

# **Radverkehr zwischen den BOKU Standorten Türkenschanze und Muthgasse**

**Verfasser:**

Sylvia Seper  
BSc

Masterarbeit für das Fachgebiet  
VERKEHRSWESSEN

**Betreuung:**

Michael Meschik  
Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.nat.techn.



Institut für Verkehrswesen  
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur  
Universität für Bodenkultur Wien

## Danksagung

Zunächst möchte ich mich bei Herrn Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr. Michael Meschik für die hervorragende Betreuung dieser Arbeit bedanken. Es war ein wunderbares ausgewogenes Verhältnis aus Eigenständigkeit und Unterstützung.

Besonderer Dank gilt allen mir wichtigen Menschen, die mich direkt oder indirekt während meines Studiums unterstützt haben. Dies betrifft in erster Linie meine Eltern, die immer an mich geglaubt und mich während meiner gesamten Ausbildungszeit nach besten Möglichkeiten unterstützt haben.

Von Herzen danke ich meinem Freund Gerald, der mich während des Studiums immer wieder unterstützt und liebevoll ermutigt hat und immer für mich da ist.

DANKE!

## Kurzfassung

Die vorliegende Masterarbeit beschäftigt sich mit der derzeitigen Verkehrssituation für RadfahrerInnen zwischen den BOKU-Standorten „Türkenschanze“ und „Muthgasse“. Eine im Frühjahr 2014 durchgeführte BOKU Mobilitätserhebung zeigte, dass eine große Unzufriedenheit mit der momentanen Radverbindung seitens MitarbeiterInnen und Studierenden der BOKU besteht. Da zu diesem Zeitpunkt noch keine ausgewiesene Fahrradroute zwischen den genannten Universitätsstandorten vorhanden war, wurden im Rahmen dieser Masterarbeit drei geeignete Routenvarianten erarbeitet (Route A, B und C). Diese sind mittels einer Problemanalyse systematisch auf ihre Tauglichkeit analysiert worden. Die für die Analyse erforderlichen Daten wurden im Zuge von Befahrungen, als auch durch Recherche von Geodaten, Verkehrszählungs- sowie Verkehrsunfalldaten der Stadt Wien, erhoben. Im Rahmen der Problemanalyse wurden vorhandene Mängel eruiert, indem Soll-Größen auf Basis der RVS 03.02.13 Radverkehr definiert und mit dem Ist-Zustand verglichen wurden. Die Analyse erfolgte in Strecken und Knoten getrennt, anhand radverkehrsrelevanter Bewertungsindikatoren.

Die Ergebnisse der Beurteilungen zeigen, dass Route A, welche über den Bahnhof Spittelau und den Rechten Donaukanalradweg führt, in Summe die radfahrerfreundlichsten Strecken aufweist. Jedoch konnte sie sich aufgrund einer großen Anzahl verbesserungsbedürftig bewerteter Knotenpunkte und der zweitkürzesten Routenlänge knapp nicht durchsetzen. Route C hat mit Abstand die schlechteste Bewertung, vor allem aufgrund des zu großen Längenunterschieds zur kürzesten Route. Die Führung über den Bahnhof Heiligenstadt stellt vermutlich einen zu großen Umweg dar. Als geeignetste Variante ist Route B mit einem Gesamtergebnis von 72% der möglichen Zielerreichung zu sehen. Die Vorteile der Route B liegen in der direkten und zeitsparenden Verbindung. Allerdings wurde rund die Hälfte der Streckenabschnitte der Route B als verbesserungsbedürftig bewertet. Dies sollte eine klare Handlungsaufforderung für Verantwortliche darstellen.

Neben jener Bestandsaufnahme, lag ein weiterer Fokus dieser Arbeit auf der Entwicklung konkreter Verbesserungsmaßnahmen entlang der definierten Routen. Diese Vorschläge orientieren sich an den durch die Problemanalyse eruierten Mängeln. Erarbeitete Maßnahmen im Bereich der Türkenschanze sind beispielsweise ein Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen entlang der bergaufführenden Nord-Seite der Peter-Jordan-Straße im Abschnitt Dänenstraße bis Linnéplatz sowie eine Einbahnführung mit einem Radfahrstreifen gegen die Einbahn bergauf im Abschnitt Linnéplatz bis Billrothstraße. Im Bereich der Muthgasse werden für die Nordseite der Heiligenstädter Brücke eine zusätzliche Radauffahrtsmöglichkeit vorgeschlagen, sowie entlang der Gunoldstraße und Muthgasse ein Zweirichtungsradweg.

## Abstract

This master thesis deals with the current traffic situation for cyclists between the University of Natural Resources and Life Sciences's main locations "Türkenschanze" and "Muthgasse". In 2014 a BOKU mobility study has shown the dissatisfaction of employees and students about the present setting – the lack of any bicycle facility. The aim of this master thesis is, therefore, to analyze the current traffic situation between the campus "Türkenschanze" and "Muthgasse" from the cyclists point of view and to provide recommendations for improvements to the identified problems. By the time this paper is written, there is no existing designated bicycle route between those two university locations, so three suitable routes were drafted (route A, B and C). These routes were systematically tested for their suitability by an assessment analysis. To collect the required data for this assessment, inspection trips by bicycle were made. In the course of the assessment process, existing deficiencies were identified and the actual conditions were compared to ideal requirements, which are based on the official Austrian bicycle traffic guidelines (RVS 03.02.13 Radverkehr). Junctions and street segments were individually analyzed using different assessment indicators.

The evaluation results show that route A, which leads via railway station Spittelau and Donaukanalradweg, offers the most bicycle-friendly streets. However, the bad connected junctions as well as the slightly longer route result in a lower ranking than route B. Route C has the worst results, mainly because of the route's length. The alignment via railway station Heiligenstadt is probably a too long way round. The most suitable variant is Route B which achieved 72% of the possible goals. The route-specific advantages are the shortness and directness for cyclists. Unfortunately more than half of the route is in need of improvement.

Apart from the assessment of the current situation, yet another goal of this master thesis is to provide recommendations for improvements to the identified problems. For instance, in the region of Türkenschanze, a multi-purpose lane "Mehrzweckstreifen" is proposed on Peter-Jordan-Straße's uphill side in the section Dänenstraße – Linnéplatz, or the conversion of the section Linnéplatz - Billrothstraße to a one-way street with a contraflow bicycle lane "Radfahrstreifen" in uphill direction. In the surrounding area of university's location Muthgasse, a bicycle ramp at the north side of Heiligenstädter Brücke is proposed as well as a bidirectional bike path "Zweirichtungsradweg" in Muthgasse.

# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	8
2	Problemstellung .....	9
2.1	Derzeitige Situation des Radverkehrs in Wien .....	11
2.2	Derzeitige Situation der BOKU Standorte .....	13
2.3	Derzeitige Mobilitätssituation zwischen Türkenschanze und Muthgasse .....	15
2.3.1	Situation des Motorisierten Individualverkehrs .....	17
2.3.2	Situation des Öffentlichen Personennahverkehrs .....	18
2.3.3	Situation des Radverkehrs .....	20
3	Methodische Vorgehensweise .....	23
3.1	Bewertungskriterien Strecken .....	23
3.2	Gesamtbewertung einzelner Streckenabschnitte .....	38
3.3	Bewertungskriterien Knoten .....	39
3.4	Gesamtbewertung einzelner Knoten .....	43
3.5	Gesamtbewertung der Routen .....	44
4	Problemanalyse und Bewertung ausgewählter Routen .....	45
4.1	Route A .....	47
4.1.1	Teilbereich 1 (Türkenschanze – KA07) .....	48
4.1.2	Teilbereich 2 (KA07 – KA16) .....	55
4.1.3	Teilbereich 3 (SA14 – Muthgasse) .....	65
4.2	Route B .....	70
4.2.1	Teilbereich 1 (Türkenschanze – KB04) .....	72
4.2.2	Teilbereich 2 (KB05 – KB07) .....	79
4.2.3	Teilbereich 3 (KB07 – KB10) .....	82
4.2.4	Teilbereich 4 (KB10 – KB17) .....	85
4.2.5	Teilbereich 5 (KB17 – Muthgasse) .....	90
4.3	Route C .....	94
4.3.1	Teilbereich 1 (Türkenschanze – KC05) .....	96
4.3.2	Teilbereich 2 (KC04 bis KC07) .....	102
4.3.3	Teilbereich 3 (KC07 – KC11) .....	107
4.3.4	Teilbereich 4 (KC11 – KC16) .....	110
4.3.5	Teilbereich 5 (KC15 – KC19) .....	114

4.3.6	Teilbereich 6 (KC20 - KC25) .....	118
4.3.7	Teilbereich 7 (KC25 – Muthgasse) .....	123
5	Vergleich der Routen.....	127
6	Maßnahmenkatalog für Routen .....	131
6.1	Maßnahmenvorschläge Route A .....	131
6.2	Maßnahmenvorschläge Route B .....	146
6.3	Maßnahmenvorschläge Route C .....	151
7	Conclusio .....	157
8	Abbildungsverzeichnis.....	159
9	Tabellenverzeichnis .....	165
10	Abkürzungsverzeichnis .....	166
11	Quellenverzeichnis .....	167
12	Anhang.....	170