

Bachelorarbeit

Zusammensetzung des Radverkehrs an der Zählstelle Argentinierstraße

Can Üstün

e11910579@student.tuwien.ac.at

Matr.Nr. 11910579

Datum: 06.02.2024

Kurzfassung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Zusammensetzung des Radverkehrs an der Zählstelle Argentinierstraße in Wien. Dafür wurde eine manuelle Zählung von Montag, den 05.09.2022 bis Sonntag, den 18.09.2022 durchgeführt. Es wurde der Zeitraum von 10 bis 22 Uhr erfasst, was eine Zähldauer von 84 Stunden ergibt. Durch eine vorgefertigte Tabelle konnten Merkmale wie Geschlecht, Alter, Radtyp, Tragen eines Helmes und der Kleidung erhoben werden und im Anschluss wurden die Ergebnisse in einer Excel Datei kombiniert und ausgewertet. Die Verkehrsstärke wurde über den Tag analysiert. Nach Abgeschlossener Analyse können folgende Aussagen für die Strecke getroffen werden. Grundsätzlich sind mehr Männer als Frauen mit dem Fahrrad unterwegs. Das am häufigsten genutzte Fahrrad ist das Stadtrad und das Alter der Radnutzer liegt zwischen 18 und 65 Jahren.

1 Einleitung

Im Zuge der Bachelorarbeit der Technischen Universität Wien wurde die Zusammensetzung des Radverkehrs in Wien untersucht. Ziel der Arbeit ist es mittels Beobachtung die Zusammensetzung des Radverkehrs an der Argentinierstraße im 4. Gemeindebezirk darzustellen. Durch einen Induktionsstreifen der Firma nast consulting ZT GmbH welcher 2-5 cm unter der Fahrbahn eingelassen ist werden die Anzahl an RadfahrerInnen automatisch erfasst. Wenn ein metallisches Fahrzeug die Schleife überquert, registriert dies das System und sendet ein Signal an den Zähler. Die Datenübermittlung erfolgt vom Zähler via GSM-Netzwerk automatisch.[1] Ziel dieser Arbeit ist es, die Zusammensetzung aus einer selbst durchgeführten manuellen Zählung an der Zählstelle „Wien, Argentinierstraße“ für einen bestimmten Zeitraum aufzubereiten und zusammenzufassen. Hierbei soll vor allem bei der Datenerfassung auf das Alter, das Geschlecht und weitere Merkmale des Radnutzers geachtet werden. Des Weiteren konnte das Sicherheitsbewusstsein der RadfahrerInnen in Bezug auf das Tragen eines Helmes festgestellt werden.

1.1 Standort der Zählstelle

In der ersten Besprechung mit dem Betreuer wurde mithilfe der Orientierungskarte der „nast consulting ZT GmbH“ die Zählstelle „Argentinierstraße“ für die manuelle Erhebung ausgewählt. In dieser Arbeit wurde das Verkehrsaufkommen bei der Zählstelle „Argentinierstraße“ Richtung Hauptbahnhof, Zentrum und RadfahrerInnen, welche die Einbahnstraße Richtung Zentrum benutzen erforscht. Die Straße ist eine sehr wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof und weist damit eine hohe Verkehrsstärke auf.

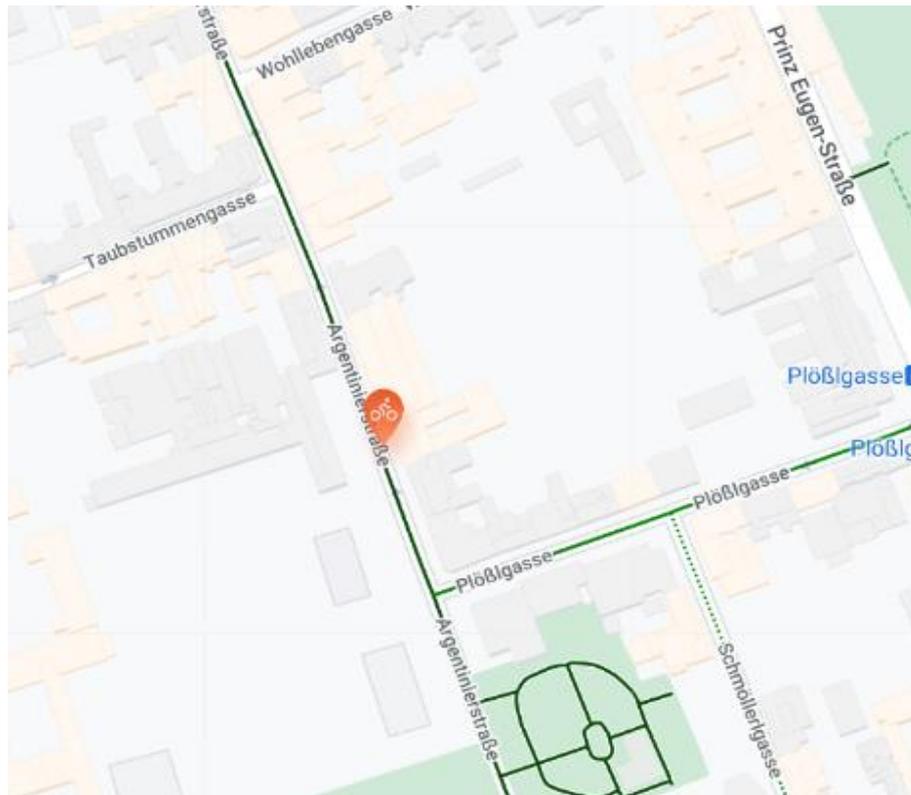


Abb. 1: Standort der Zählstelle

Die Zählstelle befindet sich, wie in **Abb. 1** dargestellt in Wieden, dem vierten Wiener Gemeindebezirk, zwischen der U1 Station Hauptbahnhof und Karlsplatz auf der Argentinierstraße. In **Abb. 2** ist die Blickrichtung Zentrum abgebildet; in **Abb. 3** die Blickrichtung Hauptbahnhof. In den beiden Abbildungen ist zu erkennen, dass es sich um einen getrennten Geh- und Radweg handelt. Der Radweg weist eine breite von rund 1.5 Metern auf. Der Bereich der Zählstelle ist aufgrund der Belagsschlitze und der rauten Form gut zu erkennen. Die manuelle Zählung wurde gegenüber der Zählstelle durchgeführt, um den Verkehr während der Zählung nicht zu beeinträchtigen.



Abb. 2: Blickrichtung Zentrum;
Induktionsschleife Argentinier-
straße



Abb. 3: Blickrichtung Hauptbahnhof

- **Stadtrad:** Auch als Tourenrad oder City-Bike bezeichnet sind Fortbewegungsmittel welches hauptsächlich auf die bequeme Alltagstauglichkeit als auf die Sportlichkeit ausgelegt ist. Das Rad ist aufgrund der aufrechten Sitzposition sehr bequem zu fahren aber auch mittels Schutzbleche, Lichtanlage, Gepäckträger und Einkaufskorb ist das City-Bike bestens für den Verkehr ausgerüstet.[5]
- **Rennrad:** Das Rennrad ist ein Fortbewegungsmittel auf zwei Rädern, welches für den Straßenradsport konstruiert wurde. Die wichtigsten Merkmale sind die leichte Bauweise, um die beste Geschwindigkeit zu erzielen und sämtliche Teile wie beim Stadtrad wie Gepäckträger Schutzbleche, Beleuchtung etc. sind nicht montiert. Auf dem Rennrad sitzt man nicht wie bei einem Mountainbike aufrecht, sondern nach vorne zum Lenker gebeugt. Die Oberrohre sind beim Rennrad kurzgehalten und es gibt 2 Haltegriffe. Es ist zu beachten, dass das Rennrad eher für Asphaltierte Wege oder einfaches Gelände konstruiert wurde aufgrund der dünnen Reifen.[6]



Abb. 5: Stadtrad
Quelle: <https://www.bikester.at>



Abb. 6: Rennrad
Quelle: https://Rennrad_Race

- **Mountainbike:** Das Mountainbike auch bezeichnet als „All Terrain Bike“ ist ein Geländefahrrad, somit ideal geeignet für Waldfahrten oder Feldwege. Der Rahmen ist im Vergleich zum Rennrad robuster und das Gewicht ist höher. Das Mountainbike ist genauso wie das Rennrad eher ein Sportgerät als Verkehrsmittel.[7]
- **Lastenrad:** Das Lastenrad hat den Vorteil zu den herkömmlichen Rädern, dass das Fahrrad zusätzlich zu dem Transport von Lasten oder Personen dient. Es gibt Lastenräder mit elektrischem Antrieb. Beim Lastenrad gibt es verschiedene Einsatzgebiete, wodurch sie dann mit verschiedenen Anbauten und Aufbauten ausgerüstet sind. Das Lastenrad kann als Familienrad, Dienstleistungen wie Kaffeerad, Postdienste etc. dienen.[8]



Abb. 7: Lastenrad
Quelle: <https://www.babboe.at>



Abb. 8: Mountainbike
Quelle: <https://www.bikester.at>

- **Leihrad:** Leihräder werden in Wien an mehreren Stellen zum Ausleihen zur Verfügung gestellt. Sie werden größtenteils als Stadträder angeboten.
- **Lieferrad:** In Wien ist die Essenzustellung mit den Fahrrädern sehr beliebt. Die Unternehmen wie „Mjam“ oder „Lieferando“ liefern das Essen oft mit E-Bikes aus. Lieferräder sind sehr leicht erkennbar, wegen der ausgefallenen Farbe der Arbeitskleidung und anhand des Paket-Rucksackes mit Essenswerbung.



Abb. 9: Leihräder
Quelle: <https://www.wien.info>



Abb. 10: Lieferrad
Quelle: <https://blog.mjam.net>

- **Scooter:** Es wurden zwei verschiedene Scooter bei der Zählung in Betracht gezogen. Einerseits die normalen Scooter, die mit treten angetrieben werden und andererseits elektrische Scooter. Da bei der Beobachtungsstrecke sehr wenige Tretroller dabei waren wurden die ebenfalls unter die Kategorie E-Scooter aufgenommen. Die meisten E-Scooter waren keine privaten Scooter, sondern von verschiedenen Anbietern welches man mieten kann.

- **E-Bike:** Das E-Bike auch unter dem Namen Elektrofahrrad bekannt kombiniert die eigene Kraft mit der Kraft eines Elektromotors. Durch die Unterstützung vom Motor sind bis zu 25 Stundenkilometer möglich. Der Akku befindet sich im hinteren Gepäckträger oder im Rahmen.



Abb. 11: E-Scooter

Quelle: <https://www.stadt-wien.at>



Abb. 12: E-Bike

Quelle: <https://www.obi.at>

- **Klapprad:** Das Faltrad kann in weniger Minuten einfach auf ein geringes Packmaß zerlegt werden, sodass es als Gepäckstück in einem anderen Verkehrsmittel mitgenommen werden kann. Wurde in die Kategorie Stadtrad zugeordnet.



Abb. 13: Klapprad

Quelle: <https://www.obi.at>

Helm: Tragen eines Helmes

Reisezweck: Da man nicht wissen kann, wohin der Weg eines Radfahrers führt, wurde nach der Kleidung der Reisegrund interpretiert.

- Sportlich: Sportbekleidung, Trikots etc.
- Casual: Alltagskleidung
- Business: Anzug, formelle Kleidung, sichtbare Werbung des Unternehmens auf Kleidung, etc.

2.3 Erhebungszeitraum und Wetterverhältnisse

Der Erhebungszeitraum für diese Arbeit war von Montag, 05.09.2022 bis Sonntag, 18.09.2022. Um eine aussagebare Datenmenge zu erhalten, wurde die Zählung wie in **Tab. 1** gezeigt an sieben Tagen jeweils von 10 bis 22 Uhr durchgeführt. Somit konnte eine Datenaufnahme mit einer Gesamtzeit von 84 Stunden generiert werden. Da der genannte Zeitraum, die erste und zweite Schulwoche nach den Sommerferien ist, kann davon ausgegangen werden, dass das Radfahren in diesem Zeitraum vermehrt für den Schulweg genutzt wurde. In dem jeweiligen Zählzeitraum wurde ebenso darauf geachtet, dass keine extremen Wetterverhältnisse vorliegen, wie beispielsweise enorm hohe Temperaturen oder Regenschauer, damit eine repräsentative Datenmenge vorliegt. Allgemein wurde auf attraktives „Radfahrwetter“ geachtet. In **Tab. 1** wurden die Temperaturen der jeweiligen Tage zusammengefasst.

Tab. 1: Übersicht der manuellen Zählung

Datum	Wochentag	Erhebungszeit	Durchschnittstemperatur	Wetter
05.09.2022	Montag	10:00-14:00	20,1 Grad	sonnig
06.09.2022	Dienstag	18:00-22:00	20,4 Grad	sonnig
07.09.2022	Mittwoch	14:00-18:00	21 Grad	sonnig
08.09.2022	Donnerstag	14:00-18:00	19,2 Grad	sonnig; leicht regnerisch
09.09.2022	Freitag	10:00-14:00	17,6 Grad	sonnig; leicht regnerisch
10.09.2022	Samstag	18:00-22:00	17,6 Grad	sonnig
11.09.2022	Sonntag	14:00-18:00	16,7 Grad	sonnig; leicht regnerisch
12.09.2022	Montag	14:00-22:00	17,2 Grad	sonnig
13.09.2022	Dienstag	10:00-18:00	17,4 Grad	sonnig
14.09.2022	Mittwoch	10:00-14:00 18:00-22:00	19,2 Grad	sonnig

15.09.2022	Donnerstag	10:00-14:00 18:00-22:00	18,7 Grad	sonnig; leicht regnerisch
16.09.2022	Freitag	14:00-22:00	15,6 Grad	sonnig
17.09.2022	Samstag	10:00-18:00	11,9 Grad	bewölkt
18.09.2022	Sonntag	10:00-14:00 18:00-22:00	11,4 Grad	bewölkt; leicht regnerisch

3 Auswertung

3.1 Allgemeine Auswertung

3.1.1 Gezählte Radfahrer

Im Zeitraum von 05.09.2022 bis 18.09.2022 beginnend mit 10:00 Uhr bis 22:00 Uhr wurden insgesamt 18.758 Radfahrer gezählt. In der **Abb. 14** sind die gezählten Radfahrer pro Tag aufgelistet. Auffallend ist, dass der Radverkehr unter der Woche im Vergleich zum Wochenende signifikant zurückgegangen ist. Dies ist einerseits den schlechteren Wetterbedingungen (Regen) zuzuschreiben. Es könnte aber auch darauf schließen, dass die Strecke vermehrt, dazu genutzt wird, um mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Schule zu gelangen. Die meisten Fahrradnutzer waren mit 3.651 Fahrrädern am Montag und am Wenigsten mit 1.332 Fahrräder am Sonntag unterwegs.

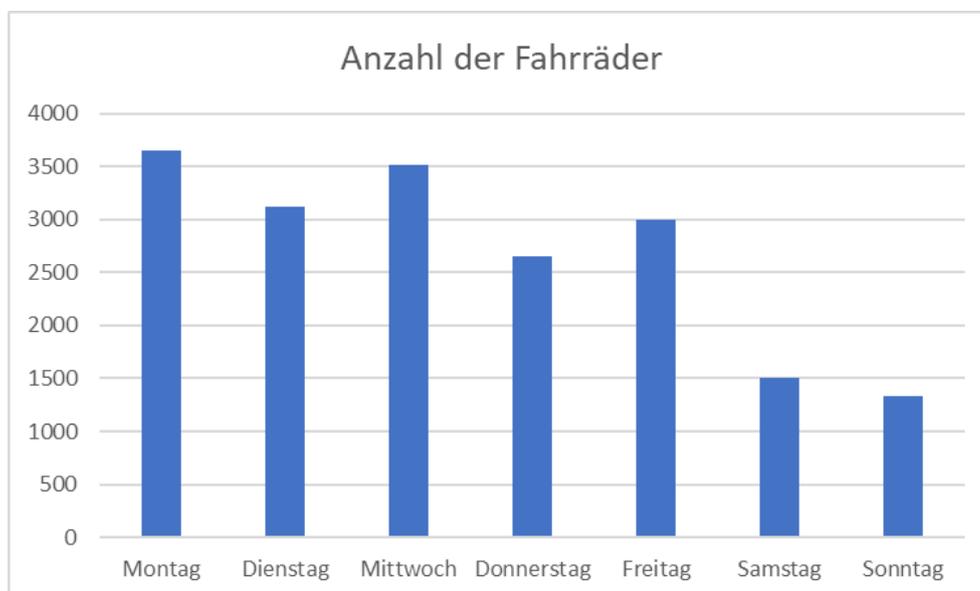


Abb. 14: Wochenübersicht der gezählten Fahrräder

In **Abb. 15** ist der stündliche Verlauf der Fahrräder jeweils am Montag, Dienstag und Sonntag dargestellt. In den Tageslinien unter der Woche ist erkennbar, dass im Zeitfenster von 10 Uhr bis 13 Uhr vermehrt Fahrräder zu Mittagstunden anzutreffen sind. Daraus resultiert, dass einige Nutzer ihr Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen. Ab 16 Uhr bis 19 Uhr ist zu erkennen, dass die

Anzahl der RadfahrerInnen steigt, dies könnte darauf schließen, dass das Fahrrad in dieser Zeit für den Heimweg nach der Arbeit oder für Freizeitaktivitäten genutzt wird. In der Tageslinie am Sonntag verteilt sich der Fahrradfluss bis 18 Uhr relativ gleichmäßig über den Tag. Ab 18 Uhr wird deutlich, dass der Radverkehr weniger wird.

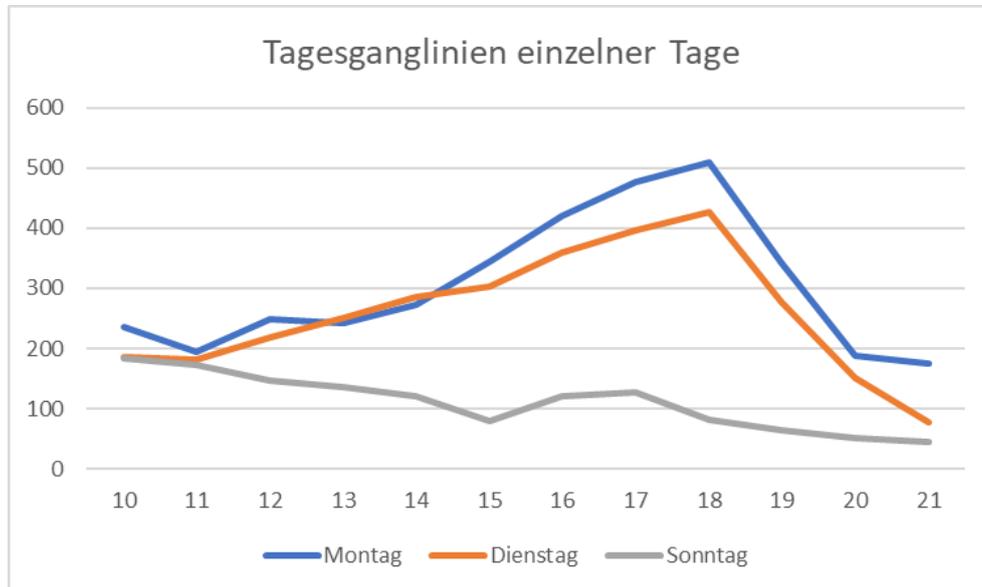


Abb. 15: Anzahl der Fahrräder an verschiedenen Tagen

3.1.2 Radtypenanalyse

Im Zuge der Radtypenanalyse konnte festgestellt werden, dass das Stadtrad mit 33% das beliebteste Fahrrad auf der Strecke gewesen ist. Nach dem Stadtrad sind Mountainbikes mit 26% und Rennräder mit 13% ebenso gefragt. Der E-Scooter ist mit 11% nach den typischen Fahrrädern vertreten. Mit 11% liegt der Anteil der Lieferräder deutlich höher als jener von Leihräder und Lastenräder welcher jeweils 4% beziehungsweise 2% aller gezählten Fahrräder beträgt. Da das Stadtrad sehr beliebt ist, kann man davon ausgehen, dass das Rad häufig im Freizeitverkehr und im Berufsverkehr benutzt wird.

Abkürzungen:

SR= Stadtrad

RR=Rennrad

MB=Mountainbike

LastR=Lastenrad

LeihR= Leihrad

LiefR= Lieferrad

Es= E-Scooter

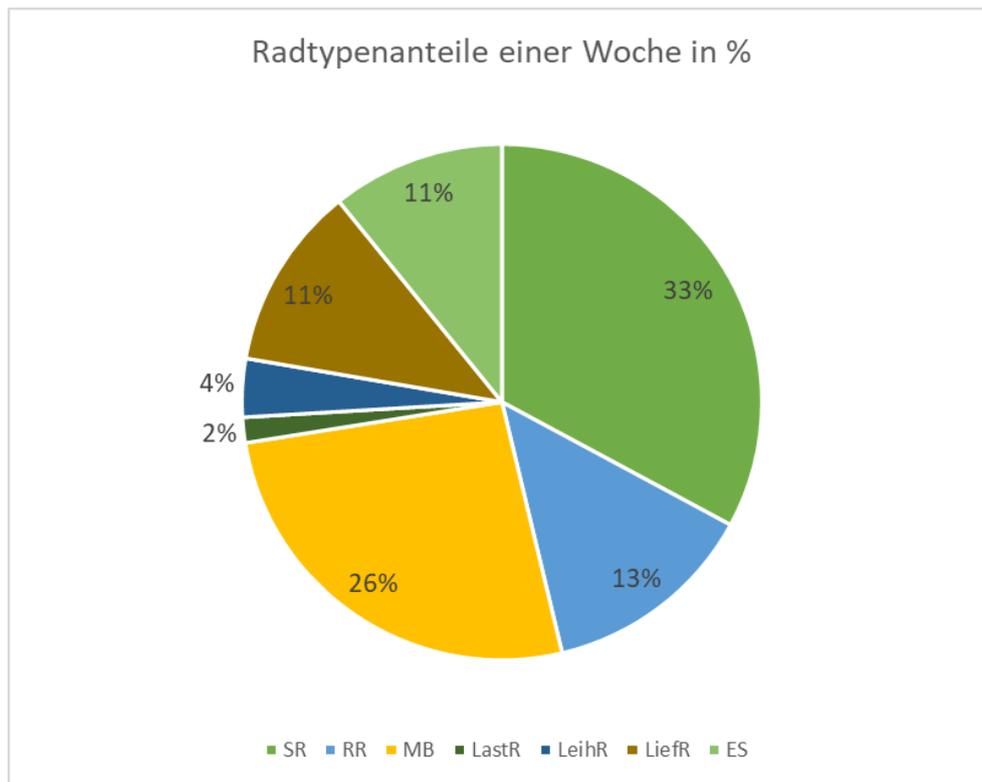


Abb. 16: Radtypenverteilung

In **Abb. 17** ist der Anteil der E-Bikes abzulesen. Dieser liegt in einer Woche bei 18.758 Fahrrädern bei einem Prozentanteil von 22%. Das bedeutet, dass 4.216 RadfahrerInnen mithilfe elektrischer Energie ihr Fahrrad nutzen. Viele dieser Nutzer, sind beispielsweise Essenslieferanten. Diese legen meistens weite Wege mit ihren E-Bikes zurück und verwenden die Funktion als Unterstützung. Zu erwähnen ist, dass der Elektromotor, sehr wohl auch im privaten Gebrauch, bei sportlichen Aktivitäten zum Einsatz kommt.

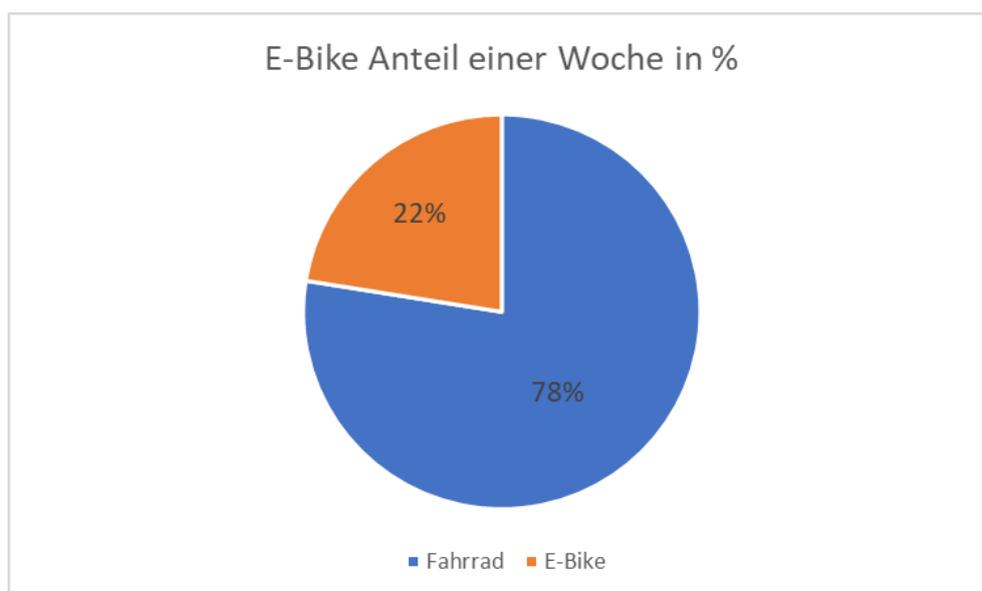


Abb. 17: Anteil an E-Bikes im genannten Erhebungszeitraum

3.1.3 Bekleidungsanalyse

In der Bachelorarbeit wurde auch die Kleidung berücksichtigt. Die Einteilung erfolgt in die drei Kategorien „sportlich“, „casual“ und „business“. Diese Parameter erleichtern den Wegezweck eines Nutzers zu verstehen und hängt natürlich auch von der persönlichen subjektiven Wahrnehmung ab. Am häufigsten wurde mit 68% der casual Kleidungsstil getragen. Somit lässt sich darauf schließen, dass die meisten ihr Fahrrad für den Berufsweg oder für Freizeitaktivitäten nutzen. Der Zweitgrößte Anteil an Bekleidung, fällt in die Kategorie „sportlich“. Mit 20% lässt sich darauf schließen, dass diese Leute ihr Fahrrad für sportliche Aktivitäten nutzen. Zuletzt wurde die Gruppe „business“ mit 11% zugeordnet.

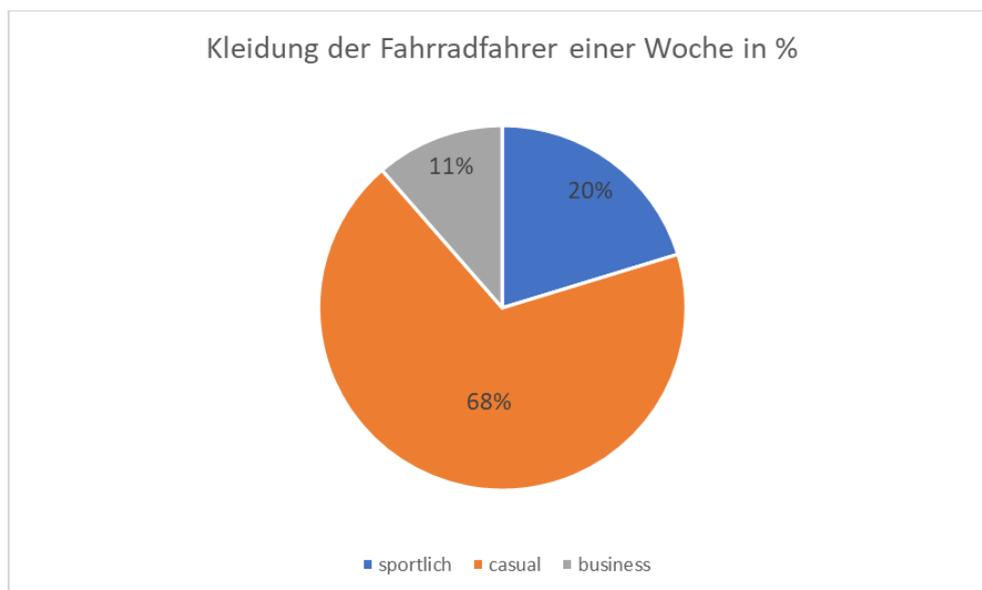


Abb. 18: Kleidungsverteilung

In **Abb. 19** ist der „Businessstil“ der Fahrradfahrer im Wochenverlauf dargestellt. Gut erkennbar ist, dass die Gruppe „Business“ über das Wochenende abnimmt.

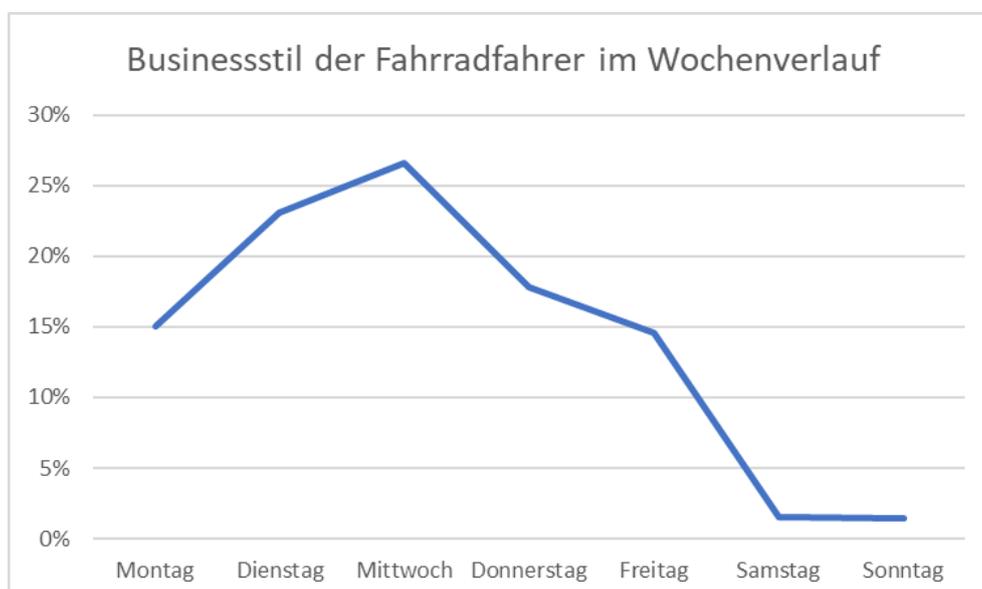


Abb. 19: Kleidungsstil "business" an verschiedenen Wochentagen

3.1.4 Richtungsanalyse

Nun wird auf die Fahrtrichtung der Fahrradfahrer eingegangen. Die Richtung der RadfahrerInnen wurde mit Richtung „Zentrum stadteinwärts“ unterteilt in „Radweg“ und „Fahrbahn/Einbahnstraße“. Weiters gibt es noch die Richtung „Hbf“, welche stadtauswärts ist.

In der **Abb. 20** ist die prozentuale Aufteilung der Richtungen über den gesamten Zeitraum ersichtlich. Die Richtung „Hauptbahnhof stadtauswärts“ umfasst 51%. Die Richtung „Zentrum stadteinwärts“ ist mit 49% vertreten, wobei 40% dem Radweg und 9% der Einbahnstraße (Fahrbahn) zugeordnet werden.

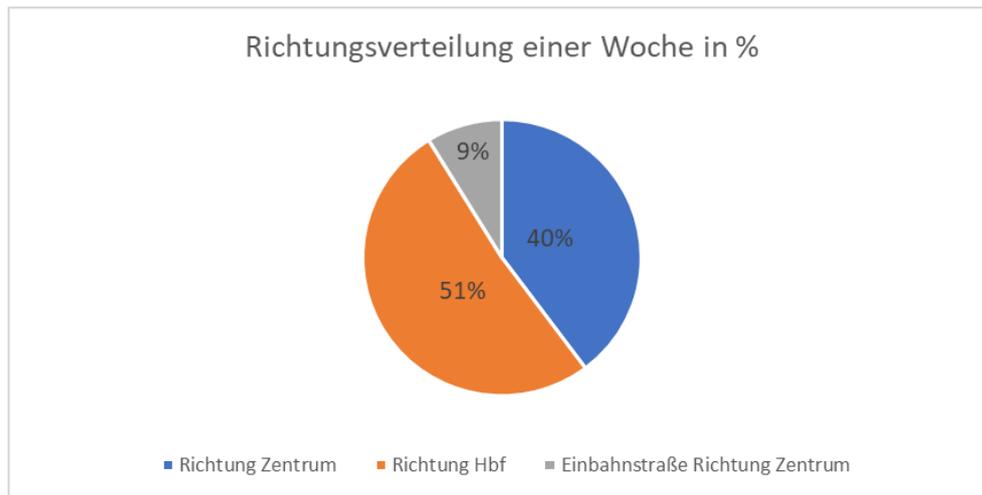


Abb. 20: Richtungsverteilung

Um 10 Uhr fahren vermehrt Fahrer in Richtung Hauptbahnhof. Diese Differenz gleich sich mittags in Richtung Zentrum aus. Ab 16 Uhr steigt die Anzahl der Fahrer Richtung Hbf, daraus lässt sich vermuten, dass die meisten Nutzer in den umliegenden Bezirken wohnhaft sind. Die Nutzer, welche die Einbahnstraße benutzen war am Erhebungstag temporär gleich über den Tag verteilt. Gegen 17 bis 18 Uhr gibt es eine ganz leichte Steigung. Bei der Zählung war auffallend, dass viele RadfahrerInnen, meist mehrmals in der Woche dieselbe Strecke gefahren sind.

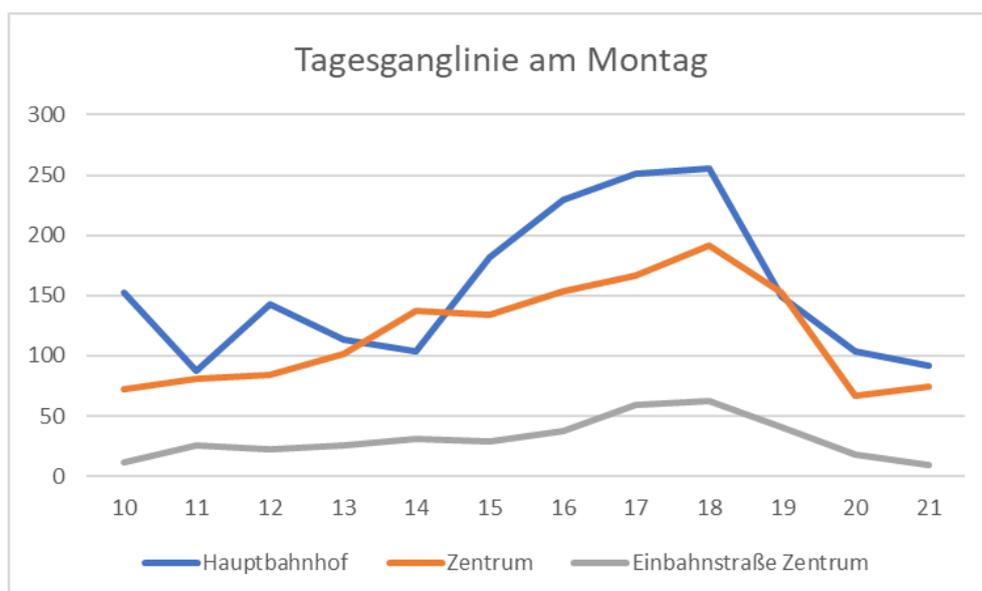


Abb. 21: Richtungsverteilung an der Zählstelle "Argentinierstraße"

3.1.5 Geschlechtsverteilung

In **Abb. 22** ist ersichtlich, dass bei der gesamten Datenaufnahme und anschließender Analyse der Männeranteil mit 66% deutlich höher als der Frauenanteil mit 34% ist.

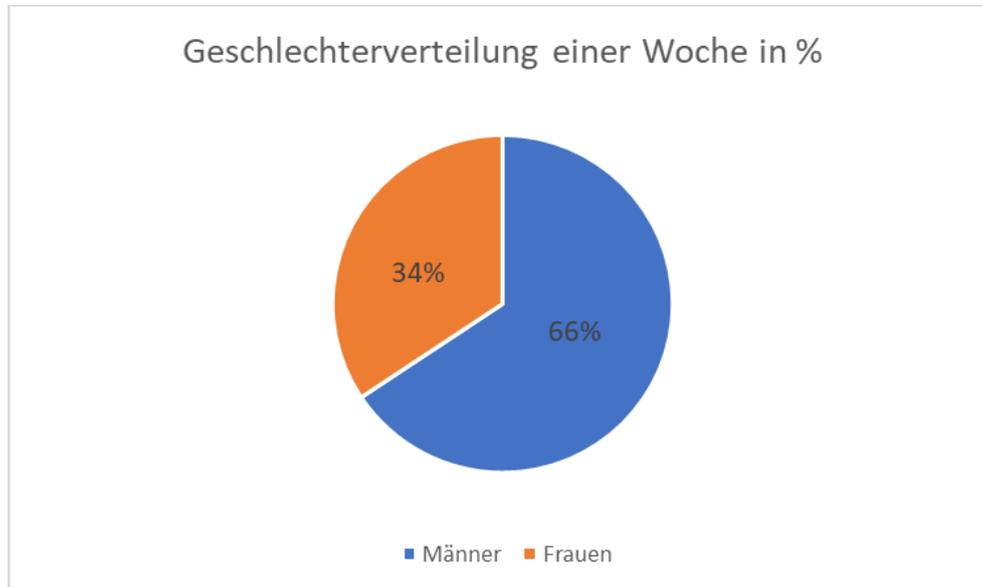


Abb. 22: Geschlechtsverteilung

Um dies nun noch genauer zu betrachten, wurde die Geschlechtsverteilung im Wochenverlauf über den ganzen Zeitraum dargestellt. Es stellte sich heraus, dass etwa 2/3 der RadfahrerInnen männlich sind. Dies könnte bedeuten, dass sich Frauen mit dem Fahrrad auf dem Straßenverkehr unwohler fühlen, oder das Fahren mit einem nicht geeigneten Outfit z.B. Kleid es sehr schwer macht.

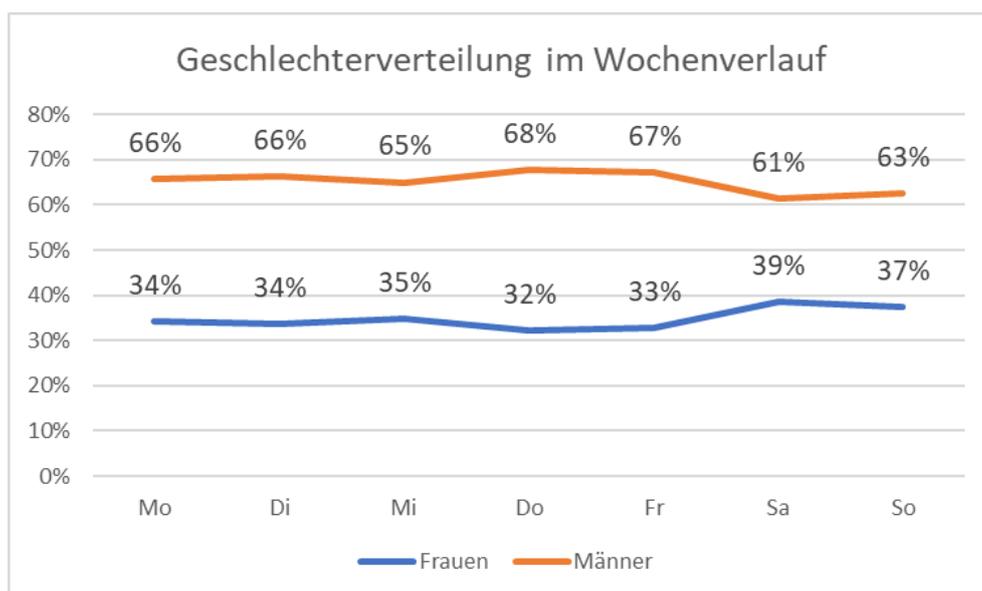


Abb. 23: Geschlechtsverteilung wöchentlich

In der folgenden **Abb. 24** zu entnehmen ist, dass 53% der Stadträder von Frauen gefahren werden. Mit 7% Frauenanteil, dem geringsten Anteil, sind die Lieferräder vertreten, hier wird ersichtlich, dass der Männeranteil mit 93% deutlich höher als der Frauenanteil ist. Die Rennräder, Mountainbikes Lastenräder und E-Scooter werden auch vermehrt von Männern gefahren.

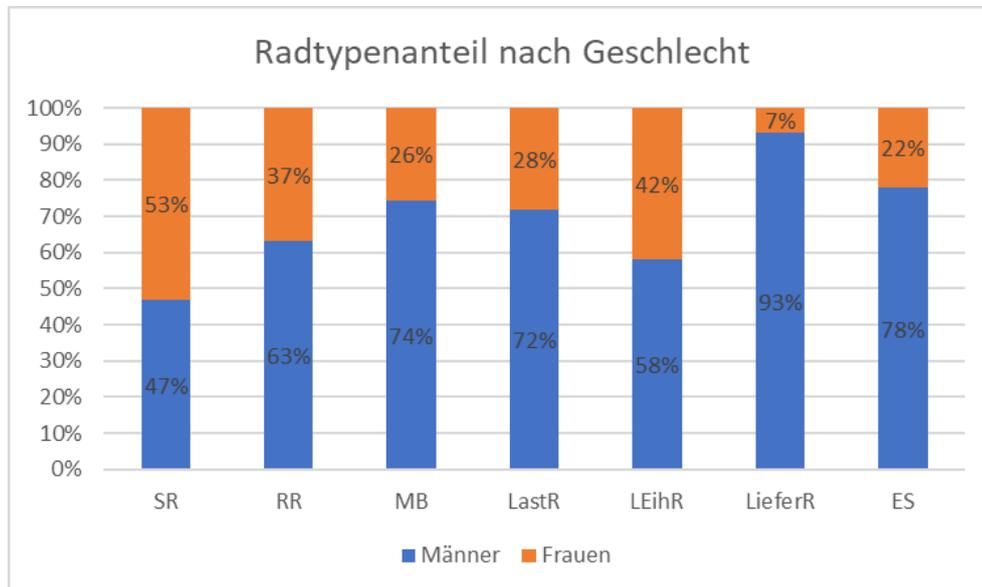


Abb. 24: Radtypenverteilung bezüglich des Geschlechts

3.1.6 Helmverteilung

Im gesamten Erhebungszeitraum wie in **Abb. 25** sichtbar beträgt der Anteil an HelmträgerInnen 44%.

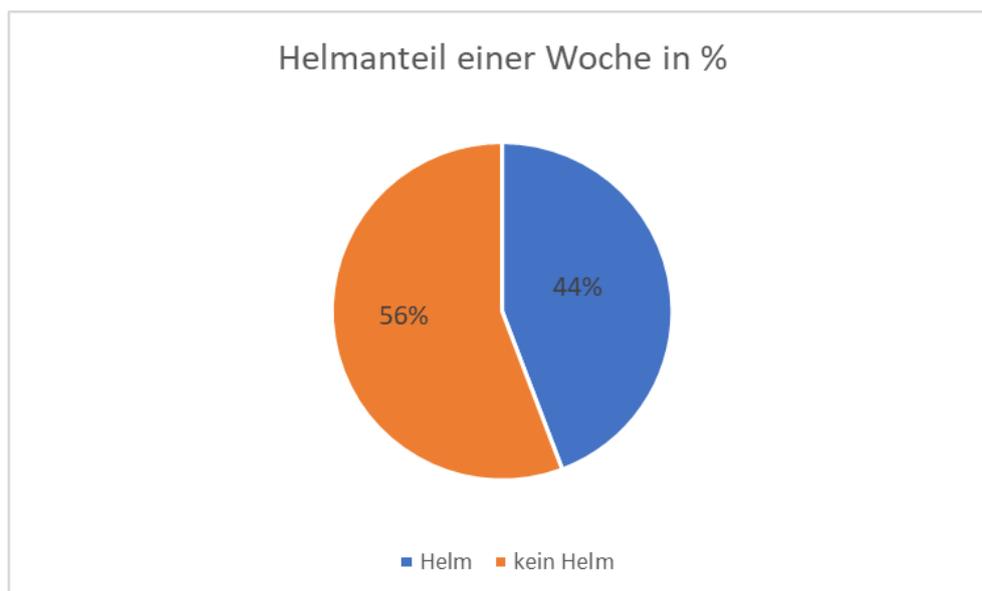


Abb. 25: Helmanteil

Mithilfe der Daten wird der Helmanteil nach Geschlecht, und prozentualer Anteil der Männer und Frauen, welche einen Helm beim Fahrradfahren tragen näher betrachtet. In der nachfolgenden Grafik wird ersichtlich, dass genauso viele Männer wie auch Frauen, bezogen auf den Gesamtwert des Geschlechts, einen Kopfschutz tragen. Bei Radfahrer liegt der Anteil des Helmtragens bei 46% und bei Radfahrerinnen bei 42%.

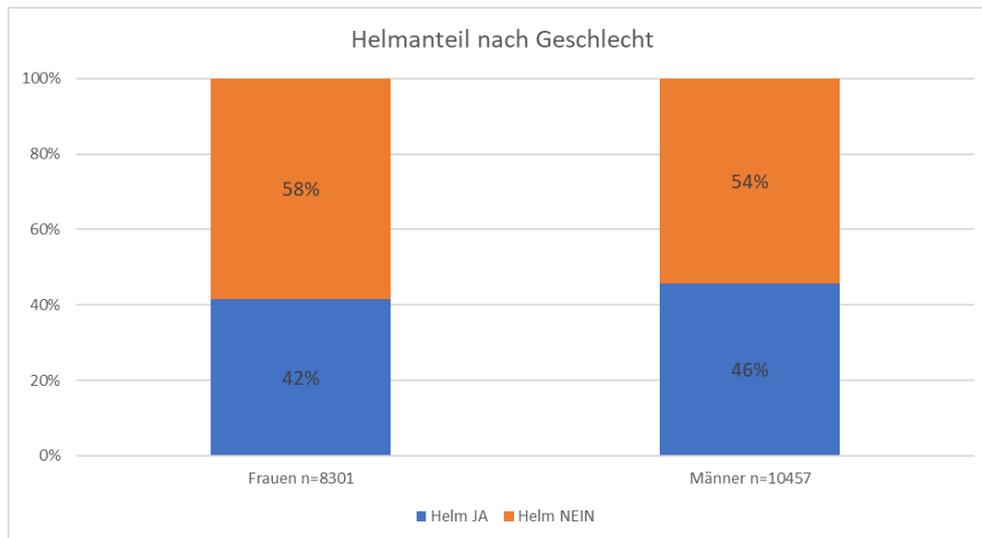


Abb. 26: Helmanteil

In **Abb. 27** ist der Helmanteil nach Radtyp dargestellt. Es ist sofort sichtbar, dass bei Stadträdern und Mountainbikes ein Verhältnis von grob 60/40 eingehalten wird. Bei Rennrädern liegt der Anteil für das Tragen und nicht Tragen eines Helmes bei 50%. Ebenso sieht man sofort, dass bei Leihrädern und E-Scooter der Helmanteil sehr gering ausfällt. Die Leihräder werden häufig von Touristen genutzt, welche die Stadt erkunden, diese besitzen jedoch keinen Helm. 76% der Nutzer eines E-Scooters tragen während der Fahrt keinen Helm.

An der Spitze mit 84% sind Lieferanten die einen Helm während der Fahrt tragen. Das könnte damit zusammenhängen, dass ihnen ein Kopfschutz zur Verfügung gestellt wird. Es wurde auch untersucht, wieviel Prozent der RadfahrerInnen mit elektronischer Tretunterstützung einen Fahrradhelm tragen. Wie in der Grafik dargestellt, tragen etwa 2/3 der E-Bike Fahrer einen Fahrradhelm, dies hat den Grund, dass man mit E-Bikes erhöhte Geschwindigkeiten erzielen kann. Es schließt sich heraus, dass durch die erhöhten Geschwindigkeiten den Nutzern das erhöhte Unfallrisiko bewusst ist.

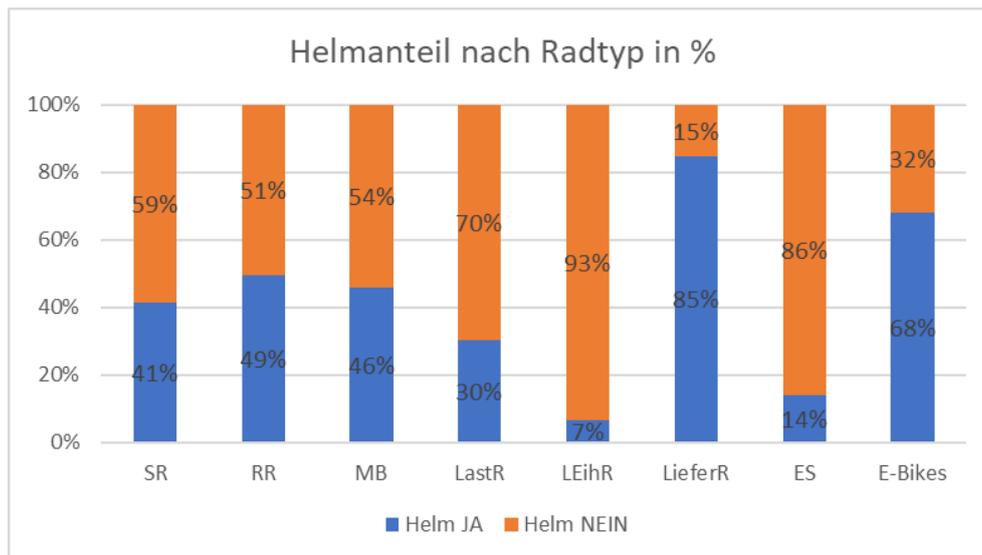


Abb. 27: Helmanteil zufolge Radtyp

Weiters wurde der Helmanteil nach der Kleidung untersucht. Gut erkennbar ist, dass RadfahrerInnen, welche den sportlichen Kleidungsstil wählen auch mehrheitlich mit 60% einen Helm tragen. Die Nutzer mit einen „casual“ oder „business“ Kleidungsstil tragen zu 38% und 41% einen Helm während der Fahrt.

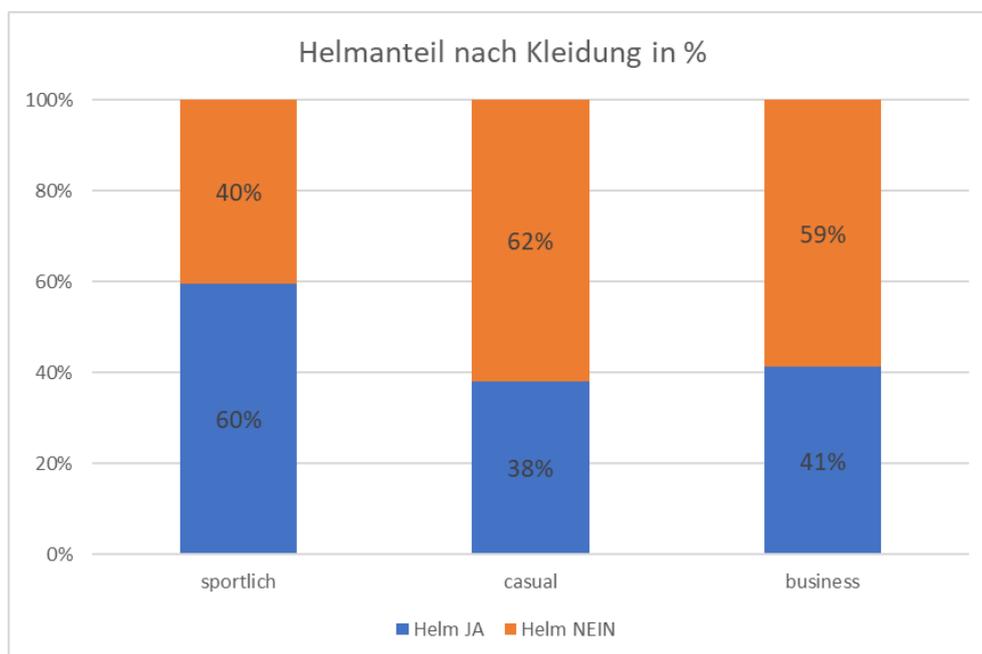


Abb. 28: Helmanteil zufolge Kleidungsstil

3.1.7 Altersverteilung

Das Alter wurde in vier Gruppen eingeteilt. Einer dieser Gruppen sind Kleinkinder unter 10 Jahre. Diese Gruppe wurde selten auf der Argentinierstraße gesichtet. Sie haben einen Anteil von 3%. Die zweite Gruppe sind Kinder unter 18 Jahre. Diese Gruppe war mit 12% öfter vertreten. In die dritte Gruppe wurden Erwachsene im Alter von 18-65 eingeteilt. Mit 72% ist die Gruppe der Erwachsenen die am häufigsten vertretene Altersgruppe auf der Strecke. Die letzte, vertretene Gruppe ist die Gruppe der über 65-Jährigen. Mit 14% liegt der Anteil etwas über der Gruppe der Kinder.

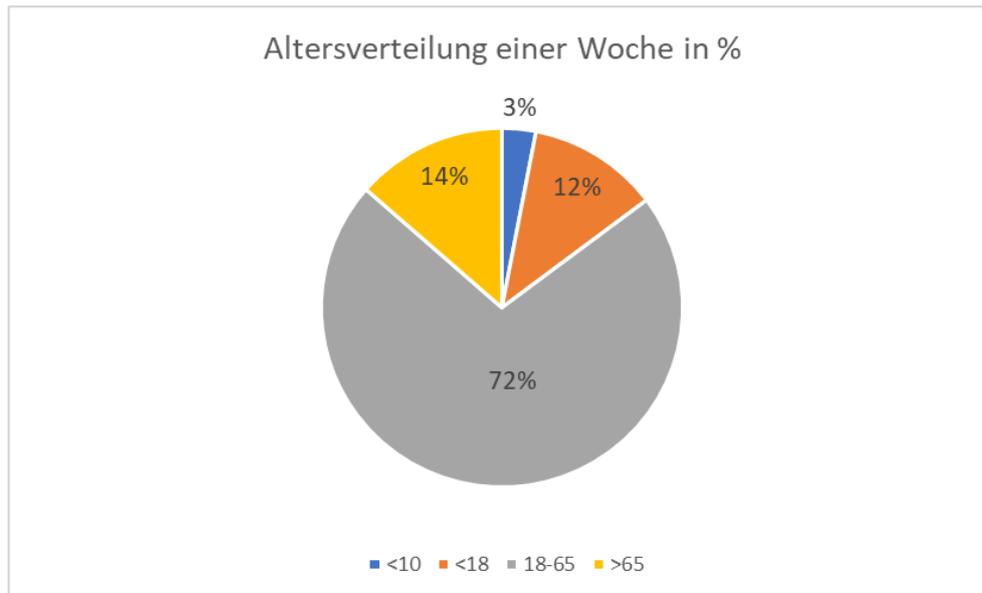


Abb.29: Altersverteilung

Weiter wurde analysiert, wie das Alter, das Tragen eines Helmes beeinflusst. In der nachfolgenden **Abb. 30** sind die Ergebnisse dargestellt. Ersichtlich ist, dass die unter 10-jährigen fast alle einen Helm getragen haben, was auch an der Helmpflicht, die in Österreich bis zum 12. Lebensjahr herrscht, liegen könnte. Bei der Gruppe der über 65-Jährigen haben 59 % einen Helm getragen. Bei den unter 18-Jährigen und 18-65-Jährigen waren fast die gleichen Ergebnisse und diese liegen bei 35% und 41%.

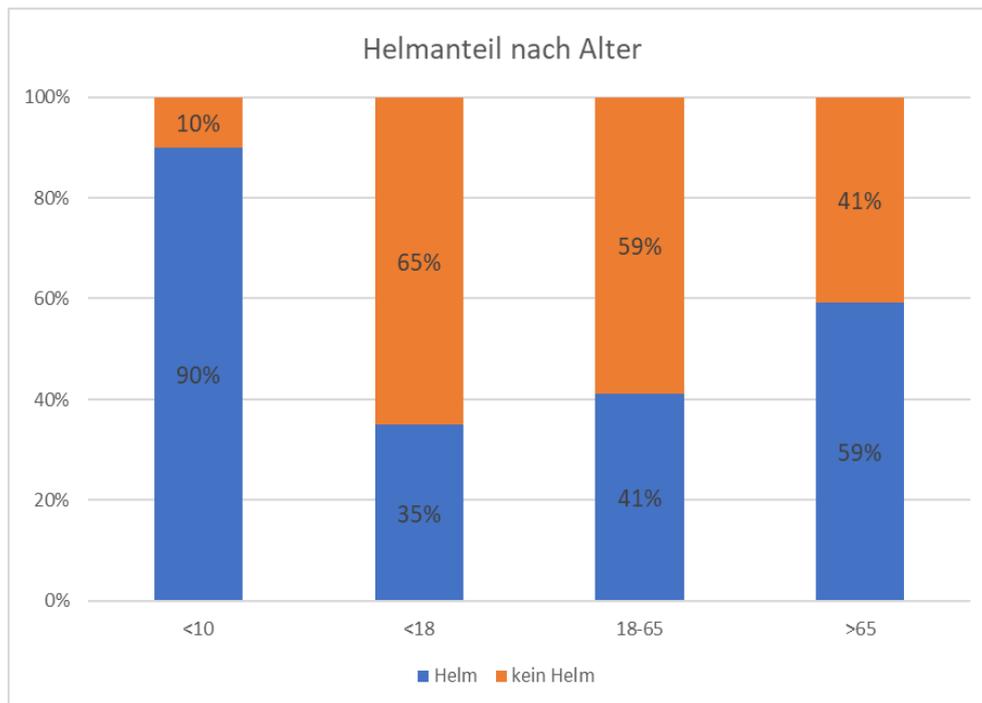


Abb. 30: Helmanteil nach Alter

In der **Abb. 31** wurde die Radtypverteilung in Abhängigkeit des Alters abgebildet. Am häufigsten ist die eindeutige Aussage der 18-65-jährigen bei den Lieferrädern. Zudem ist die gleiche Altersgruppe bei den Lastenrädern mit 90% vertreten. Die über 65-jährigen waren überwiegend mit dem Rennrad oder Mountainbike unterwegs.

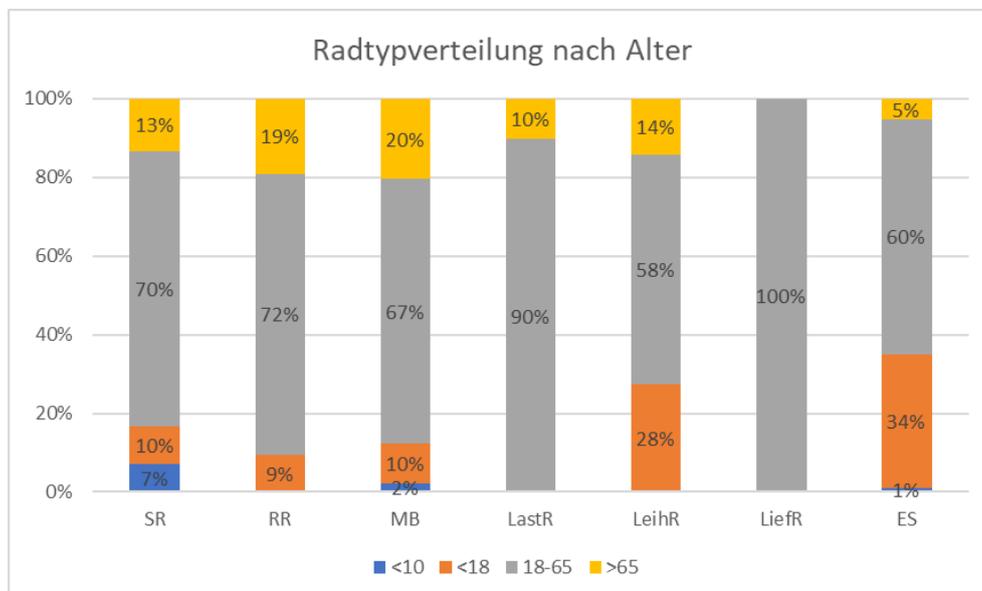


Abb. 31: Radtypverteilung nach Alter

4 Verteilung der VerkehrsteilnehmerInnen

Die Verkehrsstärke der Zählstelle Argentinierstraße stieg von Jänner 2022 bis September 2022 deutlich an. Während zwischen Jänner und Februar monatlich lediglich um die 50.000 VerkehrsteilnehmerInnen die Zählstelle passiert haben, verdoppelte sich der Wert im September auf über 109.000 gezählten Fahrzeugen. Daraus erschließt sich, dass die zunehmende Verkehrsstärke eng mit der ansteigenden Temperatur verbunden ist. Besonders im wechselhaften Mai 2022 ist diese Erscheinung zu beobachten.

Tab. 2: Anzahl der RadfahrerInnen pro Monat 2022

	Anzahl der RadfahrerInnen pro Monat von Mo-So								
Jahr 2022	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September
Argentinierstraße	46.103	53.696	84.718	77.529	127.594	127.403	119.341	113.729	109.390

In der **Abb. 32** wurde die Radverkehrsstärke von 5.9 - 18.9 im Zeitraum von 2018-2023 dargestellt. Es ist ersichtlich, dass die Anzahl der Radfahrer, welche die Zählstelle passiert haben jährlich gestiegen ist. Beachtenswert ist, dass im Jahr 2022 ein kleiner Rückschlag im Vergleich zu 2021 vorhanden ist, das könnte daran liegen, dass der September 2022 kälter war als der September 2021.

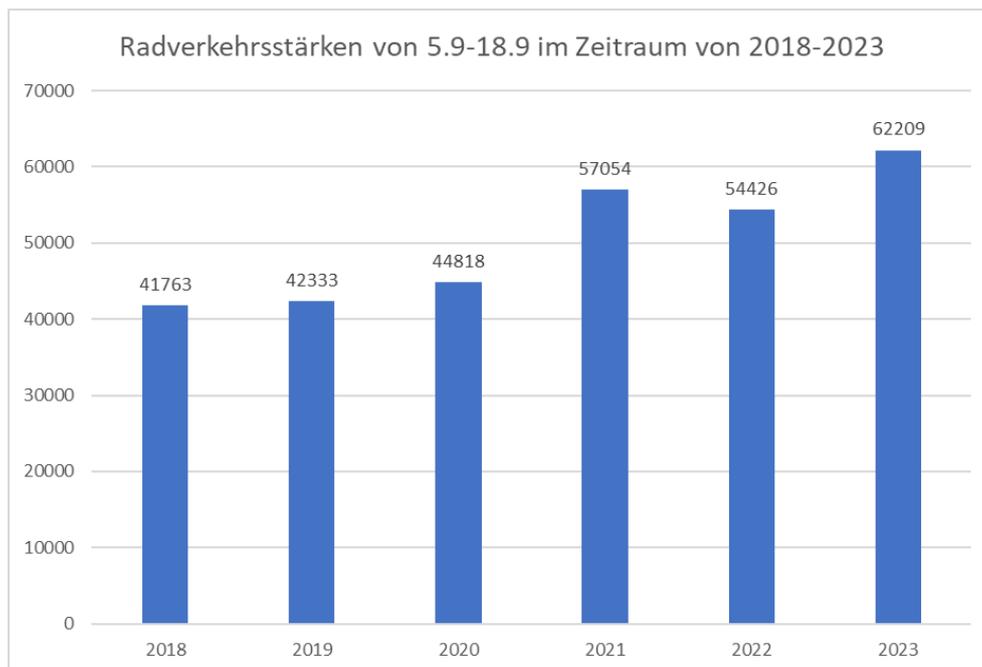


Abb. 32: Radverkehrsstärken von 2018-2023

5 Resümee

Ziel dieser Bachelorarbeit ist es, einen groben Überblick darüber zu geben, wie sich der Radverkehr an der Zählstelle Argentinierstraße zusammensetzt. Es wurden in der Erhebung bei 84 Stunden 18758 Personen erfasst. Der Frauenanteil bei 34% und der Männeranteil bei 66% liegt. Diese Verteilung war sowohl an Werktagen als auch am Wochenende gleich. Die Richtungen „stadteinwärts“, „stadtauswärts (Hbf)“ und „Einbahnstraße Richtung Zentrum“ waren mit 40%, 51% und 9% ausgenutzt. Daher teilt sich der Fahrstrom in etwa gleich auf. Bei der Altersverteilung der RadfahrerInnen konnte festgestellt werden, dass zum Großteil Personen im Alter von 18-65 Jahren erfasst wurden. Im Vergleich ist der Anteil an Kinder und Personen ab 65 Jahre sehr niedrig. Kleinkinder unter 10 Jahren waren zu 3% vertreten und immer in Begleitung einer erwachsenen Person. Eine weitere Erkenntnis ist, dass Stadträder mit 33%; 1/3 der Radtypen ausmacht. Nach dem Stadtrad zählt das Mountainbike mit 26% und das Rennrad mit 13% zu den häufigsten verwendeten Fahrrädern. Lastenrad und Leihrad haben einen Anteil von 2% und 4% und liegen hinter den E-Scootern und Lieferrädern mit 11%. Im Zuge des Fahrradfahrens wird am häufigsten auf den „casual“ Stil mit einem Anteil von 68% zurückgegriffen. Daraus schließt sich heraus, dass die häufigsten Wegezwecke beruflich oder freizeitlich sind. Gefolgt wird dieser vom sportlichen Kleidungsstil mit einem Anteil von 20% und dem „business“ Stil mit 11%.

6 Literaturverzeichnis

- [1] Messtechnik und Funktionsweise der Dauerzählstellen
<https://www.nast.at/leistungsspektrum/verkehrsmanagement-und-verkehrssteuerung/verkehrsdaten/Verkehrsdaten - nast consulting>
- [2] Visualisierung „Fahrradstraße – Argentinierstraße“
Argentinierstraße: So könnte eine Fahrradstraße aussehen - Fahrrad Wien
- [3] Argentinierstraße wird neugestaltet
Argentinierstraße wird neugestaltet - Fahrrad Wien
- [4] Digitale Zählstellenwerte - Argentinierstraße
Verkehrsdaten - nast consulting
- [5] Stadtrad
<https://www.rund-ums-rad.info/stadtrad/>
- [6] Rennrad
<https://de.wikipedia.org/wiki/Rennrad>
- [7] Mountainbike
<https://de.wikipedia.org/wiki/Mountainbike>
- [8] Lastenrad
<https://de.wikipedia.org/wiki/Lastenfahrrad - Einsatzgebiete>