

# Bachelorarbeit

## Motivforschung Gehsteigradeln

Valentin Jagsch

Datum: 31.01.2016

### Kurzfassung

In dieser Arbeit wird darauf Bezug genommen, wie sich der Radfahrer im städtischen Verkehr eingliedert. Hier wird genauer auf die Ursachen, warum das Befahren des Gehsteigs von Radfahrern praktiziert wird, eingegangen. Ebenso werden aus Befragungen von Radfahrern hervorgehende Problemstellen aufgezeigt, an denen eben dieses Fehlverhalten des Radfahrers häufig auftritt. Diese werden im Vorhinein beschrieben, mit Auszählungen dokumentiert, darauf folgend analysiert und besprochen. Als Schluss wird Resümee gezogen und auf Verbesserungsvorschläge eingegangen.

## 1 Einleitung

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Das Fahrrad wird nicht mehr nur als Freizeitverkehrsmittel, sondern auch für Arbeits-, Schul- und Einkaufswege genutzt. Radfahren ist nicht nur umweltfreundlich, sondern auch ein optimales Training für Fitness und Gesundheit bis ins hohe Alter. Bei Kindern fördert es die persönliche Entwicklung und Senioren hilft es fit zu bleiben (vgl. [1]).

Im urbanen Gebiet kann das Rad im Vergleich zum Auto sehr umwegfrei genutzt werden und ist daher auf kurzen Distanzen von ca. 5-8 Kilometern das schnellere Verkehrsmittel (vgl. [2]).

Außerdem braucht die Infrastruktur in Städten, die autogerecht gestaltet sind, viel Platz, der aber selten vorhanden ist.

So wird der Radverkehr in den letzten Jahren intensiv gefördert. Die Netzlängen steigen rapide, Abstellanlagen werden geplant und umgesetzt und die Radfahranlagen gewinnen an Bedeutung (vgl. [3]). Aus dem Modal-Split ist zu erkennen, dass dadurch der Anteil des Rades unter den Verkehrsmitteln auf der Straße immerwährend weiter steigt (vgl. [5]).

Auch wenn der PKW mit 27% des gesamten Verkehrsaufkommens gegenüber den 7% des Radverkehrs in Wien noch relativ hoch ist (vgl. [5]), zeigen der Trend und auch die Politik immer weiter darauf hin, dass die Investitionen für die umweltfreundlichere Mobilität angekurbelt werden.

Durch eben dieses Wachstum der Bedeutung des Radfahrers und das Verdrängen des motorisierten Verkehrs kommt es in Folge immer öfter zu Konflikten.

Nun gibt es viele Stellen an denen diese zwei Parteien aufeinander treffen. In weiterer Folge wird in dieser Arbeit auf das Ausweichen des Radfahrers auf den Gehsteig, welcher für den Fußgänger ausgelegt ist, eingegangen, welche Gründe es gibt, warum der Radfahrer am Gehsteig fährt und welche Schlussfolgerungen man daraus ziehen kann.

## 2 Methodik der Untersuchung

Folgend wird untersucht aus welchen Gründen der Radfahrer den Gehsteig als Fahrfläche benützt. Diese werden durch die Identifikation von Problemstellen gezeigt, danach beschrieben und bearbeitet und in letzter Instanz werden durch stichprobenartige Umfragen Schlussfolgerungen aus den gesammelten Daten gezogen.

### 2.1 Datenherkunft

Zur Identifizierung von Stellen in Wien, an denen Gehsteigradeln auftritt, wurde ein Forum auf dem Sozialnetzwerk Facebook befragt. Gesucht wurden Hot-Spots, an denen eine besonders hohe Frequenz an Personen, welche mit dem Rad auf einem Gehsteig unterwegs sind, gemessen werden kann und diese befragt werden können. Das aufgezeigte Problem erwies sich als sehr aktuell und häufig, daher konnten in sehr kurzer Zeit viele Daten erhoben werden.

### 2.2 Clustering

Jene Hot-Spots werden im Folgenden nach den Ursachen, warum das Ausweichen des Radfahrers auf den Gehsteig genau an dieser Stelle vollzogen wird, gegliedert. Dabei werden neun wesentliche Gründe identifiziert, welche in den Übergruppen der „objektiv“ (siehe OBJ) und „subjektiv“ (siehe SUB) betrachteten Punkte eingeordnet werden. Zwischen diesen zwei Übergruppen befinden sich weiter jene Ursachen, welche einen fließenden Übergang (siehe ÜBG) der Hauptgruppen bilden.

Die Problematiken der folgenden Unterpunkte, welche aus den Bedürfnissen der Radfahrer abgeleitet werden, sind weitgehend bekannt und werden in der Literatur sehr oft beschrieben (vgl. [6], [7], [8], [9], [10]). Der Radfahrer, als vollwertiger Verkehrsteilnehmer betrachtet, stellt genauso wie der motorisierte Verkehr Anforderungen an das Verkehrsnetz. Diese gehen von der Wahl der Geschwindigkeit, der Sicherheit, der Direktheit bis zum Komfort beim Radfahren. Von den Problematiken ausgehend spannt diese Arbeit den Bogen zum Ausweichen des Fahrradfahrers auf den Gehsteig.

#### 2.2.1 Fehlende Radfahranlage (OBJ)

Die wohl häufigste Ursache ist das Nicht-Vorhandensein einer Radfahranlage. Der Radfahrer befährt im Mischverkehr die Straße (vgl. [7], [8], [9]). Ebenso wird das abrupte Enden eines Radwegs, der das Ende einer Radfahranlage darstellt, zu dieser Gruppe gezählt.

Es ist zu erwarten, dass der Radfahrer den Gehsteig als Ersatz für die aus seiner Sicht fehlende Infrastruktur sieht und ihn aus Gründen der Sicherheit, Platzverhältnisse, Bequemlichkeit und Geschwindigkeit der Autofahrer benutzt.

Diese Gründe werden in den folgenden Unter-Punkten, an denen explizit nur einer dieser Gründe vorliegt, extra beschrieben. Im Gegensatz dazu ist in diesem Punkt die fehlende Radfahranlage eine übergeordnete Ursache und es können mehrere Gründe auftreten, die im Vorhinein schwer auszumachen sein können.

#### 2.2.2 Schienenstraßen (OBJ)

Schienen stellen für den Radfahrer dann eine Gefahr da, wenn die Platzverhältnisse es nicht möglich machen, den Schienen gut ausweichen zu können. Das Überfahren führt bei nassen Verhältnissen oftmals zu Rutschmanövern. Auch das Einfädeln des Rades in die Vertiefung kann zum Sturz führen, bei dem nicht nur dem Radfahrer Verletzungen drohen, sondern auch in weiterer Folge durch eine Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern Schlimmeres zu befürchten ist (vgl. [6]).

Darüber hinaus umfasst diese Gruppe ebenso das Überholen des Schienenverkehrs auf der rechten Seite, sprich auf dem Gehsteig, wenn keine eigene Spur für die weiteren

Verkehrsteilnehmer zum Vorbeifahren vorhanden ist, um so dem Stehen in einer Kolonne von Autos zu entgehen und durch einen laufenden Verkehrsfluss Zeit zu sparen.

### **2.2.3 Fehlende Radfahranlage gegen die Einbahn (OBJ)**

In städtischen Einbahnsystemen ist oft das Fahren gegen die Einbahn für Radfahrer erlaubt und auch gekennzeichnet. Doch mehrfach ist dieser Radfahrstreifen nicht vorhanden. Zum Beispiel kann jener nicht angeführt werden, wenn die Fahrbahnbreite für den Autoverkehr gerade in eine Richtung ausreicht. (Hier sind oft die beidseitigen Parkplätze, die in Wohnstraßen vorhanden sind, in Frage zu stellen. Eine Einsparung auf Kosten der Parkfläche bringt genügend Platz für einen Radfahrstreifen.)

Trotzdem werden Einbahnen in Wohngebieten von Radfahrern in beiden Richtungen - und auf dem Gehsteig - befahren um so an das gewünschte Ziel zu gelangen (vgl. [8]).

### **2.2.4 Bodenbelag (ÜBG)**

Pflastersteine oder brüchiger Asphalt stellen für Radfahrer ein Missfallen dar. Ähnlich wie bei Schienenstraßen (vgl. 2.2.2) kann der Bodenbelag zu Sturz und Verletzungen führen (vgl. [8]).

Der meist asphaltierte Gehsteig bildet dazu ein Pendant, das von Radfahrern bevorzugt wird.

### **2.2.5 Übersichtlichkeit (ÜGB)**

Einige Verkehrsknoten und Abschnitte von Verkehrsanlagen werden aufgrund der Komplexität von zahlreichen Verkehrsteilnehmern, verschiedenen Routen und Regelungsanlagen sehr unübersichtlich. Der meist einfachere und als Fußgänger bekannte Weg über den Gehsteig wird somit gern auch vom Radfahrer gewählt – auf Grund einer besseren Übersicht und der daraus resultierenden subjektiven Sicherheit gegenüber den Kraftfahrzeugen (vgl. [8]).

### **2.2.6 Sicherheitsbedenken (SUB)**

Beim Vorhandensein von Mehrzweckstreifen kann es ebenso zur Behinderung der Radfahrer durch den Autoverkehr kommen. Dieses subjektive Empfinden wird durch geringen Überholabstand und schnelle Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs beim Überholen von Zweirädern hervorgerufen und verstärkt (vgl. [7], [8], [9]). Dies geschieht vermehrt auf Brücken, wo die Platzverhältnisse oft sehr knapp bemessen sind.

Zu erwarten ist ein Ausweichen auf den Gehsteig, um so der Bedrohung des stärkeren Verkehrsteilnehmers zu entkommen und sicherer voranzukommen.

### **2.2.7 Bequemlichkeit (SUB)**

Der Radfahrer hat das Verlangen, wie jeder andere Verkehrsteilnehmer, möglichst schnell am Ziel anzukommen. Dabei werden die kürzesten Wege gewählt (vgl. [9]).

Die Verkehrsregeln missachtend verwendet der Radfahrer daher Zebrastreifen und Gehsteige zum schnelleren Queren von Straßen, befährt auf der falschen Straßenseite den Radweg oder den Gehweg, um sich weitere Abbiegevorgänge zu ersparen oder um das Anhalten bei Ampelanlagen zu umgehen. Wie auch in 2.2.6 ist diese Ursache auf Brücken häufig anzutreffen. Hier spielt die Zeitersparnis, wenn man nicht alle vorschriftsmäßig vorausgesetzten Ampeln überfährt, eine wichtige Rolle. Dabei wird häufig der Einrichtungsweg in beide Richtungen befahren.

### **2.2.8 Enge Einbahnen (mit RgE) (SUB)**

Einbahnen, in denen eine Radfahranlage vorhanden ist, die Platzverhältnisse trotzdem eine Beeinträchtigung für die Radfahrer darstellen, sind von den in 2.2.3 erwähnten Straßen zu unterscheiden. Durch parkende Autos oder andere Randbedingungen ist es dem Radfahrer nicht möglich die Radfahranlage zu benützen, ohne ein Wagnis einzugehen. So weicht er auf den vor

entgegenkommenden Fahrzeugen sicheren Gehsteig aus um so subjektive Sicherheit zu erlangen (vgl. [7], [8]).

### 2.2.9 Plätze und Fußgängerzonen (SUB)

Auch wenn es auf vielen Plätzen und Fußgängerzonen dem Radfahrer erlaubt ist, vorsichtig und in Schrittgeschwindigkeit zu fahren, entspricht dies nicht einem allgemein gültigen Gesetz. Vielerorts ist es untersagt, das Fahrrad zu benutzen und nur das Schieben des Rades ist erlaubt. Ebenso kann es in Fußgängerzonen zu einer so großen Ansammlung von Fußgängern kommen, dass es nicht möglich ist sich mit dem Fahrrad fortzubewegen, ohne Behinderungen der Verkehrsteilnehmer hervorzurufen (vgl. [8], [10]).

Dennoch schlängeln sich Radfahrer mit überhöhter Geschwindigkeit durch die Massen und werden somit zu einer Behinderung für beide Parteien.

## 3 Methodik der Untersuchung

### 3.1 Auswahl der Stellen

Die graphische Darstellung ist im Anhang [A] „Übersichtsplan aller Punkte geordnet nach der Ursache“ einzusehen. Ebenso liegt in Anhang [B] eine Liste der erhobenen Punkte vor, welche alle Stellen beinhaltet.

Daraus wurden sieben Hot-Spots in Wien, zum Teil am Rand bzw. in unmittelbarer Nähe des 1. Bezirks, für diese Untersuchung ausgewählt. Das geschah wegen häufiger Erwähnung im Gruppenforum, dem Vorschlag von Personen mit Fachkenntnissen folgend, aufgrund persönlicher Erfahrungen im Straßenverkehr und ebenso wegen Beobachtung gewisser Orte mit hohem Radfahreranteil.

Kriterium für die Auswahl der Stellen war das Antreffen von Radfahrern auf dem Gehsteig in einer erhöhten Frequenz, um so in recht kurzer Zeit viele Schlüsse aus den erhobenen Daten ziehen zu können.

Folgend werden alle Stellen getrennt voneinander dargestellt und beschrieben. Es handelt sich um folgende Punkte:

- a. **Triester Straße** (Tab. 1, Punkt 31)
- b. **Bellariastraße** (Tab. 1, Punkt 52)
- c. **Währinger Straße** (Tab. 2, Punkt 85)
- d. **Josefstädter Straße** (Tab 2, Punkt 86)
- e. **Rennweg** (Tab 2, Punkt 87)
- f. **Bärenmühldurchgang** (Tab. 7, Punkt 46)
- g. **Aspernbrücke** (Tab. 7, Punkt 84)

### 3.2 Vorliegende Daten

Jeder der oben gewählten Standorte wird dahingehend analysiert, was einerseits das „richtige“(vorschriftsgemäße) Verhalten ist, und was für ein Weg andererseits zu erwarteten ist. Dies wird in einer **graphischen Darstellung** wiedergegeben.

Die erhobenen Daten werden unter **4 -Auswertungen** beschrieben.



Abb. 1: Detailansicht Triester Straße

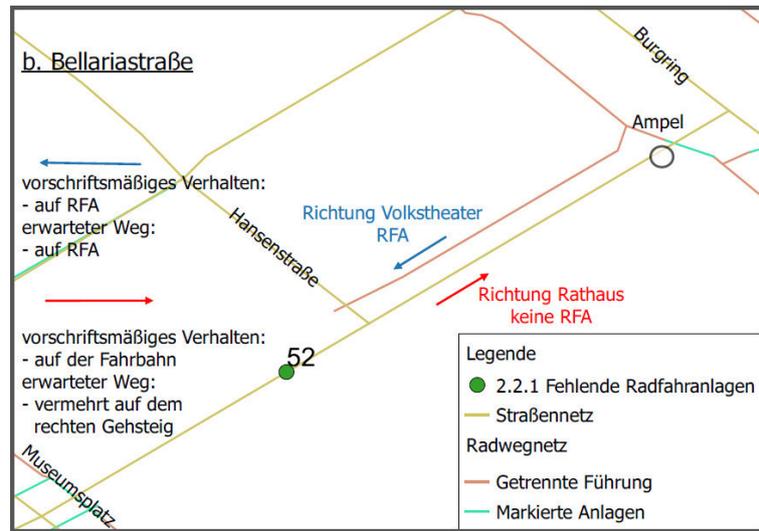


Abb. 2: Detailansicht Bellariastraße

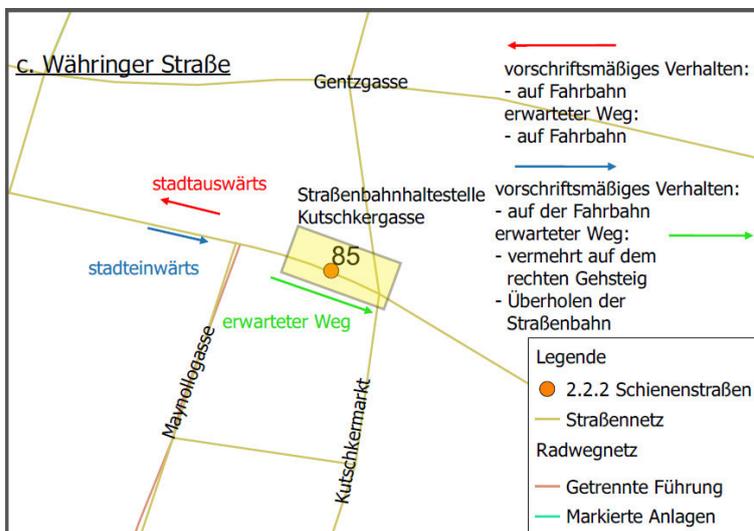


Abb. 3: Detailansicht Währinger Straße

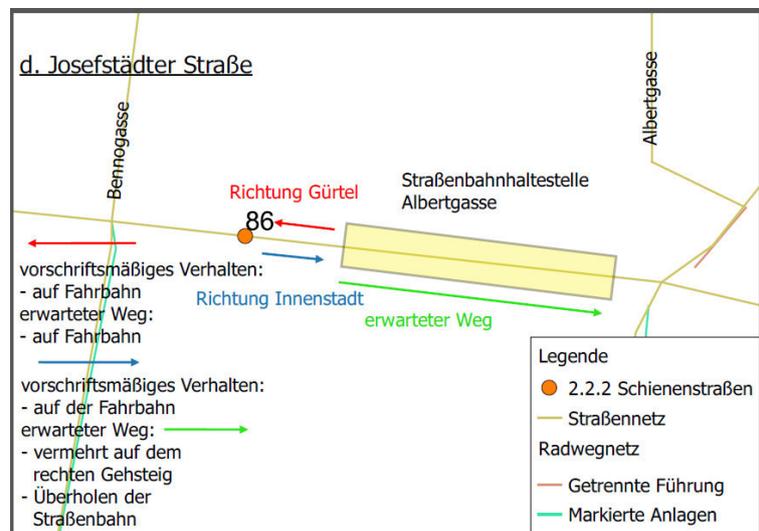


Abb. 4: Detailansicht Josefstädter Straße

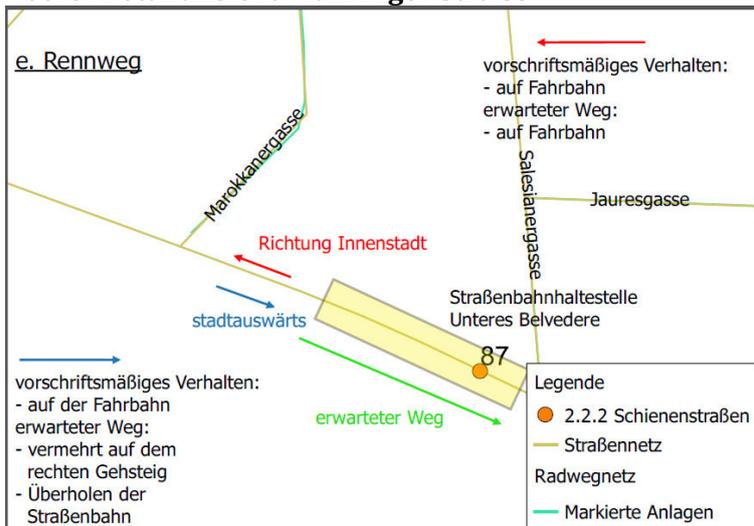


Abb. 5: Detailansicht Rennweg

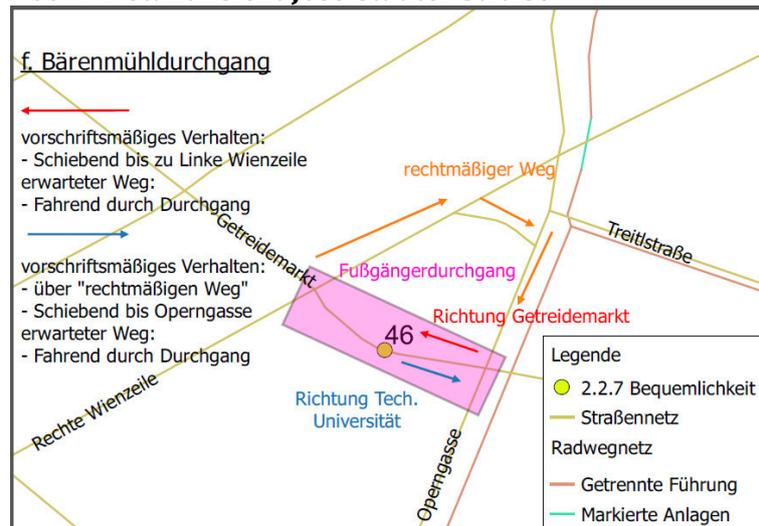


Abb. 6: Detailansicht Bärenmühdurchgang

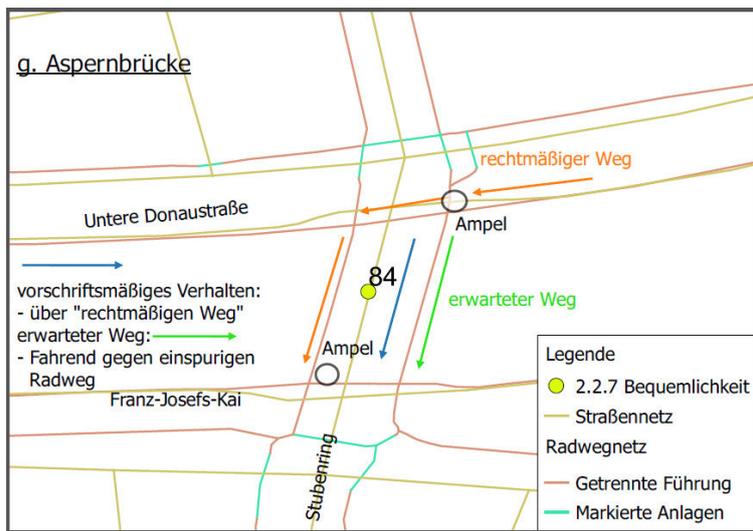


Abb. 7: Detailansicht Aspernbrücke

### 3.3 Versuchsaufbau

Alle Daten wurden persönlich vor Ort erhoben. Dabei wurde bei den Randbedingungen schon darauf geachtet, dass die Frequenz der anzutreffenden Fehlverhalten der Radfahrer hoch sein würde. Deswegen erfolgten die Auszählungen bei schönem Radwetter mit frühlingshaften und sommerlichen Temperaturen. Des Weiteren wurden Erhebungszeiten gewählt, bei denen von vielen Radfahrern ausgegangen werden konnte. Es handelte sich um Stunden am Tagesbeginn, wo Radfahrer auf dem Weg zum Arbeitsplatz anzutreffen sind, und ebenso um Stunden am späten Vormittag und Nachmittag, wo mehrere Wegzwecke, wie Freizeit, Ausbildung und Einkauf, möglich sind. Die Erhebung erfolgte immer an Wochentagen.

Vollzogen wurde eine **Zählung** (wenn möglich) der den Beobachter passierenden Radfahrer in beiden Richtungen des Straßenverlaufs (wenn nötig). Dabei erfolgt die Einteilung in Personen, welche vorschriftsgemäß die vorhandenen Anlagen benutzen und in die, welche sich mit dem Rad auf dem Gehsteig fortbewegen.

Darüber hinaus wurde eine **visuelle Voreinschätzung** des Fahrers und des benützten Rads gemacht: Die Radfahrer werden in Geschlecht- und Altersgruppen eingeteilt, die Räder selbst auf Zustand und Bauart inspiziert. Dabei unterschieden werden Rennräder, welche schlank ausgeführt sind und über einen Rennlenker verfügen, Mountainbikes, die eher als Sportgerät beschrieben werden können, Stadt-Räder, welche für bequeme Alltagstauglichkeit ausgelegt sind und hohe Lenkstangen besitzen, Leihräder, die durch Firmenlogos leicht von den Stadträdern unterschieden werden können und ältere Räder, welche eben schon einige Jahre gefahren wurden und dadurch Gebrauchsspuren aufweisen (vgl. [11]).

Des Weiteren wurde auf die Geschwindigkeit und die Routine geachtet. Unter dem Punkt „Stil“ werden Personen aufgrund ihres Verhaltens untergliedert. Aggressive Probanden nehmen so gut wie keine Rücksicht auf die Umgebung. Selbstbewusste Fahrer bewegen sich zügig und direkt fort, doch achten nur bedingt auf die weiteren Verkehrsteilnehmer. Die zurückhaltende Fraktion drosselt die Geschwindigkeit und lässt den anderen Verkehrsteilnehmern oft den Vorrang. Der ängstliche Radfahrer wackelt sein Rad unsicher an den anderen Verkehrsteilnehmern vorbei ohne aber vom Rad zu steigen.

Die Kleidung wird ebenso in drei Gruppen unterteilt. Unter „Warnkleidung“ werden Kleidungsstücke verstanden, welche bewusst grelle und reflektierende Farben aufweisen. Diese sind schon von größerer Distanz bemerkbar. Die zweite Gruppe bildet die „bemerkbare Kleidung“. Dabei wurden vereinzelt Reflektoren am Körper angebracht. Die Alltagskleidung ist in der Wahl der Kleidung ohne besondere Merkmale und weist auch keine frühere Erkennung auf.

Die darauffolgende **Umfrage**, welche mit Personen vollzogen wurde, die ihre Fahrt unterbrochen und stehen geblieben sind, geht auf Punkte ein, welche in der unten stehenden Tabelle aufgezählt sind. Dabei sei erwähnt, dass es mit großen Problemen und Zeitaufwand

verbunden war, genug Personen zum Stehenbleiben zu bewegen. Es war zu bemerken, dass das Fehlverhalten oftmals bewusst war, aber auch ebenso, dass kein Interesse gegenüber dem Beobachter vorhanden schien. Ebenso klagten viele über Zeitnot und Stress. Im Großen und Ganzen war die Einstellung der Radfahrer recht ablehnend und rau. Dies führt dazu, dass die verzerrte Stichprobe, welche daraus folgt, dass nur ein bestimmter Teil der Radfahrer befragt werden konnte, die Aussagekraft der Umfrage möglicherweise einschränkt.

Die **Anmerkungen und Kommentare** kommen auf der einen Seite vom Gutachter, aber ebenso von Probanden. Beobachtet werden konnte auch, dass das Problem sehr aktuell und weit verbreitet ist, weil eine Vielzahl der befragten Personen sich selbst schon oft Gedanken darüber gemacht hat, über die Gegebenheiten klagten und auch Lösungsvorschläge brachte.

## **4 Auswertungen**

In Anhang [C] ist eine Tabelle angeführt, welche alle Prozentsätze der erhobenen Daten der Zählung und der Umfrage beinhaltet.

### **4.1 Triester Straße**

#### **4.1.1 Anmerkungen**

Das Fehlverhalten ist weitgehend bekannt. Es wird in den meisten Fällen auf die fehlende Infrastruktur hingewiesen, ohne die es zu gefährlich ist auf der vielbefahren Hauptstraße zu fahren. Man habe Angst vor überhöhter Geschwindigkeit und zu wenig Abstand der Autofahrer. Ebenso wird der Schwerverkehr angesprochen, der alleine durch die Größe der Fahrzeuge Probleme mit Fahrradfahrern hervorruft.

Man gesteht sich den Fehler wegen der oben genannten Gründe nicht ein. Dabei kommt es dreimal (stadtauswärts 18% der gesetzeswidrigen Radfahrer) zu Konflikten mit den Fußgängern am Gehsteig, die stur von ihrem Gehweg gedrängt und auch verbal attackiert werden.

#### **4.1.2 Schlussfolgerung**

Der erwartete Weg über den Gehsteig hat sich bestätigt. Mehr als die Hälfte der Personen benützt den Gehsteig als Ausweichstelle vor dem Autoverkehr auf der Hauptstraße wegen fehlender Infrastruktur. Dies ist ersichtlich, wenn man die Ursachen für das Fehlverhalten der Probanden an diesem Standort (siehe Tab. 11) heranzieht.

### **4.2 Bellariastraße**

#### **4.2.1 Anmerkungen**

Die erhöhten Geschwindigkeiten an dieser Auszählungsstelle treten enorm häufig auf. Drei „Raser“ (mind. 30km/h) (Richtung Rathaus 10% der gesetzeswidrigen Radfahrer) gefährden die Fußgänger auf dem Gehsteig, der hoch frequentiert ist (Touristengebiet) und auch alle weiteren Probanden wissen eine erhöhte Geschwindigkeit auf (Messung durch subjektive Erfahrung und Vergleich durch den Autoverkehr auf der Straße).

Die Radfahrer, welche zuerst auf den Gehsteig wechseln, setzen einen Gruppeneffekt in Gange. Die darauf folgenden beobachten das Szenario, fühlen sich nun gestärkt in dem Glauben den Gehsteig benützen zu dürfen, tun es ihnen gleich und so erhöht sich die Zahl der Fehlverhalten explizit.

Das Durchschnittsalter ist an diesem Punkt sehr niedrig. Ebenso die erhöhte Geschwindigkeit und das aggressive Verhalten kann an dieser Stelle beobachtet werden. Der Rennradfahrer erweist sich hier als aggressiver Verkehrsteilnehmer.

Auffällig ist auch die Reaktion des Radfahrers auf die Ampel (siehe Abb. 2): Ungefähr die Hälfte der Personen überfährt diese inkorrekt bei Rot, weil darauf folgend der Radweg benutzt wird, welcher direkt nach der Ampel liegt.

#### **4.2.2 Schlussfolgerung**

Richtung Volkstheater ergeben sich keine Fehlverhalten und die Radfahranlage wird gesetzeskonform verwendet.

In die andere Richtung trifft die Prognose zu, dass ein vermehrtes Fahren auf dem Gehsteig beobachtet werden kann. Die Radfahrer entgehen so dem Warten an der Ampel, weil sie die Autos auf dem Gehsteig überholen. Die engen Platzverhältnisse lassen es nicht zu, ohne Gefährdung Touristenbussen auszuweichen und so wird der Gehsteig befahren.

Die Probanden klagen über fehlende Infrastruktur und Abgrenzung zum Autoverkehr. Auch der kürzere Weg zur nächsten Radfahranlage, welche sich direkt nach der Ampel befindet, wird in der Umfrage angegeben. Das „Nicht-Nachdenken“ kann man in weiterer Folge mit dem Altersdurchschnitt kombinieren und kommt dabei auf den jugendlichen Leichtsinn, um einfach schneller voranzukommen.

### **4.3 Währinger Straße**

#### **4.3.1 Anmerkungen**

Es konnte kein Radfahrer zur Umfrage angehalten werden. Dies lag daran, dass wenige Personen auf dem Gehsteig fahren, und diese dann nicht bereit waren stehen zu bleiben. Die oben erwähnte abweisende Haltung wird bestätigt.

Ein erhöhtes Aufkommen an Radkurieren, die auf dem Gehsteig fahren, konnte beobachtet werden.

#### **4.3.2 Schlussfolgerung**

Der Untersuchung zeigt, dass die Ursache Schienenverkehr (siehe 2.2.6) an diesem Punkt nicht zutrifft. Die Probanden verhielten sich größtenteils gesetzeskonform und es kam zu wenig bis keinen Konflikten auf dem Gehsteig. Nur das Überholen der in der Haltestelle stehenden Straßenbahn, konnte beobachtet werden, um so Zeit zu sparen. Weil keine eigene rechte Spur für nachfolgenden Verkehr neben der Straßenbahnlinie vorhanden ist, wird auf den Gehsteig gewechselt.

Zu verwerfen ist die Annahme (siehe 2.2.6), dass Angst vor dem Einfädeln des Rades in die Gleise vorliegt. Dafür ist die Routine der angetroffenen Radfahrer offenbar zu ausgeprägt und das Fahren zwischen den Gleisen wirkt sicher. Die hohe Zahl der routinierten Radfahrer weist aber auch darauf hin, dass die nicht so geübten Radfahrer solche Schienenstraßen prinzipiell meiden.

### **4.4 Josefstädter Straße**

#### **4.4.1 Anmerkungen**

Die Frequenz der Gehsteigradler war zu gering um Personen zur Umfrage anzuhalten. An dieser Stelle war das minimale Aufkommen interessant zu beobachten. In der Begutachtungszeit führen nur wenige Personen über den Gehsteig.

#### **4.4.2 Schlussfolgerung**

Auch an diesem Untersuchungspunkt ist es nicht möglich das Fehlverhalten auszuwerten. Es sind zu wenige Probanden auf dem Gehsteig unterwegs. Im Gegensatz dazu ist es Gang und Gebe vorschriftsmäßig hinter der Straßenbahn zu fahren und auch in der Kolonne von Autos und Bahn, welche in der Haltestelle steht, zu verweilen.

Vereinzelt überholt der Radfahrer die Straßenbahn rechts. Zu beobachten ist auch eine Reaktion der Radfahrer auf die Abgase der vor ihnen stehenden PKWs. Dies zeigt sich in einer

Geste des Nasezuhaltens und darauffolgenden Kopfschüttelns. Diese Personen nehmen den Gehsteig um der Emission zu entkommen.

## 4.5 Rennweg

### 4.5.1 Anmerkungen

Weil die ausgewählte Stelle nah am Wiener Belvedere liegt, sind große Massen an Touristen unterwegs. Diese bewegen sich großteils zu Fuß fort, aber vereinzelt sind sie auf dem Rad anzutreffen. Bemerkbar macht sich das, indem offensichtlich keine Ortskenntnisse vorhanden sind und sehr vorsichtig und zurückhaltend gefahren wird.

Eine nette Randanedote ist, dass Richtung Innenstadt ein Radpolizist vorbeifahrende Radfahrer kontrolliert hat. Es war nicht möglich den Polizisten zu den Umständen zu befragen. Es ist wohl anzunehmen, dass dieser Punkt behördlich bekannt ist und daher auch Kontrollen des Radverkehrs vorgenommen werden. Dabei wurden Gehsteigradler aber auch andere Radfahrer aufgehalten.

### 4.5.2 Schlussfolgerung

Die Umfrage wurde stadtauswärts gemacht. An dieser Stelle befindet sich (wie in 4.3 und 4.4) eine Haltestelle einer Straßenbahn mit Haltestellenkap.

Fehlverhalten können beim Stehenbleiben der Straßenbahn beobachtet werden. Weil durch die erwähnten Touristen das Ein- und Aussteigen an dieser Haltestelle mit vielen Personen einhergeht, kommt es zu großen Behinderungen der Verkehrsteilnehmer. Durch wenig Raum am Gehsteig behindern einander die zwei Ströme enorm und bei erhöhter Geschwindigkeit der Radfahrer kommt es zu einer Gefährdung der Fußgänger.

Darüber hinaus steigen zwei Probanden zum Telefonieren vom Rad ab (stadtauswärts 9% der gesetzeswidrig verhaltenen Personen), heben dieses auf den Gehsteig und fahren darauf einhändig telefonierend dort weiter. Das geschieht mit anfänglichem Zögern und in weiterer Folge mit zurückhaltender Fahrt, dennoch sind jene Personen stark abgelenkt und fahrtechnisch beeinträchtigt und es kommt wieder zum Konflikt mit Fußgängern.

Angesprochene Personen geben als Ursache hauptsächlich den Grund des Schienenverkehrs (siehe 2.2.6) an. Dabei habe der Radfahrer nicht nur Angst vor den Schienen, sondern auch vor dem Verhalten der Autofahrer, wenn man selbst den Schienen ausweichen und so für den Autofahrer unvorhersehbare Manöver, sprich das Schwenken zwischen den Schienen, machen muss. Bei einer Verengung der Straße (Bordstein zum Ein- und Ausstieg der Straßenbahn wird erweitert) kommt es zu diesen ruckartigen Bewegungen der Radfahrer. Der motorisierte Verkehr hält zu wenig Abstand um sich auf diese einzustellen und die Angst und die Vorsicht des ungeschützten Radfahrers werden geschürt.

## 4.6 Bärenmühldurchgang

### 4.6.1 Anmerkungen

Der Prozentsatz aus dem gesetzeswidrigen Weg gegenüber dem rechtmäßigen Weg konnte nicht erhoben werden, weil keine Einsicht auf die Umfahrung (siehe Abb. 6: ) gegeben war.

Die Kooperation an dieser Stelle war hoch, ebenso wie die Frequenz des Fehlverhaltens. In nur kurzer Zeit konnte so eine große Zahl an Probanden beobachtet und befragt werden. Hauptsächlich junge und mit dem Wiener Radnetz nicht vertraute Personen (Studenten und junge Arbeiter) wurden angetroffen (siehe Tab. 11). Hierbei ist auf die Geschwindigkeit einzugehen. Die Jugend erreichte höhere Durchfahrtsgeschwindigkeiten, aber war im Stil eher zurückhaltender. Hingegen die älteren Personen, welche sich langsamer fortbewegten, zeigten größeres Aggressionspotential gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern.

Die zu schnell Fahrenden konnten zu Befragung nicht angehalten werden, wichen dem Beobachter mit einer ruckartigen Bewegung aus, welche bei großer Zahl an Fußgängern sehr hinderlich war und passierten mit noch schnellerer Geschwindigkeit.

#### 4.6.2 Schlussfolgerung

Die Hauptursache für das Fehlverhalten ist eindeutig der so erzielte kürzere Weg. Der Radfahrer kommt vom Getreidemarkt an der Hauptstraße entlang und passiert den Durchgang geradlinig um dann direkt vor der technischen Universität zu stehen. Der Proband wirft sich selbst keine Bequemlichkeit vor und klagt über zu viel Verkehr auf der Wienzeile, wo sich keine Infrastruktur für Radfahrer befindet. Daraus folgt auch die Angst vor den Autofahrern. Das Unwissen und Nichtnachdenken trifft wiederum auf die jüngere Altersgruppe zu.

Außerdem ist wichtig zu erwähnen, dass wenig bis gar keine Konflikte mit Fußgängern entstehen. Der Ablauf der beiden Ströme erfolgt kontrolliert parallel bis hin zu dem Punkt, an dem sich Gruppen von Fußgängern gemeinsam fortbewegen und ein Passieren des Radfahrers unmöglich machen. Dabei ist dann ein erhöhtes Absteigen vom Rad bemerkbar. Dies wird aber meist erst dann gemacht, wenn es eben schon nicht mehr möglich ist gefahrlos zu radeln. Ein sofortiges Absteigen beim Einfahren in den Durchgang kann so gut wie ausgeschlossen werden.

### 4.7 Aspernbrücke

#### 4.7.1 Anmerkungen

Es wird erwähnt, dass dieser Weg (vgl. Abb. 7) täglich über Jahre verwendet wird, also dieser zur Gewohnheit gewordene Ablauf nicht mehr als Fehler wahrgenommen wird.

Die Kommunikationsbereitschaft wird hier vermehrt angetroffen und die Probanden diskutieren und argumentieren heftig über missfallende Infrastruktur (verallgemeinert für ganz Wien) und Verbesserungsmöglichkeiten. Sie sehen den Radfahrer verdrängt aus dem urbanen Stadtbild. Das Auto wird als Gegner gesehen, mit welchem es nicht möglich ist gemeinsam eine Infrastruktur so zu bilden, dass alle Betroffenen mit den Bedingungen zufrieden seien.

#### 4.7.2 Schlussfolgerung

Der vorschriftsmäßige Weg (vgl. Abb. 7) führt über zwei Ampeln. Wenn der Radfahrer vom zweiten Bezirk kommend die Aspernbrücke nach links (auf Franz-Josefs-Kai) überquert, passiert er beide dieser Ampeln. Fährt er jedoch bei der ersten Ampel direkt auf den Gehsteig, die Brücke entlang und dort weiter bei der Urania vorbei, erspart er sich das Warten an den Lichtsignalanlagen und legt einen kürzeren Weg zurück. Weil ein Radweg, welcher in die umgekehrte Richtung führt, vorhanden ist, ist man sich oft des begangenen Fehlers nicht bewusst. Es wird angenommen, dass dieser in beiden Richtungen befahrbar ist, auch wenn es bei Gegenverkehr von Radfahrern zu Platzproblemen kommt und das Ausweichen auf den Gehweg erfolgen muss.

An dieser Erhebungsstelle beantworten die meisten Probanden die Frage nach der Ursache mit ihrer Bequemlichkeit. Es ist nicht erwünscht lange Wartezeiten zu haben. Ebenso wird argumentiert, dass der Platz auf dem Gehsteig genug groß ist, um Fußgängern auszuweichen. So kommt man auf den auffälligen Prozentsatz der Personen, die den Knoten nicht korrekt überfahren.

## 5 Resümee

An den Begutachtungsstellen ist zu erkennen, dass in den meisten Fällen das erwartete Fehlverhalten auftritt (vgl. Anhang [C]). Es ist meist mit einem recht eindeutigen Ergebnis zu rechnen: Entweder mit einem sehr geringen, zu vernachlässigenden Fehlverhalten an manchen Stellen (zum Beispiel 2.2.2 Schienenstraßen, Währinger [100%, 89% vorschriftsmäßig] und Josefstädter Straße [98%, 90% vorschriftsmäßig] stadein- und auswärts, plus Rennweg [84%, 72% vorschriftsmäßig]) bis zu einem Fehleranteil mit hohem Prozentanteil (Aspernbrücke [98%], Bärenmühldurchgang [82%, 60%]). Es kann davon ausgegangen werden, dass an den meisten anderen Stellen (siehe Anhang [A]) ähnliche Ergebnisse auftreten. Ebenso ist zu

erwähnen, dass die Aufzählung der Punkte, an denen es zum Gehsteigradeln kommen kann, nur ein Bruchteil der Stellen ist, an denen diese Probleme auftreten.

Dies bedeutet, dass die beschriebene Problematik einen hohen Stellenwert im urbanen Stadtgebiet in Bezug auf das Verkehrsnetz und die Verkehrssicherheit hat. Die Begegnung von Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern bewirkt eine Erhöhung des Gefahrenpotenzials und die daraus folgenden Fehlverhalten der Radfahrer, welche wiederum die Fußgänger betreffen.

Darauf folgend wird erwartet, dass ein Großteil der Personen sich aus den angeführten Gründen der Unsicherheit und Beeinträchtigung durch den Mischverkehr abhalten lassen das Rad als alternatives Verkehrsmittel in Erwägung zu ziehen.

Das Auto ist in vielen Gebieten nicht wegzudenken. Doch genau in Großstädten wie Wien ist durch das ständige Wachstum der Platz sehr begrenzt. Fahrbahn, Parkplätze und weitere infrastrukturelle Bausteine für den PKW sind dabei sehr kontraproduktiv.

Es darf den beobachteten Personen keine Willkür oder Unwissenheit unterstellt werden. Deren Verhalten basiert darauf, dass es die Umstände anders nicht zulassen oder eine Einhaltung der Gesetze zu einer Verschlechterung ihrer Situation (Gefahr) führen würde. Das Vermeiden von Gefahren ist instinktiv im Wesen des Menschen festgelegt.

Außerdem sollten verkehrstechnische Gesetze und Richtlinien, welche zum Großteil für den motorisierten Verkehr ausgelegt sind, überdacht werden. Bei der Begegnung zwischen Radfahrern und Fußgängern ist oft das Gesetz nicht oberste Instanz und man kann beobachten, dass eine vernünftige Regelung des Verkehrs oftmals durch die betroffenen Personen selbst im rücksichtsvollen Umgang miteinander gefunden wird.

Es muss eine Beruhigung des Verkehrsaufkommens, mehr Raum für Neues und ein lebenswertes Umfeld erstrebt werden. Diese Verbesserungsmöglichkeiten werden in Radfahr-Communities (vgl. [4]) behandelt und so auch ins Stadtbild (vgl. [8]) eingeführt. Es ist darauf zu achten, dass die Radinfrastruktur nicht nur objektiv sondern auch subjektiv aus der Sicht der Radfahrer selbst gefördert und damit sicherer gemacht wird.

## Literaturverzeichnis

- [1] Berger Thomas: Fahrrad in Wien - Mobilität für alle, MA 18, Wien 2002
- [2] Blum Martin: Mobilitätsagentur Wien GmbH: Fahrrad Report, Wien 2014
- [3] Dvorak Wolfgang: Das Wiener Rad-Manifest, Velo-city Vienna 2013
- [4] Homepage der Radlobby Wien: [www.radlobby.at/radstrategie](http://www.radlobby.at/radstrategie): Radstrategie für Österreich; Verein Radlobby Österreich
- [5] Homepage des Magistrats der Stadt Wien: [www.wien.gv.at/rk/msg/2015/02/10006.html](http://www.wien.gv.at/rk/msg/2015/02/10006.html); Modal Split 2014: Radfahren in Wien immer beliebter; Stadt Wien 2014
- [6] Pecharda Christian: Gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen durch öffentlichen Verkehr und Radverkehr. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2009
- [7] Pröll Manuel: Radfahren? Sicher!. Diplomarbeit, Wien Oktober 2011
- [8] Rauh Wolfgang: Das Fahrrad im Verkehr. Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr, Graz April 1990
- [9] Rauh Wolfgang: Straßen zum Radfahren. VCÖ Verkehrsclub Österreich, Wien 1995
- [10] Risser Ralf: Konflikte-Fußgänger-Radfahrer am Beispiel Wien. Magistrat der Stadt Wien, Wien 1992
- [11] Vergeiner Martin: Recht für Radfahrer. MANZ'sche Verlagsbuchhandlung, Wien 2013

## Anhang

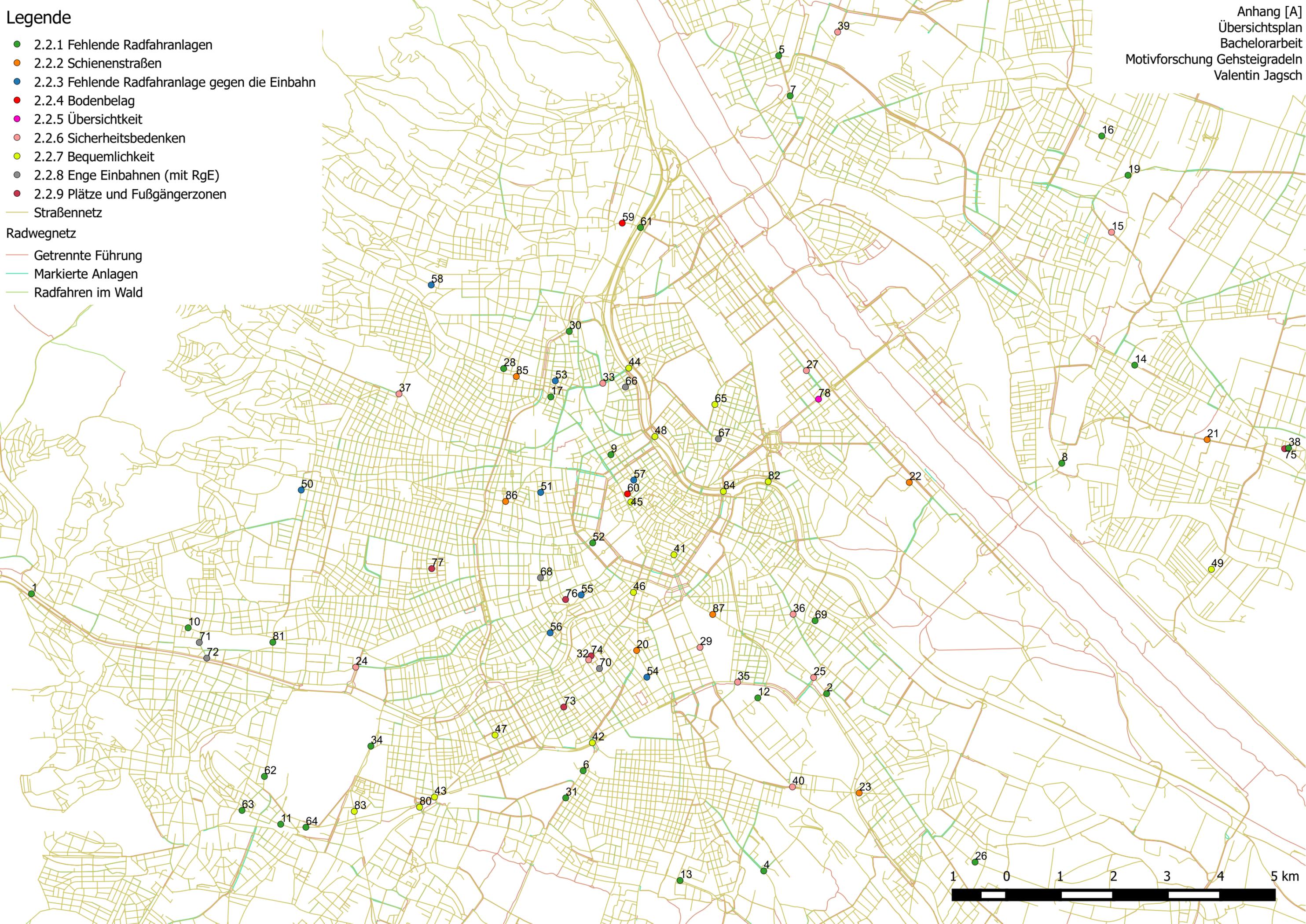
- [A] Übersichtsplan aller Punkte geordnet nach der Ursache
- [B] Auflistung der erhobenen Punkte
- [C] Auswertungen der Zählung und Umfrage

# Legende

- 2.2.1 Fehlende Radfahranlagen
- 2.2.2 Schienenstraßen
- 2.2.3 Fehlende Radfahranlage gegen die Einbahn
- 2.2.4 Bodenbelag
- 2.2.5 Übersichtkeit
- 2.2.6 Sicherheitsbedenken
- 2.2.7 Bequemlichkeit
- 2.2.8 Enge Einbahnen (mit RgE)
- 2.2.9 Plätze und Fußgängerzonen

## Radwegnetz

- Getrennte Führung
- Markierte Anlagen
- Radfahren im Wald



# Anhang [B]

## Auflistung der erhobenen Punkte

Es werden nun alle Punkte nach ihrer Ursache geordnet aufgelistet.

**Tab. 1:** Punkte der Ursache aus 2.2.1 Fehlende Radfahranlage

Nummer	Standort	Anmerkung
1	Unterführung Bergmillergasse-Brauhausbrücke	<ul style="list-style-type: none"> <li>Häufige Erwähnung</li> </ul>
2	Rennweg vor dem T-Center	<ul style="list-style-type: none"> <li>Häufige Erwähnung</li> </ul>
3	Ketzergasse	-
4	Laaerbergstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Radweg endet abrupt</li> </ul>
5	Koloniestraße Pragerstraße	-
6	Triester Strasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>stadtauswärts linke Seite ab Gudrunstrasse</li> </ul>
7	Prager Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>bis Radweg beginnt</li> </ul>
8	Kaisermühlenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Radweg wird gebaut</li> <li>zwischen Industriestraße und Neuhaufenstrasse</li> </ul>
9	Hörlgasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwischen Liechtensteinstrasse und Währingergasse</li> </ul>
10	Linzer Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>östlich der Zehetnergasse</li> </ul>
11	Fasangartengasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwischen Schönbachstraße und Rosenhügelsteg</li> </ul>
12	Ghegastraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwischen Kelsengasse und Einfahrt Arsenal</li> </ul>
13	Grenzackerstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Häufige Erwähnung</li> </ul>
14	Erzherzog-Karl-Straße	-
16	Rennbahnweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwischen U-Bahn und Obachgasse</li> </ul>
17	Währinger Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Volksooper bis ehem. Magistrat</li> </ul>
18	Liesinger Platz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterführung für S-Bahn</li> </ul>
19	Breitenleer Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwischen Kagraner Platz und S2</li> <li>hoch frequentiert</li> </ul>
26	Kaiser-Ebersdorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>vorwiegend in Stoßzeiten</li> </ul>
28	Martinstraße Kreuzung Gymnasiumstraße	-
30	Lichtenwerder Platz	<ul style="list-style-type: none"> <li>von Nussdorferstrasse über Lichtenwerder Platz in die Heiligenstädterstraße</li> </ul>
31	Triester Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>stadtauswärts bis Kundratstraße</li> <li><b>Umfragestandort</b></li> </ul>
34	Grünbergstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>hoch frequentiert</li> </ul>
38	Siegesplatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>hoch frequentiert</li> </ul>
52	Ballariastraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwischen Museumsplatz und Burgring</li> <li><b>Umfragestandort</b></li> </ul>
61	Gunoldstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Heiligenstädter Brücke</li> <li>breiter Gehsteig</li> </ul>
62	Maxingstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Schönbrunn</li> <li>breiter Gehsteig</li> </ul>
63	Fasanengartenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wenig Fußgänger</li> <li>breiter Gehsteig</li> </ul>
64	Graf Seilerngasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wenig Fußgänger</li> <li>breiter Gehsteig</li> </ul>
69	Rabengasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>breiter Gehsteig</li> </ul>
81	Ameisbrücke	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brücke</li> <li>Häufige Erwähnung</li> </ul>

**Tab. 2:** Punkte der Ursache aus 2.2.2 Schienenstraßen

Nummer	Standort	Anmerkung
20	Wiedner Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überholen einer haltenden Straßenbahn</li> </ul>
21	Langobardenstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwischen Trondheimgasse und U2 Donauespital</li> </ul>

22	Vorgartenstraße	• zwischen U2 Krieau und U2 Stadion
23	Geiselbergstraße	• Häufige Erwähnung
85	Währinger Straße	• Bei Kutschkergasse • <b>Umfragestandort</b>
86	Josefstädter Straße	• Bei Albertgasse • <b>Umfragestandort</b>
87	Rennweg	• Bei unterem Belvedere • <b>Umfragestandort</b>

**Tab. 3:** Punkte der Ursache aus 2.2.3 Fehlende Radfahranlage gegen die Einbahn

Nummer	Standort	Anmerkung
50	Montleartstraße	• zwischen Hasnerstraße und Haupteingang vom Wilhelminenspital
51	Florianigasse	• wichtige Einbahn ohne Umfahrungsmöglichkeit
53	Sechsschimmelgasse	-
54	Rainergasse	-
55	Windmühlgasse	-
56	Hofmühlgasse	• von der Gumpendorfer zur Mollardgasse
57	Hohenstaufengasse	-
58	Peter-Jordan-Straße	-

**Tab. 4:** Punkte der Ursache aus 2.2.4 Bodenbelag

Nummer	Standort	Anmerkung
59	Unterführung Gunoldstraße	• Kopfsteinpflaster
60	Freyung	-

**Tab. 5:** Punkte der Ursache aus 2.2.5 Übersichtlichkeit

Nummer	Standort	Anmerkung
78	Lassallestraße	• Kreuzung Radingerstraße ( U1 Station)
79	Purkytgasse Kreuzung Sterngasse	• Großer Knoten

**Tab. 6:** Punkte der Ursache aus 2.2.6 Sicherheitsbedenken

Nummer	Standort	Anmerkung
24	Penzinger Straße	• Schloss Allee bis ehem. Siemensgründe
25	Rennweg Kreuzung Schlachthausgasse	-
27	Vorgartenstraße	-
29	Prinz Eugen Straße	• Einseitig viel Verkehr
32	Margaretenstraße	• Eck Hofgasse
33	Alserbachstraße	• Ab Porzellangasse
35	Landstraßer Gürtel	• Großer Knotenpunkt
36	Baumgasse	• In Landstraße einbiegend • Großer Knotenpunkt
37	Wattgasse	-
39	Brünner Straße	• zwischen Stammersdorf und Katsushikastraße
40	Gudrunstraße	• nach Unterführung bis Grässlplatz

**Tab. 7:** Punkte der Ursache aus 2.2.7 Bequemlichkeit

Nummer	Standort	Anmerkung
41	Penzinger Straße	• Schloss Allee bis ehem. Siemensgründe
42	Margaretenzügel	• zwischen Matzleinsdorferplatz und Leopold-Rister-Gasse
43	Philadelphiabrücke	• bei ordentlicher Fahrt müssen drei Ampeln genommen werden
44	Friedensbrücke	-
45	Strauchgasse	• Umweg über Kopfsteinpflaster

46	Bärenmühdurchgang	• <b>Umfragestandort</b>
47	Hans-Weiner-Dillmann Platz	-
48	Augartenbrücke	• Ampelersparnis
49	Biberhaufenweg	• zwischen Ende des Radwegs (Mühlwasser) und Beginn des Geh/Radwegs (Schillerwasser)
65	Klanggasse	• Parknähe
80	Wienerbergbrücke	• Brücke
82	Franzensbrücke	• Brücke
83	Altmannsdorferstraße	-
84	Aspernbrücke	• Brücke • <b>Umfragestandort</b>

**Tab. 8:** Punkte der Ursache aus 2.2.8 Enge Einbahnen (mit RgE)

<i>Nummer</i>	<b>Standort</b>	<b>Anmerkung</b>
66	Glaserstraße	-
67	Glockengasse	-
68	Neubaugasse	• nach der Westbahnstraße
70	Schlossgasse	-
71	Zehetnergasse	-
72	Zehetnergasse Bahnunterführung	-

**Tab. 9:** Punkte der Ursache aus 2.2.9 Plätze und Fußgängerzonen

<i>Nummer</i>	<b>Standort</b>	<b>Anmerkung</b>
73	Siebenbrunnenplatz	• Erhöhte Geschwindigkeit in Fußgängerzone
74	Margaretenplatz	-
75	Aspern Siegesplatz	-
76	Barnabitengasse	• von der Windmühlgasse zur Mariahilferstraße
77	Kriemhildplatz	-

# Anhang [C]

## Auswertungen der Zählung und Umfrage

**Tab 11:** Zählung und Umfrage an den gewählten Punkten (siehe 3.1)

<b>Zählung</b>							
	Triester Straße	Bellariastraße	Währinger Straße	Josefstädter Straße	Rennweg	Bährenmühl-durchgang	Aspernbrücke
<b>Auszählungszeit</b>	3h	2.5h	3h	2.5h	2h	2.25h	1.5h
<b>Erste Richtung</b>	stadteinwärts	Richtung Volkstheater	stadteinwärts	Richtung Gürtel	Richtung Innenstadt	Richtung Getreidemarkt	stadteinwärts
Anzahl Personen	31	66	45	54	96	81*	61
vorschriftsmäßig	45%	98%	100%	98%	84%	18%**	2%
gesetzeswidrig	55%	2%	0%	2%	16%	82%	98%
<b>Zweite Richtung</b>	stadtauswärts	Richtung Rathaus	stadtauswärts	Richtung Innenstadt	stadtauswärts	Richtung techn. Uni	-
Anzahl Personen	26	144	24	51	80	28*	-
vorschriftsmäßig	35%	78%	89%	90%	72%	40%**	-
gesetzeswidrig	65%	22%	11%	10%	28%	60%	-
<b>Visuelle Voreinschätzung der befragten Personen</b>							
<b>a) Benutzer</b>							
<b>Anzahl Personen</b>	10	10	0***	0***	10	16	11
<b>Alter</b>							
15-25 Jahre	0%	40%	25%	15%	0%	43%	18%
26-35 Jahre	30%	40%	55%	40%	50%	17%	18%
36-45 Jahre	30%	10%	15%	35%	10%	12.5%	36%
46-55 Jahre	30%	10%	0%	10%	20%	12.5%	18%
56-99 Jahre	10%	0%	0%	0%	20%	5%	10%
<b>Geschlecht</b>							
weiblich	20%	30%	55%	65%	50%	50%	45%
männlich	80%	70%	65%	35%	50%	50%	55%
<b>b) Rad</b>							
<b>Fahrradtyp</b>							
Rennrad	0%	30%	30%	20%	30%	12.5%	0%
Mountainbike	30%	20%	0%	10%	20%	20%	27%
Stadt-Rad	40%	30%	50%	40%	30%	62%	45%
Leihrad	0%	10%	0%	0%	0%	0%	10%
altes Rad	30%	10%	20%	30%	20%	5.5%	18%
<b>c) Attribute</b>							
<b>Helm</b>							
JA	30%	10%	40%	20%	30%	25%	10%
NEIN	70%	90%	60%	80%	70%	75%	90%
<b>Kleidung</b>							
Warnkleidung	0%	0%	0%	0%	0%	5%	0%
bemerkbare Kleidung	20%	0%	20%	20%	10%	12.5%	0%
Alltagskleidung	80%	100%	80%	80%	90%	82.5%	100%
<b>Geschwindigkeit</b>							
schnell	10%	30%	0%	10%	30%	25%	10%
mittel	40%	20%	30%	30%	10%	30%	36%
langsam	30%	30%	30%	30%	50%	45%	18%
sehr langsam	20%	20%	40%	30%	10%	0%	26%
<b>Stil</b>							
aggressiv	10%	20%	0%	10%	20%	20%	10%
selbstbewusst	50%	30%	30%	40%	30%	44%	36%
zurückhaltend	20%	30%	60%	50%	30%	25%	36%
ängstlich	20%	20%	10%	0%	20%	11%	18%

Umfrage							
Benutzungs-Häufigkeit	Triester Straße	Bellariastraße	Währinger Straße	Josefstädter Straße	Rennweg	Bärenmühl-durchgang	Aspernbrücke
täglich	40%	60%			60%	88%	64%
mehrmals-pro - Woche	50%	20%			0%	12%	27%
Mehrmals-pro - Monat	10%	10%			20%	0%	9%
seltener	0%	10%			20%	0%	0%
Radfahren in Wien seit							
0-5 Jahren	30%	100%			40%	50%	10%
6-10 Jahren	10%	0%			10%	20%	18%
11-20 Jahren	20%	0%			20%	20%	45%
21-30 Jahren	40%	0%			30%	5%	10%
31-50 Jahren	0%	0%			0%	5%	17%
Weg-Zweck							
Beruf	70%	10%			40%	60%	55%
Einkauf	20%	10%			30%	0%	27%
Freizeit	10%	40%			30%	0%	0%
Ausbildung	0%	30%			0%	40%	18%
Sonstiges	0%	0%			0%	0%	0%
Grund für Fehlverhalten							
Angst vor Autos	20%	-			10%	5%	-
zu viel Verkehr	40%	-			10%	20%	-
fehlende - Infrastruktur	40%	50%			-	-	-
Bequemlichkeit	-	-			10%	5%	36%
zu eng	-	20%			10%	-	-
Schienen	-	-			50%	-	-
Bodenbelag	-	-			-	5%	-
kürzerer Weg	-	10%			-	50%	36%
nicht - nachgedacht	-	20%			10%	15%	28%
Kenntnis des Verbots							
JA	70%	70%			50%	40%	55%
NEIN	30%	30%			50%	60%	45%
<p>* Bei dem Untersuchungspunkt „Bärenmühdurchgang“ konnten nur die Personen gezählt werden, die den Durchgang direkt passierten, weil keine Einsicht auf die Umfahrung (siehe Abb. 6) gegeben war.</p> <p>** Der hier dargestellte Prozentsatz geht auf die Personen ein, welche den Durchgang vorschriftsmäßig <b>schiebend</b> passierten.</p> <p>*** An jenen Punkten konnten keine Befragungen vollzogen werden. Die Prozentsätze gehen auf die Personen ein, welche an dem Beobachter gesetzeswidrig vorbeifuhren ohne stehen zu bleiben.</p>							