

Analyse der Radbauprogramme der Stadt Wien 2003 bis 2023

Bachelorarbeit WS 2023/24

Daniel Matthias Schafferhofer

Abstract

Die Stadt Wien hat sich der Förderung des Radverkehrs verschrieben und investiert von 2020 bis 2025 100 Millionen Euro in den Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die seit dem Jahr 2003 umgesetzten Projekte werden dabei in jährlichen Bauprogrammen zusammengefasst, wobei die neuesten Ableger oft schwungvoll als *Mega-Radoffensive* betitelt werden. Ob diese dem Attribut *mega* wirklich gerecht werden und welche Verbesserungen die aktuellen und historischen Bauprogramme für den Radverkehr beinhalten, soll eine quantitative und qualitative Evaluierung jener zeigen.

Daten und Methoden

Als Basis für diese Bachelorarbeit dienen die von der Stadt Wien veröffentlichten Radbauprogramme, welche in Tabellenform für die Jahre 2003 bis 2023 abrufbar sind. Dabei werden die Geometrien der einzelnen Projekte anhand ihrer Netzlänge angegeben, was eine Messung von Straßenmitte zu Straßenmitte und Kreuzungsmittelpunkt zu Kreuzungsmittelpunkt bedeutet. Um die Daten zu vereinheitlichen und vergleichbar zu machen, werden die Anlagearten der jeweiligen Projekte mittels Satellitenbilder ermittelt und streng in die von der Stadt Wien selbst definierten zehn Kategorien eingeteilt. Die Feststellung der Netzwirkung erfolgt basierend auf der Hauptradverkehrsnetz Karte 2002 und historischen Satellitenbildern von Google Earth. Ebenfalls zum Einsatz kommen die historischen Satellitenbilder zur Bestimmung der Platzumverteilung im Straßenraum vor und nach Bau der jeweiligen Projekte.

Ergebnisse

Zunächst lässt sich feststellen, dass dem Ausbau baulich getrennt ausgebildeter Radverkehrsanlagen nur geringe Priorität eingeräumt worden ist. Weniger als die Hälfte der in den Bauprogrammen umgesetzten Maßnahmen beinhalten geschützte und vom Autoverkehr getrennte Radwege, während der Anteil an sowohl vom Auto- als auch Fußverkehr getrennt ausgebildeten Radverkehrsanlagen mit 35% noch geringer ausfällt. Weiters fehlen die echten Ambitionen bei der Platzumverteilung auf Kosten des MIV zugunsten des Umweltverbands, wie die Untersuchung der Bauprogramme 2013 bis 2022 im Speziellen zeigt. Nicht einmal die Hälfte der Radbauprojekte ist auf vormals dem Autoverkehr gewidmeten Flächen errichtet worden, obwohl dieser zwei Drittel der Verkehrsflächen in Wien für sich beansprucht.

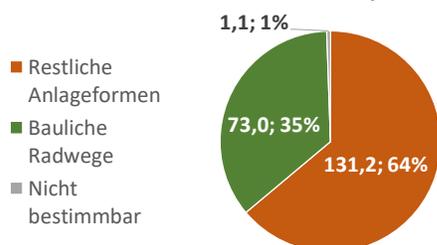


Abb. 1: Anteil baulicher Radwege in den Bauprogrammen 2003-2023

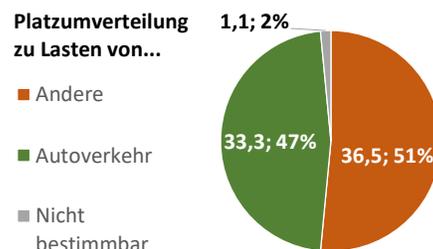


Abb. 2: Anteil Platzumverteilung zu Lasten des Autoverkehrs in den Bauprogrammen 2013-2022

Conclusio

Allgemein entsteht der Eindruck, dass die Radbauprogramme keinem Gesamtkonzept folgen und vor allem nicht nach dem Optimum für den Radverkehr, sondern vielmehr nach dem geringsten (politischen) Widerstand zur Umsetzung gebracht worden sind.