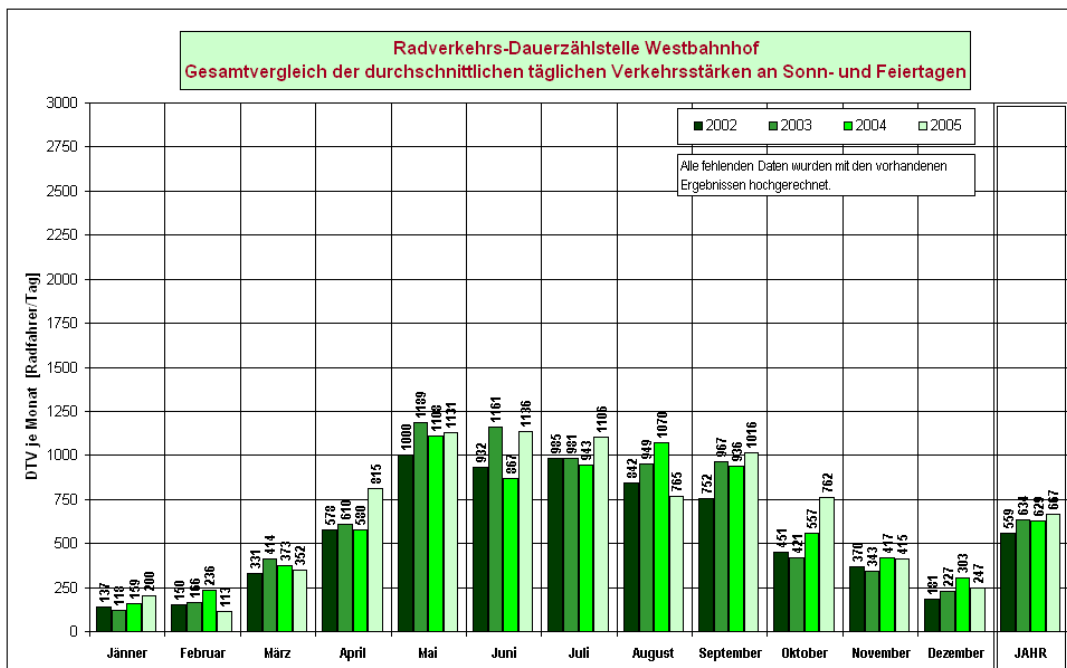


Abbildung 25: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Westbahnhof



Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Monat (DTV_w bzw. DTV_{SoF})

Monat	2002		2003		2004		2005	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	280	137	264	118	331	159	436	200
Februar	290	150	391	166	443	236	221	113
März	555	331	767	414	624	373	649	352
April	1.012	578	1.109	610	1.223	580	1.390	815
Mai	1.333	1.000	1.659	1.189	1.583	1.108	1.670	1.131
Juni	1.500	932	2.076	1.161	1.627	867	1.993	1.136
Juli	1.482	985	1.659	981	1.511	943	1.592	1.106
August	1.295	842	1.692	949	1.622	1.070	1.588	765
September	1.328	752	1.463	967	1.458	936	1.679	1.016
Oktober	897	451	967	421	1.180	557	1.422	762
November	639	370	788	343	753	417	895	415
Dezember	332	181	548	227	539	303	427	247
JAHR	912	559	1.114	634	1.075	629	1.173	667
Radfahrtsaison	1.264	791	1.518	897	1.458	866	1.619	962

Entwicklung 2002–2005

Monat	2002		2003/2002		2004/2003		2005/2004	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	nicht mögl.	nicht mögl.	-5,6%	-14,1%	+25,4%	+34,7%	+31,7%	+25,8%
Februar	nicht mögl.	nicht mögl.	+34,7%	+10,4%	+13,3%	+42,2%	-50,1%	-52,1%
März	nicht mögl.	nicht mögl.	+38,2%	+25,2%	-18,6%	-9,9%	+4,0%	-5,6%
April	nicht mögl.	nicht mögl.	+9,6%	+5,5%	+10,3%	-4,9%	+13,7%	+40,5%
Mai	nicht mögl.	nicht mögl.	+24,5%	+18,9%	-4,6%	-6,8%	+5,5%	+2,1%
Juni	nicht mögl.	nicht mögl.	+38,4%	+24,6%	-21,6%	-25,3%	+22,5%	+31,0%
Juli	nicht mögl.	nicht mögl.	+11,9%	-0,4%	-8,9%	-3,9%	+5,4%	+17,3%
August	nicht mögl.	nicht mögl.	+30,7%	+12,7%	-4,1%	+12,8%	-2,1%	-28,5%
September	nicht mögl.	nicht mögl.	+10,2%	+28,6%	-0,3%	-3,2%	+15,2%	+8,5%
Oktober	nicht mögl.	nicht mögl.	+7,8%	-6,7%	+22,0%	+32,3%	+20,5%	+36,8%
November	nicht mögl.	nicht mögl.	+23,3%	-7,3%	-4,4%	+21,6%	+18,9%	-0,5%
Dezember	nicht mögl.	nicht mögl.	+65,1%	+25,4%	-1,6%	+33,5%	-20,8%	-18,5%
JAHR	nicht mögl.	nicht mögl.	+22,2%	+13,4%	-3,5%	-0,8%	+9,2%	+6,0%
Radfahrtsaison	nicht mögl.	nicht mögl.	+20,1%	+13,3%	-4,0%	-3,5%	+11,1%	+11,1%

Monat	2002		2003/2002		2004/2002		2005/2002	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
JAHR	nicht mögl.	nicht mögl.	+22,2%	+13,4%	+17,8%	+12,5%	+28,6%	+19,3%
Radfahrtsaison	nicht mögl.	nicht mögl.	+20,1%	+13,3%	+15,3%	+9,4%	+28,1%	+21,5%

Tabelle 19: Zählstelle Westbahnhof – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005

Die Zählstelle Westbahnhof zeigt den höchsten Anstieg an Radfahrzahlen, nämlich an Werktagen um 8,6% bzw. an Sonn- und Feiertagen um 6,7% pro Jahr. Im Jahr 2005 wurde bereits das Niveau des aufgrund der besonders günstigen Witterungsbedingungen herausragenden Jahres 2003 erreicht bzw. übertroffen.

3.2.4.4 Jahrgang Lassallestraße (Typ 2)

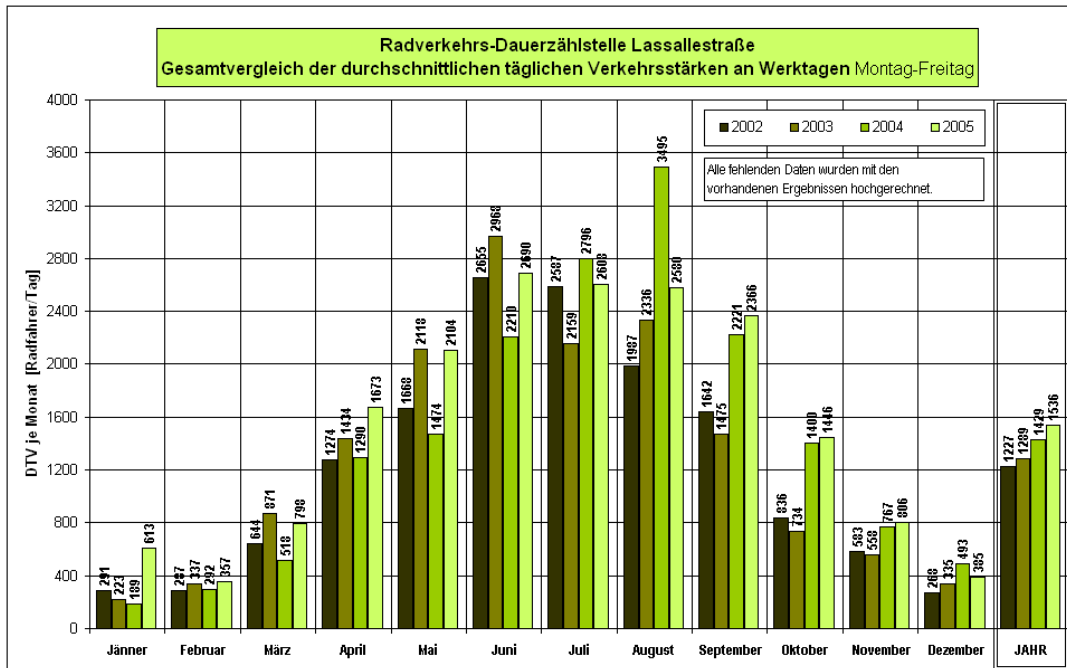


Abbildung 26: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Lassallestraße

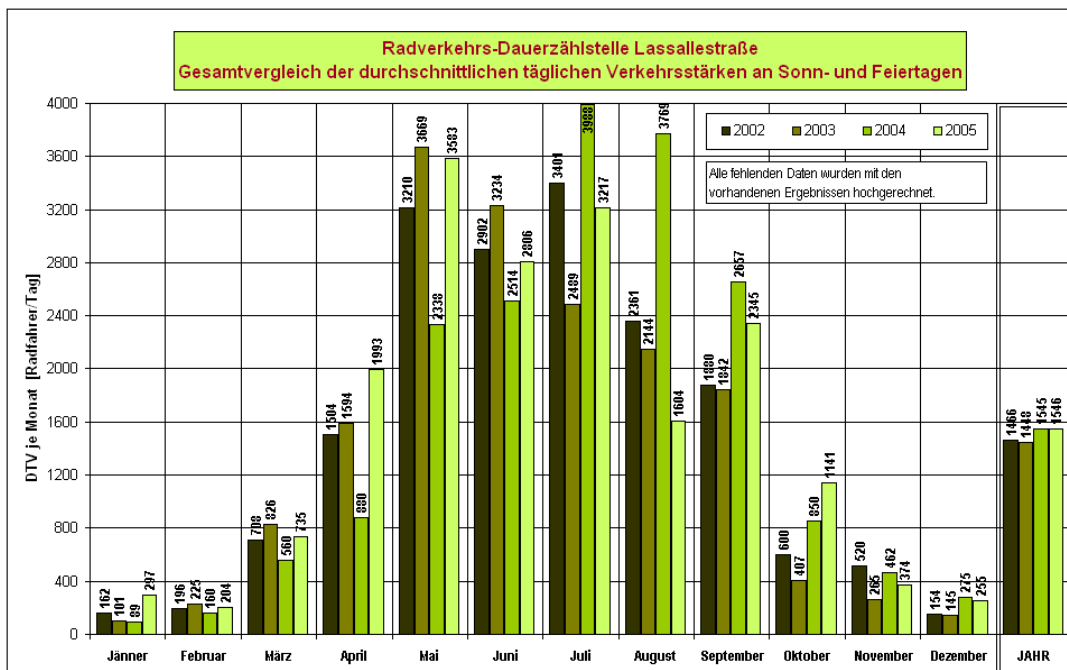


Abbildung 27: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Lassallestraße

Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Monat (DTV_W bzw. DTV_{SoF})

Monat	2002		2003		2004		2005	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	291	162	223	101	189	89	613	297
Februar	287	196	337	225	292	160	357	204
März	644	708	871	826	518	560	798	735
April	1.274	1.504	1.434	1.594	1.290	880	1.673	1.993
Mai	1.668	3.210	2.118	3.669	1.474	2.338	2.104	3.583
Juni	2.655	2.902	2.968	3.234	2.210	2.514	2.690	2.806
Juli	2.587	3.401	2.159	2.489	2.796	3.988	2.608	3.217
August	1.987	2.361	2.336	2.144	3.495	3.769	2.580	1.604
September	1.642	1.880	1.475	1.842	2.221	2.657	2.366	2.345
Oktober	836	600	734	407	1.400	850	1.446	1.141
November	583	520	558	265	767	462	806	374
Dezember	268	154	335	145	493	275	385	255
JAHR	1.227	1.466	1.289	1.448	1.429	1.545	1.536	1.546
Radfahrtsaison	1.807	2.265	1.889	2.197	2.127	2.428	2.210	2.384

Entwicklung 2002–2005

Monat	2002		2003/2002		2004/2003		2005/2004	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	nicht mögl.	nicht mögl.	-23,5%	-37,5%	-15,2%	-11,9%	+224,3%	+233,7%
Februar	nicht mögl.	nicht mögl.	+17,6%	+14,8%	-13,4%	-28,9%	+22,4%	+27,4%
März	nicht mögl.	nicht mögl.	+35,1%	+16,7%	-40,5%	-32,2%	+54,1%	+31,2%
April	nicht mögl.	nicht mögl.	+12,6%	+6,0%	-10,0%	-44,8%	+29,7%	+126,5%
Mai	nicht mögl.	nicht mögl.	+27,0%	+14,3%	-30,4%	-36,3%	+42,7%	+53,3%
Juni	nicht mögl.	nicht mögl.	+11,8%	+11,4%	-25,5%	-22,3%	+21,7%	+11,6%
Juli	nicht mögl.	nicht mögl.	-16,5%	-26,8%	+29,5%	+60,2%	-6,7%	-19,3%
August	nicht mögl.	nicht mögl.	+17,6%	-9,2%	+49,6%	+75,8%	-26,2%	-57,4%
September	nicht mögl.	nicht mögl.	-10,2%	-2,0%	+50,6%	+44,2%	+6,5%	-11,7%
Oktober	nicht mögl.	nicht mögl.	-12,2%	-32,2%	+90,7%	+108,8%	+3,3%	+34,2%
November	nicht mögl.	nicht mögl.	-4,3%	-49,0%	+37,5%	+74,3%	+5,1%	-19,0%
Dezember	nicht mögl.	nicht mögl.	+25,0%	-5,8%	+47,2%	+89,7%	-21,9%	-7,3%
JAHR	nicht mögl.	nicht mögl.	+5,1%	-1,3%	+10,8%	+6,7%	+7,5%	+0,1%
Radfahrtsaison	nicht mögl.	nicht mögl.	+4,5%	-3,0%	+12,6%	+10,5%	+3,9%	-1,8%

Monat	2002		2003/2002		2004/2002		2005/2002	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
JAHR	nicht mögl.	nicht mögl.	+5,1%	-1,3%	+16,5%	+5,4%	+25,2%	+5,4%
Radfahrtsaison	nicht mögl.	nicht mögl.	+4,5%	-3,0%	+17,7%	+7,2%	+22,3%	+5,2%

Tabelle 20: Zählstelle Lassallestraße – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005

An der Zählstelle Lassallestraße zeigt sich deutlich der Einfluss von Verkehrsbehinderungen auf Grund von Bauarbeiten. Die Geh- und Radwege auf der Reichsbrücke waren von Juni 2003 bis Juni 2005 abschnittsweise gesperrt, was Verlagerungen von Radverkehrsströmen im Umfeld der Brücke zur Folge hatte. Auffällig sind die wesentlich größeren Steigerungsraten im Werktagsverkehr gegenüber dem Wochenendverkehr.

3.2.4.5 Jahrgang Kennedybrücke (Typ 1)

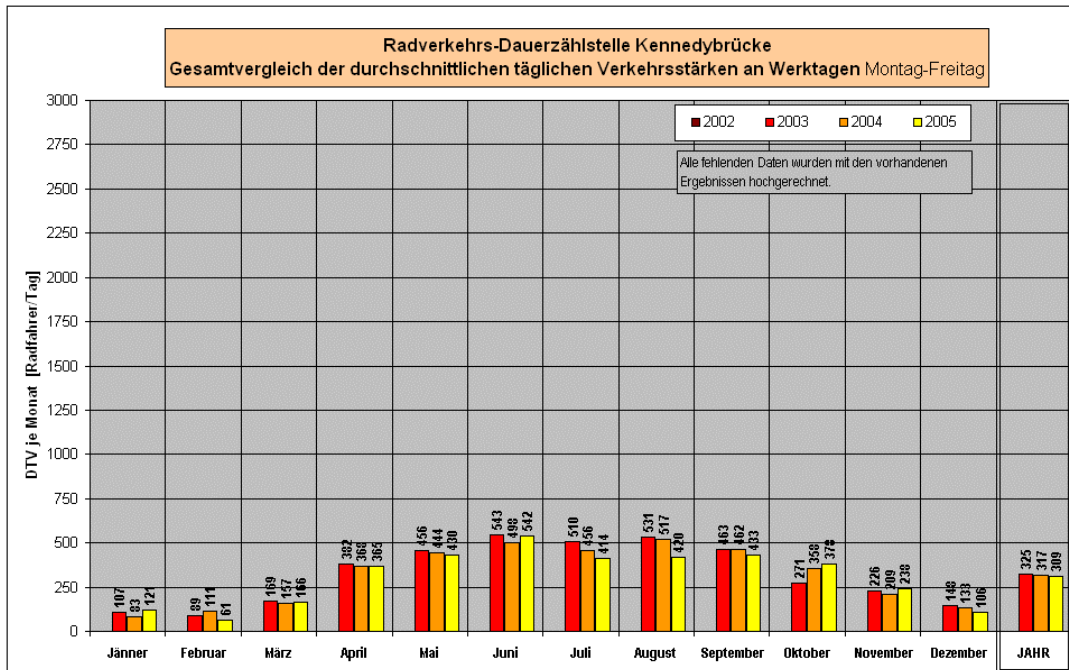


Abbildung 28: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Kennedybrücke

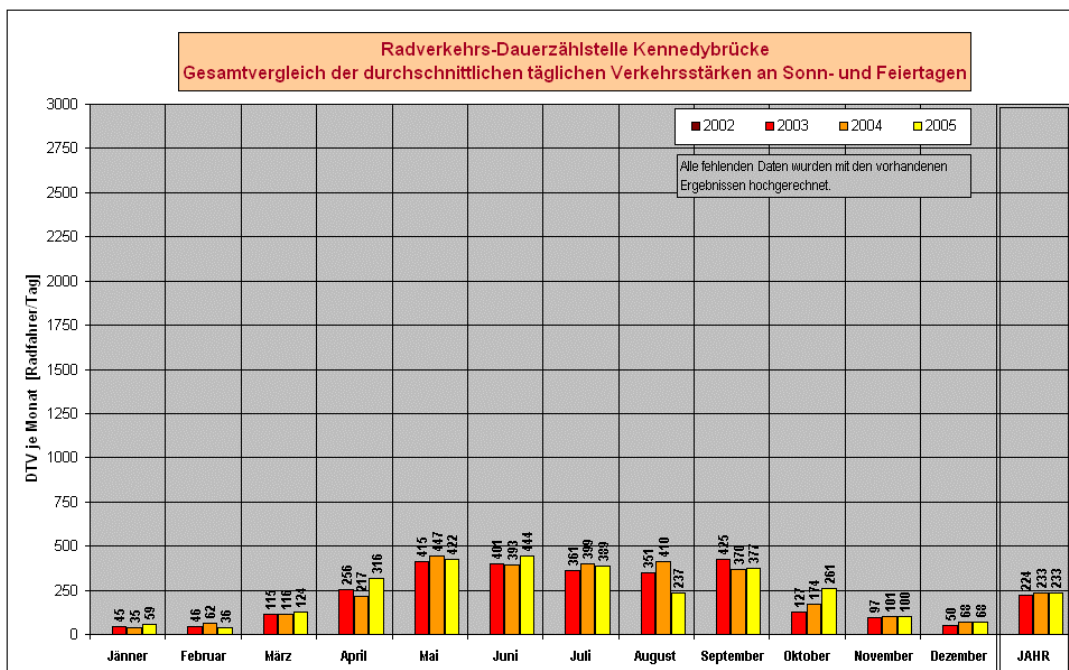


Abbildung 29: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Kennedybrücke

Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Monat (DTV_W bzw. DTV_{SoF})

Monat	2002		2003		2004		2005	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	*	*	107	45	83	35	121	59
Februar	*	*	89	46	111	62	61	36
März	*	*	169	115	157	116	166	124
April	*	*	382	256	368	217	365	316
Mai	*	*	456	415	444	447	430	422
Juni	*	*	543	401	498	393	542	444
Juli	*	*	510	361	456	399	414	389
August	*	*	531	351	517	410	420	237
September	*	*	463	425	462	370	433	377
Oktober	*	*	271	127	358	174	378	261
November	*	*	226	97	209	101	238	100
Dezember	*	*	148	50	133	68	106	68
JAHR	*	*	325	224	317	233	309	233
Radfahrtsaison	*	*	451	334	443	344	426	349

Entwicklung 2003–2005

Monat	2002		2003		2004/2003		2005/2004	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-22,5%	-22,7%	+45,8%	+68,6%
Februar	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+25,0%	+33,4%	-45,0%	-41,9%
März	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-6,9%	+1,0%	+5,7%	+6,9%
April	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-3,8%	-15,3%	-0,8%	+45,6%
Mai	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-2,6%	+7,7%	-3,2%	-5,6%
Juni	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-8,4%	-2,0%	+8,8%	+13,0%
Juli	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-10,6%	+10,5%	-9,2%	-2,5%
August	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-2,6%	+16,8%	-18,8%	-42,2%
September	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-0,2%	-12,9%	-6,3%	+1,9%
Oktober	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+32,1%	+37,0%	+5,6%	+50,0%
November	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-7,5%	+4,1%	+13,9%	-1,0%
Dezember	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-10,1%	+36,0%	-20,3%	+0%
JAHR	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-2,3%	+3,9%	-2,5%	+0%
Radfahrtsaison	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-1,7%	+3,2%	-3,9%	+1,5%

Monat	2002		2003		2004/2003		2005/2003	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
JAHR	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-2,3%	+3,9%	-4,8%	+3,9%
Radfahrtsaison	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-1,7%	+3,2%	-5,5%	+4,7%

Tabelle 21: Zählstelle Kennedybrücke – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005

Die Zählstelle Kennedybrücke zeigt über den Erhebungszeitraum eine Stagnation des Radverkehrs. Dies könnte auf die in den letzten Jahren entlang der Wientalroute erfolgten Baustellenarbeiten bzw. auf noch fehlende Netzschlüsse zurückzuführen sein.

3.2.4.6 Jahrgang Liesingbach (Typ 3)

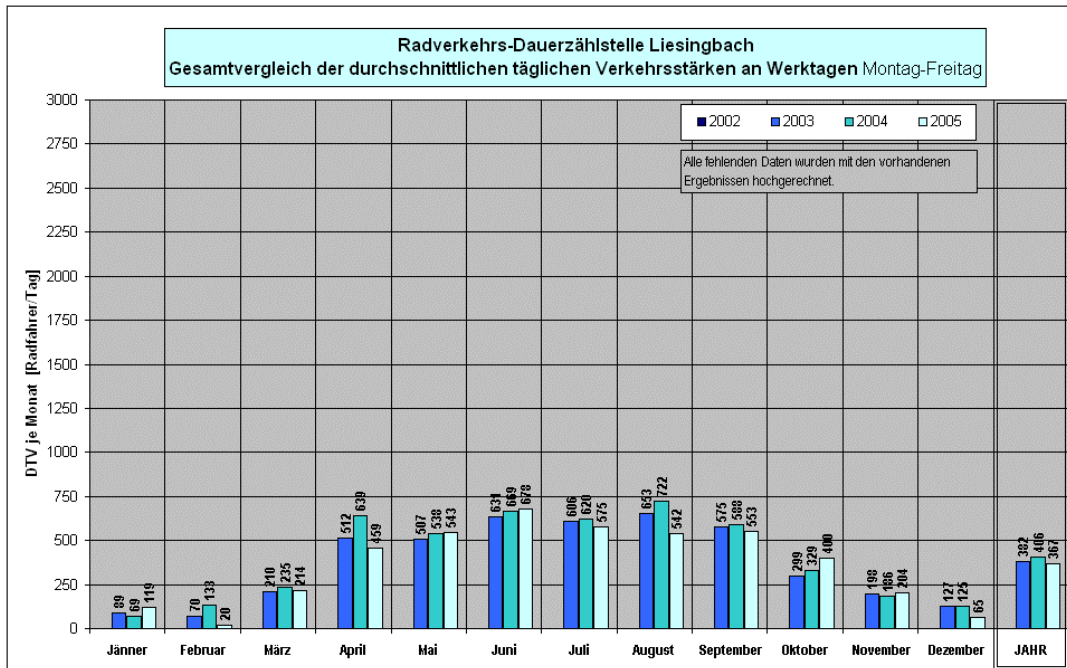


Abbildung 30: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Liesingbach

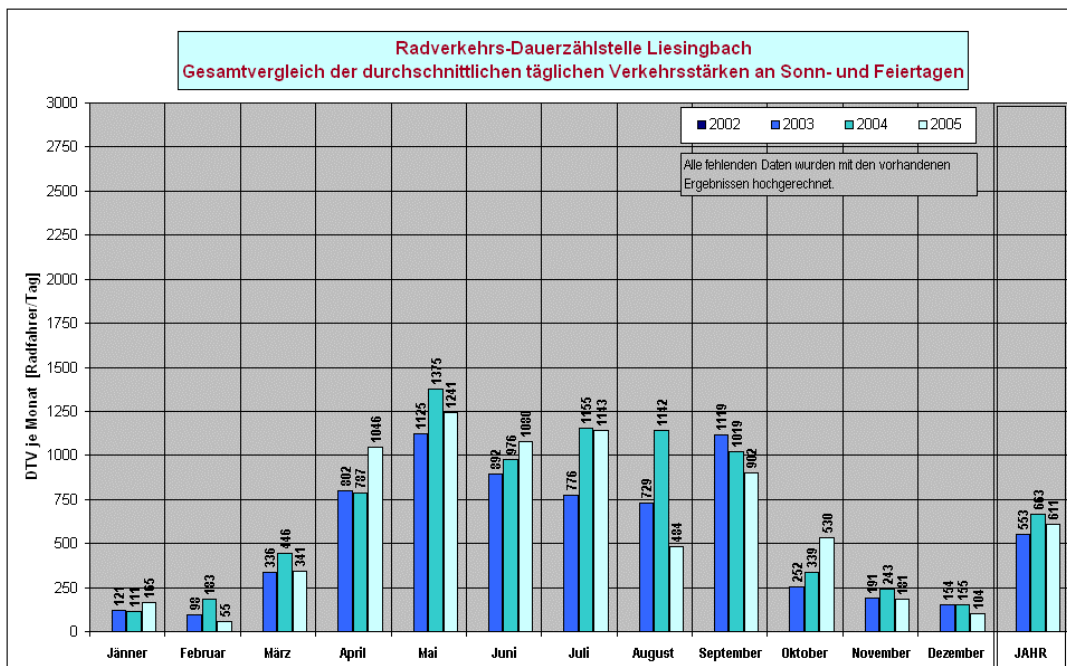


Abbildung 31: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Liesingbach



Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Monat (DTV_w bzw. DTV_{SoF})

Monat	2002		2003		2004		2005	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	*	*	89	121	69	111	119	165
Februar	*	*	70	98	133	183	20	55
März	*	*	210	336	235	446	214	341
April	*	*	512	802	639	787	459	1.046
Mai	*	*	507	1.125	538	1.375	543	1.241
Juni	*	*	631	892	669	976	678	1.080
Juli	*	*	606	776	620	1.155	575	1.143
August	*	*	653	729	722	1.142	542	484
September	*	*	575	1.119	588	1.019	553	902
Oktober	*	*	299	252	329	339	400	530
November	*	*	198	191	186	243	204	181
Dezember	*	*	127	154	125	155	65	104
JAHR	*	*	382	553	406	663	367	611
Radfahrtsaison	*	*	540	814	586	970	536	918

Entwicklung 2003–2005

Monat	2002		2003		2004/2003		2005/2004	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-22,3%	-8,5%	+72,5%	+48,6%
Februar	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+89,9%	+87,0%	-85,0%	-69,9%
März	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+11,9%	+32,8%	-8,9%	-23,5%
April	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+24,8%	-1,9%	-28,2%	+32,9%
Mai	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+6,2%	+22,2%	+0,9%	-9,7%
Juni	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+6,0%	+9,4%	+1,3%	+10,7%
Juli	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+2,3%	+48,8%	-7,3%	-1,0%
August	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+10,6%	+56,7%	-24,9%	-57,6%
September	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+2,3%	-8,9%	-6,0%	-11,5%
Oktober	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+9,9%	+34,6%	+21,6%	+56,3%
November	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-6,2%	+27,2%	+9,7%	-25,5%
Dezember	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-1,6%	+0,6%	-48,0%	-32,9%
JAHR	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+6,3%	+20,0%	-9,6%	-7,8%
Radfahrtsaison	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+8,5%	+19,3%	-8,6%	-5,4%

Monat	2002		2003		2004/2003		2005/2003	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
JAHR	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+6,3%	+20,0%	-4,0%	+10,5%
Radfahrtsaison	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+8,5%	+19,3%	-0,9%	+12,8%

Tabelle 22: Zählstelle Liesingbach – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005

An der Zählstelle Liesingbach ist der Freizeitverkehr deutlich höher als der Alltagsverkehr. Dementsprechend sind die Radverkehrswerte stärker von den vorherrschenden Witterungsbedingungen abhängig.

3.2.4.7 Jahrgang Langobardenstraße (Typ 2)

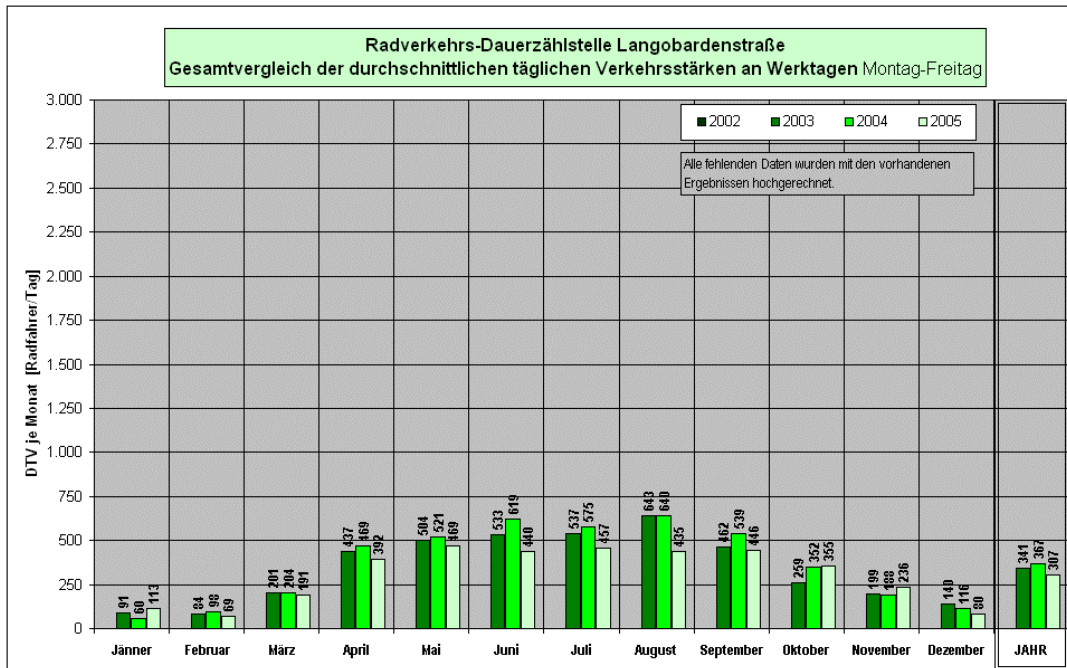


Abbildung 32: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Langobardenstraße

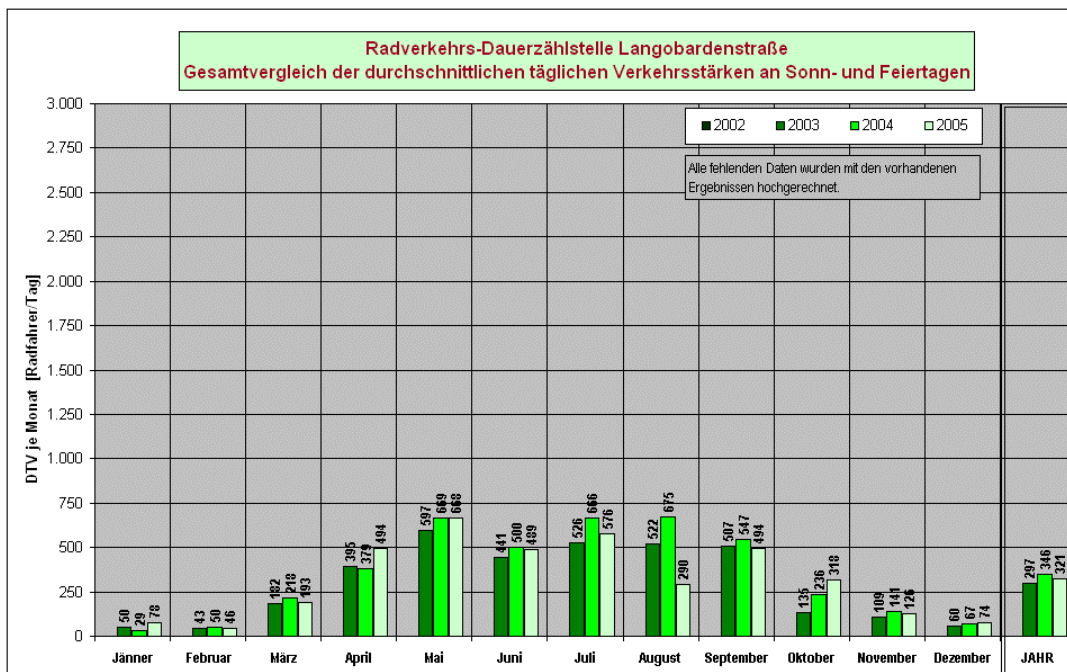


Abbildung 33: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Langobardenstraße

Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Monat (DTV_W bzw. DTV_{SoF})

Monat	2002		2003		2004		2005	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	*	*	91	50	60	29	113	78
Februar	*	*	84	43	98	50	69	46
März	*	*	201	182	204	218	191	193
April	*	*	437	395	469	379	392	494
Mai	*	*	504	597	521	669	469	668
Juni	*	*	533	441	619	500	440	489
Juli	*	*	537	526	575	666	457	576
August	*	*	643	522	640	675	435	290
September	*	*	462	507	539	547	446	494
Oktober	*	*	259	135	352	236	355	318
November	*	*	199	109	188	141	236	126
Dezember	*	*	140	60	116	67	80	74
JAHR	*	*	341	297	367	346	307	321
Radfahrseason	*	*	482	446	531	525	428	476

Entwicklung 2003–2005

Monat	2002		2003		2004/2003		2005/2004	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-34,0%	-42,2%	+88,3%	+169,0%
Februar	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+16,6%	+17,1%	-29,6%	-8,0%
März	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+1,3%	+19,5%	-6,4%	-11,5%
April	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+7,4%	-4,2%	-16,4%	+30,3%
Mai	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+3,4%	+12,0%	-10,0%	-0,1%
Juni	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+16,1%	+13,3%	-28,9%	-2,2%
Juli	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+7,1%	+26,6%	-20,5%	-13,5%
August	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-0,5%	+29,3%	-32,1%	-57,1%
September	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+16,7%	+7,9%	-17,3%	-9,7%
Oktober	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+35,9%	+74,8%	+0,9%	+34,9%
November	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-5,5%	+29,4%	+25,3%	-10,8%
Dezember	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-17,1%	+11,7%	-30,7%	+11,1%
JAHR	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+7,7%	+16,4%	-16,4%	-7,4%
Radfahrseason	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+10,1%	+17,5%	-19,4%	-9,3%

Monat	2002		2003		2004/2003		2005/2003	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
JAHR	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+7,7%	+16,4%	-9,9%	+7,8%
Radfahrseason	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+10,1%	+17,5%	-11,3%	+6,6%

Tabelle 23: Zählstelle Langobardenstraße – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005

An der Zählstelle Langobardenstraße zeigten sich im Jahr 2004 deutliche Steigerungen gegenüber dem Vorjahr. Im Jahr 2005 waren die Zählergebnisse durch Bauarbeiten mit teilweiser Sperre der angrenzenden Radfahranlagen beeinflusst und lagen unter den bisherigen Werten.

3.2.4.8 Jahrgang Donaukanal (Typ 3)

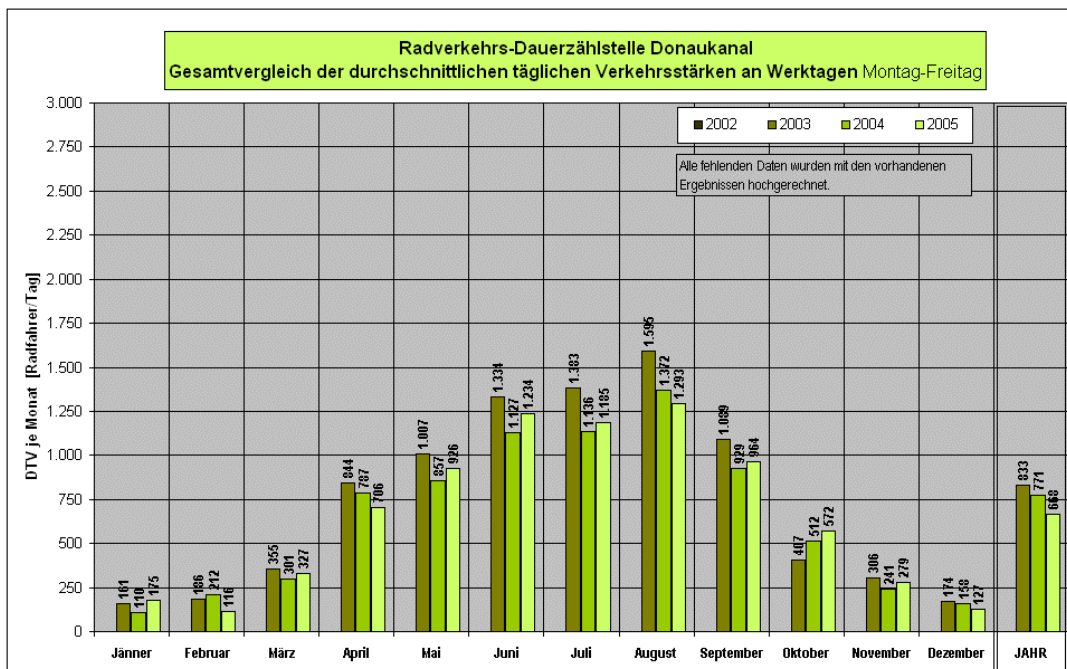


Abbildung 34: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Donaukanal

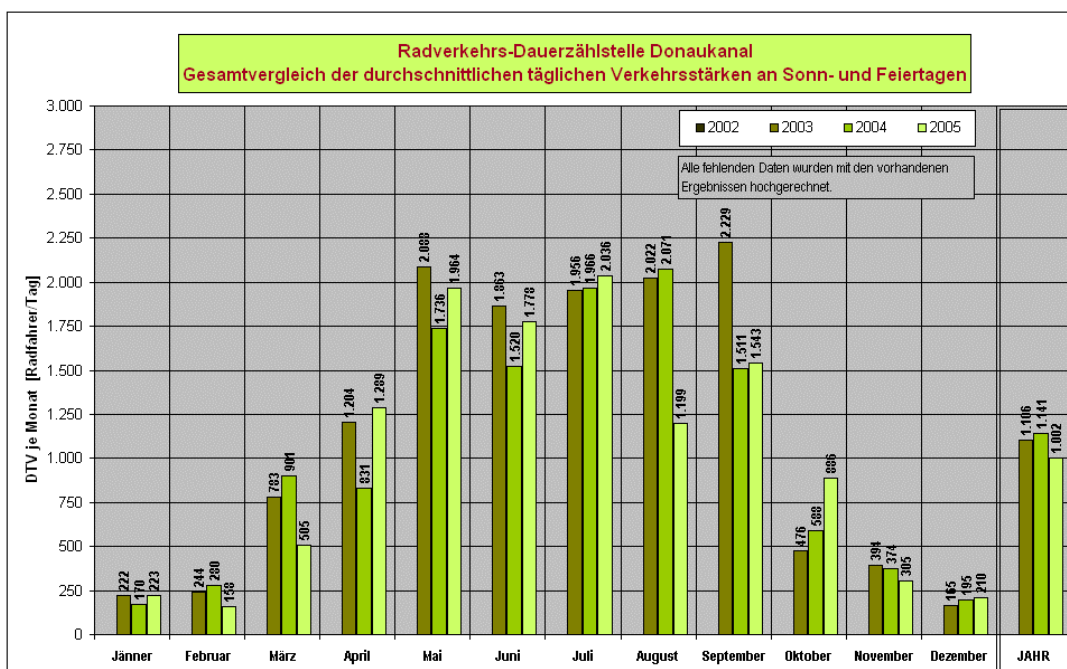


Abbildung 35: Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Donaukanal

Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Monat (DTV_w bzw. DTV_{SoF})

Monat	2002		2003		2004		2005	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	*	*	161	222	110	170	175	223
Februar	*	*	186	244	212	280	116	158
März	*	*	355	783	301	901	327	505
April	*	*	844	1.204	787	831	706	1.289
Mai	*	*	1.007	2.088	857	1.736	926	1.964
Juni	*	*	1.334	1.863	1.127	1.520	1.234	1.778
Juli	*	*	1.383	1.956	1.136	1.966	1.185	2.036
August	*	*	1.595	2.022	1.372	2.071	1.293	1.199
September	*	*	1.089	2.229	929	1.511	964	1.543
Oktober	*	*	407	476	512	588	572	886
November	*	*	306	394	241	374	279	305
Dezember	*	*	174	165	158	195	127	210
JAHR	*	*	833	1.106	771	1.141	668	1.002
Radfahrseason	*	*	1.017	1.575	882	1.395	922	1.387

Entwicklung 2003–2005

Monat	2002		2003		2004/2003		2005/2004	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
Jänner	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-31,5%	-23,6%	+59,0%	+31,2%
Februar	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+14,1%	+14,9%	-45,3%	-43,6%
März	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-15,1%	+15,1%	+8,6%	-44,0%
April	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-6,8%	-31,0%	-10,3%	+55,1%
Mai	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-14,9%	-16,9%	+8,1%	+13,1%
Juni	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-15,5%	-18,4%	+9,5%	+17,0%
Juli	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-17,9%	+0,5%	+4,3%	+3,6%
August	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-14,0%	+2,4%	-5,8%	-42,1%
September	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-14,7%	-32,2%	+3,8%	+2,1%
Oktober	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	+25,8%	+23,5%	+11,7%	+50,7%
November	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-21,2%	-5,1%	+15,8%	-18,4%
Dezember	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-9,2%	+18,2%	-19,6%	+7,7%
JAHR	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-7,4%	+3,2%	-13,4%	-12,2%
Radfahrseason	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-13,3%	-11,4%	+4,5%	-0,6%

Monat	2002		2003		2004/2003		2005/2003	
	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF	Werktag	SoF
JAHR	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-7,4%	+3,2%	-19,8%	-9,4%
Radfahrseason	*	*	nicht mögl.	nicht mögl.	-13,3%	-11,4%	-9,4%	-11,9%

Tabelle 24: Zählstelle Donaukanal – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005

An der Zählstelle Donaukanal liegen die Wochenendwerte deutlich über den Werktagsergebnissen. Die Spitzen liegen an Wochenenden im Mai und September. Die im Trend abnehmenden Zählwerte könnten auf die langjährigen, baustellenbedingten Behinderungen entlang des Donaukanalradwegs zurückzuführen sein.

3.3 Streiktage 2003

Am Dienstag, den 6. Mai 2003, waren die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien (ausgenommen ÖBB und Schnellbahnlinien) in der Zeit von Betriebsbeginn bis ca. 11.00 Uhr aufgrund eines Streiks nicht in Betrieb. Am Dienstag, den 3. Juni 2003, waren alle öffentlichen Verkehrsmittel in Wien aufgrund eines Streiks ganztägig nicht in Betrieb.

Die Ergebnisse der automatischen Dauerzählstellen zeigen, dass am 6. Mai 2003 bis zu dreimal so viele Bürger für ihre Fahrt zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte oder für sonstige Besorgungen das Fahrrad benützt haben. Am 3. Juni 2003 wurden sogar bis zu viermal so hohe Radverkehrszahlen als zu dieser Jahreszeit üblich gemessen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass an den Streiktagen viele Radfahrer – auch aufgrund der zum Teil stark überlasteten Radverkehrsanlagen – abseits der Radwege fahren und somit von den Zählgeräten nicht erfasst wurden. Die tatsächlichen Radverkehrszahlen an den Streiktagen liegen also noch höher. An vielen Radverkehrsanlagen – vor allem in Zentrumsnähe – zeigten sich Überlastungen aufgrund der sehr hohen Radverkehrsstärken.



Abbildung 36: Radfahrer am Streiktag
3. Juni 2003



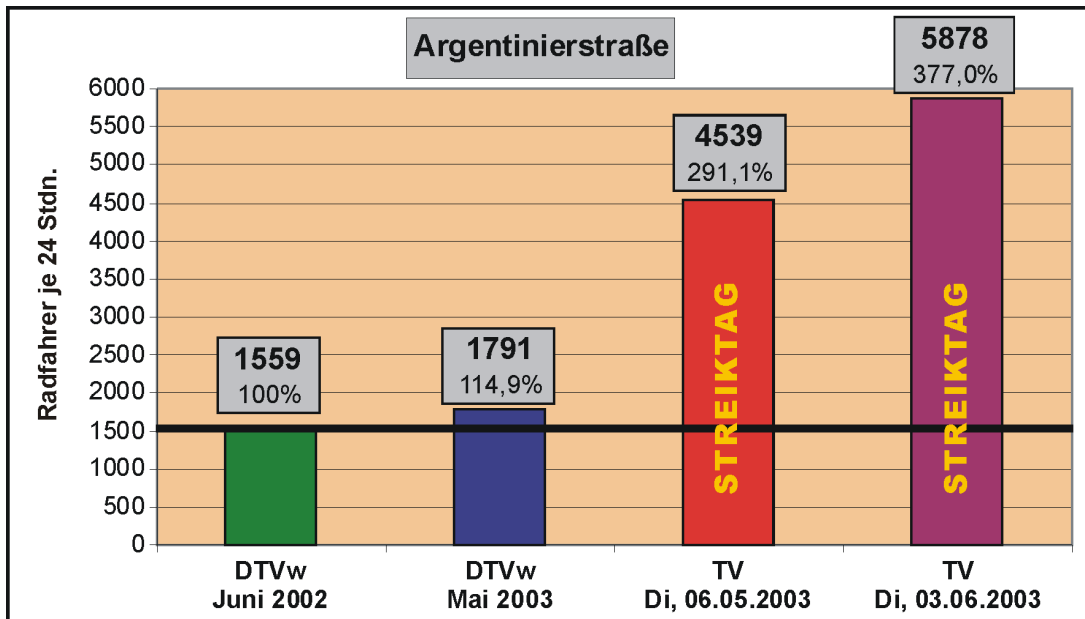


Abbildung 37: Auswertung der Streiktage 2003 – Zählstelle Argentinierstraße

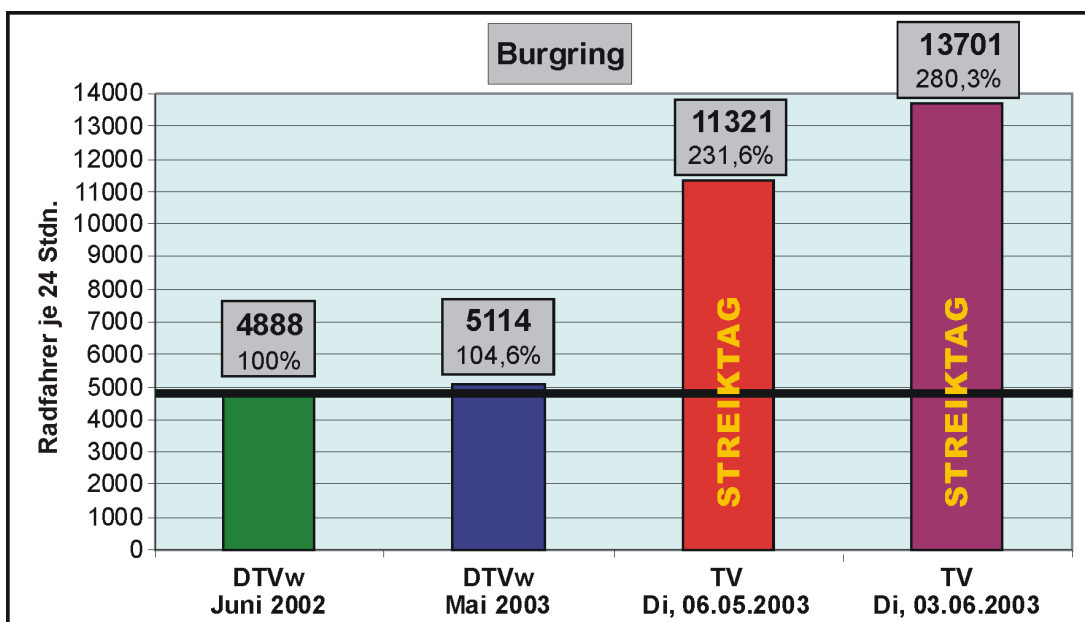


Abbildung 38: Auswertung der Streiktage 2003 – Zählstelle Opernring (vormals Burggring)

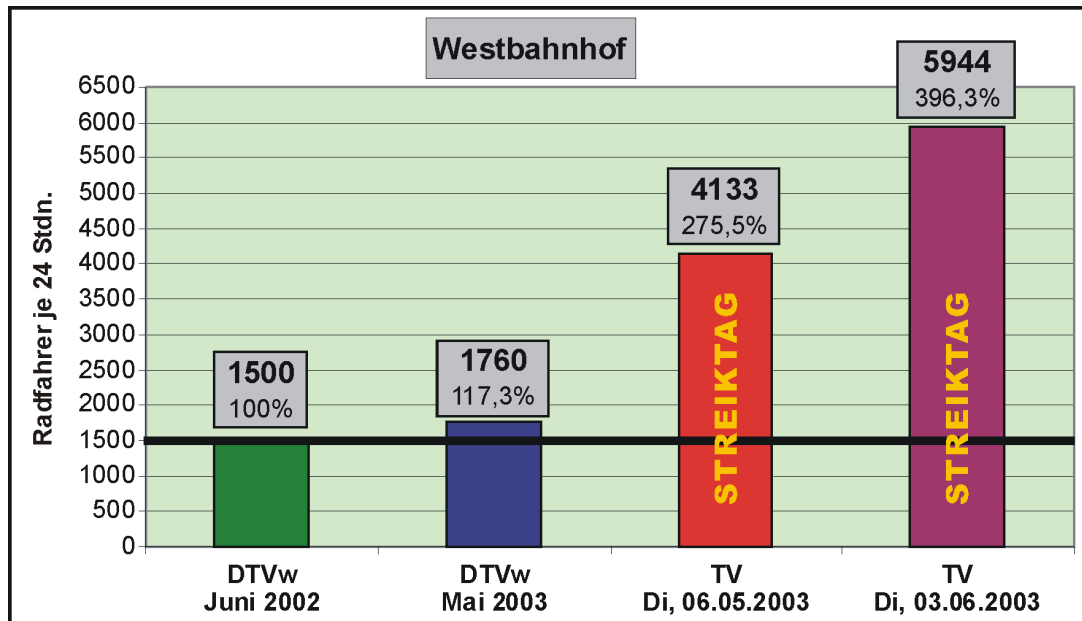


Abbildung 39: Auswertung der Streiktage 2003 – Zählstelle Westbahnhof

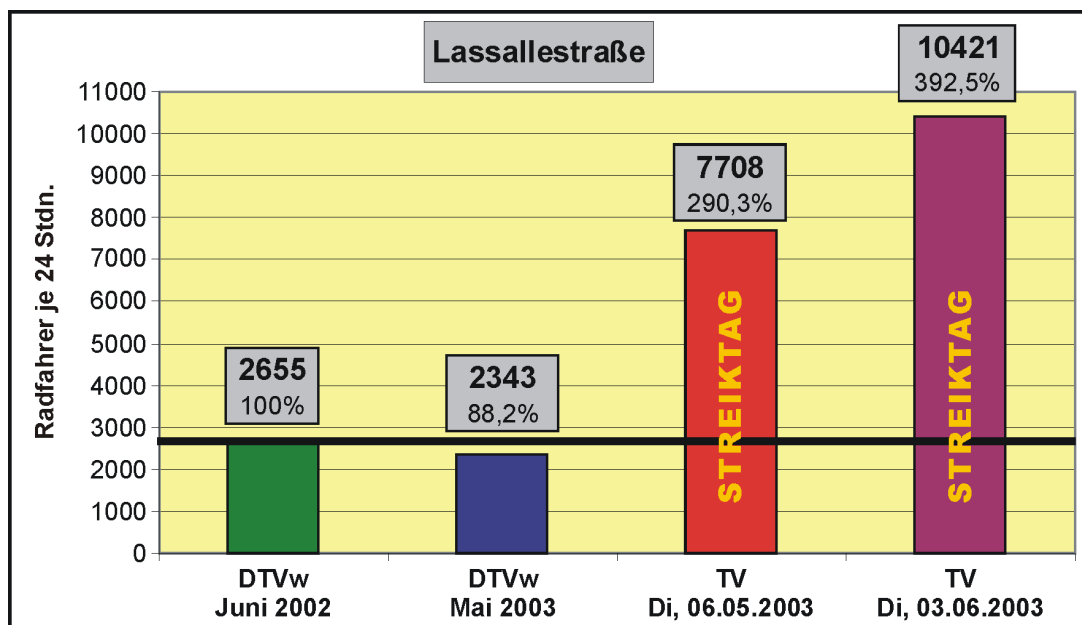


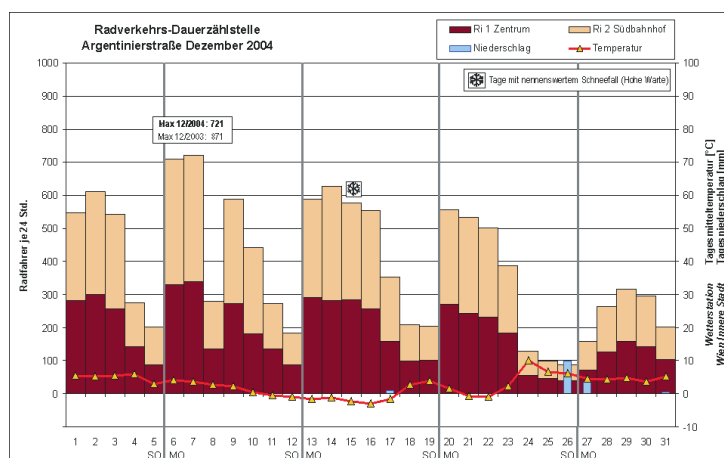
Abbildung 40: Auswertung der Streiktage 2003 – Zählstelle Lassallestraße

Die beiden Streiktage zeigen das große Potenzial für den Radverkehr in Wien. Besonders sichtbar wird die Wichtigkeit von gut ausgebauten und entsprechend breiten Radverkehrsanlagen bzw. leistungsfähigen Knotenpunkten.

3.4 Radfahren im Winter

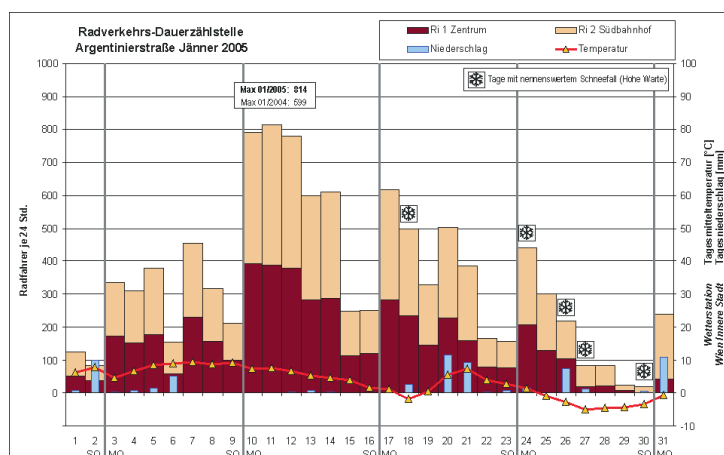
Die Ergebnisse der Dauerzählung zeigen, dass der Radverkehr über einen langen Zeitraum im Jahr hohe Werte aufweist. Auch im Winter werden selbst bei ungünstigen Wetterbedingungen nennenswerte Radfahrerzahlen gemessen. Lediglich an wenigen Tagen im Jahr mit schlechtesten Wetterbedingungen (sehr tiefe Temperaturen mit andauernder Schneedecke) sinken die Werte deutlich. Tiefe Temperaturen alleine sind offensichtlich kein Grund für ein völliges Ausfallen des Radverkehrs. Erst das Zusammenwirken von tiefen Temperaturen und Niederschlägen bewirkt eine deutliche Abnahme des Radverkehrs.

Am Beispiel Argentinierstraße zeigt sich, dass auch im Winter der Radverkehr aus dem Gesamtverkehrsgeschehen in Wien nicht verschwindet.



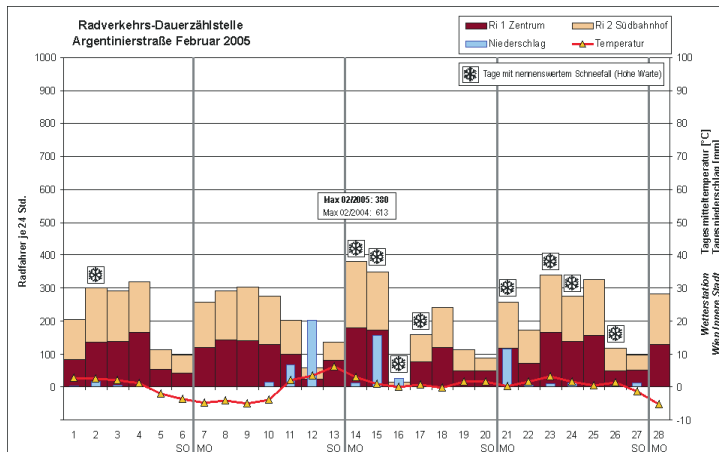
Die durchschnittlichen Werte im Dezember 2004 von 464 Radfahrern pro Werktag liegen bei rund einem Fünftel der Höchstwerte im Juni 2004.

Abbildung 41: Dauerzählung Dezember 2004 – Beispiel Zählstelle Argentinierstraße



Im Jänner 2005 wurde das Niveau vom Dezember 2004 nochmals überschritten. Der Maximalwert von 814 Radfahrern pro Werktag entspricht etwa einem Drittel des Spitzenwertes im Juni 2004.

Abbildung 42: Dauerzählung Jänner 2005 – Beispiel Zählstelle Argentinierstraße



Im Februar 2005 fallen die Werte noch einmal stark ab. Ursache dafür sind die niedrigen Temperaturen sowie der häufige und intensive Schneefall. Der Maximalwert im Februar liegt bei 380 Radfahrern pro Werktag.

Abbildung 43: Dauerzählung Februar 2005 – Beispiel Zählstelle Argentinierstraße

Insgesamt zeigt sich, dass bei „Schönwetter“ der Radverkehr auch im Winter eine beachtliche Höhe aufweist.



Abbildung 44: Radfahren im Winter



Auch im Winter werden nennenswerte Radfahrerzahlen gemessen. Bei günstiger Wetterlage betragen die Werte ca. 15–20% des Juniverkehrs. Das heißt, dass jeder 5. Radfahrer das Fahrrad innerstädtisch praktisch das ganze Jahr über für alltägliche Wege benutzt.

Dies zeigt u. a. die Wichtigkeit einer durchgehenden Befahrbarkeit der Radfahranlagen im Winter (Schneeräumung).

3.5 Hochrechnungsmodell

Mit den nunmehr vorliegenden Daten der „Radverkehrserhebung 2002–2005“ ist erstmals die Entwicklung eines Hochrechnungsmodells für Kurzzeitzählungen möglich. Damit kann von den Ergebnissen punktueller Kurzzeitzählungen auf den entsprechenden Tageswert bzw. auf den durchschnittlichen Wert in der Radfahrersaison geschlossen werden. Das Modell ist für den magistratsinternen Gebrauch gedacht, um die Ergebnisse verschiedener Zählungen des Straßenverkehrs und des Radverkehrs miteinander vergleichen zu können (Standardisierung).

Das Hochrechnungsmodell baut auf den umfangreichen statistischen Auswertungen der Dauerzählergebnissen auf und berücksichtigt die maßgeblichen Witterungseinflüsse Temperatur und Niederschlag. Die Analysen haben gezeigt, dass der Wind keinen statistisch eindeutigen Einfluss auf das Radverkehrsaufkommen hat und daher für die Entwicklung des Modells nicht herangezogen wird.

Im Hochrechnungsmodell werden die Ergebnisse einer beliebigen, punktuellen Kurzzeitzählung und der maßgeblichen Wetterdaten in einer einfachen Eingabemaske (Abbildung 45) händisch eingetragen. In einem ersten Schritt muss der Anwender unter den acht bestehenden Dauerzählstellen eine Referenzzählstelle auswählen, von der sich die verschiedenen Korrekturfaktoren ableiten. Aus den Kurzzeit-Zählergebnissen wird ein Tagesverkehr ermittelt (Radfahrer je 24 Stunden). In weiteren Schritten erfolgt nach Eingabe der Tagesmitteltemperatur am Zähltag und der Monatsmitteltemperatur die Korrektur des Temperatureinflusses. Der Niederschlag wird als Tagesniederschlagssumme sowie als Anzahl der Tage mit Niederschlag im Monat der Kurzzeitzählung eingegeben und ebenfalls berücksichtigt. Über das Datum der Kurzzeitzählung wird der Wochentag ermittelt, welcher ebenfalls über eine eigene Korrektur berücksichtigt wird.

Das Ergebnis der Hochrechnung ist ein durchschnittlicher werktäglicher Saisonverkehr. Die Saison ist dabei abgeleitet aus den Ergebnissen der Dauerzählungen von Anfang April bis Ende Oktober definiert (siehe Kapitel 3.2.4).

Mittels Hochrechnungsmodell kann von einer Kurzzeitzählung auf den Tagesverkehr sowie auf den durchschnittlichen werktäglichen Saison-Radverkehr geschlossen werden. Damit können Zählergebnisse verschiedener (Radfahrer-)Zählungen miteinander verglichen werden.

Hochrechnungsmodell Radverkehr

Bitte geben Sie alle rot umrandeten Felder ein.

7 Stunden-Kurzzeitählung

<input style="border: 2px solid red;" type="text" value="Währinger Straße bei L. Boltzmann-Gasse"/>	Zählstelle
<input style="border: 2px solid red;" type="text" value="14.06.2005"/>	Datum der 7-Stunden-Zählung
<input style="border: 2px solid red;" type="text" value="1.000"/>	Ergebnis der 7-Stunden-Zählung [Radfahrer 7.00 – 10.00 Uhr und 15.00 – 19.00 Uhr] in der Radfahr-Saison (April bis Oktober)

1. Korrektur: 7 Stunden-Kurzzeitählung → Tagesverkehr

Referenzzählstelle <input style="border: 2px solid red;" type="text" value="Argentinerstraße"/> ▼	Beschreibung <input style="width: 100%;" type="text" value="Radialroute im Zentrumsbereich vorwiegend Alltagsverkehr"/>
<input type="text" value="1,88"/>	Korrekturfaktor Tagesverkehr
<input style="border: 2px solid black;" type="text" value="1.881"/>	errechneter Tagesverkehr [Radfahrer/24 Std.]

2. Korrektur: Niederschlag

<input style="border: 2px solid red;" type="text" value="nein"/>	Niederschlag am Zähltag > 1 mm von 7–19h
<input style="border: 2px solid red;" type="text" value="0"/>	Tage mit > 1 mm Niederschlag von 7–19h im Monat der 7-Stunden-Zählung
<input type="text" value="0,71"/>	Korrekturfaktor Niederschlag
<input style="border: 2px solid black;" type="text" value="1.881"/>	um Niederschlag korrigierter Tagesverkehr [Radfahrer/24 Std.]

3. Korrektur: Temperatur

<input style="border: 2px solid red;" type="text" value="20"/>	Tagesmitteltemperatur am Zähltag der 7-Stunden-Zählung [°C]
<input style="border: 2px solid red;" type="text" value="22,1"/>	mittlere Monatstemperatur im Monat der 7-Stunden-Zählung [°C]
<input type="text" value="83"/>	Korrekturwert Temperatur
<input style="border: 2px solid black;" type="text" value="1.965"/>	um Temperatur korrigierter Tagesverkehr [Radfahrer/24 Std.]

4. Korrektur: Wochengang

<input type="text" value="Dienstag"/>	Wochentag der 7-Stunden-Kurzzeitählung
<input type="text" value="0,97"/>	Korrekturfaktor Wochengang
<input style="border: 2px solid black;" type="text" value="1.898"/>	um Wochenganglinie korrigierter Verkehr [Radfahrer/24 Std.]

5. Korrektur: Jahresgang

<input type="text" value="Juni"/>	Monat der 7-Stunden-Kurzzeitählung
<input type="text" value="0,81"/>	Korrekturfaktor Jahresgang
<input style="border: 3px solid black;" type="text" value="1.530"/>	Durchschnittlicher werktäglicher Saisonverkehr [Radfahrer/24 Std.] (Monate April bis Oktober)

Abbildung 45: Eingabemaske für das Hochrechnungsmodell (Angaben beispielhaft)

4 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Das Angebot für den Radverkehr in Wien wird ständig verbessert. Das Radverkehrsnetz wird laufend erweitert und umfasst derzeit über 1.000 km, auch die Errichtung von Radabstellanlagen erfolgt laufend. Vielen Bürgern ist jedoch das Angebot für Radfahrer nicht oder nur wenig geläufig. Deshalb ist zur weiteren Förderung des Fahrrades auch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit von entscheidender Bedeutung. Auf den Internetseiten der Stadt Wien gibt es daher zahlreiche Informationen rund um das Radfahren:

- www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/
- www.wien.gv.at/stadtentwicklung/radwege/index.htm

Auch die Ergebnisse der Dauerzählungen stehen monatlich aktualisiert im Internet zur Verfügung:

- www.snizek.at/radverkehr/dauerzaehlung.htm
- www.wien.gv.at/stadtentwicklung/radwege/erhebung/dauer.htm

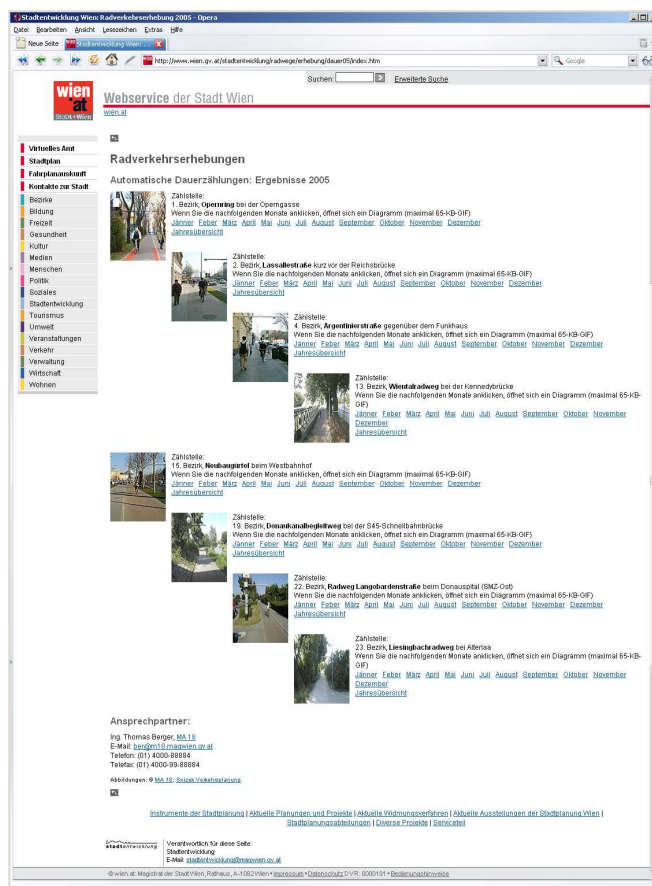


Abbildung 46: Webseite mit den Ergebnissen der Dauerzählung (Screenshot)

Zusätzlich wurden die Ergebnisse dieser Bearbeitung in zahlreichen Ausstellungen präsentiert (z. B. ARGUS-Bikefestival am Rathausplatz) bzw. aktuelle Ergebnisse und Trends mittels Pressemitteilungen regelmäßig veröffentlicht. In den nächsten Jahren ist eine Fortsetzung bzw. Erweiterung dieser Aktivitäten vorgesehen.



Abbildung 47: Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr in Wien



Ein wesentlicher Faktor für eine weitere Förderung des Wiener Radverkehrs ist eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit. Dementsprechend wurden und werden die Ergebnisse dieser Studie über verschiedene Medien publiziert.

5 AUSBLICK 2006–2010

In der „Radverkehrserhebung 2002–2005“ hat sich das hohe Potenzial des Radverkehrs in Wien gezeigt. Um eine weitere Verdichtung des Datenmaterials zu erreichen und um die im Masterplan Verkehr gesetzten Zielsetzungen seriös zu evaluieren, wird im Zeitraum 2006–2010 eine weiterführende Erhebung in Form einer umfassenden Analyse des Wiener Radverkehrs durchgeführt. Dabei sind folgende Schritte vorgesehen:

5.1 Weiterführung der Dauerzählungen

Die bestehenden acht Dauerzählstellen werden in den nächsten Jahren weiter betrieben und ausgewertet. Die Ergebnisse werden wie bisher laufend im Internet veröffentlicht. Die bisher gewonnenen Erkenntnisse werden mit den hinzukommenden Daten verdichtet und die getroffenen Aussagen untermauert. Das Hochrechnungsmodell wird mit den neuen Daten weiterentwickelt.

Die bisherigen Darstellungen der Gesamtübersicht der Radverkehrsstärken an den Dauerzählstellen wird auf den Zeitraum 2006–2010 erweitert, sodass die Entwicklung über den gesamten Erhebungszeitraum 2002–2010 ersichtlich wird.

5.2 Händische Radverkehrszählungen laufend als „Erfolgskontrolle“

Die händischen Radverkehrszählungen wurden bisher in Form punktueller Kurzzeitzählungen im dreijährigen Intervall durchgeführt. Durch die nunmehr geplante jährliche Durchführung sollen diese Kurzzeitzählungen in Zukunft noch intensiver dazu genutzt werden, Maßnahmen im Radverkehrsnetz zu evaluieren. Quasi als „Erfolgskontrolle“ werden diese Zählungen u. a. an Stellen durchgeführt, an denen aufgrund einer Netzerweiterung eine Steigerung des Radverkehrs zu erwarten ist. Damit kann überprüft werden, ob die bisher gesetzten Maßnahmen den gewünschten Erfolg bringen. Bei Zählergebnissen, die unter den Erwartungen liegen, kann tiefer nach den Ursachen im Umfeld der betreffenden Zählstelle gesucht werden.

5.3 Radfahrerbefragungen

Die bisher ermittelten Aussagen basieren vorwiegend auf Zählergebnissen. Genauere Erhebungen, z. B. mit Angabe von Quell- und Zielort der Radfahrten, wurden nicht durchgeführt. In den nächsten Jahren sollen mehrere derartige Befragungen von Radfahrern stattfinden – vorrangig an den Stellen der Dauerzählungen. Mit den Ergebnissen können folgende Informationen erarbeitet werden, die bisher nicht zur Verfügung standen:

- Durchschnittliche und maximale Weglänge im Radverkehr
- Durchschnittliche und maximale Fahrtdauer
- Benutzte Route mit Quelle und Ziel der Fahrt
- Fahrtzweck
- Häufigkeit der Fahrt
- Alternatives Verkehrsmittel bei Nichtbenützung des Fahrrads
- Motivation zur Benutzung des Verkehrsmittels Fahrrad
- Anregungen, Wünsche

Die Ergebnisse der Angabe zu den einzelnen Routen können u. a. in Form von Verkehrsspinnen dargestellt werden, die quasi den „Einzugsbereich“ einer Radverkehrsanlage zeigen.

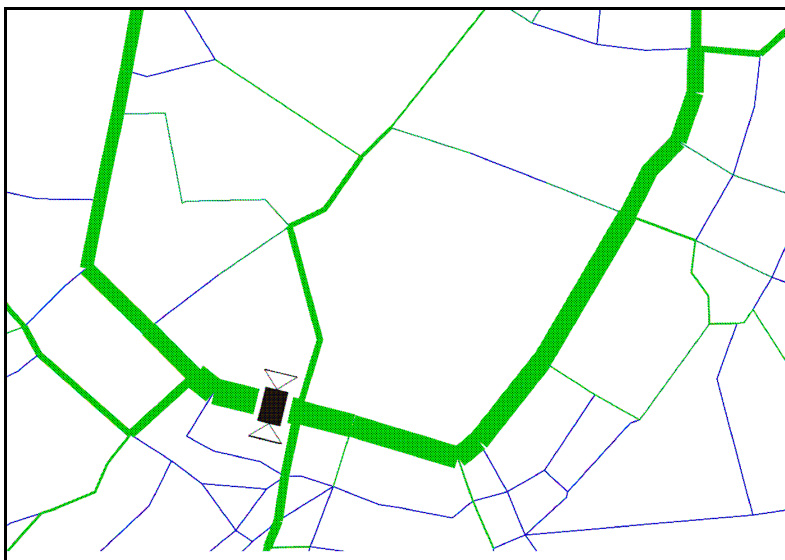


Abbildung 48: Ausschnitt aus einer Verkehrsspinne, Beispiel

5.4 Weiterentwicklung des Hochrechnungsmodells

Ein Modell zur Hochrechnung einer punktuellen Kurzzeitzählung des Radverkehrs auf den durchschnittlichen Saisonverkehr liegt im Frühjahr 2006 als erste Version vor. Mit den Daten, die künftig aus den Dauerzählungen gewonnen werden, verbessert sich die statistische Datengrundlage. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen des magistratsinternen Probetriebs soll das Hochrechnungsmodell bis 2010 laufend weiterentwickelt werden. Die einzelnen Faktoren werden überprüft und gegebenenfalls korrigiert.

5.5 Radverkehrsanteil, Radverkehrspotenzial

Die Wiener Linien führen jährlich Haushaltsbefragungen in Form von flächendeckenden Mobilitätserhebungen durch. In den nächsten Jahren sollen diese Erhebungen auf Fragestellungen zum Radverkehr ausgeweitet werden bzw. sollen Sonderauswertungen in Hinblick auf noch offene Radfahrpotenziale erfolgen. Mit Hilfe dieser Erhebungen kann

- der Radverkehrsanteil an der Gesamtmobilität der Wiener Bevölkerung bestimmt

sowie

- das vorhandene Nachfragepotenzial eingegrenzt

werden. Es besteht damit erstmalig die Möglichkeit einer Überprüfung der Ziele aus dem Masterplan Verkehr zum Modal Split – und insbesondere zum Radverkehrsanteil.

In den Befragungen erfolgt die Verteilung der Stichprobenziehung über alle Tage des Jahres. Damit ist eine adäquate Abbildung der Radfahrmobilität möglich. Die Ergebnisse zur Fragestellung noch offener Radfahrpotenziale ist Grundlage für die anstehende Marketingoffensive. Es ist vorgesehen, diese Erhebungen in den Jahren 2006 und 2009 durchführen zu lassen, sodass entsprechende Ergebnisse in den Jahren 2007 und 2010 vorliegen werden.

In den nächsten Jahren wird zur Evaluierung der Ziele des Masterplan Verkehr die laufende Beobachtung des Wiener Radverkehrs konsequent fortgesetzt. Neben den quantitativen Erhebungen sollen zusätzlich auch qualitativ verwertbare Aussagen ermittelt werden.

6 RESÜMEE

Im Rahmen der „Radverkehrserhebung 2002–2005“ wurden umfangreiche Zählungen und Erhebungen durchgeführt, um ein genaueres Bild über den Radverkehr in Wien und seiner Einflussfaktoren zu erhalten. Dazu wurden neben händischen Kurzzeitzählungen erstmals auch Dauerzählungen durchgeführt sowie weitere Straßenverkehrszählungen hinsichtlich des Radverkehrs ausgewertet.

6.1 Analyse des Radverkehrs in Wien

Die Ergebnisse zeigen, dass sich der Radverkehr im gesamten Stadtgebiet unterschiedlich stark entwickelt. Es können deutliche Unterschiede zwischen innerstädtischen Bereichen und peripheren Gebieten festgestellt werden. Insgesamt ist eine Steigerung des Radverkehrsaufkommens eindeutig feststellbar. Generell erweist sich der Radverkehr als sehr umwegempfindlich, wie die Ergebnisse der Dauerzählungen im Einflussbereich von Baustellen zeigen.

Dicht bebaute, innerstädtische Bereiche

In den dicht bebauten Bezirken, insbesondere innerhalb des Gürtels und in Zentrumsnähe, werden hohe Radverkehrsstärken gemessen. Der Radverkehrsanteil an einzelnen Querschnitten kann dabei Werte bis zu 20% erreichen (z. B. innere Mariahilfer Straße). Die starken Radverkehrsströme konzentrieren sich vorrangig auf direkte Verbindungen. Auch auf Strecken ohne eigene Radverkehrsanlage sind hohe Radverkehrsstärken messbar, was das große Potenzial des Radverkehrs in innerstädtischen Bereichen deutlich macht.

Der innerstädtische Radverkehr ist eindeutig vom Alltagsverkehr (Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr) dominiert. Darüber hinaus werden auch viele Erledigungswege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Freizeitverkehr hingegen ist neben den anderen Fahrtzwecken untergeordnet.

Die Abhängigkeit des innerstädtischen Radverkehrs von den Witterungsbedingungen ist klar festzustellen, wobei eine Wetterbesserung sofort zu deutlichen Anstiegen der Radfahrerzahlen führt. Niederschlag und Temperatur sind die maßgeblichen Einflussfaktoren, der Wind zeigt keinen eindeutigen Einfluss auf das Radverkehrsaufkommen. Im Winter sind trotz der ungünstigeren Witterung zum Teil erhebliche Radverkehrsstärken messbar.

Die Charakteristik des innerstädtischen Radverkehrs im Tagesgang und im Wochengang verläuft analog zum Motorisierten Individualverkehr (MIV). An Werktagen zeigen sich typische Spitzen am Morgen und am späten Nachmittag. Über die Woche gesehen sind Montag bis Freitag die stärksten Tage, das Wochenende liegt

deutlich unter den Werktagen. Im Jahresgang ergeben sich stärkere saisonale Schwankungen als im MIV.

Periphere Stadtgebiete

Die Radverkehrsstärken in peripheren Gebieten (Bezirke außerhalb des Gürtels sowie 21. und 22. Bezirk) sind deutlich geringer als in den innerstädtischen Bereichen. Das kann daran liegen, dass die zurückzulegenden Wege im Durchschnitt länger sind als im Zentrumsbereich.

Der Anteil der Freizeitwege am gesamten Radverkehr ist deutlich höher oder – abhängig von der jeweiligen Lage – sogar dominierend. Die Witterungsabhängigkeit zeigt sich stärker als in zentralen Bereichen mit höherem Anteil an Alltagsverkehr. Im Winter ist ein starker Rückgang – insbesondere bei kalten Temperaturen und andauernder Schneedecke – feststellbar.

Die Charakteristik des Radverkehrs in peripheren Gebieten ist stärker vom Freizeitverkehr geprägt. Die Tagesspitzen verschieben sich – je nach Anteil des Freizeitverkehrs – auf den späten Nachmittag bzw. in den Abend („after work activities“), über die Woche kann der Radverkehr am Wochenende zum Teil stark über den Werten der Werktage liegen.

Viele Bereiche der Stadt liegen hinsichtlich des Radverkehrs zwischen den beschriebenen Typen (z. B. Wohngebiete im Nahbereich eines Erholungsgebietes). Der Alltagsverkehr und der Freizeitverkehr stehen in einem ausgewogenen Verhältnis.

Der Radverkehr ist innerstädtisch eindeutig höher als in peripheren Bereichen. Der Anteil des Alltagsverkehrs ist in zentrumsnahen Gebieten dominierend, der Freizeitverkehr hat in peripheren Bereichen mehr Bedeutung.

Insgesamt ist eine Steigerung des Radverkehrsaufkommens unzweifelhaft feststellbar. Die vermehrte Verwendung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel ist evident.

6.2 Verkehrspolitische Konsequenzen

In der Verkehrspolitik der Stadt Wien nimmt der Radverkehr eine wichtige Stellung ein. Es besteht das im Masterplan Verkehr festgeschriebene Ziel, den Radverkehr so zu fördern, dass sich sein Anteil an den Gesamtwegen der Wiener auf 8% erhöht.

Die intensiven Analysen des Radverkehrs über die letzten vier Jahre liefern einen wichtigen Beitrag zur verkehrspolitischen Stellung dieser Verkehrsart. Zunächst können damit einige alte Vorurteile über den Wiener Radverkehr endgültig widerlegt werden: weder ist der Radverkehr ein Schönwetter- und Sommerphänomen, noch beschränkt er sich auf Freizeitwege. Die an den Zählstellen festgestellten z. T. beachtlichen Steigerungen gehen zum Großteil auf die immer intensivere Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr zurück. Und dabei zeigt es sich auch, dass nicht nur bei Schönwetter und angenehmen Temperaturen gefahren wird, sondern die ganze Radfahrtsaison über regelmäßig – also von Anfang April bis Ende Oktober – und zu einem hohen Anteil auch noch während der kalten Jahreszeit.

Die Zählungen ergaben darüber hinaus, dass die Zunahmen nicht nur auf Routen mit eigenen Radverkehrsanlagen auftraten, sondern sich auch auf Straßen ohne derartige Anlagen stark nachgefragte Relationen bündeln.

Deutlich wird, dass fehlende Lückenschlüsse oder baustellenbedingte Unterbrechungen an Radwegen die Weiterentwicklung des Radverkehrs hemmen. Gerade für längere Wege (mehr als 5 km) wirkt sich eine Unterbrechung durch den damit zusammenhängenden zusätzlichen Zeitverlust negativ auf die Fahrradnutzung aus.

Weiters zeigten die beiden Streiktage, dass es in Wien sehr hohe Potenziale für die Radbenützung gibt. Drei- bis vierfache Tageswerte an den Zählautomaten mit anhaltender Wirkung in den folgenden Tagen weisen darauf hin und zeigen die Wichtigkeit von leistungsfähigen Anlagen, die auch in Zukunft die zu erwartenden Radverkehrsmengen aufnehmen können.

Die Zählungen belegen auch die bereits erlangte hohe Bedeutung des Radverkehrs in vielen Straßenabschnitten. Radverkehrsanteile von 20% am Gesamtverkehr rechtfertigen schon von der Quantität her die besondere Berücksichtigung dieser Verkehrsteilnehmer in der Straßenraumgestaltung.

Die verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmen des Masterplan Verkehr einerseits und die hier nachgewiesene hohe Bedeutung des Radverkehrs andererseits rechtfertigen jedenfalls, dass diese Verkehrsart in der Anlage und dem Betrieb der städtischen Straßen nicht nachrangig hinter dem Motorisierten Individualverkehr zu behandeln ist. Dies wird auch durch die Prinzipien der StVO unterstützt, die sich auf

Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit aller Verkehrsarten und damit auch auf den Radverkehr beziehen.

Daraus ergeben sich im Rahmen der bestehenden Radverkehrspolitik für die nächsten Jahre folgende Maßnahmenbereiche:

- Priorisierung von Lückenschlüssen insbesondere bei weiträumig wirksamen Radrouten
- Dimensionierung von neuen Radverkehrsanlagen im Hinblick auf eine auch in Zukunft nachfragegerechte Nutzungsqualität
- Stärkere Berücksichtigung der Ansprüche des Radverkehrs bei temporären Unterbrechungen bestehender Verbindungen (Baustellen, Veranstaltungen, Märkte, etc.)
- Gewährleistung der durchgehenden Befahrbarkeit der Radfahranlagen insbesondere im Winter
- Umsetzung von qualitativ hoch stehenden Einzelprojekten zur Steigerung der Radnutzung in peripheren Gebieten, die einen Impuls für eine flächige Verbesserung des lokalen Radverkehrsangebots bewirken sollen
- Sicherstellung eines ausreichenden Platzangebotes auf Freizeitwegen für eine konfliktfreie Bewältigung der vielfältigen Nutzungsansprüche

Diese Maßnahmen bilden wichtige, wenn nicht sogar unverzichtbare Elemente auf dem Weg zu einem Radverkehrsanteil von 8%.

Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs unterstützen den derzeitigen Aufwärtstrend im Radverkehr und fördern die Verwendung des Fahrrads als städtisches Verkehrsmittel dauerhaft.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht aller Zählstellen der Radverkehrserhebung 2002–2005	6
Abbildung 2:	Ergebnisse der 17-Stundenzählung 2002 an der Zählstelle Operning/Operngasse	15
Abbildung 3:	Ergebnisse der 17-Stundenzählung 2002 an der Zählstelle Mariahilfer Straße/ Neubaugasse.....	15
Abbildung 4:	Ergebnisse der 17-Stundenzählung 2005 an der Zählstelle Mariahilfer Straße/Neubaugasse.....	22
Abbildung 5:	Aufbau und Funktion der Radfahrer-Dauerzählstellen	34
Abbildung 6:	Zählstelle Argentinierstraße.....	35
Abbildung 7:	Zählstelle Opernring nahe der Operngasse	35
Abbildung 8:	Zählstelle Neubaugürtel beim Westbahnhof	36
Abbildung 9:	Zählstelle Lassallestraße kurz vor der Reichsbrücke.....	36
Abbildung 10:	Zählstelle Wientalradweg bei der Kennedybrücke	37
Abbildung 11:	Zählstelle Liesingbachradweg beim Wohnpark Alterlaa	37
Abbildung 12:	Zählstelle Langobardenstraße beim SMZ Ost.....	38
Abbildung 13:	Zählstelle Donaukanalbegleitweg bei der S45-Schnellbahnbrücke	38
Abbildung 14:	Relative Tagesganglinie mit dominierendem Alltagsverkehr – Beispiel Zählstelle Argentinierstraße.....	41
Abbildung 15:	Relative Tagesganglinie mit Alltags- und Freizeitverkehr – Beispiel Zählstelle Lassallestraße.....	41
Abbildung 16:	Relative Tagesganglinie mit dominierendem Freizeitverkehr – Beispiel Zählstelle Donaukanal	42
Abbildung 17:	Durchschnittliche Wochenganglinie mit Anteil der Tageswerte an der Wochensumme bei dominierendem Alltagsverkehr – Beispiel Zählstelle Westbahnhof.....	44
Abbildung 18:	Durchschnittliche Wochenganglinie mit Anteil der Tageswerte an der Wochensumme bei Alltags- und Freizeitverkehr – Beispiel Zählstelle Lassallestraße	44
Abbildung 19:	Durchschnittliche Wochenganglinie mit Anteil der Tageswerte an der Wochensumme bei dominierendem Freizeitverkehr – Beispiel Zählstelle Liesingbach	45
Abbildung 20:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Argentinierstraße.....	48
Abbildung 21:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Argentinierstraße	48
Abbildung 22:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Opernring	50
Abbildung 23:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Opernring	50
Abbildung 24:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Westbahnhof	52
Abbildung 25:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Westbahnhof.....	52
Abbildung 26:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Lassallestraße.....	54

Abbildung 27:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Lassallestraße.....	54
Abbildung 28:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Kennedybrücke	56
Abbildung 29:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Kennedybrücke	56
Abbildung 30:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Liesingbach	58
Abbildung 31:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Liesingbach	58
Abbildung 32:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Langobardenstraße	60
Abbildung 33:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Langobardenstraße.....	60
Abbildung 34:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Werktagen – Zählstelle Donaukanal	62
Abbildung 35:	Entwicklung der monatlichen Durchschnittswerte an Sonn- und Feiertagen – Zählstelle Donaukanal	62
Abbildung 36:	Radfahrer am Streiktag.....	64
Abbildung 37:	Auswertung der Streiktage 2003 – Zählstelle Argentinierstraße	65
Abbildung 38:	Auswertung der Streiktage 2003 – Zählstelle Opernring (vormals Burgring)	65
Abbildung 39:	Auswertung der Streiktage 2003 – Zählstelle Westbahnhof	66
Abbildung 40:	Auswertung der Streiktage 2003 – Zählstelle Lassallestraße	66
Abbildung 41:	Dauerzählung Dezember 2004 – Beispiel Zählstelle Argentinierstraße.....	67
Abbildung 42:	Dauerzählung Jänner 2005 – Beispiel Zählstelle Argentinierstraße	67
Abbildung 43:	Dauerzählung Februar 2005 – Beispiel Zählstelle Argentinierstraße.....	68
Abbildung 44:	Radfahren im Winter	68
Abbildung 45:	Eingabemaske für das Hochrechnungsmodell (Angaben beispielhaft).....	70
Abbildung 46:	Webseite mit den Ergebnissen der Dauerzählung (Screenshot)	71
Abbildung 47:	Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr in Wien	72
Abbildung 48:	Ausschnitt aus einer Verkehrsspinne, Beispiel.....	74

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zählstellen der händischen Radverkehrserhebung an Werktagen	7
Tabelle 2:	Zählstellen der händischen Radverkehrserhebung am Wochenende	8
Tabelle 3:	Zählstellen der Radverkehrsdauerzählung 2002–2005	8
Tabelle 4:	Ergebnisse der 7-Stunden-Werktagszählung Juni 2002 mit Vergleich zu 1999	12
Tabelle 5:	Ergebnisse der 17-Stunden-Werktagszählung Juni 2002 mit Vergleich zu 1999	13
Tabelle 6:	Ergebnisse der 4-Stunden-Sonntagszählung Juni 2002 und Vergleich mit 1999	16
Tabelle 7:	Ergebnisse der 7-Stunden-Werktagszählung Juni 2005 und Vergleich mit 2002 (korrigiert auf Maximalwert Juni 2005)	19
Tabelle 8:	Ergebnisse der 7-Stunden-Werktagszählung Juni 2005 und Vergleich mit 2002 und 1999	20
Tabelle 9:	Ergebnisse der 7-Stunden-Werktagszählung Juni 2005 und Vergleich mit 2002 und 1999 (korrigiert auf Maximalwert Juni)	20
Tabelle 10:	Ergebnisse der 17-Stunden-Werktagszählung Juni 2005 und Vergleich mit 2002 und 1999	21
Tabelle 11:	Ergebnisse der 17-Stundenzählung Mariahilfer Straße/Neubaugasse	22
Tabelle 12:	Ergebnisse der 4-Stunden-Sonntagszählung Mai 2005	23
Tabelle 13:	Erhebungszeiträume der Händischen Straßenverkehrszählung Wien	24
Tabelle 14:	Ergebnisse der Händischen Straßenverkehrszählung in Wien 2005 mit Radanteil	26
Tabelle 15:	Ergebnisse der Händischen Straßenverkehrszählung in Wien 2005, 2000 und 1995	29
Tabelle 16:	Ergebnisse der Zählungen der MA 46 2001–2003	30
Tabelle 17:	Zählstelle Argentinierstraße – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005	49
Tabelle 18:	Zählstelle Opernring – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005	51
Tabelle 19:	Zählstelle Westbahnhof – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005	53
Tabelle 20:	Zählstelle Lassallestraße – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005	55
Tabelle 21:	Zählstelle Kennedybrücke – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005	57
Tabelle 22:	Zählstelle Liesingbach – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005	59
Tabelle 23:	Zählstelle Langobardenstraße – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005	61
Tabelle 24:	Zählstelle Donaukanal – Ergebnisse und Vergleich 2002–2005	63