Bachelorarbeit

# Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

Stefan Riedmann

Datum: 10.07.2020

**Kurzfassung**

In der vorliegenden Arbeit wird die verkehrsorganisatorische Erschließung des 1. Wiener Gemeindebezirkes beschrieben. Der 1. Bezirk wird zum überwiegenden Teil durch die Ringstraße und den Donaukanal-Kai erschlossen. Es wird insbesondere untersucht, welchen Stellenwert die nicht-ampelgeregelten Einfahrten von diesen Straßenzügen auf die Gesamterschließung des Bezirkes haben.

Die Ringstraße ist sowohl für den MIV, als auch für den Öffentlichen Verkehr, den Rad- und den Fußgängerverkehr zentrale Drehscheibe. Durch die multimodale Nutzung entstehen vor allem an den Knotenpunkten Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern. Anhand der Verkehrsunfallstatistik der Jahre 2013-2018 wird untersucht, wie sich diese Konflikte auf die Verkehrssicherheit auswirken.

Auf Basis der verkehrlichen Wirksamkeit und der Unfallhäufigkeit der einzelnen Kreuzungen werden konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgearbeitet. Im Anschluss wird noch dargestellt, wie sich das Erschließungskonzept des 1. Bezirkes bei einer Umsetzung dieser Maßnahmen verändert.

## 1 Ziel dieser Arbeit

Im Rahmen dieser Bachelor-Arbeit wird das derzeitige Verkehrsorganisationskonzept des 1. Wiener Gemeindebezirkes beleuchtet. Dabei wird vorrangig auf die Äußere Erschließung der von Ringstraße und Donaukanal-Kai eingeschlossenen Innenstadt eingegangen, die derzeit sowohl über ampelgeregelte Kreuzungen als auch über nicht ampelgeregelte Aus-, bzw. Einfahrten erschlossen wird.

In Folge wird die innere Verkehrsführung dargestellt und dadurch erhoben, wie die tatsächlichen Verkehrsflüsse innerhalb des Zielgebietes führen. Dadurch kann abgeleitet werden, welche der nicht-ampelgeregelten Kreuzungen für die Verkehrserschließung des 1. Bezirkes tatsächlich erforderlich sind und welche verkehrsorganisatorischen Maßnahmen umgesetzt werden kön-

nen, um die Sicherheit und Flüssigkeit des nicht-motorisierten Verkehrs zu erhöhen und die Erschließung des Zielgebietes weiterhin sicherzustellen.

Bei den nicht-ampelgeregelten Einfahrten handelt es sich aufgrund der im Uhrzeigersinn verlaufenden Einbahnführung der Ringstraße für den MIV um ungeregeltes Rechtsabbiegen, wobei die gerade verlaufende Fahrtrichtung der Straßenbahn und des Fuß- und Radverkehrs gekreuzt wird, was zu einem Konfliktpotenzial mit erhöhtem Unfallrisiko führt. In dieser Arbeit wird eine Auswertung der in den Jahren 2013 bis 2018 vorgefallenen Unfällen im Kreuzungsbereich vorgenommen und die unfallträchtigsten Stellen für den nicht-motorisierten Verkehr analysiert.

## 1.1 Motivation

Beidseitig entlang der Ringstraße verlaufen durchgehende Radrouten, die wichtiger Bestandteil des Hauptradverkehrsnetzes[1] sind. Die Ringstraße ist außerdem Start-, bzw. Endpunkt der bestehenden und zukünftig geplantenRad-Langstrecken und hat so die zentrale Rolle, den ein- und auspendelnden Radverkehr zu verteilen. An den Zählstellen Opernring wurden im Jahr 2019 insgesamt 1.274.621 Radfahrer gezählt.[2]

Bei einer kompletten Umrundung der Innenstadt auf dem innenliegenden Ringradweg werden insgesamt 28 Kreuzungen überquert, davon 16 nicht-ampelgeregelte, die mit einer Radfahrerüberfahrt geregelt sind. §68 Abs 3a STVO sagt dazu folgendes:

> *(3a) Radfahrer dürfen sich Radfahrerüberfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h nähern und diese nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren.*

Durch die in der STVO verwendete Formulierung werden Radfahrende insofern benachteiligt, dass diese von jeder ungeregelten Radfahrerüberfahrt ihre Geschwindigkeit auf 10 km/h reduzieren müssen um anschließend wieder auf die Fahrtgeschwindigkeit zu beschleunigen. Weiters kann der gesetzlich vorgeschriebene Bremsvorgang von den kreuzenden Verkehrsteilnehmern fälschlicherweise als Vorangsverzicht missverstanden werden, was wiederum zu erhöhter Unfallgefahr führen kann.

Einen Sonderfall stellt die Kreuzung Parkring/Zedlitzgasse dar, wo die Radverbindung gegenüber dem Querverkehr durch „Radweg Ende“ und „Vorrang geben“ Beschilderung benachrangt ist. Hier ergibt sich die insofern absurde rechtliche Situation, dass der Radverkehr die Kreuzung trotz Benachrangung schneller übersetzen darf als es die tatsächlichen Radfahrerüberfahrten erlauben. Die Auswirkungen dieser Kreuzungsgestaltung wird insbesondere in Kapitel 4.3.1 näher beschrieben.

Im Regierungsübereinkommen 2015 der Stadt Wien, abgeschlossen zwischen der SPÖ Wien und den Grünen Wien, steht das klare Bekenntnis zur aktiven Mobilität:

> *Die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs ist für eine zukunftsorientierte städtische Mobilitätspolitik und der damit verbundenen Zielerreichung zentral. Alle zukünftigen Maßnahmen basieren auf den gemeinsam beschlossenen Grundsatzbeschlüssen zu Fußverkehr und Radverkehr sowie dem Fachkonzept Mobilität.*[3]

Das Regierungsprogramm der Österreichischen Bundesregierung für die Legislaturperiode 2020-2024 sieht ebenfalls vor, die Attraktivität des Rad- und Fußgängerverkehrs zu steigern,

[1] (Stadt Wien, 2019)
[2] (Nast Consulting, 2020, S.10)
[3] (SPÖ Wien und Die Grünen Wien, 2015, S.85)

mit dem noch ambitionierteren Ziel, den Radverkehr in Österreich gesamt von 7% im Jahr 2019 auf 13% im Jahr 2025 zu erhöhen.[4]

Um diese ambitionierten Ziele zu erreichen, sind einerseits große Investitionen in den Ausbau des Radwegnetzes notwendig, andererseits sind die bestehenden Anlagen qualitativ aufzuwerten, um den Bedürfnissen der RadfahrerInnen gerecht zu werden.

Um die Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs zu erhöhen, sind die bestehenden nicht-ampelgeregelten Kreuzungen entlang der Hauptradverkehrsroute zu reduzieren.

## 2 Verkehrsorganisation des 1. Bezirkes

Der 1. Wiener Gemeindebezirk liegt im Zentrum der Stadt und bezeichnet im Wesentlichen die Fläche des historisch durch die Stadtmauern eingeschlossenen Stadtgebietes zuzüglich des umliegenden Glacis. Mit Kaiserlichen Dekret von 1857 wurde die Auflassung der Befestigungsanlagen rund um die Innere Stadt sowie die Errichtung der Ringstraße an deren Stelle beschlossen.

Mit der Schleifung der mittelalterlichen Stadtmauern und der nachfolgenden Etablierung der Ringstraße entstand ein Boulevard mit einer sehr hohen Dichte an Prachtbauten und Parkanlagen.

Heute ist die Ringstraße, die zusammen mit dem Franz-Josefs-Kai eine im Uhrzeiger verlaufende Einbahn rund um die Innenstadt bildet, eine wichtige tangentiale Verbindung für den MIV in Zentrumsnähe. Die Hauptfahrbahn der Ringstraße ist eine Einbahnstraße mit 3 Fahrspuren, die teilweise vor Kreuzungen um eine weitere Abbiegespur erweitert wird. Beidseitig die Fahrspuren befindet sich je ein Straßenbahngleis, dass innen im und außen gegen den Uhrzeigersinn befahren wird. Links und rechts der Hauptfahrbahn ist eine bis zu dreireihige Alleebaumbepflanzung, in der sich im Regelfall die Führung der Fuß- und Radwege befindet. Dahinter befinden sich die Nebenfahrbahnen mit meist beidseitigen Parkspuren.

Auch für den ÖPNV hat der Ring eine übergeordnete Bedeutung, so liegen die wichtigen Verkehrsknotenpunkte Volkstheater, Schottentor, Schottenring, Schwedenplatz, Stubentor und Oper/Karlsplatz direkt an der Ringstraße, bzw. am Kai. Auf den Gleisanlagen entlang der Ringstraße fahren die Straßenbahnlinien D, 1, 2, 71, entlang der Ringstraße befinden sich die Endschleifen für die Straßenbahnlinien 31, 37, 38, 38, 40, 41, 42, 44 sowie für die Wiener Lokalbahn (WLB). Die Buslinien 1A, 2A, 3A, 40A, 48A, 47A, 74A befahren abschnittsweise die Ringstraße, bzw. deren Nebenfahrbahnen.[5]

Aufgrund der historisch gewachsenen Struktur und der hohen Dichte an Fußgängerzonen und anderen Durchfahrtshindernissen für den MIV kann der 1. Bezirk in kleinere, in sich selbst erschlossene, Bereiche aufgeteilt werden, die verkehrstechnisch isoliert betrachtet werden können. In nachfolgenden Kapiteln werden die so gewonnenen Bereiche detailliert beschrieben.

In der aufgestellten Betrachtung wird das Gebiet des 1. Bezirkes betrachtet, welches innerhalb der Ringstraße zu liegen kommt. Die Bereiche außerhalb der Ringstraße sind in ihrer Erschließung unabhängig und werden durch die in dieser Arbeit betrachteten Überlegungen nicht berührt.

[4] (ÖVP und Die Grünen, 2020, S.129)
[5] (Wiener Linien, 2020)

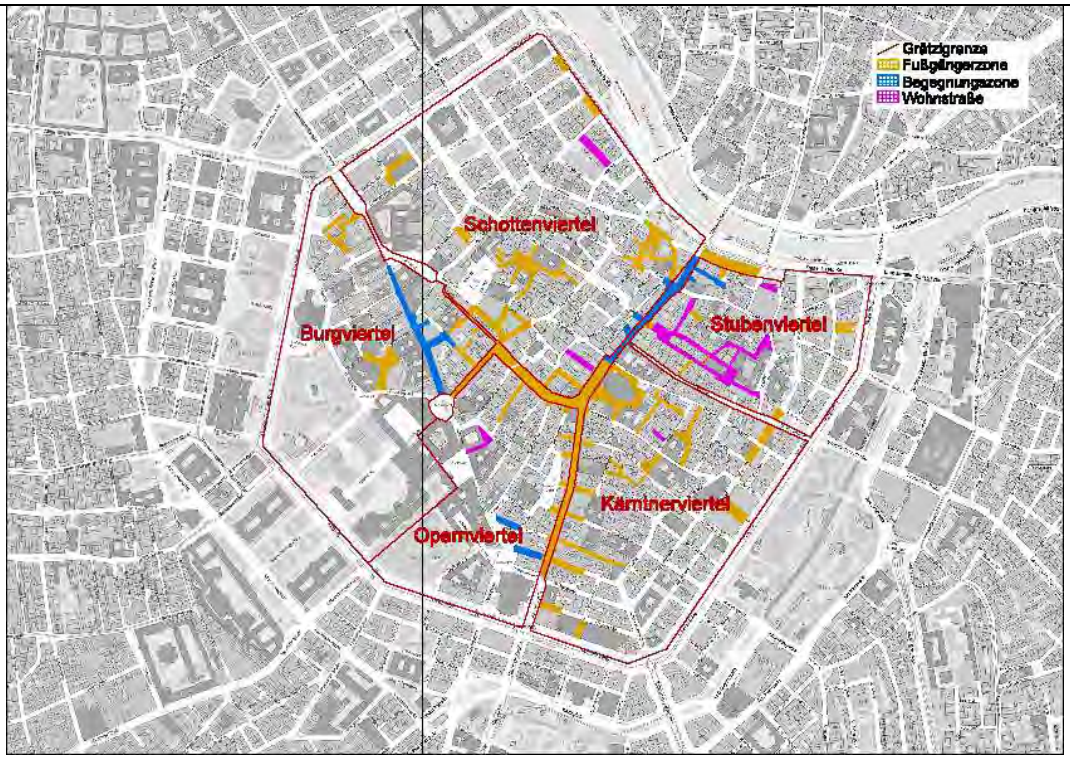



Abbildung 1: Grätzel des 1. Bezirkes[6]

Bei den Erschließungsmöglichkeiten wird in der Betrachtung unterschieden in:

(1) Äußere Erschließung: Bezeichnet Ein-, bzw. Ausfahrten, die das betrachtete Gebiet direkt über die Ringstraße oder über radial verlaufende Zubringerstraßen aus den Bezirken II bis IX erschließt.

(2) Innere Erschließung: Bezeichnet Ein-, bzw. Ausfahrten in das betrachtete Gebiet, welche dieses aus anderen Gebieten des 1. Bezirkes erschließt.

## 2.1 Stubenviertel

Als Stubenviertel wird jener Teil der Stadt bezeichnet, welcher zwischen Franz-Josefs-Kai und der Wollzeile, bzw. zwischen dem Stubenring und der Rotenturmstraße zu liegen kommt.

Die äußere Erschließung des Stubenviertels ist über die Ein- und Ausfahrten des Franz-Josefs-Kais und der Ringstraße gegeben. Die Rotenturmstraße als Begrenzung zwischen Stubenviertel und Schottenviertel bietet die Möglichkeiten der inneren Erschließung vom Kärntner- bzw. Schottenviertel kommend, bzw. über den Hohen Markt zum Schottenviertel hin. Die Wollzeile dient als Abgrenzung zwischen Kärntnerviertel und Stubenviertel. Zur Wollzeile führen jedoch aus beiden Vierteln nur ankommende Einfahrten hin, weswegen keine Durchfahrt zwischen den beiden Vierteln gegeben ist.

[6] In Anlehnung an (Stadt Wien – ViennaGIS)

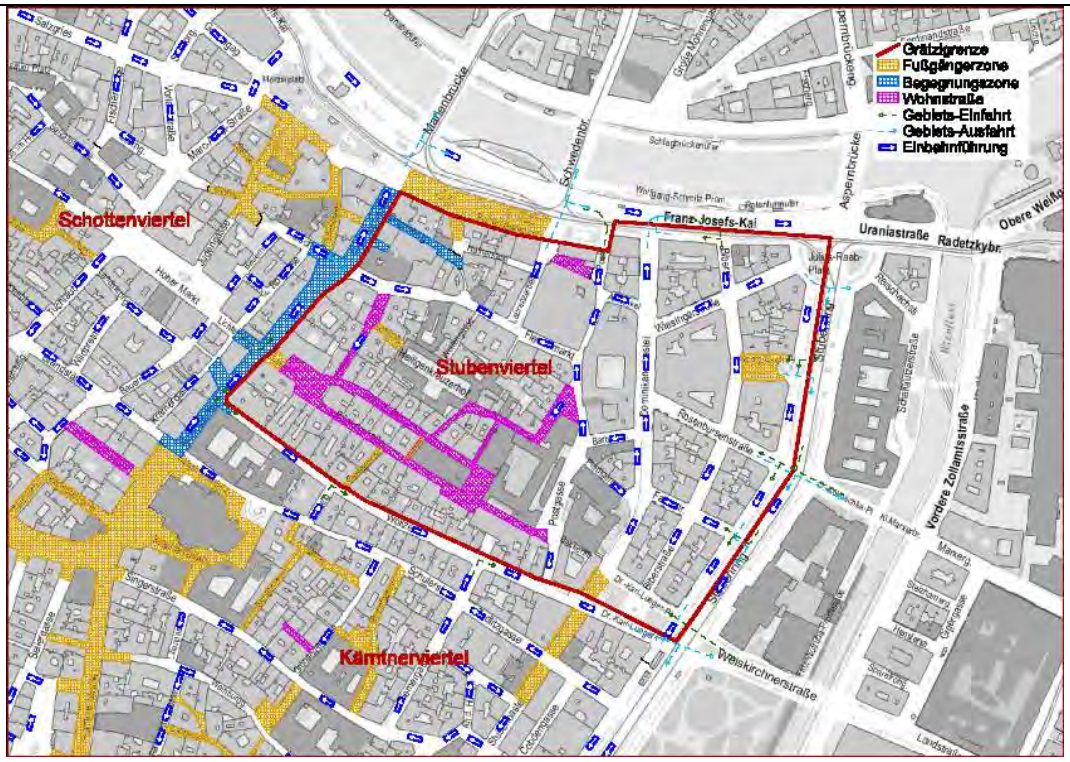



Abbildung 2: Stubenviertel Bestandssituation (Siehe Anhang für größere Plandarstellung)

Die Erschließung des Gebietes erfolgt über folgende Straßenzüge und Kreuzungen:

- Kreuzung Rotenturmstraße/Franz-Josefs-Kai/Marienbrücke
- Kreuzung Laurenzberg/Franz-Josefs-Kai/Schwedenbrücke
- Einfahrt Postgasse von Franz-Josefs-Kai
- Ausfahrt Dominikanerbastei auf Franz-Josefs-Kai
- Einfahrt Biberstraße von Franz-Josefs-Kai
- Kreuzung Julius-Raab-Platz/Stubenring
- Einfahrt Stubenring auf Georg-Coch-Platz
- Ausfahrt Georg-Coch-Platz auf Stubenring
- Kreuzung Rosenbursenstraße/Stubenring
- Ein- bzw. Ausfahrt Stubenring auf Höhe Falkenstraße
- Kreuzung Dr.-Karl-Lueger-Platz/Parkring

## 2.2 Kärntnerviertel

Das Kärntnerviertel wird nördlich durch Kärntner Straße und Wollzeile und südlich durch die Ringstraße begrenzt. Die Kärntner Straße als bestehende Fußgängerzone erlaubt keine Querung in das angrenzende Opernviertel, davon ausgenommen ist die Zufahrt von der Philharmoniker Straße. Die direkte Zufahrt von anderen angrenzenden Stadtteilen des 1. Bezirkes ist nicht möglich. Von der Ausfahrt Stephansplatz auf Rotenturmstraße und weiter über die Wipplingerstraße sind große Teile des 1. Bezirkes direkt erreichbar. Von der Ausfahrt der Nebenfahrbahn des Kärntnerrings ist über die Route Philharmoniker Straße->Tegetthofstraße das Burgviertel erreichbar. Über die Ausfahrt Stephansplatz->Rotenturmstraße sind Bereiche des Stuben- und Schottenviertels erreichbar.

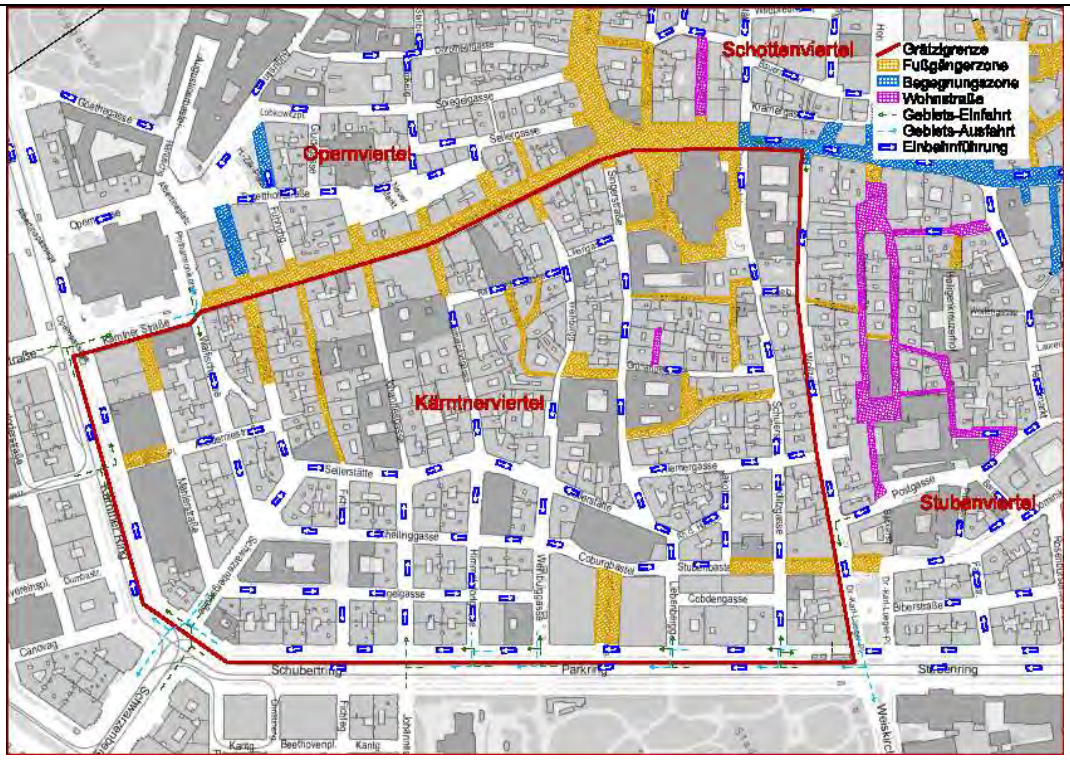



Abbildung 3: Kärntnerviertel Bestandssituation

Die Erschließung des Gebietes erfolgt über folgende Ein- und Ausfahrten:

- Kreuzung Dr.-Karl-Lueger-Platz/Parkring
- Ein- und Ausfahrt Parkring Zedlitzgasse
- Ein- und Ausfahrt Parkring Liebenberggasse
- Kreuzung Weihburggasse/Parkring
- Ein- und Ausfahrt Parkring Himmelpfortgasse
- Kreuzung Johannesgasse/Parkring
- Kreuzung Schwarzenbergstraße/Schubertring/Schwarzenbergplatz
- Einfahrt Kärntner Ring auf Höhe Akademiestraße
- Kreuzung Kärntner Straße/Kärntner Ring

## 2.3 Opernviertel

Das Opernviertel aus verkehrsorganisatorischer Sicht wird begrenzt von der Kärntner Straße, dem Graben und dem Kohlmarkt, die allesamt bestehende Fußgängerzonen sind, sowie der Hofburg und dem Burg- und Opernring.

Die äußere Erschließung des Gebietes erfolgt über zwei Zufahrten; von der Kreuzung Kärntner Straße/Kärntner Ring und vom Burgviertel kommend über den Michaeler Platz. Zur Ausfahrt aus dem Viertel gibt es drei Möglichkeiten: Über die Habsburgergasse in das Schottenviertel, über die Philharmoniker Straße in das Kärntnerviertel und über die Kreuzung Operngasse/Opernring.

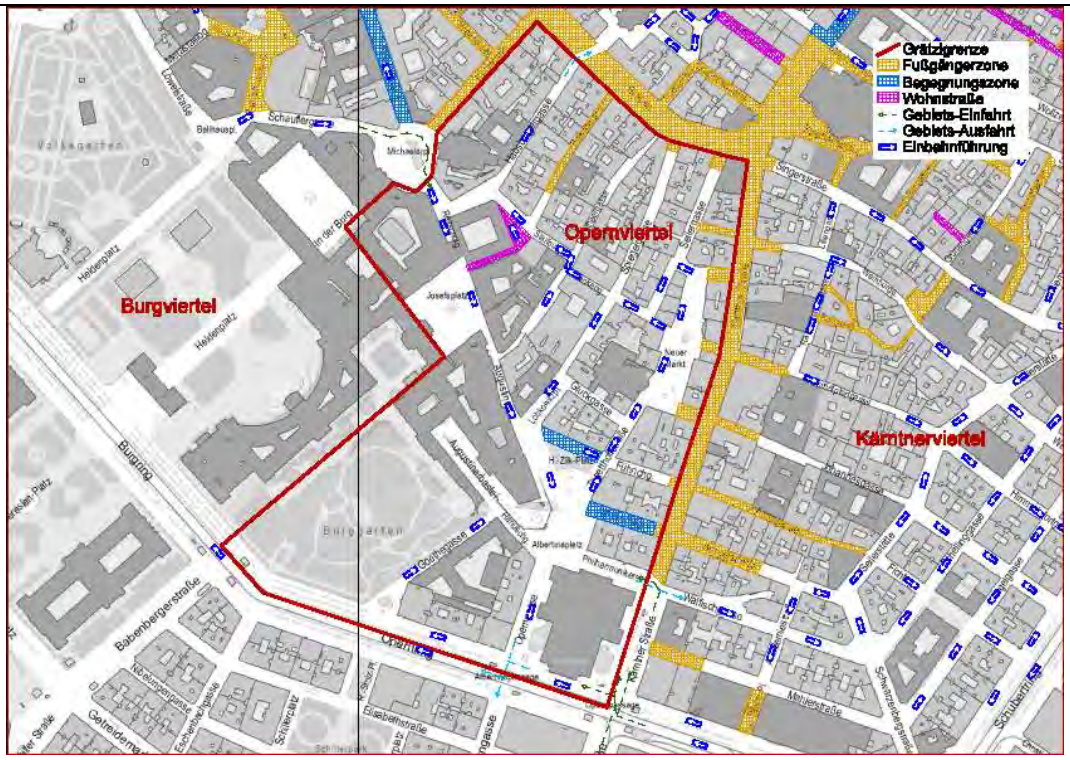



Abbildung 4: Opernviertel Bestandssituation

Folgende Gebietsaus, bzw. -Einfahrten für den MIV bestehen derzeit:

- Kreuzung Kärntner Straße/Kärntner Ring
- Kreuzung Operngasse/Opernring
- Einfahrt Michaelerplatz auf Albertinagasse
- Ausfahrt Habsburgergasse auf Jungferngasse

## 2.4 Burgviertel

Als Burgviertel wird jener Teil der Inneren Stadt bezeichnet, welcher im Osten durch den Straßenzug Schottengasse-Freyung-Heidenschuß und weiterführend durch die Fußgängerzonen Naglergasse und Kohlmarkt bis zum Michaelerplatz abgegrenzt wird. Im Süden trennen die Gebäude der Hofburg das Burgviertel vom Opernviertel, im Westen wird das Grätzel von der Ringstraße eingefasst.

Die Erschließung des Gebietes erfolgt hauptsächlich über die Kreuzung Universitätsring/Schottengasse sowie über die nicht ampelgeregelten Ein- und Ausfahrten entlang der Ringstraße. Über den Straßenzug Schottengasse-Freyung sind direkte Verbindungen in das angrenzende Schottenviertel gegeben. Über den Michaelerplatz kann das Burgviertel in Richtung Opernviertel und Schottenviertel verlassen werden.

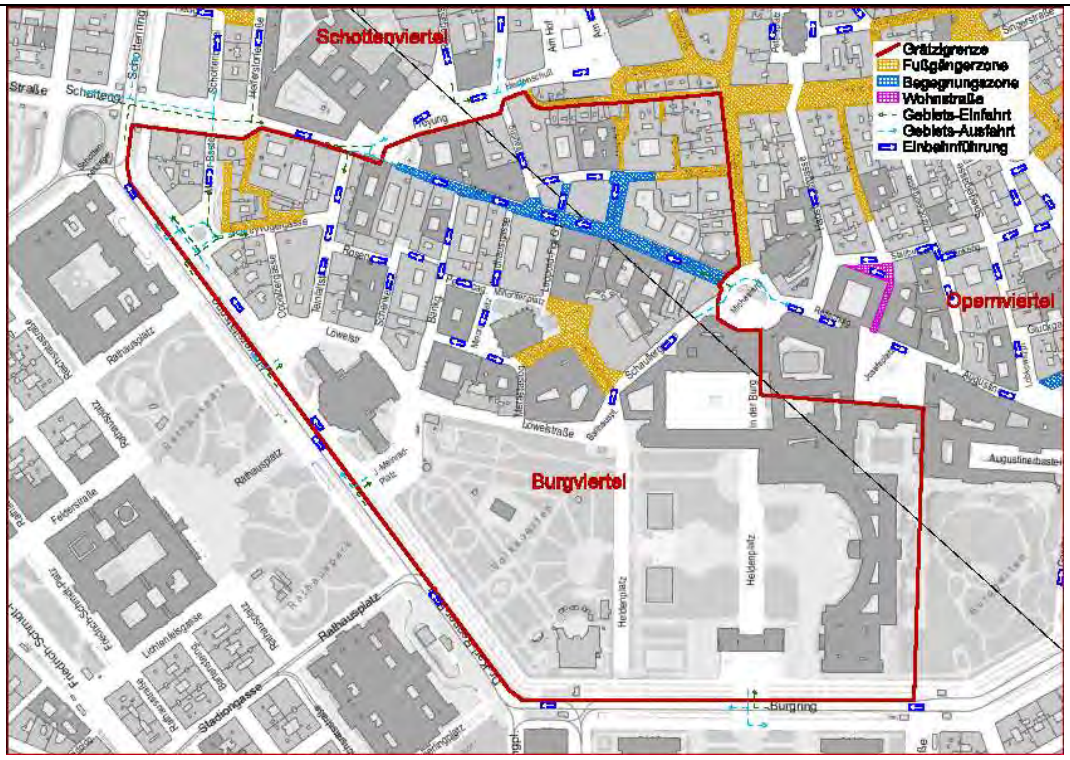



Abbildung 5: Burgviertel Bestandssituation

Besonders die nicht-ampelgeregelten Einfahrten Josef-Meinrad-Platz und Löwelstraße sind als Zufahrtsmöglichkeit zum Michaelerplatz wichtig für die Erschließung des Opernviertels und weiterführend über die Habsburgergasse zur Erschließung des zentralen Schottenviertels.

Für den MIV von der Gesamterschließung abgetrennt liegt der Vorplatz der neuen Hofburg, der nur durch die ampelgeregelte Kreuzung Burgring/Heldenplatz erschlossen wird. Eine Durchfahrt vom Michaelerplatz zum Heldenplatz ist zwar möglich, aber dem privaten MIV nicht gestattet.

Insgesamt wird das Viertel durch folgende Ein- bzw. Ausfahrten erschlossen:

- Kreuzung Heldenplatz/Burgring
- Ein- und Ausfahrt Universitätsring Josef-Meinrad-Platz
- Ein- und Ausfahrt Universitätsring Löwelstraße
- Einfahrt Universitätsring auf Liebenbergplatz
- Ausfahrt Liebenbergplatz auf Universitätsring
- Ausfahrt Mölker Bastei
- Kreuzung Schottengasse/Universitätsring
- Kreuzung Schottengasse/Freyung/Herrengasse/Teinfaltstraße
- Ausfahrt Schauflergasse auf Michaelerplatz

## 2.5 Schottenviertel

Das Schottenviertel liegt im Norden der Inneren Stadt und wird von der Ringstraße und dem Franz-Josef-Kai eingefasst. Im Südosten wird es vom angrenzenden Stubenviertel durch die Rotenturmstraße getrennt. Im Süden erfolgt die Trennung zu Opern- und Burgviertel über die Fußgängerzonen Stephansplatz-Graben-Naglergasse. Im Westen verläuft die Grenze zum Schottenviertel im Straßenzug Schottengasse-Freyung.

Das Schottenviertel ist das flächenmäßig größte Grätzel in dieser Untersuchung und auch das einzige Grätzel, dass direkt an alle anderen Viertel angrenzt. Die Erschließung erfolgt im Norden über die Ein- und Ausfahrten auf die Ringstraße, im Osten über die Zufahrt Salztorgasse und die Ausfahrten Marc-Aurel-Straße und Rotenturmstraße, im Süden vom Stuben- und Kärntnervier-

tel kommend über den Hohen Markt und im Westen über die Zufahrt Habsburgergasse vom Opernviertel und über die Freyung kommend vom Burgviertel.

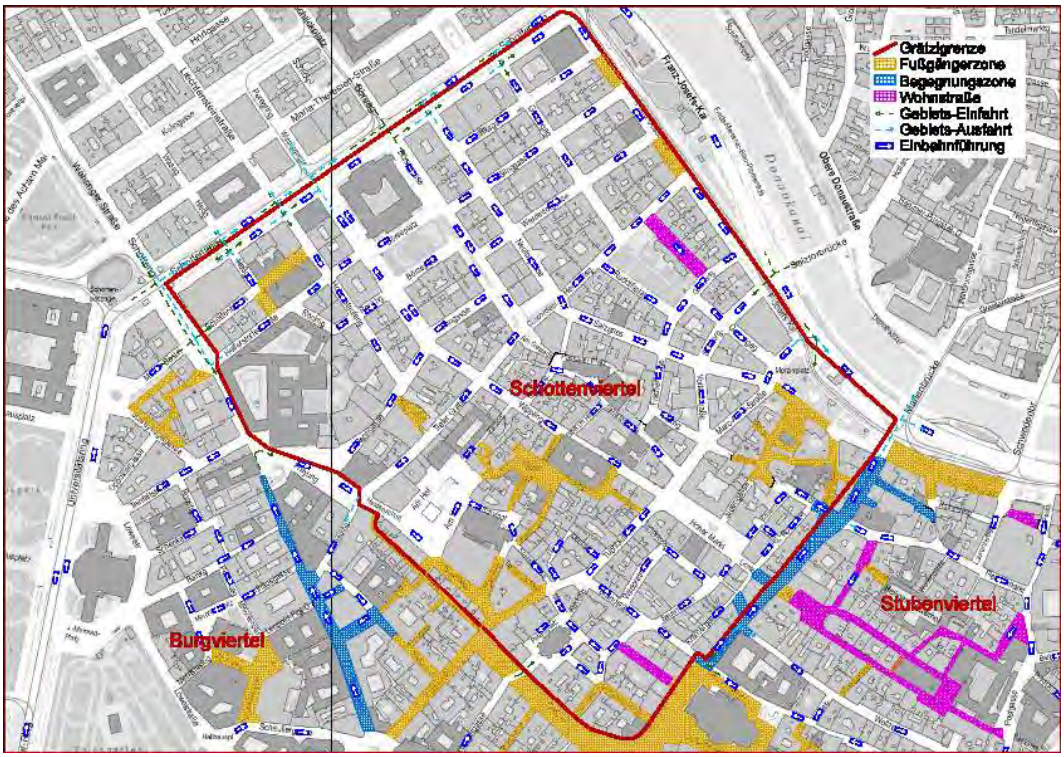



Abbildung 6: Schottenviertel Bestandssituation

Das Schottenviertel wird über folgende Ein- bzw. Ausfahrten erschlossen:

- Kreuzung Schottengasse/Universitätsring
- Ein- und Ausfahrt Heßgasse/Schottenring
- Ein- und Ausfahrt Hohenstaufengasse/Schottenring
- Ausfahrt Wipplingerstraße/Schottenring
- Einfahrt Börsegasse/Schottenring
- Ein- und Ausfahrt Neutorgasse/Schottenring
- Ein- und Ausfahrt Gonzagasse/Schottenring
- Kreuzung Salztorgasse/Franz-Josefs-Kai/Salztorbrücke
- Ausfahrt Morzinplatz/Franz-Josefs-Kai
- Kreuzung Rotenturmstraße/Franz-Josefs-Kai/Marienbrücke
- Ausfahrt Rotenturmstraße auf Fleischmarkt
- Ausfahrt Rotenturmstraße auf Wollzeile
- Zufahrt Stephansplatz auf Rotenturmstraße
- Zufahrt Habsburgergasse auf Jungferngasse
- Ausfahrt Freyung und Heidenschuß auf Strauchgasse
- Zufahrt Herrengasse auf Freyung

# 3 Statistische Auswertung der Unfalldaten 2013-2018

Aufbauend auf die von der Statistik Austria veröffentlichen Unfallzahlen[7] wurde eine Auswertung für die untersuchten nicht-ampelgeregelten Kreuzungen der Ringstraße aufgestellt. Es werden nur Unfälle mit Personenschaden erfasst, die polizeilich gemeldet wurden. Tabelle 1 zeigt die absoluten Unfallzahlen für die Jahre 2013 – 2018, aufgeschlüsselt nach Unfallbeteiligung. Dabei sind bei den Beteiligungen Mehrfachnennungen je Unfall möglich. (Leicht-)Motorräder werden als PKW gezählt. Sonstige Beteiligte der Statistik umfassen unter anderem Busse, Straßenbahnen und LKWs. In Abbildung 7 sind die Gesamtergebnisse grafisch dargestellt.

Tabelle 1: Unfallstatistik Jahresweise

| | | Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt | Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt | Stubenring x Falkestraße | Parkring x Zedlitzgasse | Parkring x Liebenberggasse | Parkring x Himmelpfortgasse | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | Universitätsring x Löwelstraße | Universitätsring x Schreyvogelgasse | Universitätsring x Mölker Bastei | Schottenring x Heßgasse Innen | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | Schottenring x Neutorgasse | Schottenring x Gonzagasse | Franz-Josef-Kai x Postgasse | Franz-Josef-Kai x Biberstraße | SUMME |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2013 | Unfälle gesamt | 0 | 1 | 0 | 3 | 4 | 0 | 0 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 31 |
| | mit PKW-Beteiligung | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 | 23 |
| | mit Rad-Beteiligung | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 4 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 13 |
| | mit Fußgängerbet. | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 9 |
| | Sonstige Beteiligte | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| 2014 | Unfälle gesamt | 0 | 3 | 1 | 2 | 1 | 0 | 5 | 2 | 1 | 1 | 3 | 4 | 0 | 2 | 0 | 1 | 26 |
| | mit PKW-Beteiligung | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 5 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | 21 |
| | mit Rad-Beteiligung | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 15 |
| | mit Fußgängerbet. | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | Sonstige Beteiligte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 |
| 2015 | Unfälle gesamt | 0 | 1 | 0 | 5 | 3 | 1 | 6 | 3 | 3 | 2 | 0 | 6 | 1 | 0 | 1 | 1 | 33 |
| | mit PKW-Beteiligung | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 0 | 5 | 1 | 0 | 1 | 1 | 22 |
| | mit Rad-Beteiligung | 0 | 1 | 0 | 4 | 3 | 0 | 6 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 20 |
| | mit Fußgängerbet. | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| | Sonstige Beteiligte | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 12 |
| 2016 | Unfälle gesamt | 1 | 0 | 1 | 2 | 3 | 3 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 19 |
| | mit PKW-Beteiligung | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 16 |
| | mit Rad-Beteiligung | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| | mit Fußgängerbet. | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | Sonstige Beteiligte | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 2017 | Unfälle gesamt | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 4 | 0 | 2 | 1 | 5 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 21 |
| | mit PKW-Beteiligung | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 13 |
| | mit Rad-Beteiligung | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 4 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| | mit Fußgängerbet. | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | Sonstige Beteiligte | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 2018 | Unfälle gesamt | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 3 | 3 | 4 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 19 |
| | mit PKW-Beteiligung | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 2 | 3 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 16 |
| | mit Rad-Beteiligung | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| | mit Fußgängerbet. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | Sonstige Beteiligte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 |
| 2013 - 2018 | Unfälle gesamt | 3 | 5 | 3 | 14 | 13 | 5 | 19 | 10 | 16 | 6 | 13 | 17 | 9 | 4 | 5 | 7 | 149 |
| | mit PKW-Beteiligung | 3 | 5 | 3 | 4 | 9 | 4 | 16 | 6 | 12 | 6 | 8 | 13 | 8 | 3 | 5 | 6 | 111 |
| | mit Rad-Beteiligung | 0 | 3 | 1 | 7 | 8 | 2 | 16 | 4 | 6 | 4 | 10 | 6 | 8 | 3 | 0 | 2 | 80 |
| | mit Fußgängerbet. | 1 | 0 | 0 | 6 | 5 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 2 | 1 | 26 |
| | Sonstige Beteiligte | 0 | 0 | 0 | 9 | 1 | 0 | 2 | 3 | 7 | 1 | 7 | 7 | 1 | 1 | 2 | 2 | 43 |

[7] (Statistik Austria, 2019)

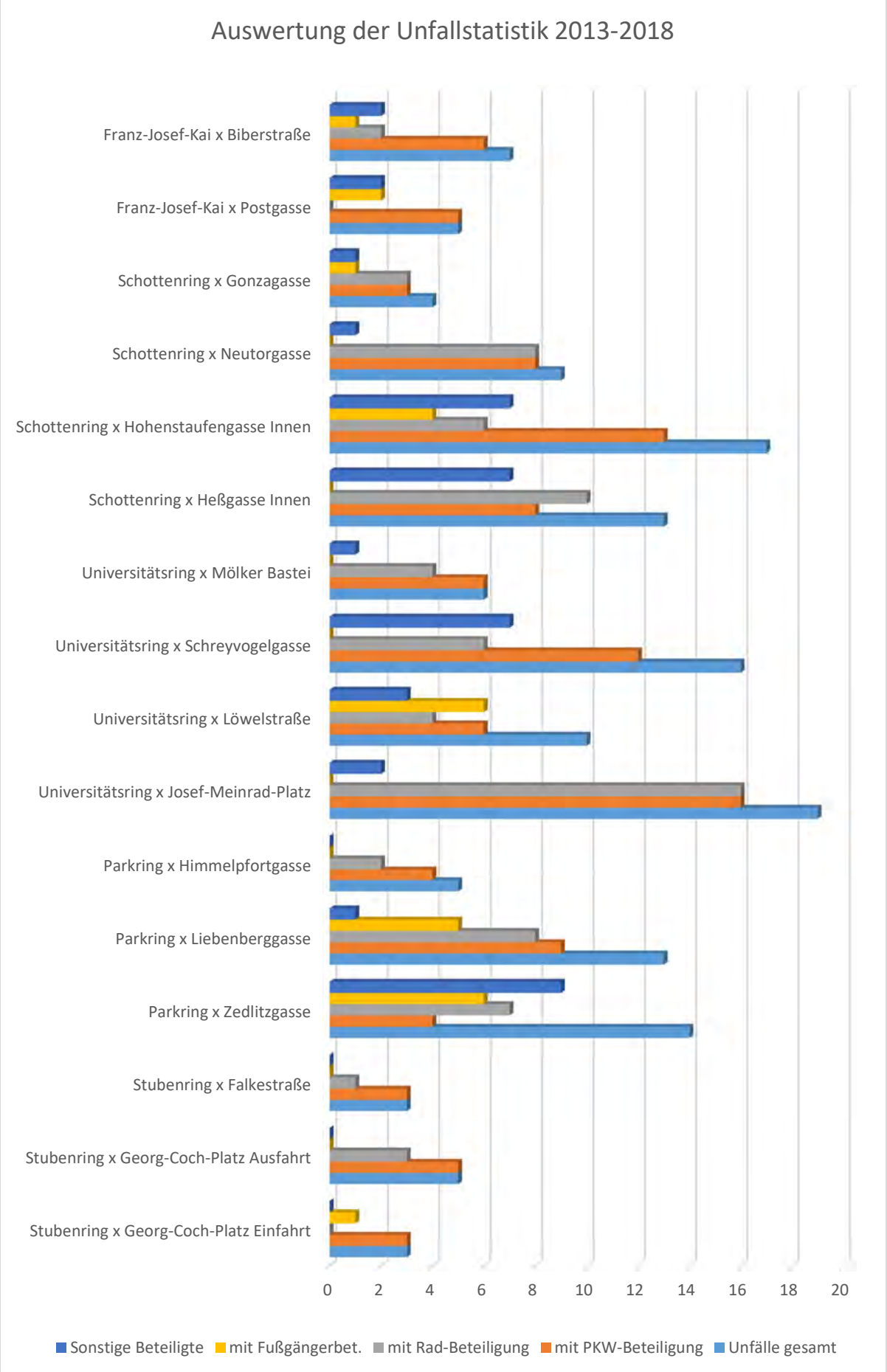



Abbildung 7: Auswertung der Unfallstatistik nach Unfallbeteiligten

Abbildung 8 zeigt die Trendentwicklung der Unfälle in den Jahren 2013 bis 2018. Daraus ersichtlich ist, dass die Unfallzahlen von 2015 auf 2016 um rund ein Drittel gesunken sind und sich seither konstant bei ca. 20 Unfällen pro Jahr halten.

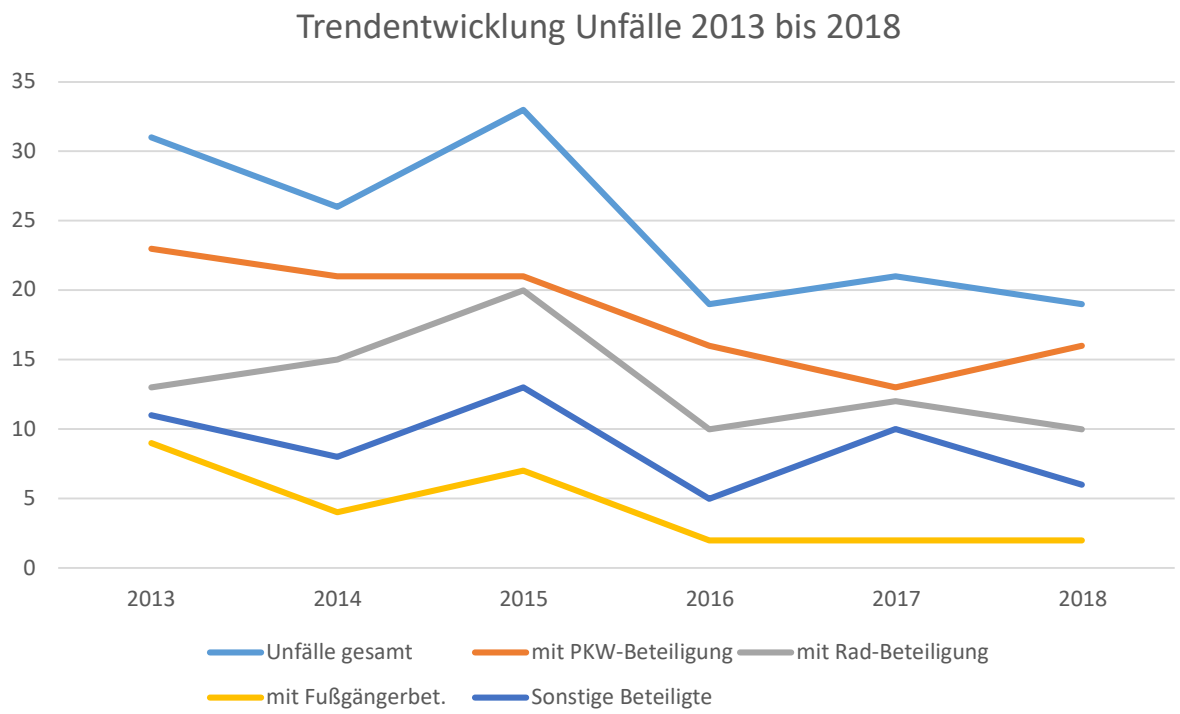



Abbildung 8: Trendentwicklung der Unfallzahlen

In Tabelle 2 sind die gesammelten Unfalldaten der Jahre 2013 bis 2018 nach der Unfallcharakteristik dargestellt. Dabei ist jedem Unfall eine Charakteristik entsprechend der Hauptunfallbeteiligten zugewiesen. Die Unfallursache ist aus den vorliegenden Daten nicht ablesbar.

Tabelle 2: Unfälle nach Unfallcharakteristik

| | Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt | Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt | Stubenring x Falkestraße | Parkring x Zedlitzgasse | Parkring x Liebenbergasse | Parkring x Himmelpfortgasse | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | Universitätsring x Löwelstraße | Universitätsring x Schreyvogelgasse | Universitätsring x Mölker Bastei | Schottenring x Heßgasse Innen | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | Schottenring x Neutorgasse | Schottenring x Gonzagasse | Franz-Josef-Kai x Postgasse | Franz-Josef-Kai x Biberstraße | SUMME |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Unfälle gesamt | 3 | 5 | 3 | 14 | 13 | 5 | 19 | 10 | 16 | 6 | 13 | 17 | 9 | 4 | 5 | 7 | 149 |
| Fahrrad Alleinunfall | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Fahrrad-Fahrrad | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Fahrrad-Fußgänger | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 4 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 17 |
| Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| PKW Alleinunfall | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PKW-PKW | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 21 |
| PKW-(Leicht-)Motorrad | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 10 |
| PKW-Fahrrad | 0 | 3 | 1 | 1 | 5 | 1 | 13 | 2 | 2 | 4 | 5 | 4 | 7 | 2 | 0 | 2 | 52 |
| PKW-Fußgänger | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 | 12 |
| PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 4 | 0 | 0 | 2 | 1 | 17 |
| Sonstige Verkehrsteilnehmer Alleinunfall | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Aus den Werten der vorhergehenden Tabellen lassen sich folgende Daten ablesen:

(1) An 75% der erfassten Unfälle im Kreuzungsbereich war zumindest ein PKW beteiligt
(2) An 54% der Unfälle war mindestens ein Fahrradfahrer beteiligt.
(3) Fußgänger waren an 17% der Unfälle beteiligt.
(4) Häufigste Unfallcharakteristik ist PKW-Fahrrad mit 52 vorgefallenen Unfällen. Dies entspricht 35% der erfassten Unfälle. Ein Viertel dieser Unfälle passierte an der Kreuzung Universitätsring/Josef-Meinrad-Platz.
(5) Der größte Anteil der Unfälle mit Beteiligung sonstiger Verkehrsteilnehmer geschah an den Kreuzungen Universitätsring/Schreyvogelgasse (11), Parkring/Zedlitzgasse (9), Schottenring/Hohenstaufengasse (8) und Schottenring/Heßgasse (7).

In Abbildung 9 sind die Unfälle nach Unfallcharakteristik für die unfallträchtigsten Kreuzungen grafisch dargestellt. Die Unfallhäufigkeit wird im Zuge der Bewertung der Kreuzungen als „Hoch“ eingestuft, wenn im Betrachtungszeitraum mehr als 9 Unfälle mit Personenschaden vorgefallen sind.

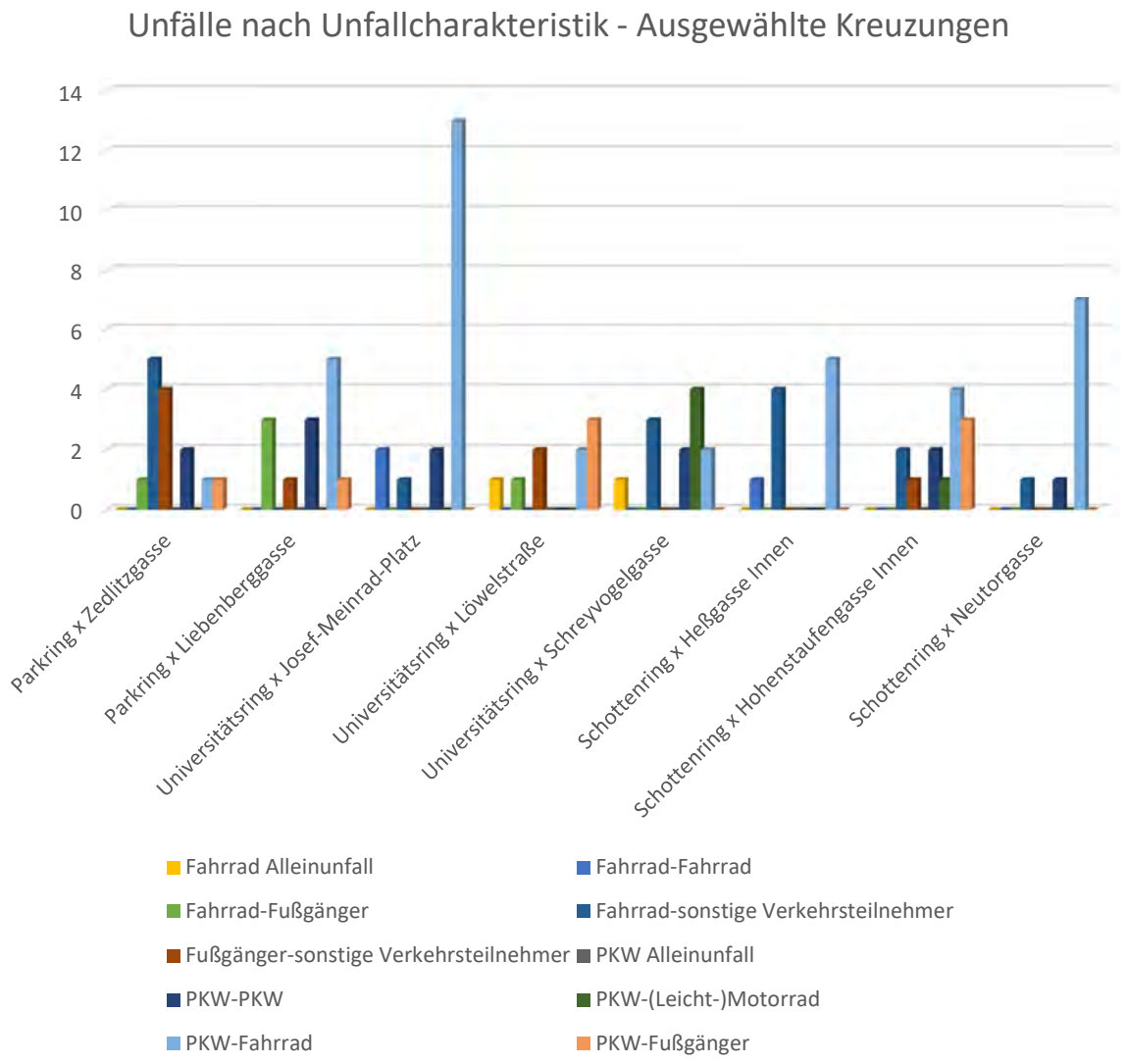



Abbildung 9: Unfälle nach Unfallcharakteristik

# 4 Umstrukturierungsmaßnahmen

In erster Linie wird bei den nachfolgend angeführten Umstrukturierungsmaßnahen versucht, die nicht-ampelgeregelten Ein- und Ausfahrten entfallen zu lassen, wo dies ohne schwerwiegende Eingriffe in die bestehende Verkehrsorganisation möglich und sinnvoll ist. Bei verkehrsorganisatorisch relevanten Kreuzungen werden die Maßnahmen einzeln geprüft und bestimmt. Grundsätzlich wird dazu vorerst eine Einteilung der Kreuzungen lt. Tabelle 3 anhand der verkehrlichen Wirksamkeit und der Unfallhäufigkeit vorgenommen.

Tabelle 3: Umstrukturierungsmaßnahmen

| | Unfallhäufigkeit gering | Unfallhäufigkeit hoch |
|---|---|---|
| Verkehrliche Wirksamkeit gering | Relationen auflassen | Relationen auflassen |
| Verkehrliche Wirksamkeit hoch | Relationen belassen | Kreuzung baulich adaptieren<br>oder<br>Ersatzrelation schaffen |

## 4.1 Planungsgrundlagen

Für die Planung der Umstrukturierungsmaßnahmen werden folgende grundlegenden Prämissen angenommen:

(1) Die Umstrukturierungsmaßnahmen haben keinen Einfluss auf die Verkehrsmittel- und Routenwahl. Die durch die Maßnahmen erforderlich gewordenen kurzfristigen Umwege werden in Kauf genommen.
(2) Die durch die Umwege höher belasteten Straßenzüge und Kreuzungen haben derzeit ausreichende Reserven, um die zusätzliche Verkehrsmenge aufzunehmen.
(3) Die Umstrukturierungsmaßnahmen sollen möglichst lokal in sich abgeschlossen sein und sollen keine großräumigen Änderungen am Verkehrskonzept mit sich führen.
(4) Die funktionale Aufteilung der betroffenen Straßenabschnitte soll möglichst erhalten bleiben. Davon ausgenommen sind lokale Flächenumwidmungen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit notwendig sind.

## 4.2 Bewertung der Kreuzungen

Die Verkehrliche Wirksamkeit einer Abbiegerelation wird in Tabelle 4 als „Hoch“ eingestuft, wenn zumindest einer der folgenden Punkte erfüllt wird. Wird keiner der Punkte erfüllt, wird die verkehrliche Wirksamkeit als „Gering“ eingestuft.

(1) Die Relation ermöglicht die Zufahrt zu Objekten, welche nicht durch andere Zufahrtswege erschlossen sind.
(2) Die Relation ermöglicht die Abfahrt von Objekten, welche nicht durch andere Abfahrtswege erschlossen sind.
(3) Die Relation wird durch eine Route des ÖPNV im Regelbetrieb befahren.
(4) Die Relation bedient ein Objekt, bzw. einen Ort mit besonderer Nutzung, deren Erschließung anders nur schwer möglich ist (z.B. Busparkplatz, LKW-Ladezone)
(5) Die Relation bedient Objekte, deren Erschließung durch die nächstmögliche ampelgeregelte Kreuzung einen Umweg von mehr als 800m bedeutet. Ausgangspunkt für die Messung ist die nächstliegende ampelgeregelte Kreuzung der Ringstraße.

Tabelle 4: Verkehrliche Wirksamkeit der bestehenden Ein- und Ausfahrten

| | Einfahrt möglich | Ausfahrt möglich | Verkehrliche Wirksamkeit | | | | | Begründung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1 - Zufahrt | 2 - Abfahrt | 3 - ÖPNV | 4 - Nutzung | 5 - Umweg | |
| **Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt** | JA | NEIN | | | | | | |
| **Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt** | NEIN | JA | | | | | | |
| **Stubenring x Falkestraße** | JA | JA | | | | | | |
| **Parkring x Zedlitzgasse** | JA | NEIN | X | | X | | | Linienführung Bus 3A |
| **Parkring x Liebenberggasse** | JA | JA | | | | | | |
| **Parkring x Himmelpfortgasse** | JA | JA | | | | | | |
| **Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz** | JA | JA | | | | X | X | Zufahrt Busparkplatz |
| **Universitätsring x Löwelstraße** | JA | JA | | | | | X | |
| **Universitätsring x Schreyvogelgasse** | JA | NEIN | | | | X | | Zufahrt Bushaltestelle |
| **Universitätsring x Mölker Bastei** | NEIN | JA | | | | X | | Ausfahrt Bushaltestelle |
| **Schottenring x Heßgasse Innen** | JA | JA | | | | | | |
| **Schottenring x Hohenstaufengasse Innen** | JA | JA | | | | | | |
| **Schottenring x Neutorgasse** | JA | JA | | | | | | |
| **Schottenring x Gonzagasse** | JA | JA | | | X | | | Linienführung Bus 3A |
| **Franz-Josef-Kai x Postgasse** | JA | NEIN | X | | | X | | Zufahrt Postzentrale |
| **Franz-Josef-Kai x Biberstraße** | JA | NEIN | X | | | | | |

Bei der Gegenüberstellung der so gewonnenen Information über die verkehrliche Wirksamkeit der einzelnen Ein- und Ausfahrten mit den im vorherigen Kapitel erhaltenen Unfallhäufigkeiten ergibt sich das in Tabelle 5 dargestellte Bild.

Tabelle 5: Bewertungsmatrix der bestehenden Ein- und Ausfahrten

| | Einfahrt möglich | Ausfahrt möglich | Verkehrliche Wirksamkeit | Unfallhäufigkeit |
|---|---|---|---|---|
| **Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt** | JA | NEIN | gering | gering |
| **Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt** | NEIN | JA | gering | gering |
| **Stubenring x Falkestraße** | JA | JA | gering | gering |
| **Parkring x Zedlitzgasse** | JA | NEIN | hoch | hoch |
| **Parkring x Liebenberggasse** | JA | JA | gering | hoch |
| **Parkring x Himmelpfortgasse** | JA | JA | gering | gering |
| **Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz** | JA | JA | hoch | hoch |
| **Universitätsring x Löwelstraße** | JA | JA | hoch | hoch |
| **Universitätsring x Schreyvogelgasse** | JA | NEIN | hoch | hoch |
| **Universitätsring x Mölker Bastei** | NEIN | JA | hoch | gering |
| **Schottenring x Heßgasse Innen** | JA | JA | gering | hoch |
| **Schottenring x Hohenstaufengasse Innen** | JA | JA | gering | hoch |
| **Schottenring x Neutorgasse** | JA | JA | gering | hoch |
| **Schottenring x Gonzagasse** | JA | JA | hoch | gering |
| **Franz-Josef-Kai x Postgasse** | JA | NEIN | hoch | gering |
| **Franz-Josef-Kai x Biberstraße** | JA | NEIN | hoch | gering |

## 4.3 Betrachtung der verkehrsrelevanten Kreuzungen

### 4.3.1 Parkring X Zedlitzgasse

Die Einfahrt Zedlitzgasse ist derzeit die einzige Zufahrtsmöglichkeit zu den Objekten Parkring 2-10 sowie Zedlitzgasse 8, 11-13. Die Einfahrt wird durch den Bus 3A regulär befahren und sollte daher erhalten bleiben.

Im Kreuzungsbereich wird der Radverkehr auf einem niveaugleichen Zwei-Richtungs-Radweg geführt, welcher direkt vor der Kreuzung mit einer Radweg-Ende Beschilderung aufgehoben wird. Durch eine zusätzliche Vorrang-Geben Beschilderung wird hier der Radverkehr gegenüber dem vom Parkring einbiegenden Verkehr benachrangt, was sowohl für den Radverkehr als auch den MIV eine unerwartete Situation mit dadurch erhöhtem Unfallrisiko darstellt. Zusätzlich ist der Kreuzungsbereich rot eingefärbt, was dem MIV an vergleichbaren Kreuzungssituationen vor bevorrangten Radverkehr warnt. Die Bodenmarkierung führt zu zusätzlicher Konfusion und gibt

den Radfahrenden eine falsche Sicherheit. Im betrachteten Zeitraum 2013-2018 sind hier insgesamt 14 Unfälle mit Personenschaden vorgefallen.

Beim direkten Vergleich der Einfahrt mit der Einfahrt Schottenring/Gonzagasse, die ebenfalls vom Bus 3A befahren wird, ergibt sich das in Abbildung 10 dargestellte Bild. Durch die Benachrangung des Fußgänger- und Radverkehrs erhöht sich die Unfallgefahr für diese Verkehrsteilnehmer um ein Vielfaches.

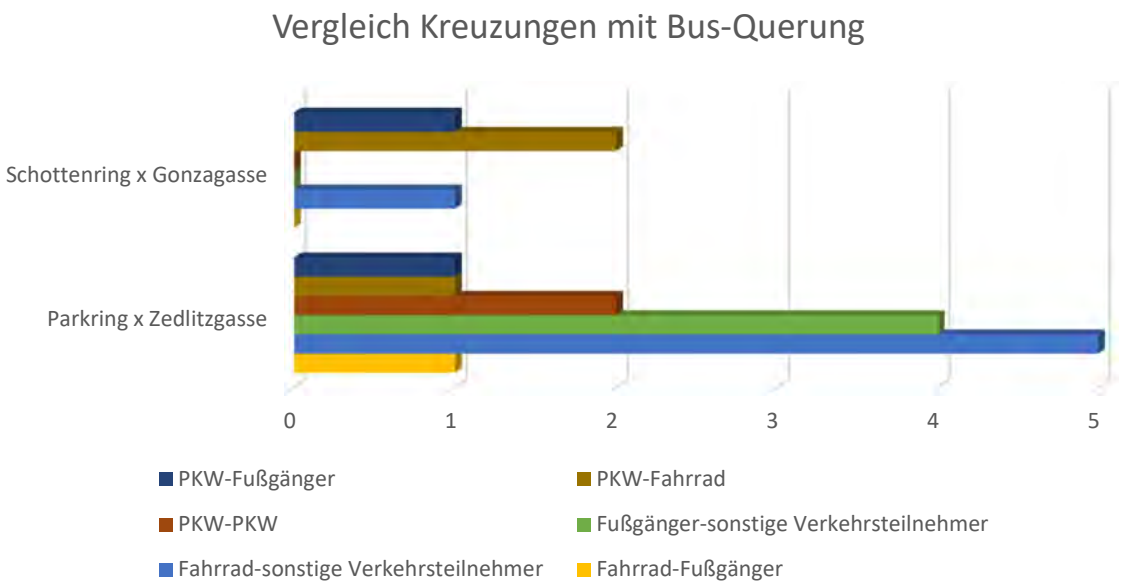



Abbildung 10: Vergleich Kreuzungen mit Bus-Querung

Um an dieser Kreuzung das Unfallrisiko zu minimieren bei gleichzeitiger Erhaltung der bestehenden Linienführung des Busses bietet sich an, die Kreuzung am Beispiel Schottenring-Gonzagasse umzubauen. Damit wäre die Einfahrtsrelation für den MIV weiterhin uneingeschränkt möglich. Dies würde folgende Maßnahmen erfordern:

- Herstellung einer Fahrbahnaufdopplung im Kreuzungsbereich
- Anbringung einer Radwegüberfahrtsmarkierung
- Entfernung der bestehenden Beschilderung

### 4.3.2 Universitätsring X Josef-Meinrad-Platz / Universitätsring X Löwelstraße

Die Kreuzung Josef-Meinrad-Platz ermöglicht dem MIV die Ein- bzw. Ausfahrt in das Burgviertel und bedient den sich direkt anschließend an die Kreuzung befindlichen Busparkplatz, der für touristische Bustouren genutzt wird. Die Kreuzung Universitätsring/Löwelstraße ermöglicht ebenfalls die Ein- bzw. Ausfahrt in das Burgviertel und bedient ein identes Einzugsgebiet.

Die nächstmögliche ampelgeregelte Zufahrt, die diesen Bereich erschließt, ist die Kreuzung Schottenring/Schottengasse, was für den MIV einen Umweg von ca. 950 Metern entspricht.

Im Bereich der Kreuzung Josef-Meinrad-Platz sind im Zeitraum 2013-18 19 Unfälle mit Personenschaden vorgefallen, davon 13 der Charakteristik PKW-Fahrrad, damit ist sie die gefährlichste der betrachteten Kreuzungen. Die Kreuzung Löwelstraße zählt mit 10 vorgefallenen Unfällen mit Personenschaden ebenfalls zu den unfallträchtigsten Kreuzungen. Eine Ursache der erhöhten Unfallhäufigkeit zwischen PKW und Radfahrenden ist die Ausgestaltung der beiden Kreuzungen. Die Fahrbahnbreite der beiden Ein- und Ausfahrten beträgt ca. 17 Meter, bzw. 8,5 Meter je Fahrtrichtung und ist damit sehr großzügig bemessen. Diese Straßenabmessungen erlauben es dem MIV, mit überhöhter Geschwindigkeit von der Ringstraße abzubiegen.

Da die beiden Kreuzungen das idente Einzugsgebiet erschließen und durch die Löwelstraße eine direkte in beide Richtungen verlaufende Verbindung aufweisen, kann je eine Einfahrtsrela-

tion und eine Ausfahrtsrelation aufgelassen werden, ohne die Erschließung des Gebietes zu beeinflussen.

Folgende Maßnahmen werden daher zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt:

- Auflassen der Ausfahrtsrelation vom Josef-Meinrad-Platz auf die Ringstraße
- Auflassen der Einfahrtsrelation von der Ringstraße auf die Löwelstraße
- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion im Kreuzungsbereich:
    - Fahrbahnverengung bei der Einfahrt Josef-Meinrad-Platz
    - Zusätzliche bauliche Temposchwelle vor der Geh- und Radwegüberfahrt

### 4.3.3 Universitätsring X Schreyvogelgasse / Universitätsring X Mölker Bastei

Die Kreuzung Universitätsring/Schreyvogelgasse ermöglicht die Einfahrt in das Burgviertel, die Kreuzung Universitätsring/Mölker Bastei die Ausfahrt desselben Gebietes. Alle Objekte des Einzugsgebietes können vom MIV ohne wesentliche Umwege über die ampelgeregelte Kreuzung Schottenring/Schottengasse erreicht werden, aus Sicht des MIV ist die ungeregelte Ein-, bzw. Ausfahrt nicht erforderlich, jedoch befindet sich zwischen den beiden Kreuzungen eine Bushaltestelle für Busse mit touristischer Nutzung (Hop-On, Hop-Off).

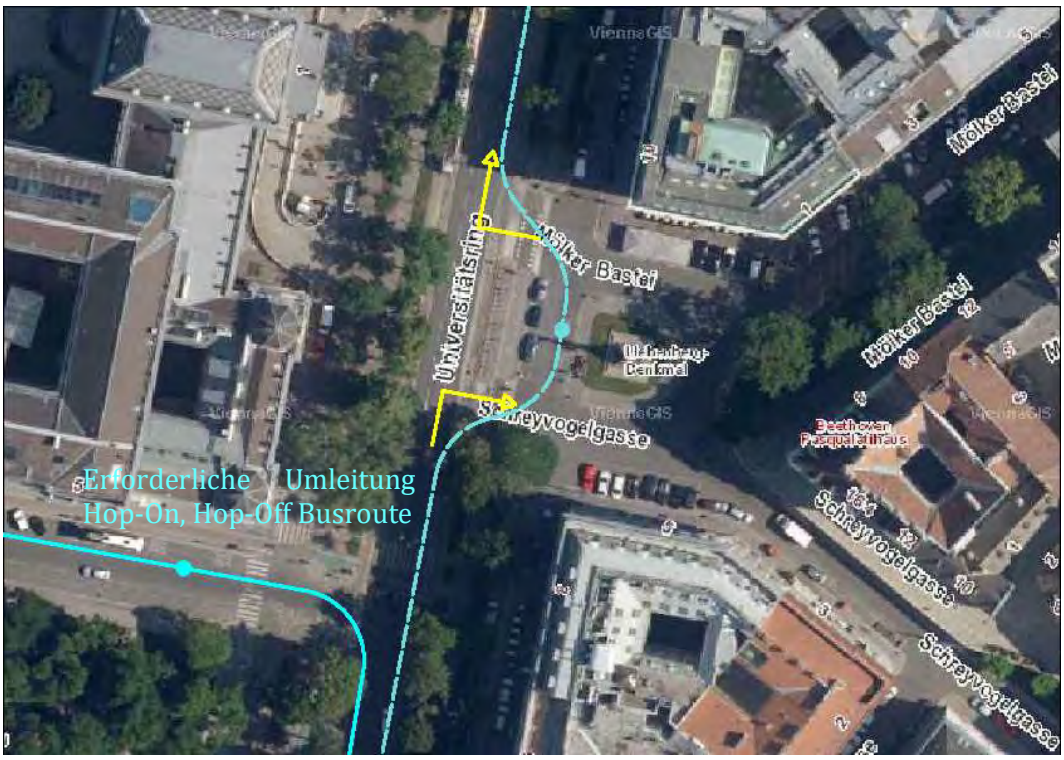



Abbildung 11: Ortholuftbild Schreyvogelgasse und Mölker Bastei

An der Einfahrt Schreyvogelgasse ereigneten sich in den Jahren 2013-18 insgesamt 16 Unfälle mit Personenschaden, damit ist sie die drittgefährlichste Kreuzung im Vergleich. An der Ausfahrt Mölker Bastei ereigneten sich im selben Zeitraum 6 Unfälle mit Personenschaden. Auch hier ist die für den Busverkehr dimensionierte Fahrbahnbreite Mitgrund für die hohen Unfallzahlen.

Die verkehrliche Wirksamkeit der Kreuzungen bis auf die Buszufahrt sehr gering ist, und hier gleichzeitig eine erhöhte Unfallgefahr gegeben ist, sollten die Abbiegerelationen im Sinne der Verkehrssicherheit entfallen. Die bestehende touristische Bushaltestelle müsste dafür auf den gegenüberliegenden Rathausplatz verlegt werden, die Busroute wird über Rathausplatz, Ebendorferstraße, Universitätsstraße und Währinger Straße umgeleitet. Die Erschließung des Einzugsgebietes wäre weiterhin durch die Schottengasse, bzw. die Aus- und Einfahrt über Löwelstraße und Josef-Meinrad-Platz weiterhin sichergestellt.

# 5 Verkehrsorganisation NEU

Nach Durchführung der im vorherigen Kapitel beschriebenen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen wird die Anzahl der nicht-ampelgeregelten Kreuzungen von 16 auf 6 reduziert werden, ohne dass es dadurch für die Erschließung des 1. Bezirkes zu wesentlichen Einschränkungen kommt.

Tabelle 6: Übersicht Verkehrsorganisation nach Umstrukturierungsmaßnahmen

| | Bestand | | Umstrukturierungsmaßnahmen | NEU | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Einfahrt möglich | Ausfahrt möglich | | Einfahrt möglich | Ausfahrt möglich |
| **Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt** | JA | NEIN | Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen | NEIN | NEIN |
| **Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt** | NEIN | JA | Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen | NEIN | NEIN |
| **Stubenring x Falkestraße** | JA | JA | Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen | NEIN | NEIN |
| **Parkring x Zedlitzgasse** | JA | NEIN | Änderung der Verkehrsorganisation<br>Bauliche Adaptierung des Kreuzungsbereichs | JA | NEIN |
| **Parkring x Liebenberggasse** | JA | JA | Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen | NEIN | NEIN |
| **Parkring x Himmelpfortgasse** | JA | JA | Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen | NEIN | NEIN |
| **Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz** | JA | JA | Entfall der Ausfahrtrelation<br>Bauliche Adaptierung | JA | NEIN |
| **Universitätsring x Löwelstraße** | JA | JA | Entfall der Einfahrtrelation<br>Bauliche Adaptierung | NEIN | JA |
| **Universitätsring x Schreyvogelgasse** | JA | NEIN | Entfall<br>Umlegung der bestehenden Bushaltestelle | NEIN | NEIN |
| **Universitätsring x Mölker Bastei** | NEIN | JA | Entfall<br>Umlegung der bestehenden Bushaltestelle | NEIN | NEIN |
| **Schottenring x Heßgasse Innen** | JA | JA | Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen | NEIN | NEIN |
| **Schottenring x Hohenstaufengasse Innen** | JA | JA | Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen | NEIN | NEIN |
| **Schottenring x Neutorgasse** | JA | JA | Entfall, keine Kompensationsmaßnahmen | NEIN | NEIN |
| **Schottenring x Gonzagasse** | JA | JA | Keine Änderung erforderlich | JA | JA |
| **Franz-Josef-Kai x Postgasse** | JA | NEIN | Keine Änderung erforderlich | JA | NEIN |
| **Franz-Josef-Kai x Biberstraße** | JA | NEIN | Keine Änderung erforderlich | JA | NEIN |

## 5.1 Stubenviertel

Nach den Umstrukturierungsmaßnahmen entfallen die Ein- und Ausfahrtsmöglichkeiten am Georg-Coch-Platz und an der Falkestraße. Diese Änderungen wirken sich insbesondere auf die bestehende Tiefparkgarage am Georg-Coch-Platz mit 330 Stellplätzen aus, deren Zu- bzw. Abfahrt derzeit direkt über die Hauptfahrbahn der Ringstraße möglich ist. Die Zufahrt erfolgt künftig über die ampelgeregelte Kreuzung Stubenring/Rosenbursenstraße und weiter über Dominikanerbastei und Wiesingerstraße, dies entspricht einer Wegverlängerung von ca. 650 Metern. Die Abfahrt ist künftig über die Nebenfahrbahn bis zum Dr.-Karl-Lueger-Platz, bzw. über Stubenring Nebenfahrbahn > Falkestraße > Dominikanerbastei > Rosenbursenstraße möglich, was einem Umweg von ca. 500 Metern entspricht.

Der Entfall der Ein- und Ausfahrt Falkestraße wirkt sich nicht wesentlich auf die Verkehrsorganisation aus. Die Einfahrt in das bediente Gebiet erfolgt künftig über die ampelgeregelte Kreuzung Stubenring/Rosenbursenstraße, die Ausfahrt erfolgt über die Kreuzung Stubenring/Dr.-Karl-Lueger-Platz.

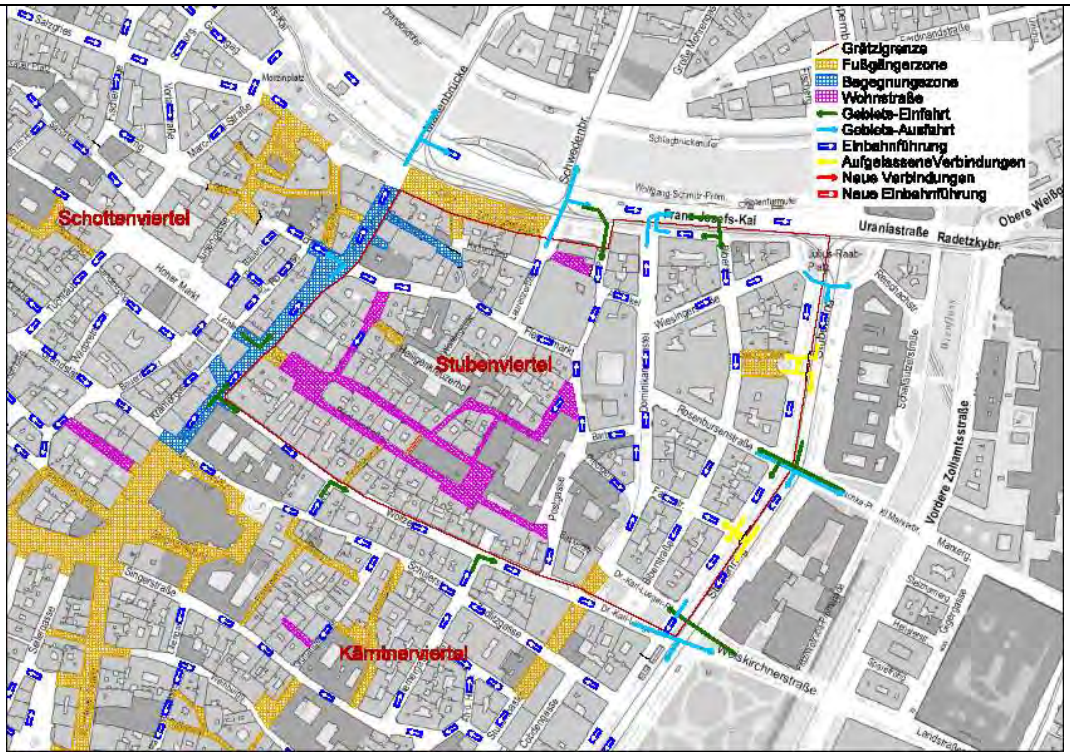



Abbildung 12: Stubenviertel nach Umstrukturierung (Siehe Anhang für größere Plandarstellung)

## 5.2 Kärntnerviertel

Im Kärntnerviertel entfallen die Ein- und Ausfahrten Liebenberggasse und Himmelpfortgasse. Die Einfahrt Zedlitzgasse wird zwar verkehrsorganisatorisch umgewandelt, bleibt aber weiterhin bestehen. Die Zu- und Abfahrt der betroffenen Gebiete erfolgt ohne wesentliche Umwege über die nahen Kreuzungen Parkring/Zedlitzgasse und Parkring/Weihburggasse.

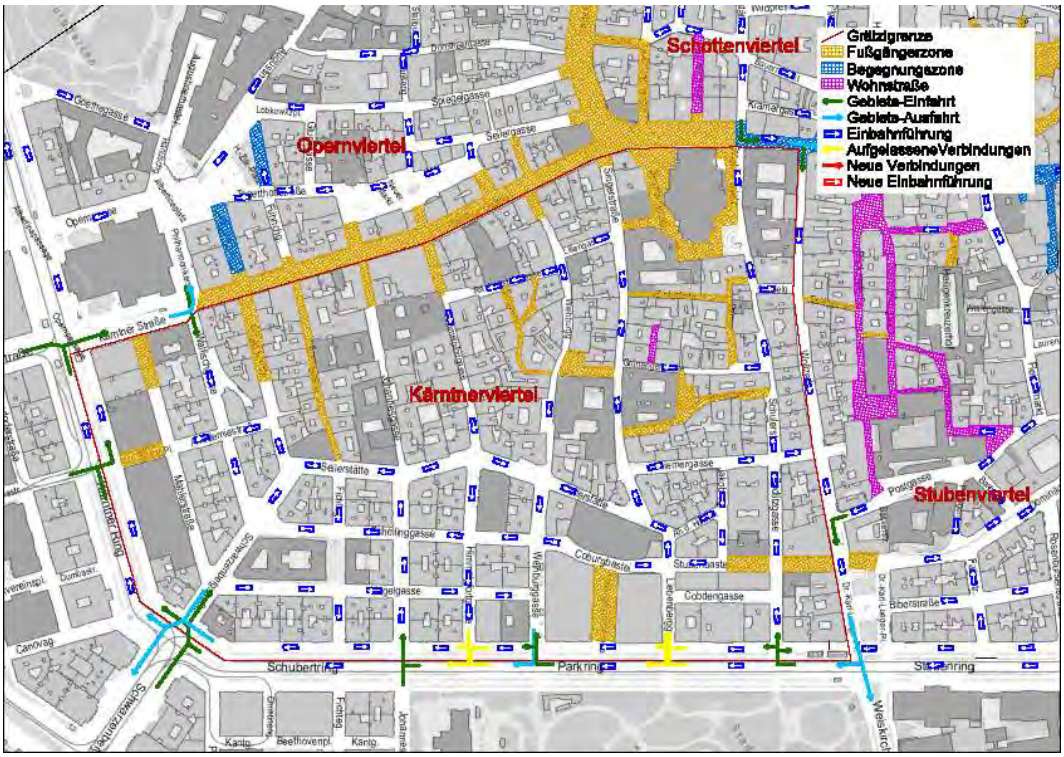



Abbildung 13: Kärntnerviertel nach Umstrukturierung

## 5.3 Opernviertel

Im Opernviertel befinden sich keine nicht-ampelgeregelten Zufahrten von der Ringstraße. Es sind hier keine verkehrsorganisatorischen Umstrukturierungsmaßnahmen erforderlich, solange die Kapazitäten bei der Erschließung über den Michaelerplatz vom Burgviertel kommend sichergestellt sind.

## 5.4 Burgviertel

In der äußeren Erschließung des Burgviertels entfallen die Einfahrtsmöglichkeiten Löwelstraße und Schreyvogelgasse sowie die Ausfahrtsmöglichkeiten Josef-Meinrad-Platz und Mölker Bastei. Für den MIV ergeben sich in diesem Gebiet keine wesentlichen Änderungen. Die weiterführende Erschließung des Burgviertels und der Herrengasse über Josef-Meinrad-Platz > Löwelstraße > Schauflergasse > Michaelerplatz bleibt ebenfalls bestehen.

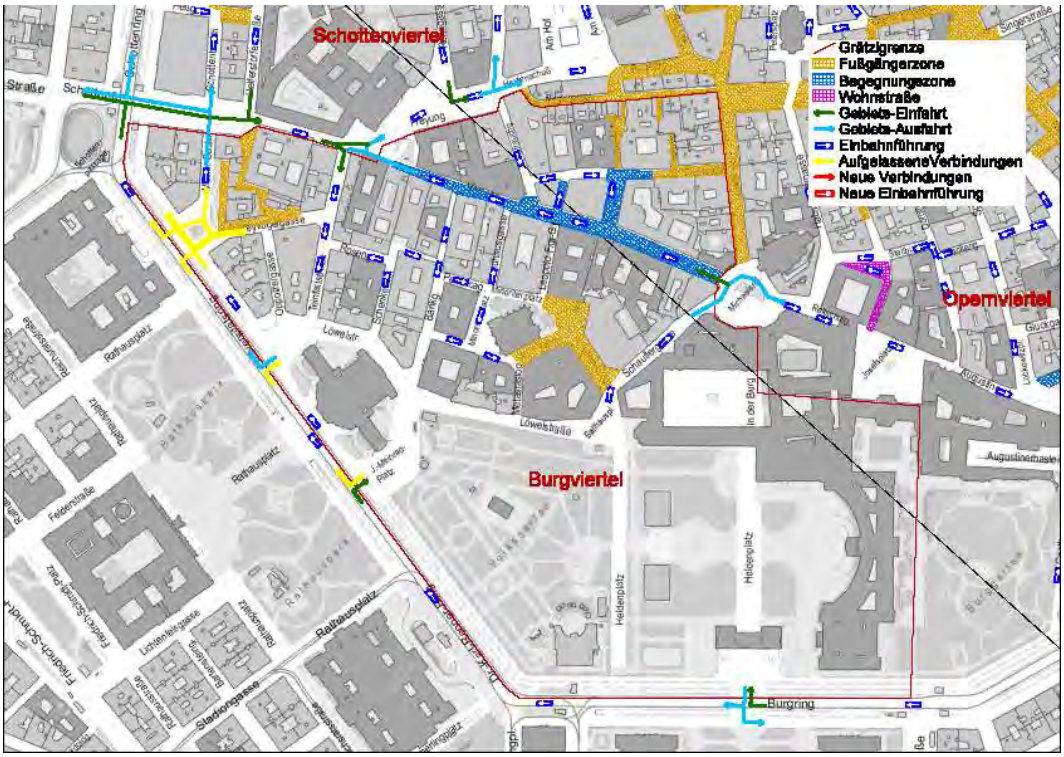



Abbildung 14: Burgviertel nach Umstrukturierung

## 5.5 Schottenviertel

Im Schottenviertel entfallen aufgrund der geringen verkehrlichen Wirksamkeit die Ein- und Ausfahrten Heßgasse, Hohenstaufengasse und Neutorgasse komplett. An der Kreuzung Schottenring/Gonzagasse entfällt die Ausfahrtsrelation, die Einfahrtsrelation bleibt aufgrund der Nutzung durch den ÖPNV bestehen. Der Verkehr, der die Heßgasse und Hohenstaufengasse benützt, wird zum überwiegenden Teil über die Kreuzung Universitätsring/Schottengasse ein- und ausfahren. Der Verkehr der Neutorgasse und Gonzagasse wird künftig über die Börsegasse ein- und über die Wipplinger Straße ausfahren. Dabei ergeben sich durch den Entfall bei der Ausfahrt im ungünstigsten Fall Wegverlängerungen von bis zu 800 Metern.

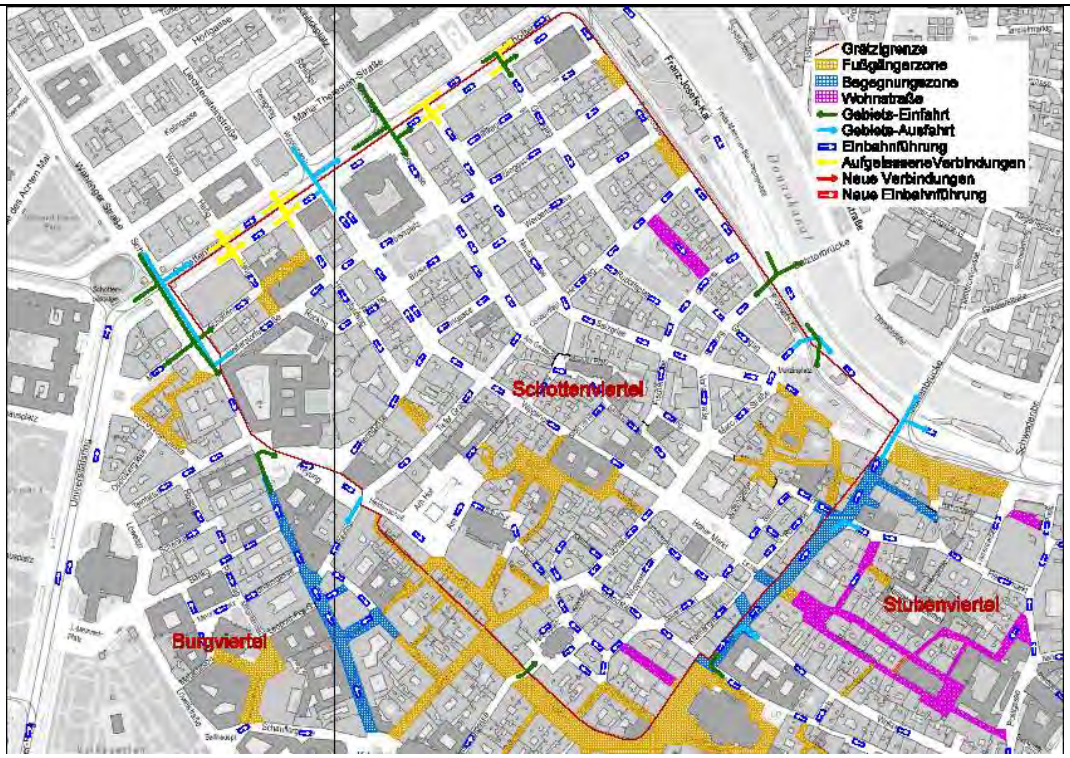



Abbildung 15: Schottenviertel nach Umstrukturierung

## 6 Ausblick

Bei der Umsetzung der im vorherigen Kapitel beschriebenen Maßnahmen ist eine deutliche Reduzierung der Unfallzahlen an den betroffenen Kreuzungen zu erwarten. Durch den Entfall von ungeregelten Kreuzungen wird die Geschwindigkeit und Flüssigkeit des Radverkehrs entlang der Ringradroute erhöht, was ihn Verbindung mit der gesteigerten Verkehrssicherheit attraktiver macht. Durch den Entfall der ungeregelten Einfahrten wird die Menge an Rechtsabbiegern an den ampelgeregelten Kreuzungen aliquot erhöht, was das Unfallpotential zwischen rechtsabbiegenden MIV und geradeausfahrenden Rad- und Fußgängerverkehr erhöht. Hier kann das Risiko jedoch durch getrennte Grünphasen entschärft werden.

Zu den für die Bewertung der Umstrukturierungsmaßnahmen in Kapitel 4. angegebenen Prämissen ist folgendes anzumerken:

*(1) Die Umstrukturierungsmaßnahmen haben keinen Einfluss auf die Verkehrsmittel- und Routenwahl. Die durch die Maßnahmen erforderlich kurzfristigen Umwege werden in Kauf genommen.*

Jegliche Eingriffe in die bestehende Verkehrsorganisation bewirken Veränderungen im Mobilitätsverhalten der betroffenen Personen. Auch wenn die Eingriffe für den MIV durch die dargestellten Maßnahmen nur sehr geringfügig ausfallen, ergibt sich durch die „Schließung“ von bestehenden Kreuzungen eine verkehrspsychologische Hürde für den MIV. In Kombination mit der Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs in den Bereichen ist anzunehmen, dass sich ein Teil des Modal-Splits vom MIV zum Umweltverbund verschiebt.

*(2) Die durch die Umwege höher belasteten Straßenzüge und Kreuzungen haben derzeit ausreichende Reserven, um die zusätzliche Verkehrsmenge aufzunehmen.*

Bei den zusätzlichen Verkehrsmengen an den betroffenen Kreuzungen handelt es sich hauptsächlich um Rechtsabbieger vom Ring in den 1. Bezirk, bzw. um Rechtsabbieger vom 1. Bezirk auf die Ringstraße. Bei den meisten betroffenen Kreuzungen bestehen derzeit

keine eigenen Fahrspuren für diese Relation, und durch die gleichzeitigen Grünphasen der Rechtsabbieger und der parallelverlaufenden Fußgänger- und Radfahrüberfahrt ist ein Rückstau auf der Hauptfahrbahn der Ringstraße möglich. Genaue Aussagen über die tatsächliche Verkehrsmenge und deren Auswirkungen können nur nach durchgeführten Verkehrszählungen erfolgen.

*(3) Die Umstrukturierungsmaßnahmen sollen möglichst lokal in sich abgeschlossen sein und sollen keine großräumigen Änderungen am Verkehrskonzept mit sich führen.*

*(4) Die funktionale Aufteilung der betroffenen Straßenabschnitte soll möglichst erhalten bleiben. Davon ausgenommen sind lokale Flächenumwidmungen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit notwendig sind*

Die Ringstraße mit ihren vielen Prachtbauten ist eines der Aushängeschilder der Stadt Wien. So wird sie etwa vom Tourismusverband gerne als schönster Boulevard der Welt präsentiert.[8] Jedoch ist die Ausgestaltung des Straßenraumes konträr zu den prächtigen Bauten an dessen Rand, das Straßenbild ist dominiert vom Autoverkehr. Langfristig betrachtet ist eine Umorganisation des gesamten Straßenraumes erforderlich, so wie diese zum 150-jährigen Jubiläum der Ringstraße von den Raumplanungsbüros Gehl Architects[9] und Barcelona Regional[10] vorgestellt wurden.

## Literaturverzeichnis


[1] **SPÖ Wien, Die Grünen Wien**, *Eine Stadt, zwei Millionen Chancen - Regierungsübereinkommen 2015* (2015) https://www.wien.gv.at/politik/strategien-konzepte/regierungsuebereinkommen-2015/, Wien (zuletzt abgerufen am 22.04.2020)

[2] **ÖVP, Die Grünen**, *Regierungsprogramm 2020-2024* (2020), Wien

[3] **Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung**, *Hauptradverkehrsnetz Wien Basisrouten* (2014) https://wien.gv.at/stadtentwicklung/, Wien (zuletzt abgerufen am 20.04.2020)

[4] **Nast Consulting ZT GmbH**, *Radverkehrszählungen Jahresbericht 2019* (2020) http://nast.at/verkehrsdaten, Wien (zuletzt abgerufen am 20.04.2020)

[5] **Wiener Linien GmbH & Co. KG**, *Netzplan Kernzone Wien* https://www.wienerlinien.at/, Wien (Zuletzt abgerufen am 11.05.2020)

[6] **Stadt Wien – ViennaGIS**, *Stadtplan* http://www.wien.gv.at/viennagis/, Wien (zuletzt abgerufen am 03.12.2019)

[7] **Statistik Austria**, *Straßenverkehrsunfälle 2013-'18* https://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/, Wien (zuletzt abgerufen am 02.05.2020)

[8] Website des Wiener Tourismusverbands, https://www.wien.info/de/sightseeing/ringstrasse, Wien (Zuletzt abgerufen am 11.05.2020)

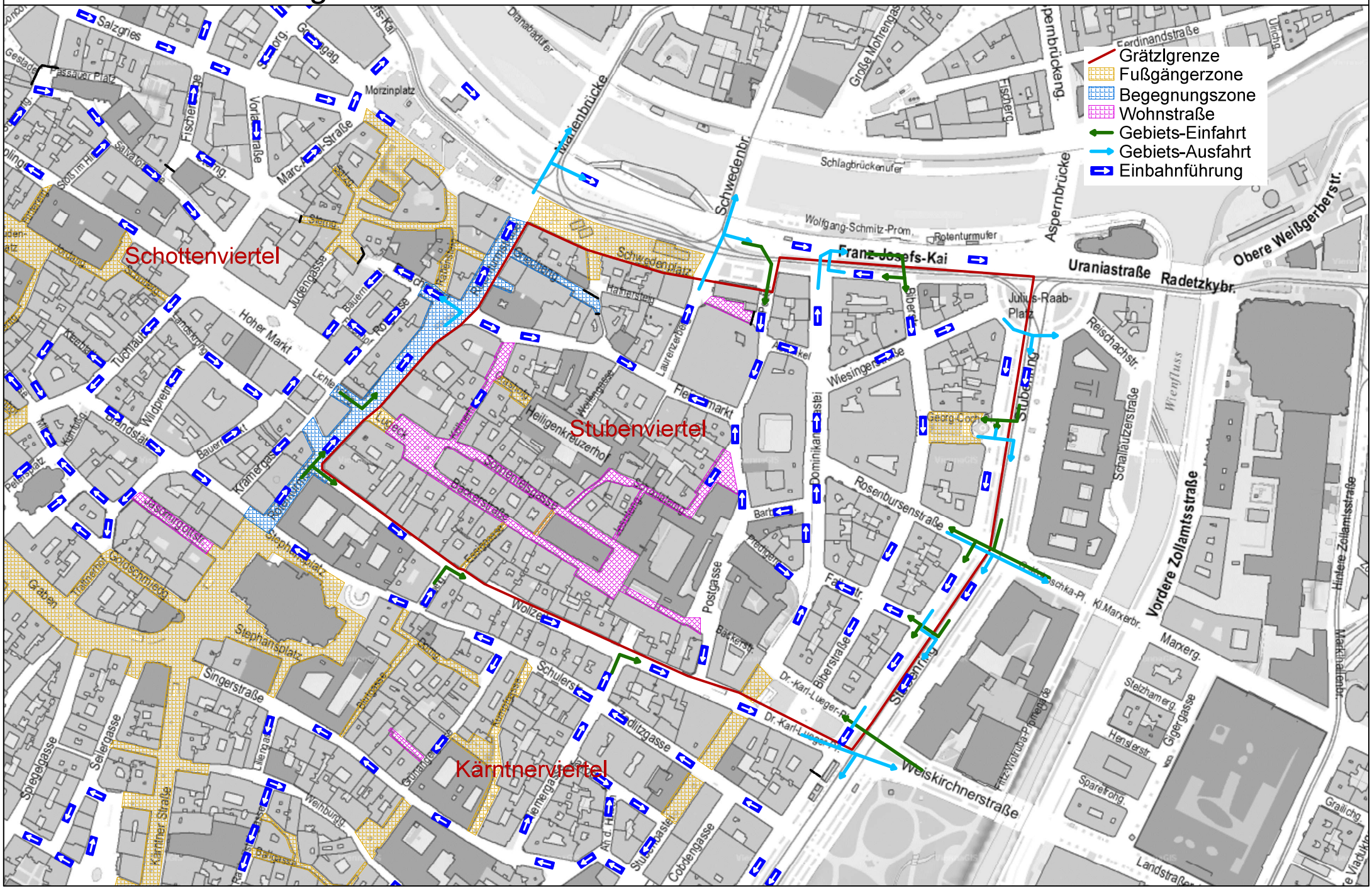
[9] **Gehl Architects** im Auftrag der Stadt Wien, *Ringstraße – A world class street* (2015), https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008425b.pdf, Wien (zuletzt abgerufen am 11.05.2020)

[10] **Barcelona Regional** im Auftrag der Stadt Wien, *A vision for Ringstraße 150+ Wien* (2015), https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008425a.pdf, Wien (zuletzt abgerufen am 11.05.2020)


[8] (Wiener Tourismusverband, 2020)
[9] (Gehl Architects, 2015)
[10] (Barcelona Regional, 2015)

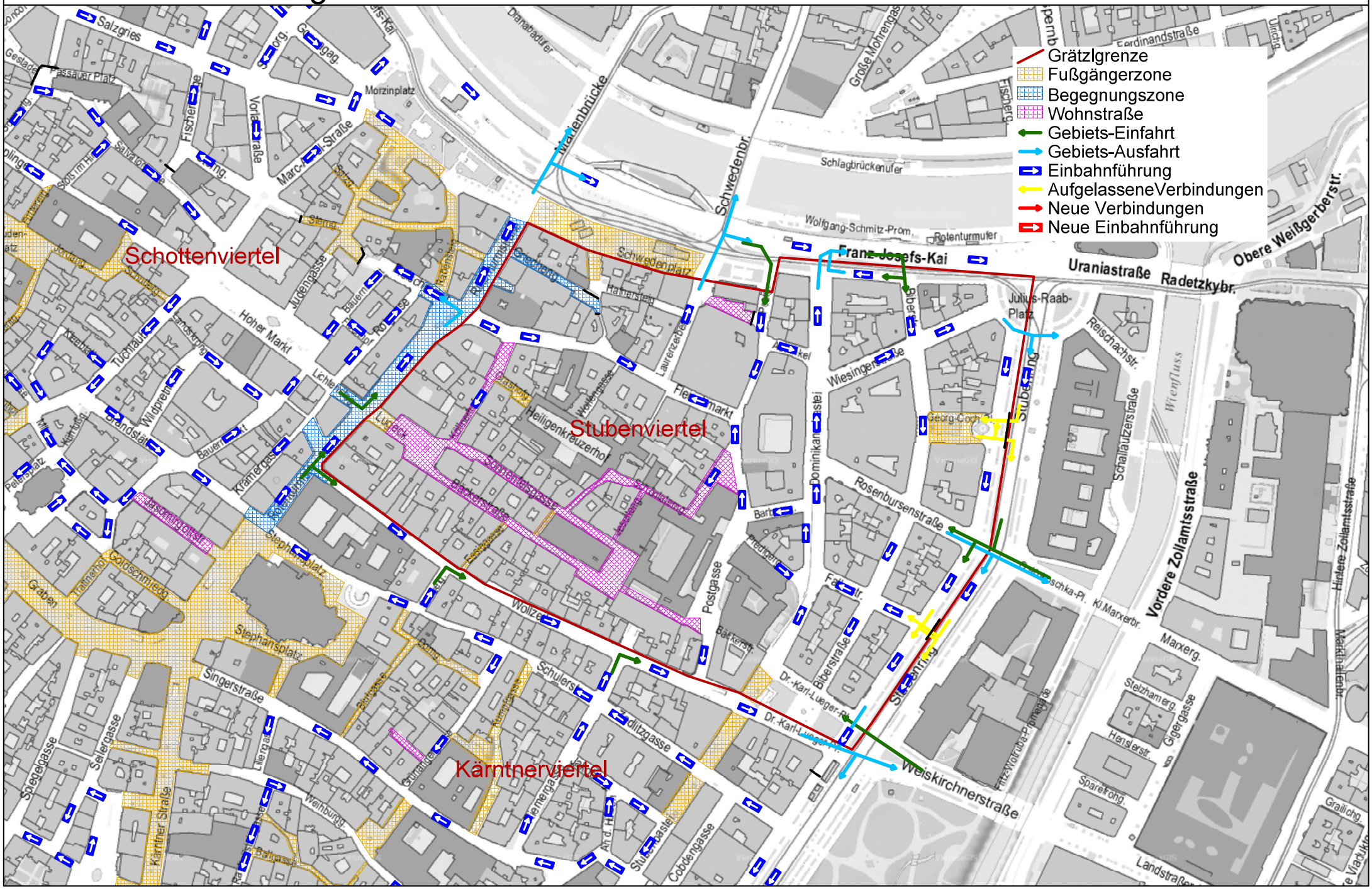
Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

# Verkehrserschließung Stubenviertel Bestand



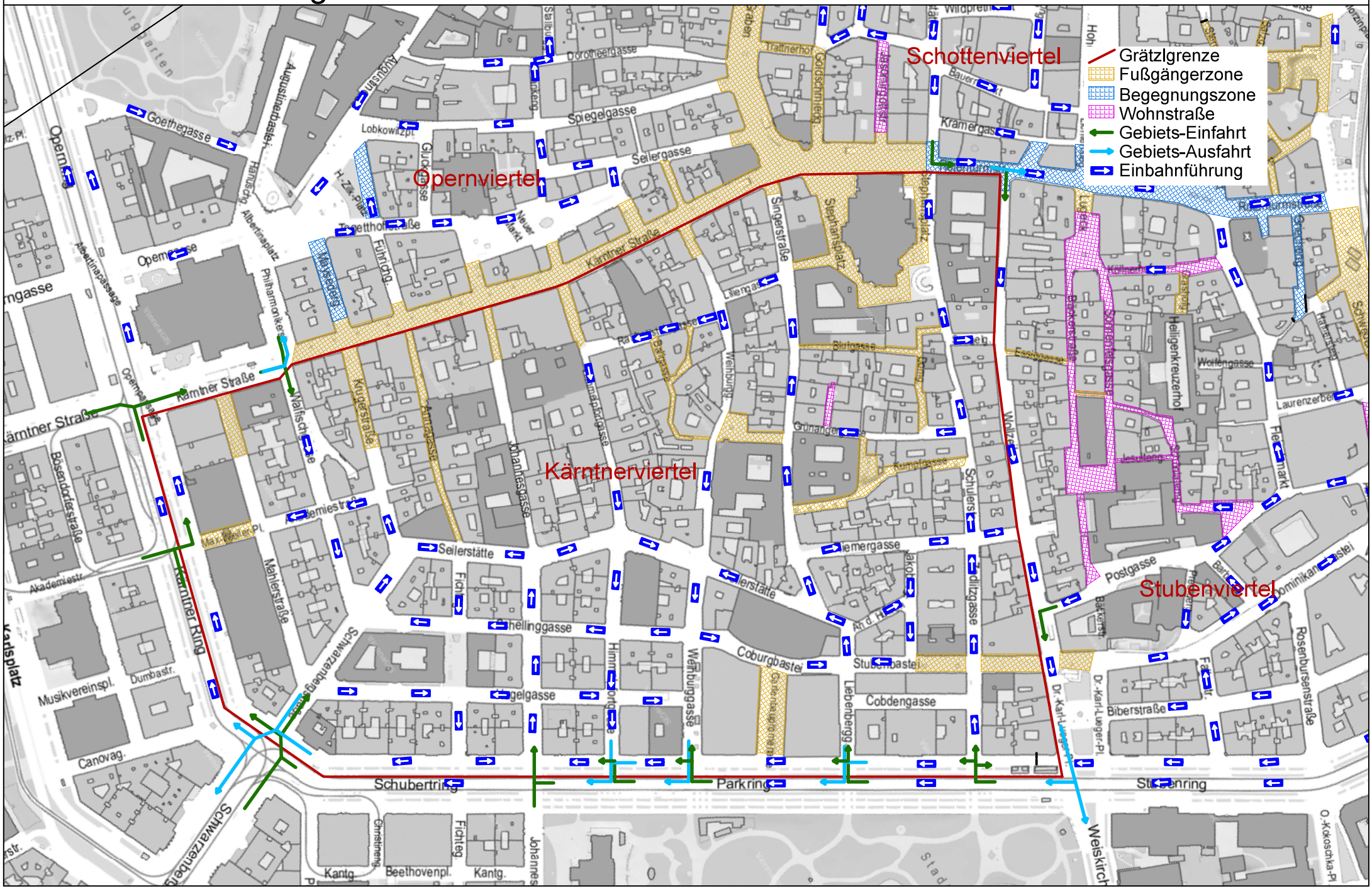
Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

# Verkehrserschließung Stubenviertel NEU



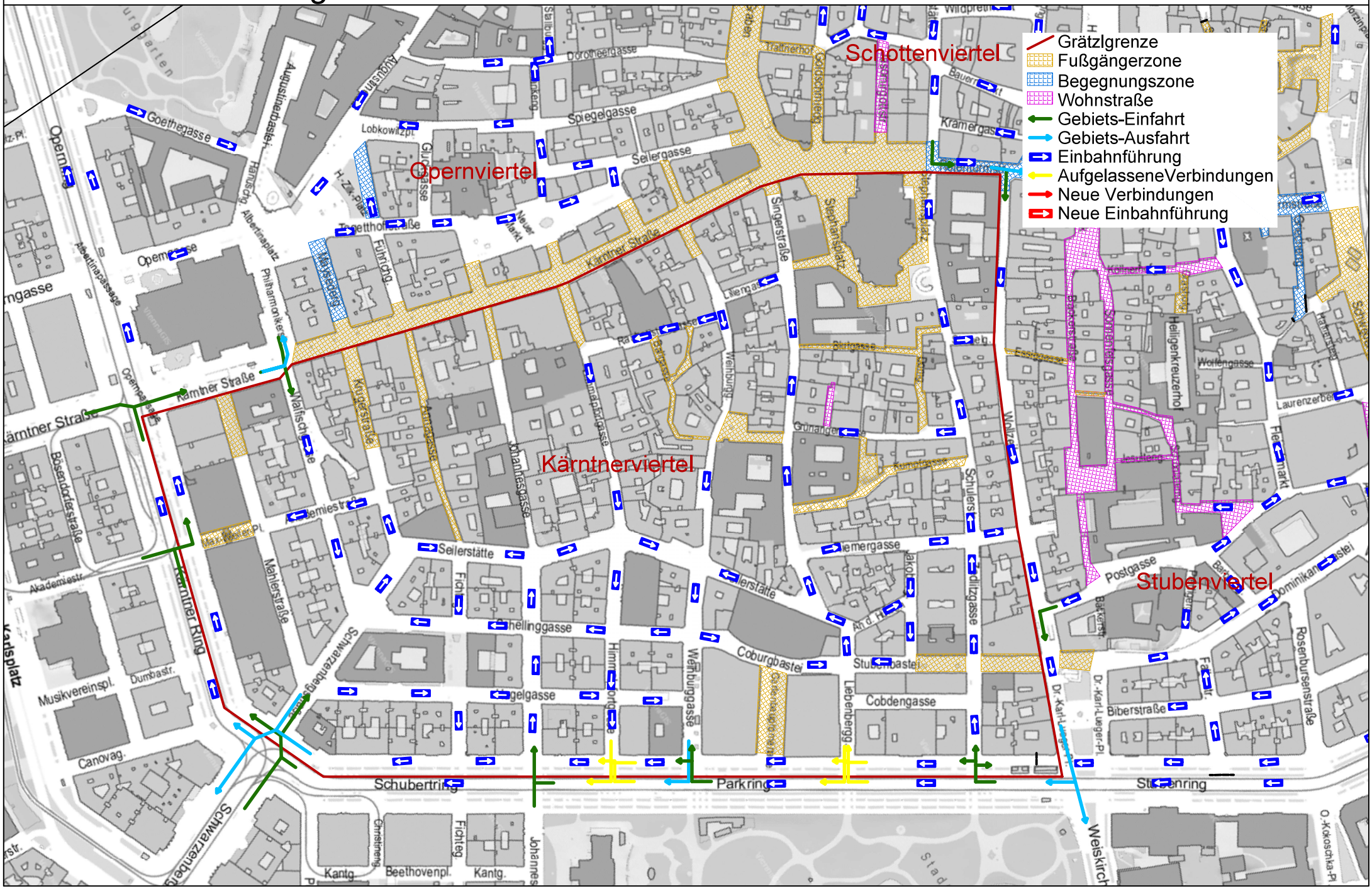
Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

# Verkehrserschließung Kärntnerviertel Bestand



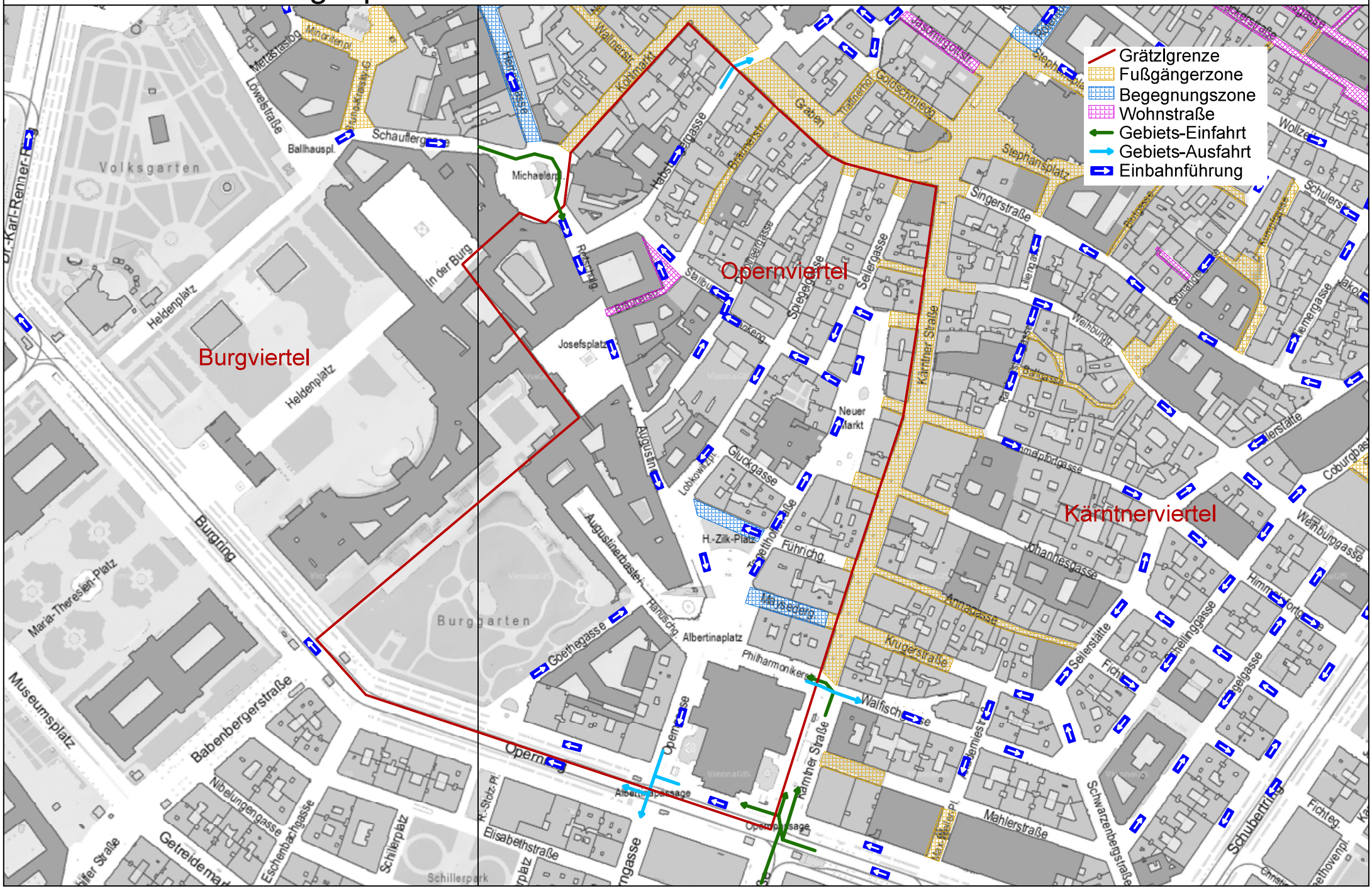
Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

# Verkehrserschließung Kärntnerviertel NEU



Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

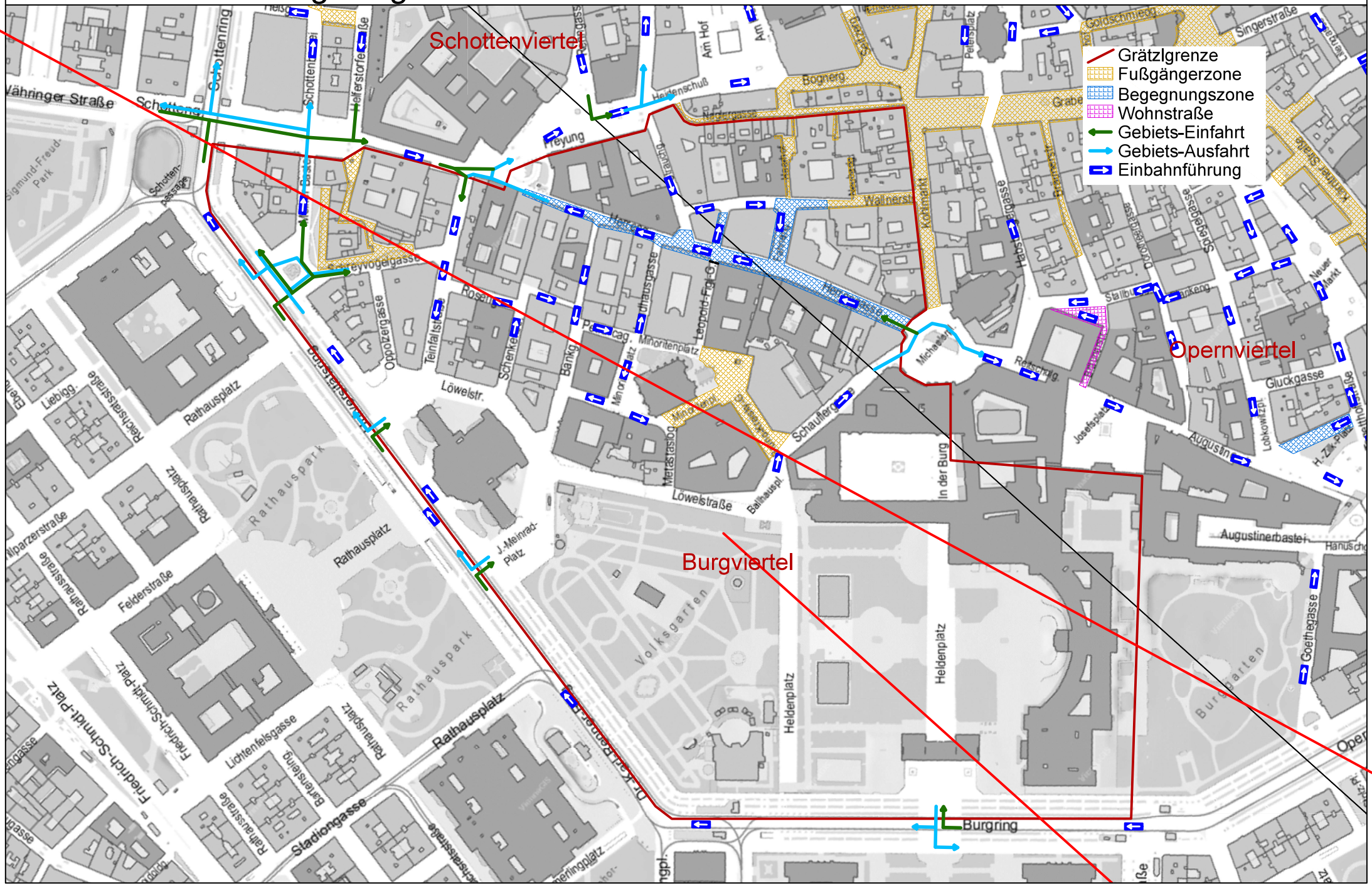
# Verkehrserschließung Opernviertel Bestand



ERZEUGT DURCH EINE AUTODESK-STUDENTENVERSION

Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

# Verkehrserschließung Burgviertel Bestand

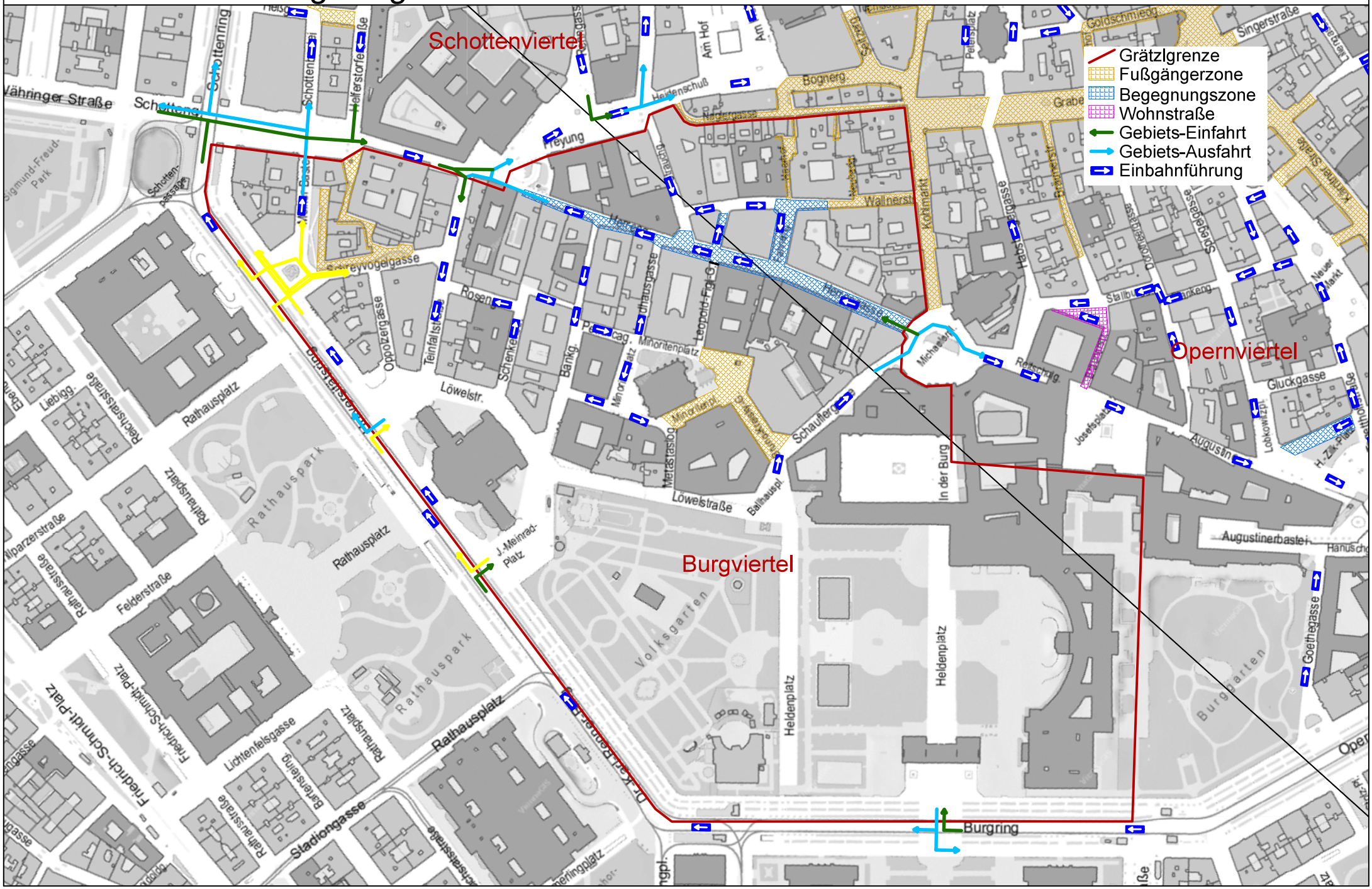



ERZEUGT DURCH EINE AUTODESK-STUDENTENVERSION

ERZEUGT DURCH EINE AUTODESK-STUDENTENVERSION

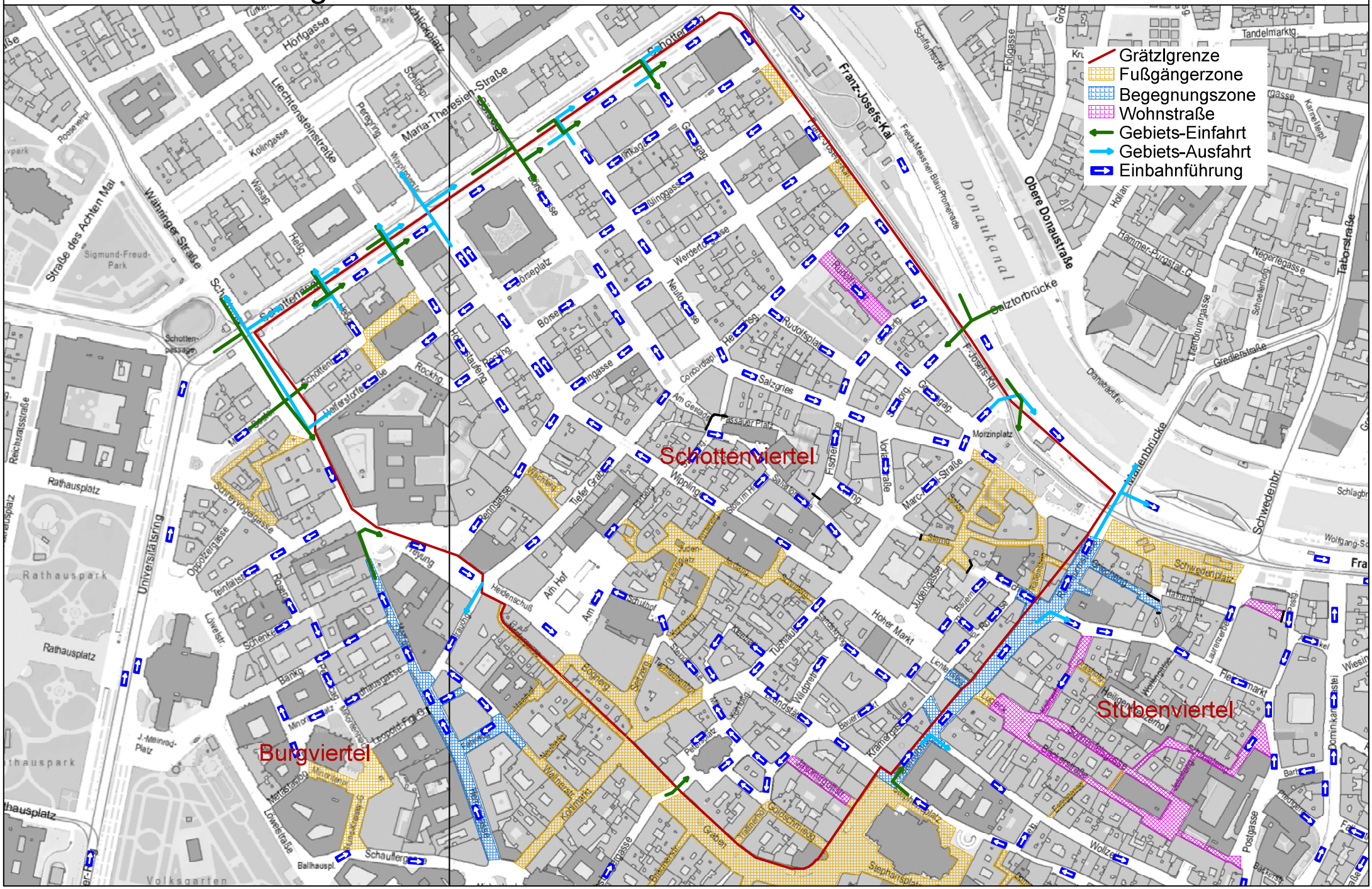
Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

# Verkehrserschließung Burgviertel NEU



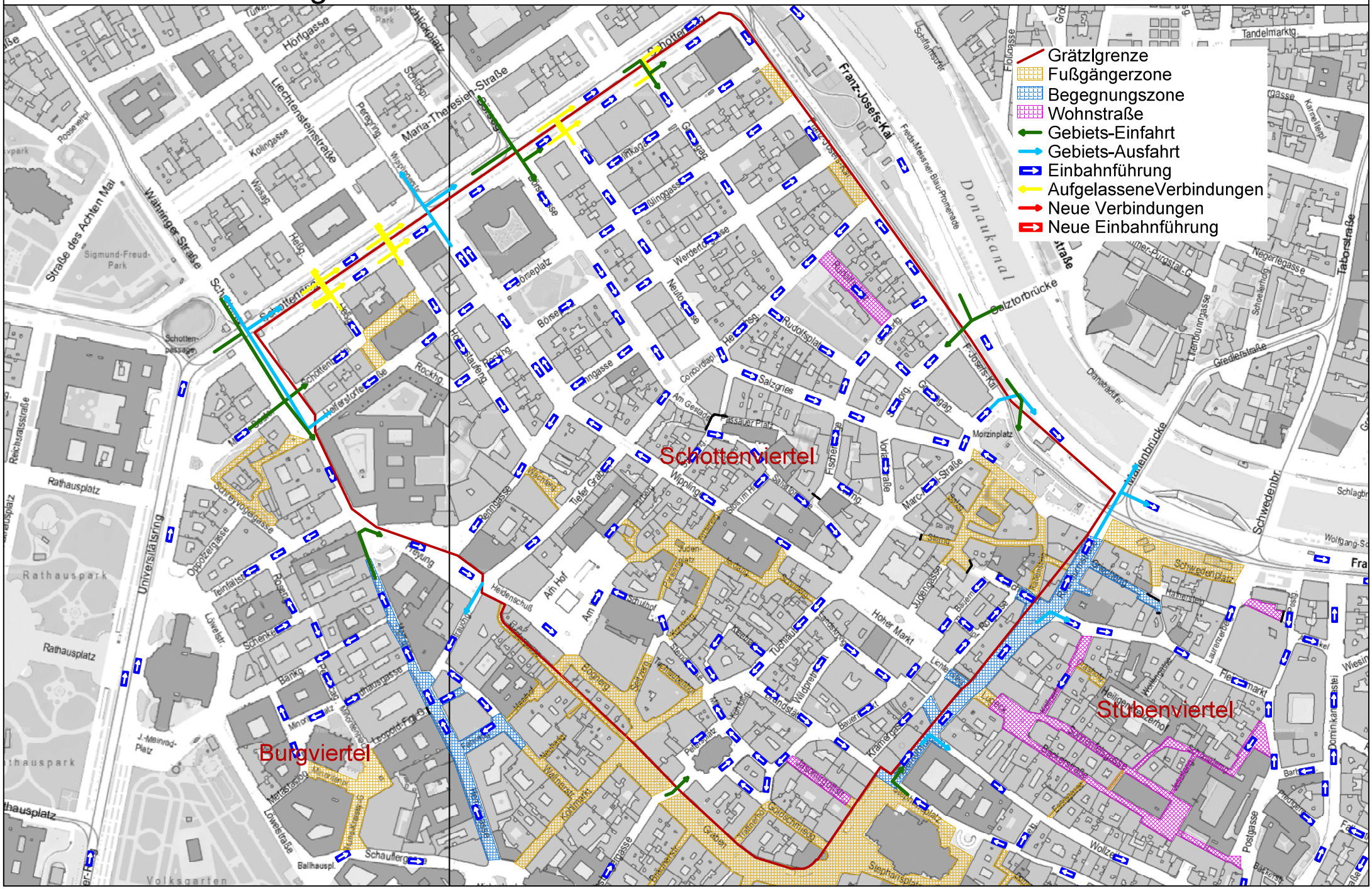
Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

# Verkehrserschließung Schottenviertel Bestand



Verkehrliche Wirksamkeit/Notwendigkeit von nicht-ampelgeregelten Einfahrten in den 1. Wiener Gemeindebezirk

# Verkehrserschließung Schottenviertel NEU



| Jahr | Monat | Tag | Startzeit | Uhrzeit | Unfallort | PKW-Beteiligung | Rad-Beteiligung | FG-Beteiligung | Sonstige | Unfallcharakteristik | Info | Lichtverhältnisse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2013 | August | Mittwoch | 12 | 12-15 | Franz-Josef-Kai x Postgasse | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2013 | April | Donnerstag | 00 | 00-06 | Franz-Josef-Kai x Postgasse | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2013 | Jänner | Montag | 15 | 15-18 | Franz-Josef-Kai x Biberstraße | 0 | 0 | 1 | 1 | Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | Fußgängerunfälle | Dämmerung |
| 2013 | September | Montag | 18 | 18-24 | Parkring x Zedlitzgasse | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2013 | April | Montag | 06 | 06-09 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 0 | 1 | 1 | Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2013 | April | Donnerstag | 09 | 09-12 | Parkring x Liebenberggasse | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2013 | Juli | Mittwoch | 15 | 15-18 | Parkring x Liebenberggasse | 0 | 0 | 1 | 1 | Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2013 | Mai | Montag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Löwelstraße | 0 | 0 | 1 | 1 | Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2013 | Mai | Dienstag | 15 | 15-18 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2013 | Oktober | Montag | 06 | 06-09 | Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2013 | November | Dienstag | 18 | 18-24 | Schottenring x Heßgasse Innen | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2013 | April | Montag | 15 | 15-18 | Schottenring x Neutorgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2013 | Juli | Montag | 15 | 15-18 | Schottenring x Neutorgasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2013 | Juni | Donnerstag | 12 | 12-15 | Universitätsring x Mölker Bastei | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2013 | Oktober | Montag | 12 | 12-15 | Parkring x Liebenberggasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2013 | Oktober | Mittwoch | 09 | 09-12 | Schottenring x Heßgasse Innen | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2013 | April | Dienstag | 06 | 06-09 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2013 | August | Dienstag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2013 | September | Dienstag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Mölker Bastei | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Dunkelheit |
| 2013 | April | Montag | 18 | 18-24 | Schottenring x Heßgasse Innen | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2013 | August | Dienstag | 09 | 09-12 | Schottenring x Heßgasse Innen | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2013 | Juni | Freitag | 12 | 12-15 | Schottenring x Gonzagasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2013 | Juni | Mittwoch | 12 | 12-15 | Franz-Josef-Kai x Postgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2013 | April | Montag | 18 | 18-24 | Franz-Josef-Kai x Biberstraße | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2013 | Februar | Mittwoch | 15 | 15-18 | Franz-Josef-Kai x Biberstraße | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2013 | März | Montag | 18 | 18-24 | Parkring x Zedlitzgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2013 | September | Montag | 12 | 12-15 | Parkring x Liebenberggasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2013 | Dezember | Montag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Löwelstraße | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle im Richtungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2013 | Dezember | Mittwoch | 12 | 12-15 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2013 | Oktober | Sonntag | 06 | 06-09 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Dämmerung |
| 2013 | Mai | Montag | 09 | 09-12 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 0 | 1 | 0 | 0 | Fahrrad Alleinunfall | Unfälle mit nur einem Beteiligten | Tageslicht |
| 2014 | Mai | Montag | 18 | 18-24 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 1 | 1 | 0 | Fahrrad-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2014 | August | Dienstag | 15 | 15-18 | Parkring x Liebenberggasse | 0 | 1 | 1 | 0 | Fahrrad-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2014 | September | Donnerstag | 12 | 12-15 | Universitätsring x Löwelstraße | 0 | 1 | 1 | 0 | Fahrrad-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2014 | Mai | Dienstag | 18 | 18-24 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2014 | Oktober | Dienstag | 09 | 09-12 | Universitätsring x Mölker Bastei | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Einbiegen | Tageslicht |
| 2014 | September | Donnerstag | 09 | 09-12 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2014 | Mai | Mittwoch | 09 | 09-12 | Schottenring x Heßgasse Innen | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2014 | März | Mittwoch | 09 | 09-12 | Franz-Josef-Kai x Biberstraße | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2014 | Juli | Montag | 18 | 18-24 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2014 | Juni | Sonntag | 18 | 18-24 | Parkring x Zedlitzgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2014 | Mai | Montag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2014 | Dezember | Freitag | 09 | 09-12 | Schottenring x Heßgasse Innen | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2014 | August | Dienstag | 09 | 09-12 | Schottenring x Gonzagasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2014 | Juni | Donnerstag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2014 | Dezember | Sonntag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2014 | April | Sonntag | 12 | 12-15 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2014 | Jänner | Montag | 09 | 09-12 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2014 | November | Montag | 15 | 15-18 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Dämmerung |
| 2014 | Dezember | Sonntag | 12 | 12-15 | Schottenring x Gonzagasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2014 | Jänner | Mittwoch | 18 | 18-24 | Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle im Begegnungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2014 | September | Montag | 12 | 12-15 | Universitätsring x Löwelstraße | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle im Begegnungsverkehr | Tageslicht |
| 2014 | Oktober | Freitag | 18 | 18-24 | Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2014 | Mai | Dienstag | 15 | 15-18 | Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2014 | März | Freitag | 00 | 00-06 | Stubenring x Falkestraße | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2014 | Februar | Montag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2014 | Oktober | Donnerstag | 15 | 15-18 | Schottenring x Heßgasse Innen | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2015 | März | Freitag | 12 | 12-15 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 0 | 1 | 1 | Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2015 | August | Donnerstag | 12 | 12-15 | Parkring x Liebenberggasse | 0 | 1 | 1 | 0 | Fahrrad-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2015 | September | Montag | 12 | 12-15 | Parkring x Liebenberggasse | 0 | 1 | 1 | 0 | Fahrrad-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2015 | Oktober | Freitag | 12 | 12-15 | Universitätsring x Löwelstraße | 0 | 0 | 1 | 1 | Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2015 | Oktober | Dienstag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Löwelstraße | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2015 | März | Dienstag | 12 | 12-15 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2015 | November | Dienstag | 15 | 15-18 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 0 | 0 | 1 | 1 | Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | Fußgängerunfälle | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2015 | Juli | Montag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Löwelstraße | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Einbiegen | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2015 | September | Mittwoch | 15 | 15-18 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2015 | Juni | Sonntag | 09 | 09-12 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2015 | September | k.A. | 06 | 06-09 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2015 | November | Montag | 18 | 18-24 | Schottenring x Neutorgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2015 | August | Mittwoch | 18 | 18-24 | Franz-Josef-Kai x Biberstraße | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2015 | März | Sonntag | 18 | 18-24 | Stubenring x Georg-Coch-Platz Ausfahrt | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2015 | Jänner | Montag | 09 | 09-12 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2015 | Juni | Mittwoch | 09 | 09-12 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2015 | November | Sonntag | 15 | 15-18 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2015 | Jänner | Mittwoch | 09 | 09-12 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2015 | Juli | Mittwoch | 15 | 15-18 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2015 | Oktober | Dienstag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 0 | 1 | 0 | 0 | Fahrrad-Fahrrad | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |



Stefan Riedmann
Matr.-Nr. 01229527

| Jahr | Monat | Tag | Startzeit | Uhrzeit | Unfallort | PKW-Beteiligung | Rad-Beteiligung | FG-Beteiligung | Sonstige | Unfallcharakteristik | Info | Lichtverhältnisse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015 | April | Mittwoch | 18 | 18-24 | Universitätsring x Mölker Bastei | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2015 | November | Donnerstag | 15 | 15-18 | Franz-Josef-Kai x Postgasse | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2015 | Juni | Freitag | 15 | 15-18 | Parkring x Liebenberggasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2015 | März | Mittwoch | 18 | 18-24 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Dämmerung |
| 2015 | März | Donnerstag | 06 | 06-09 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2015 | Oktober | Donnerstag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Dunkelheit |
| 2015 | April | Sonntag | 09 | 09-12 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2015 | November | Donnerstag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Mölker Bastei | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2015 | Juni | Sonntag | 12 | 12-15 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2015 | Februar | Freitag | 00 | 00-06 | Parkring x Himmelpfortgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2015 | Februar | Montag | 06 | 06-09 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2015 | September | Sonntag | 09 | 09-12 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2015 | Juli | Donnerstag | 00 | 00-06 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2016 | September | Donnerstag | 06 | 06-09 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 0 | 1 | 1 | Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2016 | Februar | Montag | 15 | 15-18 | Schottenring x Gonzagasse | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2016 | Mai | Donnerstag | 09 | 09-12 | Parkring x Liebenberggasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Einbiegen | Tageslicht |
| 2016 | April | Freitag | 00 | 00-06 | Parkring x Himmelpfortgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2016 | August | Mittwoch | 15 | 15-18 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2016 | Juni | Mittwoch | 18 | 18-24 | Schottenring x Neutorgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Dämmerung |
| 2016 | Juni | Montag | 09 | 09-12 | Schottenring x Neutorgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2016 | Juli | Sonntag | 12 | 12-15 | Stubenring x Falkestraße | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2016 | März | Mittwoch | 18 | 18-24 | Parkring x Liebenberggasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2016 | Dezember | Donnerstag | 18 | 18-24 | Parkring x Liebenberggasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2016 | November | Dienstag | 06 | 06-09 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2016 | April | Dienstag | 09 | 09-12 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2016 | Juni | Mittwoch | 15 | 15-18 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2016 | Mai | Freitag | 18 | 18-24 | Schottenring x Heßgasse Innen | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2016 | März | Montag | 06 | 06-09 | Franz-Josef-Kai x Biberstraße | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2016 | Juni | Dienstag | 09 | 09-12 | Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2016 | Juli | Dienstag | 18 | 18-24 | Parkring x Himmelpfortgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Dämmerung |
| 2016 | Juni | Montag | 06 | 06-09 | Parkring x Himmelpfortgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2016 | Dezember | Montag | 15 | 15-18 | Schottenring x Neutorgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2017 | März | Sonntag | 06 | 06-09 | Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2017 | September | Sonntag | 09 | 09-12 | Parkring x Zedlitzgasse | 0 | 0 | 1 | 1 | Fußgänger-sonstige Verkehrsteilnehmer | Fußgängerunfälle | Tageslicht |
| 2017 | April | Montag | 09 | 09-12 | Schottenring x Heßgasse Innen | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2017 | Juni | Montag | 15 | 15-18 | Schottenring x Heßgasse Innen | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2017 | Dezember | Sonntag | 18 | 18-24 | Schottenring x Heßgasse Innen | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2017 | Mai | Sonntag | 09 | 09-12 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 0 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2017 | August | Mittwoch | 12 | 12-15 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2017 | Dezember | Montag | 06 | 06-09 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2017 | Mai | Montag | 18 | 18-24 | Schottenring x Neutorgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Tageslicht |
| 2017 | Mai | Montag | 12 | 12-15 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2017 | November | Montag | 12 | 12-15 | Schottenring x Heßgasse Innen | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2017 | Juni | Donnerstag | 18 | 18-24 | Parkring x Liebenberggasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2017 | Juni | Mittwoch | 12 | 12-15 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2017 | Mai | Freitag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2017 | Juli | Montag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2017 | März | Donnerstag | 12 | 12-15 | Schottenring x Neutorgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2017 | Juni | Dienstag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 0 | 1 | 0 | 0 | Fahrrad-Fahrrad | Unfälle im Begegnungsverkehr | Tageslicht |
| 2017 | Februar | Donnerstag | 18 | 18-24 | Parkring x Liebenberggasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2017 | August | Montag | 12 | 12-15 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2017 | August | Montag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Mölker Bastei | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2017 | März | Montag | 18 | 18-24 | Schottenring x Heßgasse Innen | 0 | 1 | 0 | 0 | Fahrrad-Fahrrad | Unfälle im Richtungsverkehr | Künstliche Beleuchtung, eingeschalten |
| 2018 | Dezember | Montag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Löwelstraße | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Dunkelheit |
| 2018 | Dezember | Donnerstag | 15 | 15-18 | Universitätsring x Löwelstraße | 1 | 0 | 1 | 0 | PKW-Fußgänger | Fußgängerunfälle | Dunkelheit |
| 2018 | März | Mittwoch | 18 | 18-24 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 0 | 1 | 0 | 1 | Fahrrad-sonstige Verkehrsteilnehmer | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Dunkelheit |
| 2018 | Jänner | Montag | 18 | 18-24 | Schottenring x Neutorgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Rechtwinklige Kollision auf Kreuzung beim Queren | Dunkelheit |
| 2018 | April | Mittwoch | 18 | 18-24 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Dunkelheit |
| 2018 | Mai | Mittwoch | 15 | 15-18 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten | Tageslicht |
| 2018 | Oktober | Dienstag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Dämmerung |
| 2018 | Juli | Sonntag | 09 | 09-12 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung | Tageslicht |
| 2018 | Februar | Sonntag | 06 | 06-09 | Stubenring x Falkestraße | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Tageslicht |
| 2018 | Dezember | Donnerstag | 18 | 18-24 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Dunkelheit |
| 2018 | November | Mittwoch | 18 | 18-24 | Universitätsring x Josef-Meinrad-Platz | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Dunkelheit |
| 2018 | September | k.A. | 18 | 18-24 | Schottenring x Hohenstaufengasse Innen | 1 | 1 | 0 | 0 | PKW-Fahrrad | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Dunkelheit |
| 2018 | Dezember | k.A. | 15 | 15-18 | Franz-Josef-Kai x Postgasse | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich | Dunkelheit |
| 2018 | Juli | Dienstag | 09 | 09-12 | Parkring x Himmelpfortgasse | 0 | 1 | 0 | 0 | Fahrrad-Fahrrad | Unfälle im Begegnungsverkehr | Tageslicht |
| 2018 | Juli | Montag | 18 | 18-24 | Stubenring x Georg-Coch-Platz Einfahrt | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2018 | Jänner | Sonntag | 15 | 15-18 | Parkring x Zedlitzgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-PKW | Unfälle im Richtungsverkehr | Dunkelheit |
| 2018 | Mai | Sonntag | 06 | 06-09 | Universitätsring x Schreyvogelgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | PKW-(Leicht-)Motorrad | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2018 | Juli | Sonntag | 12 | 12-15 | Franz-Josef-Kai x Biberstraße | 1 | 0 | 0 | 1 | PKW-sonstige Verkehrsteilnehmer | Unfälle im Richtungsverkehr | Tageslicht |
| 2018 | Juli | Montag | 12 | 12-15 | Universitätsring x Löwelstraße | 0 | 1 | 0 | 0 | Fahrrad Alleinunfall | Unfälle mit nur einem Beteiligten | Tageslicht |



Stefan Riedmann
Matr.-Nr. 01229527