

Nr. 1

Konflikte

Fußgänger – Radfahrer
am Beispiel Wien

WERKSTATTBERICHTE

Konflikte

Fußgänger – Radfahrer
am Beispiel Wien

Ralf Risser
Lieselotte Schmidt
Sepp Snizek
Martin Hulmak
Martina Scheidl

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18, Gruppe IV, Individualverkehr

Wien 1992

Eigentümer und Herausgeber:
Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, 1082 Wien

Für den Inhalt verantwortlich:
L. Schmidt, 1140 Wien

Umschlaggestaltung:
Atelier Unterkircher/Jankoschek, 1100 Wien

Technische Koordination:
S. Debelak, Magistratsabteilung 18, 1082 Wien

Druckerei:
Agens-Werk, Geyer + Reisser, 1050 Wien

Wien 1992

Alle Rechte vorbehalten

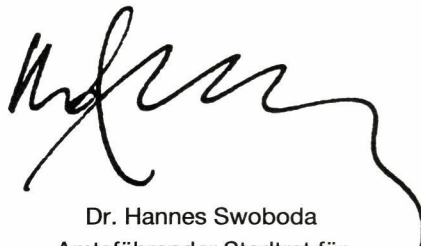
ISBN 3-901210-12-1

Vorwort

Die Idee, die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung „Konflikte Fußgänger – Radfahrer in Wien“ – die von der interdisziplinären Arbeitsgruppe Risser – Schmidt – Snizek – Hulmak – Scheidl im Auftrag der Stadt Wien durchgeführt wurde – durch die vorliegende Publikation einem breiteren Leserkreis zugänglich zu machen, entstand längst vor dem tragischen Todesfall eines Fußgängers im Oktober 1991 im Verlauf des Radweges Ring-Rund. Liegt es doch nahe, sich in einer Schriftenreihe insbesondere für die beiden nicht nur sozial, sondern auch umweltverträglichsten Formen der Verkehrsteilnahme zu interessieren: für das Gehen und für das Radfahren, das heißt für den nichtmotorisierten Individualverkehr.

Es bleibt zu hoffen, daß die vorliegende Arbeit – die als Heft 1 der „Werkstattberichte“ erscheint – viele interessierte LeserInnen findet und dazu beitragen wird, daß durch entsprechende Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, Berichterstattung und alltägliches Handeln im Straßenverkehr ein Klima entsteht, in dem Verständnis für die beiden ursprünglichsten Formen des Individualverkehrs – das Gehen und das Radfahren – herrscht.

Im Interesse eines neuen Verständnisses von Mobilität und einer neuen Beziehung zu Geschwindigkeit, Zeit, Nähe und Ferne ist es sinnvoll, daß man den Fußgängern und Radfahrern den Platz und jene Bedeutung einräumt, die sie brauchen, um unabhängig, zeitsparend, bequem und sicher unterwegs sein zu können.



Dr. Hannes Swoboda
Amtsführender Stadtrat für
Stadtentwicklung Stadtplanung, Verkehr

INHALT

1. Ausgangssituation	5
2. Radverkehr hat seine eigenen Gesetzmäßigkeiten – neuere Erkenntnisse über Radfahren und Radverkehrsplanung	7
3. Sozialwissenschaftliche Analyse der Interaktion im Straßenverkehr	9
3.1 Störungen und Behinderungen	9
3.2 Zwischenmenschliche Probleme	9
3.2.1 Interpersonelle/Soziale Konflikte als Form der Interaktion	10
3.2.2 Juristische und physische Verkehrsregelungen als Ursachen	11
3.2.3 Einstellungen, Werte und Normen als Ursachen für Probleme	11
3.3 Gefährliche Verhaltensweisen / Fehler im (Fahr-)Verhalten	12
3.4 Gefährliche Interaktionen, konkrete Gefährdungsarten	13
4. Methodik der Untersuchung	14
4.1 Auswahl der Stellen	14
4.2 Vorliegende Daten	14
4.3 Eingesetzte Methoden	15
5. Ergebnisse	20
5.1 Gruppendiskussionen	20
5.2 Stellenbezogene Erhebungen	27
5.3 Befragungsergebnisse allgemein	50
6. Die Beziehungen zwischen Fußgängern und Radfahrern im Überblick	56
6.1 Was läßt sich aufgrund der Beobachtungen sagen?	56
6.2 Welche Aussagen lassen die Befragungsdaten zu?	57
7. Schlußfolgerungen aus planerischer Sicht	59
Literatur	60
Anhang	61

1. Ausgangssituation

*Neue Radwege
in Wien*

In Wien wird in den letzten Jahren von amtlicher Seite sehr stark betont, man habe sich als logische Folge einer Politik, die sich auf Umwelt und Lebensqualität konzentriert, verstärkt dem Radfahrverkehr zugewandt und diesen gefördert. Dazu erfolgt der Hinweis auf viele Kilometer neuer Radwege. Nun stellt sich heraus, daß einerseits die Radfahrer mit vielen Aspekten der Entwicklung gar nicht so sehr zufrieden sind. Das betrifft z. B. die Breite und Führung der Radwege, aber auch die Behinderungen auf dem Radweg und die dort mögliche Fortbewegungsgeschwindigkeit und Sicherheit.

*Fußgänger-
Radfahrer-Probleme*

Auch in der Umgebung des stärker werdenden Radfahrverkehrs sind eine ganze Reihe „neuer“ Probleme entstanden, die man offenbar nicht vorausgesehen hat: z. B. hört man von Fußgängern Klagen darüber, ihre Sicherheit und ihre spontane Mobilität in Bereichen abseits der Flächen für den motorisierten Verkehr würden durch den stärker werdenden Radverkehr noch weiter eingeschränkt. Die Radfahrer wiederum beschwerten sich darüber, daß Fußgänger die neuerdings dem Radverkehr zuerkannten Rechte – in Form von Regelungen und Verkehrsflächen – nicht respektieren.

*Radfahrerbefragung
Wien 1987*

Im Juni 1987 wurde von der Magistratsabteilung 18 der Gemeinde Wien eine Untersuchung mit dem Titel „Bewertung von Radverkehrsanlagen durch Radfahrer“ in Auftrag gegeben, bei der 35 Streckenabschnitte von Radverkehrsanlagen einbezogen und 476 direkt am Ort durchgeführte Radfahrerbefragungen ausgewertet wurden (REITER, SCHMIDT & SNIZEK 1987).

*Radwege stimulieren
Fahrradnutzung*

Die damaligen Untersuchungsergebnisse zeigten, daß Radwege in der Lage sind, die Bereitschaft zur Fahrradnutzung zu erhöhen, das heißt, den Wechsel von anderen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad zu stimulieren.

Jeder dritte auf einem Radweg befragte Radfahrer gab an, vor der Existenz dieser Radverkehrsanlagen den Weg überhaupt nicht zurückgelegt zu haben, und immerhin ein Drittel der Befragten hatte damals erst in den letzten zwei Jahren (das heißt etwa ab 1985) mit dem Radfahren in Wien begonnen.

*Gefahr:
Radfahrer verdrängen
Fußgänger*

Erfahrungen aus der BRD haben gezeigt, daß Radverkehrszunahme dort auf Kosten des Fußgängerverkehrs zustande gekommen ist (BRÖG 1985). Dies erscheint nicht nur deshalb bedenklich, weil Gehen die ursprünglichste Form der Mobilität ist und jeder am Verkehr Teilnehmende einen Teil seiner täglichen Wege zu Fuß zurücklegt. Gehen ist überdies im Vergleich zu anderen Formen der Fortbewegung am sozial- und umweltverträglichsten, das heißt, es ist – noch vor dem Radfahren – hinsichtlich Unfallgefährdung für andere Verkehrsteilnehmer, Energieverbrauch, Platzbedarf, Lärmentwicklung und Luftbelastung dem Bahn-, Bus- und Autofahren überlegen.

*Sozial- und
Umweltverträglichkeit
der Fortbewegung*

Die folgende Abbildung zeigt die verschiedenen Fortbewegungsarten hierarchisch geordnet nach ihrer Sozial- und Umweltverträglichkeit (SCHMIDT 1988).

1. Gehen 
2. Radfahren 
3. Bahnfahren 
4. Busfahren 
5. Autofahren 

*Umweltorientierte
Verkehrspolitik = Förderung
des nichtmotorisierten
Verkehrs*

Das Ziel einer umfassenden, umweltorientierten Verkehrspolitik muß es daher sein, insbesondere die beiden nichtmotorisierten individuellen Formen der Verkehrsteilnahme durch bauliche, verkehrsorganisatorische und informatorische Maßnahmen zu fördern.

*Fahrrad als
Alternative
zum Auto*

Dem Radfahren kommt eine besondere Bedeutung zu, wenn man wirklich Erfolge im Zurückdrängen des motorisierten Individualverkehrs haben will. Ist doch die beim Autofahren geschätzte Unabhängigkeit der Fortbewegung gekoppelt mit der Möglichkeit bequemen Gepäcktransports auch im günstigsten Fall durch öffentliche Verkehrsmittel nicht zu gewährleisten. Gemessen am Zeitbedarf für Strecken im Nahbereich (etwa 5 km) ist in der Fläche meist nur das Rad eine angemessene Alternative zum Auto.

*Fläche für Radverkehr
nicht auf Kosten
der Fußgänger*

Im Interesse der Lebensqualität wäre eine verbesserte Infrastruktur für den Radverkehr, die den in den letzten Jahrzehnten durch den motorisierten Individualverkehr drastisch eingeschränkten Bewegungsraum der ursprünglichsten Form des Individualverkehrs, des Gehens, noch weiter einschränkt bzw. diese Fortbewegungsform noch weiter ihrer potentiell positiven Erlebnisqualitäten beraubt, kontraproduktiv.

*Untersuchte
Fragestellungen*

Um Entscheidungsgrundlagen dafür zu geben, wie man in Wien die Attraktivität des Radfahrens erhöhen kann, ohne die Fußgänger zu verdrängen, sollten durch den hier dargestellten Forschungsauftrag der Gemeinde Wien die Interaktionen zwischen Fußgängern und Radfahrern systematisch analysiert und folgende Fragen geklärt werden:

- (1) Unter welchen Bedingungen und wie häufig treten Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf?
- (2) Wie werden Fußgänger-Radfahrer-Konflikte von den Beteiligten wahrgenommen?
- (3) Gibt es Unterschiede in Konflikthäufigkeit und -wahrnehmung hinsichtlich Geschlecht, Alter und bisheriger Erfahrung als Verkehrsteilnehmer?
- (4) Bei welchen Radverkehrsanlagen funktioniert die Interaktion zwischen Fußgängern und Radfahrern am ehesten im Sinne einer konfliktfreien und sicheren Verkehrsteilnahme?

*Bedingungen für
Mischverkehr
Fußgänger – Radfahrer*

Aus unserer ersten Befragung im Jahr 1987 im Auftrag der Gemeinde Wien ließ sich ableiten, daß Mischverkehr zwischen Radfahrern und Fußgängern bei ausreichender Querschnittsbreite von mehr Radfahrern als fahrradfreundlich erlebt wird als schmale Zweirichtungswege. Damals wurde bereits angeregt, darauf zu achten, daß Störungen für den Fußgängerverkehr vermieden werden, indem man für solche Wege Beläge wählt, die Radfahrer zu verhaltener Fahrweise veranlassen.

*Positive Erfahrungen
mit Radfahrern in der
Fußgängerzone*

Inzwischen gibt es Berichte über positive Erfahrungen mit Mischverkehr Fußgänger – Radfahrer in Fußgängerzonen aus Darmstadt (EGER & RETZKO 1986) bzw. eine groß angelegte Untersuchung über die sichere Gestaltung von Wegen für den Radverkehr (ANGENENDT 1989).

*Stellenwert von
Konflikten mit
Fußgängern aus
der Sicht von
Radfahrern*

Einen Anhaltspunkt dafür, welche Bedeutung Konflikte mit Fußgängern im Vergleich zu anderen Problemen aus der Sicht der 1987 in Wien befragten Radfahrer haben, bieten die Antworten auf die abschließende offene Frage unserer Erhebung von 1987: „Gibt es noch etwas zum Thema Radfahren in Wien, das Ihnen besonders wichtig ist?“ Über diese Ergebnisse wird im Kapitel 4.2 berichtet.

*Briefe von
Fußgängern*

Wie das Miteinander von Radfahrern und Fußgängern aus der Sicht von denen aussieht, die zu Fuß unterwegs sind, zeigen Auszüge aus Briefen, die im Rahmen einer Aktion der Gemeinde Wien eingetroffen sind. Darüber wird ebenfalls in Kapitel 4.2 berichtet.

2. Radverkehr hat seine eigenen Gesetzmäßigkeiten – neuere Erkenntnisse über Radfahren und Radverkehrsplanung

<i>Studien über Fußgänger-Radfahrer-Beziehungen</i>	Mittlerweile sind einige Studien veröffentlicht, die sich speziell mit der Beziehung zwischen Radfahrern und Fußgängern bzw. der entsprechenden Verkehrsplanung (z. B. EGER & RETZKO 1986, ANGENENDT 1989) auseinandersetzen. Es wurde versucht, die Ergebnisse dieser Untersuchungen bei der Planung unserer Erhebung zu berücksichtigen.
<i>Österreichische Studien</i>	Parallel zu unseren Felduntersuchungen erschienen auch österreichspezifische Publikationen zum Thema Fußgänger-Radfahrer-Interaktionen. So wurde an der Wiener Universität für Bodenkultur eine Diplomarbeit zum Thema „Gemeinsame Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer“ (SCHILD 1990) durchgeführt. Bei der gemeinsam von ARGUS, Veloclub und Ö-Rad in Zusammenarbeit mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit in Salzburg im Frühjahr des Jahres 1990 veranstalteten Tagung „Velo-Secur“ wurde in einem Arbeitskreis direkt das Thema „Fußgänger-Radfahrer-Konflikte“ behandelt (SCHMIDT 1990). In der dort erstmals der Öffentlichkeit vorgestellten Publikation „Das Fahrrad im Verkehr“ (RAUH 1990) ist ein eigenes Kapitel dem Radfahren in Fußgängerbereichen gewidmet. Die gesamten Beiträge dieser Salzburger Tagung sind im Band 1 dieser Schriftenreihe unter dem Titel „Velo Secur 90. Sicherheit rund ums Radfahren“ im Juli 1991 erschienen.
<i>Velo-Secur '90 in Salzburg</i>	
<i>Formen des Miteinander von Fußgängern und Radfahrern</i>	<p>Folgende verkehrsplanerische bzw. verkehrsorganisatorische Formen des Miteinanders von Fußgängern und Radfahrern lassen sich dementsprechend unterscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) Gemeinsamer Geh- und Radweg,(2) Fußweg, Radfahren erlaubt,(3) Fußgängerzone, Radfahren erlaubt,(4) Wege, die für Kraftfahrzeuge aller Art verboten sind,(5) Wege, die für Fahrzeuge aller Art verboten, für Radfahrer erlaubt sind,(6) Radwege, die nur auf gleicher Ebene vom Gehweg abmarkiert sind, zum Teil durch unterschiedliche Farbe bzw. Belag abgetrennt,(7) Fußwege, die illegal von Radfahrern genutzt werden,(8) Flächen in Parks, die illegal von Radfahrern genutzt werden.
<i>Ziel der Studie</i>	Unter welchen Bedingungen einige dieser verschiedenen Formen des Miteinanders zu mehr oder weniger Konflikten führen, das sollte an einigen prototypischen Abschnitten von Wiener Radverkehrsanlagen im Kreuzungsbereich untersucht werden.
<i>Bauliche Gestaltung und personenspezifische Merkmale entscheidend</i>	Bezieht man sich auf einschlägige verkehrspsychologische Arbeiten, so kommt der Art der baulichen Gestaltung im Sinne eines Leit- oder Hemmungsprinzips (z. B. durch Bodenmarkierung) eine wesentliche Bedeutung zu (KLEBELSBERG 1982). Aber auch personenspezifische Merkmale, die mit den Motiven der Verkehrsteilnahme bei Radfahrern in Beziehung stehen (DEGEN 1989), dürften Art und Häufigkeit von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern mitbestimmen.
<i>Kriterien, die die Interaktion Fußgänger – Radfahrer beeinflussen</i>	<p>Von folgenden Kriterien, die ANGENENDT (1989, S. 291) als wesentlich für die planerische Regelung zur Führung des Radverkehrs ansieht, dürfte auch ein Einfluß auf die Interaktion zwischen Fußgängern und Radfahrern ausgehen:</p> <ul style="list-style-type: none">* Breite des zur Verfügung stehenden Straßenraumes,* Einmündungsdichte, Anbindung des Straßenumfeldes,* Stärke und Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs,* Netzfunktion der Straße,* Geschwindigkeitsstruktur des Kfz-Verkehrs,* Stärke und Teilnehmerstruktur des Kfz-Verkehrs,* Stärke des Fußgängerverkehrs, Nutzung des Straßenumfeldes,* Situation des ruhenden Verkehrs,* Einbindungsmöglichkeiten und Führung des Radverkehrs im Bereich von Knotenpunkten.

*Konflikträchtige
Regelverstöße von
Radfahrern haupt-
sächlich mit Kfz*

Bei KULLER et al. (1986) findet sich unter den acht konflikträchtigsten Regelabweichungen von Radfahrern nur eine, die sich auf den Fußgängerverkehr bezieht. Sie wird als selten, aber manchmal sehr konfliktreich eingestuft: „Befahren eines Fußgängerüberweges“. Andere Regelverletzungen von Radfahrern beim Miteinander mit Fußgängern, die als gefährlich einzuschätzen sind, werden nicht genannt. Die sieben konflikträchtigsten Regelabweichungen beziehen sich auf Interaktionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr.

3. Sozialwissenschaftliche Analyse der Interaktion im Straßenverkehr

*Vorherrschende
Motive der
Verkehrsmittelwahl:
Zeitsparen,
Unabhängigkeit,
Bequemlichkeit*

Wenn man die Verkehrsteilnahme aus sozialwissenschaftlicher Sicht analysiert, werden Begriffe wie Motive, Einstellungen, Wertorientierungen, Normen, Rolle und Interaktion wesentlich. Aus verkehrspsychologischen Studien wissen wir einiges über Motive der Verkehrsteilnahme. So gelten Zeitsparen, Unabhängigkeit und Bequemlichkeit als vorherrschende Motive für die Verkehrsmittelwahl. Je nach Personengruppe und Form der Fortbewegung können auch Kostensparen, Sicherheit, Umweltschutz sowie Spaß/Genuß im Vordergrund stehen.

*Kriterien für
Annehmlichkeit
der Fortbewegung*

Inwieweit diese Motive bei der individuellen Verkehrsteilnahme realisiert und diese als mehr oder weniger angenehm bzw. konfliktfrei erlebt wird, hängt damit zusammen, inwieweit die folgenden Kriterien für die jeweilige Fortbewegungsart zutreffen (siehe auch SCHMIDT 1988):

- * Wer hat wieviel Platz?
- * Wer hat mehr Handlungsalternativen?
- * Wer kommt rascher voran?
- * Wer muß auf wen warten?
- * Wer hat es bequemer?
- * Wer bekommt recht?
- * Was ist prestigeträchtiger?

*Auf den Menschen
bezogene Probleme
im Verkehrsbereich*

Die auf die Menschen bezogenen Probleme im Verkehrsbereich lassen sich klassifizieren als

- * Störungen/Behinderungen bei der Fortbewegung,
- * zwischenmenschliche Probleme („Spannungen“, „Reibereien“),
- * Gefahren.

Störungen und Gefahren können die zwischenmenschlichen Probleme verstärken, wenn sie durch das Verhalten bestimmter Personen entstehen, insbesondere wenn dabei Absichtlichkeit unterstellt werden kann.

3.1 Störungen und Behinderungen

*Störungen
Fußgänger – Radfahrer*

Bezogen auf die beiden Gruppen, mit denen wir uns in unserer Studie beschäftigt haben, sind jene Störungen als vorrangig zu betrachten, die sie gegenseitig füreinander verursachen. So ist oft zu beobachten, daß Fußgänger und Radfahrer einander auf engen Stellflächen behindern; oder daß sie die Flächen der jeweils anderen Gruppe für die eigene Fortbewegung verwenden. Diese beiden Formen der Störung sind natürlich im Zusammenhang mit der Anlage der Fuß- und Radwege von Interesse.

*Störungen durch
Kfz-Verkehr*

Störungen durch Kfz-Verkehr, die dann auf die beiden gegenständlichen Gruppen und auf die Interaktion zwischen diesen beiden zurückwirken, sind ebenfalls im Rahmen unserer Untersuchung von Interesse. Hauptsächlich ist dabei an Abbieger zu denken, die bei Stellen mit starkem Fußgänger-/Radfahrerverkehr deren Aufmerksamkeit „abziehen“ – oder auch nur einen Rückstau verursachen – und als Folge Störungen zwischen diesen beiden nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern verursachen. Nicht nur fahrende, sondern auch parkende Autos können beträchtliche Störungen und Behinderungen verursachen (Angst vor aufgehenden Autotüren, verparkte Geh- bzw. Radwege usw.), die sich auch auf die Fußgänger-Radfahrer-Interaktion auswirken.

3.2 Zwischenmenschliche Probleme

*Störungen können
ohne böse Absicht
entstehen*

Andere Formen der Störung (bei denen auch die Aspekte der zwischenmenschlichen Probleme und der Gefährdung mitschwingen) bestehen etwa darin, daß Fußgänger und Radfahrer sich schnell aufeinander zubewegen, erst spät ausweichen; oder daß Radfahrer schnell und knapp an Fußgängern vorbeifahren. Man muß gleich hier vorausschicken, daß derlei Störungen durchaus nicht oft bzw. nicht immer in böser

Absicht geschehen: Die Beobachtungs- und Befragungsergebnisse werden zeigen, daß eine Störung einer der beiden Parteien auch erfolgen kann, ohne daß die andere Partei sich dessen bewußt wird (siehe dazu auch RISSER 1988 und SCHMIDT 1989).

*Klima bestimmt
Qualität der
Verständigung und
konkretes Verhalten*

Dennoch: Im Zusammenhang mit Überlegungen über die Probleme zwischen den betroffenen Gruppen sind vor allem die „klimatischen“ Aspekte als wichtige Randbedingung und gleichzeitig als Konsequenzen des Verhaltens der einzelnen Verkehrsteilnehmer zu nennen. Gemeint sind damit jene Ereignisse, die die Qualität der Verständigung und der Beziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern reflektieren. (Die physische und psychische Sicherheit Dritter sowie die Flüssigkeit des Verkehrsablaufes für alle Verkehrsteilnehmergruppen sind natürlich ebenfalls Aspekte des Verkehrsklimas).

*Klima wird durch
Art und Effizienz der
Interaktion bestimmt*

Art und Effizienz der Interaktion zwischen Verkehrsteilnehmern stehen für die Qualität des Verkehrsklimas, sowohl in sachlicher als auch in emotionaler Hinsicht. Sie stellen eine wichtige Instanz dar bei der Bildung informeller Normen und bei der Verbundenheit, die man gegenüber den anderen Menschen auf der Straße fühlt (was wiederum, wie aus der Sozialpsychologie bekannt, eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Charakter des weiteren Umganges miteinander ist).

*Flüssigkeit des
Verkehrsablaufs
reflektiert das Klima*

Zusammen mit der Klarheit gesetzlicher Aussagen und der Qualität der Ausgestaltung der Verkehrswege und -flächen bestimmt die Interaktion zwischen Verkehrsteilnehmern das Ausmaß der Ungestörtheit (= Flüssigkeit) des Verkehrsablaufes, die somit ebenfalls bis zu einem gewissen Grad die zwischenmenschlichen Beziehungen (also das Klima) im Straßenverkehr reflektiert.

*Flüssigkeit nicht mit Ge-
schwindigkeit
gleichzusetzen*

„Flüssigkeit“ darf dabei keinesfalls mit Geschwindigkeit verwechselt werden. Der Verkehr kann auch auf einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau flüssig sein: man kann fahren, ohne anhalten zu müssen, bzw. ohne daß man durch plötzliche Hindernisse gestört wird; und er muß auch für Fußgänger, Radfahrer und für die öffentlichen Verkehrsmittel flüssig sein, nicht nur für den Kfz-Verkehr; s. o. Die durch die Art der Verkehrsplanung mitbestimmten Erwartungen bezüglich des Vorankommens sind in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung: Ein markierter Radweg, der signalisiert, daß man „ungestört“ zu fahren berechtigt ist, kann „Klimastörungen“ fördern, wenn andere Verkehrsteilnehmer dieses ungestörte Durchfahren dann mehr oder weniger zwangsläufig behindern.

*Interpersonelle Konflikte als
Kriterium*

Als Kriterium für das Verkehrsklima können vor allem Zahl und Schwere interpersoneller Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern angesehen werden.

3.2.1 Interpersonelle/Soziale Konflikte als Form der Interaktion

*Definition
interpersoneller Konflikt*

Ein sozialer Konflikt wird in der Sozialpsychologie als eine spezifische Form der Interaktion im Zusammenhang mit dem Aushandeln von Interessen, Werten, Absichten, Meinungen und Daseinsbedingungen definiert. Die beteiligten Personen nehmen einander dabei wahr, wobei jeder das Ziel verfolgt, sich selbst durchzusetzen. Ärger o. ä. kann bei einer Partei allein vorliegen. Ein interpersoneller Konflikt liegt erst dann vor, wenn beide Parteien einander wahrgenommen haben und „engagiert“ sind.

*Konflikt =
Gegenteil von
Kooperation*

Solche Konflikte verkörpern das eigentliche Gegenteil der Kooperation: Kooperatives Handeln setzt die Gemeinsamkeit von Zielen voraus und ist auf dieser Basis ein sozialer Prozeß, bei dem beteiligte Personen ihre Anstrengungen vereinigen, um gemeinsame Ziele zu realisieren. Da die Ziele aber nicht immer verträglich sind, jedoch auf Durchsetzung drängen, wird häufig ich-zentriertes Verhalten als eher zieleffizient empfunden (HACKER 1985).

*Verschiedene
Konfliktebenen*

Ganz allgemein kann man als Ebenen des Konfliktes verbale Konflikte, Aktionen ohne Gewalt und gewalttätige Konflikte unterscheiden:

Der verbale Konflikt

(1) Der verbale Konflikt: Die Unvereinbarkeit von Zielen wird von den Beteiligten einander in verbaler Form mitgeteilt. Da der Gegner mit Hilfe der Sprache aber nicht immer in gewünschtem Ausmaß geschwächt werden kann und andererseits die Sprache das ganze Ausmaß der emotionalen Aufladung nicht aufnehmen und verarbeiten kann, ist der verbale Konflikt nicht selten eine Vorstufe zur zweiten Ebene.

<i>Aktion ohne Gewalt</i>	(2) Aktion ohne Gewalt: Auf dieser Ebene werden Konflikte unter gegenseitiger Androhung von Gewalt ausgetragen bzw. unter Androhung von Maßnahmen, die die Zielverwirklichung des Gegners verhindern. Dazu gehört etwa, daß man vom Rad steigt bzw. daß man, symbolisch gesprochen, auf irgend eine andere Art und Weise die Ärmel hochkrempelt, um dem „Gegner“ seine Entrüstung zum Ausdruck zu bringen, seinen Unmut zu äußern, aber auch als Vorstufe zur Drohung.
<i>Der gewalttätige Konflikt</i>	(3) Der gewalttätige Konflikt: Dieser ist die dritte Stufe der Eskalation. Gewaltanwendung ist die aggressive Ausübung beanspruchter Macht, um die Zielverwirklichung des Gegners zu verhindern und die eigenen Ziele durchzusetzen. „Gewalttätigkeit“ kann dabei zunächst auf psychischer Ebene erfolgen („glaubwürdige“ Gewaltandrohung, wobei man dem „Gegner“ beschreibt, was man demnächst tun wird = Androhung von Konsequenzen, „Psychoterror“).
<i>Physische Aggression</i>	(4) Physische Aggression (rempeln, stoßen usw., bis hin zur Prügelei) wird als letzte Stufe des interpersonellen Konfliktes verstanden. Physische Aggression kann auch versteckt erfolgen – etwa als Unfall getarnt –, so daß man den „Gegner“ trifft, aber ihm keinen Anlaß gibt, sich zu revanchieren.
<i>Verbale Verständigung erleichtert Konfliktlösungen</i>	Bei interindividuellen Konfliktbeziehungen hängt es in der Regel davon ab, unter welchen Einflüssen und Bedingungen jemand handelt, ob sich das Konfliktpotential in offenem Konfliktverhalten äußert: Von grundlegender Bedeutung ist dabei die Frage, welcher Anteil des Konfliktpotentials auf verbaler Ebene ausgeräumt werden kann. Wo Kfz beteiligt sind, sind jedoch die Möglichkeiten dazu im Straßenverkehr stärkstens eingeschränkt, während eine verbale Konfliktlösung zwischen Radlern und Fußgängern eher möglich ist.
<i>Hohe Geschwindigkeit erschwert verbale Kommunikation</i>	Allerdings kann man sich hier einen Einfluß der Fahrgeschwindigkeit der Radfahrer erwarten: Schnell vorbeifahrende und den Fußgängern das Gefühl der Unsicherheit vermittelnde Radfahrer erschweren verbale Konfliktaustragung, hinterlassen dagegen frustrierte Fußgänger, deren Konfliktlösebereitschaft unter Umständen beim nächsten Zusammentreffen mit einem Radfahrer dann entsprechend reduziert ist.

3.2.2 Juristische und physische Verkehrsregelungen als Ursachen

<i>Ungleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer fördert Konflikte</i>	Es dürfte unumgänglich sein, das Entstehen von zwischenmenschlichen Konflikten in vielen Fällen auch als Resultat einer Ungleichbehandlung verschiedener Verkehrsteilnehmer(gruppen) zu sehen. Fußgänger oder Radfahrer, die ja distanzempfindlich sind, zu großen Umwegen zu zwingen, wie das oft durch die Verkehrsplanung und bauliche Gestaltung vieler Straßenabschnitte geschieht, führt zwangsläufig dazu, daß diese Gruppen ihre Wege auf irreguläre Art und Weise abkürzen. Das bringt, wenn es für die Kfz-Lenker unerwartet geschieht, Gefahren mit sich und verursacht, wenn die Verstöße der Radfahrer und Fußgänger den Kfz-Lenkern bewußt werden, die oben erwähnten „Sanktionen“ gegen Übergriffe.
<i>Konkurrenz um Verkehrsfläche belastet Klima</i>	Bezüglich der Verkehrsplanung und deren Resultate könnte man die „Hintergrundspannung“ zwischen den Verkehrsteilnehmergruppen als Ausdruck einer Konkurrenz um Verkehrsfläche ansehen: <ul style="list-style-type: none"> * Wer muß auf wen warten? * Wer muß wem Platz machen? * Wer wird durch wen behindert? * Wer wird durch wen gefährdet? usw.
<i>Verkehrsplanung kann regelwidriges Verhalten fördern</i>	KULLER et al. (1986) weisen in ihrer bereits in Kapitel 2 zitierten Arbeit mehrfach auf die Beziehung zwischen Verkehrsplanung und baulicher Gestaltung zum einen und Art und Ausmaß regelwidrigen Verhaltens von Radfahrern hin.

3.2.3 Einstellungen, Werte und Normen als Ursachen für Probleme

<i>Werthaltungen, Einstellungen und Normen bestimmen Kommunikation</i>	Zwischen ungeschützten Verkehrsteilnehmern (Fußgängern und Radfahrern) einerseits und Kfz-Lenkern andererseits, aber natürlich auch zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt es manchmal zu Problemen, weil die Voraussetzungen dafür
--	---

geeignet sind: Bestimmte Werthaltungen bezüglich des Verkehrs (etwa: „Radfahren ist nur ein Sport und keine ernstzunehmende Form der Verkehrsteilnahme“), bestimmte Einstellungen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern (etwa: „Fußgänger gehen absichtlich langsam über die Straße“ oder „Fußgänger gehen absichtlich auf dem Radweg“) und bestimmte Normen (etwa: „Die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs ist Anforderung Nr. 1 an ein modernes Verkehrssystem“) sind, wenn sie nicht hinterfragt werden, Ausgangspunkt für ungeduldige und unfreundliche Kommunikation miteinander.

Gefährliche Fahrmanöver als Ersatz für verbale Kommunikation

Kommunikation kann sich aber, wie wir wissen, im Straßenverkehr auch als (Fahr-) Manöver präsentieren – Ungeduld und Unfreundlichkeit schlagen dann unmittelbar in Gefahr/Gefährdung um. Und um den Kreis zu schließen, muß man hinzufügen: In solchen Fällen – und das geschieht recht oft – werden die ursprünglichen Einstellungen, Werte und Normen in ihren negativen Aspekten bestätigt. Radfahrer und Fußgänger untereinander haben allerdings, wie schon weiter oben angemerkt, die Möglichkeit, hier verbal einiges zu regeln und auszugleichen, statt Gefühle über Fahrmanöver abzureagieren.

3.3 Gefährliche Verhaltensweisen/Fehler im (Fahr-)Verhalten

Kriterien für gefährliches Verhalten im Straßenverkehr

Im Rahmen eines Wiener Forschungsprojektes (RISSER et al. 1982) ging es darum, verschiedene Kriterien für gefährliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu erarbeiten. Von einem Expertenteam wurden unter Einbeziehung von eigenen Erfahrungen als Verkehrsteilnehmer Entscheidungshilfen erarbeitet, die es erlauben sollen, festzustellen, wenn „fehlerhaftes“ Verhalten von Verkehrsteilnehmern vorliegt. Das Projektteam kam damals zu dem Schluß, daß eine oder mehrere der folgenden drei Voraussetzungen gegeben sein müssen, um ein Verhalten als Fehlverhalten etikettieren zu können:

Krasse Gesetzesverletzung

(1) *Krasse Gesetzesverletzung* (z. B. Überfahren des Rotlichtes), auch wenn keine akute Gefährdung daraus entsteht und auch wenn gerade kein anderer Verkehrsteilnehmer zugegen ist. Derlei Gesetzesverletzungen sind unter anderem deswegen als so problematisch einzustufen, weil der Vertrauensgrundsatz, der etwa in Österreich im Straßenverkehr gilt, antizipatorisches Verhalten zur Kompensation solcher Fehler eher unwahrscheinlich macht: Verkehrsteilnehmer brauchen – mit gesetzlicher Deckung – nicht mit solchen Fehlern rechnen.

Krasse Gefährdung der eigenen Person oder anderer Verkehrsteilnehmer

(2) *Krasse Gefährdung der eigenen Person oder anderer Verkehrsteilnehmer* (auch wenn keine Gesetzesverletzung vorliegen sollte); eine Gefährdung kann dadurch entstehen, daß ein Verkehrsteilnehmer die gesetzlichen Möglichkeiten bis zur letzten Konsequenz ausschöpft, ohne daß der geringste Spielraum zur Fehlerkompensation für den anderen übrigbleibt (= z. B. unreflektiertes Bauen auf den Vertrauensgrundsatz).

Mißverständliches Verhalten

(3) *Verhalten, das andere Verkehrsteilnehmer nicht richtig interpretieren können.* Das kann auch ein Nichtverstehen bzw. Mißverstehen deutlich verständlicher Signale anderer Verkehrsteilnehmer mit darauf folgender falscher Reaktion sein, so daß es zu einer Gefährdung kommt bzw. kommen könnte.

Beispiel gefährlicher Verhaltensweisen bei Fußgängern und Radfahrern

Beispiele für solche Ereignisse wären bei den Verkehrsteilnehmergruppen, mit denen wir uns hier befassen, etwa die folgenden:
(Zu) hohes bzw. unangepaßtes Tempo, Querungen der Weg der anderen, ohne sich zu vergewissern, hinter Hausecken rasch hervortreten oder -fahren, aus dem Haustor treten bzw. nahe und rasch an Haustoren vorbeifahren usw. Wichtig ist, daß Probleme erst dann entstehen, wenn – mehr oder weniger unerwartet – ein anderer Verkehrsteilnehmer „ins Bild“ kommt:

Verhaltensfehler als Vorstufe zu Verkehrskonflikten

Fehler im Verkehrsverhalten bzw. im Fahrverhalten kann man aus dieser Perspektive als den Verkehrskonflikten und damit auch den Verkehrsunfällen vorgelagert ansehen (siehe dazu Näheres bei KLEBELSBERG 1982 bzw. als zusammenfassende Arbeit über diesen Bereich ICTCT 1990).

3.4 Gefährliche Interaktionen, konkrete Gefährdungsarten

<i>Verkehrskonflikte setzen Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer voraus</i>	Die Beobachtung gefährlicher Verhaltensweisen (siehe 3.3) im Rahmen von Interaktionen wirft mehr Licht auf die Frage, welche gefährlichen Verhaltensweisen überhaupt vorkommen und was sie zum Konflikt beitragen. Sie werden als kritisch registriert, auch wenn im Einzelfall wegen der Abwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer keine gefährliche Situation entstanden ist.
<i>Definition eines Verkehrskonfliktes</i>	<ul style="list-style-type: none">• Definition eines Verkehrskonfliktes Ein Verkehrskonflikt ist eine beobachtbare Situation, in der zwei oder mehrere Teilnehmer einander zeitlich bzw. räumlich so nahe kommen, daß einer der Verkehrsteilnehmer seine Bewegung durch ein abruptes Brems-, Beschleunigungs- oder Richtungsänderungsmanöver (= „evasive action“) ändern muß, um eine Kollision zu vermeiden (ASMUSSEN 1984; HYDEN 1987).
<i>Abgrenzung: Verkehrskonflikt versus interpersoneller Konflikt</i>	Bei genauer Betrachtung einiger vermeintlicher Verkehrskonflikte ergibt sich dabei häufig und oft sehr deutlich der „Tatbestand“ der Kommunikation: Das zeitliche oder räumliche „Aneinandergeraten“ erfolgt nicht überraschend, sondern in Form eines Kräftemessens; spätes Reagieren auf den anderen ist keine Notlösung, sondern möglicherweise der bewußte Versuch einer Einschüchterung. Das würde bedeuten, daß hier ein interpersoneller Konflikt vorliegt (siehe 3.2), aber kein Verkehrskonflikt: Es fehlt das Moment der Überraschung.
<i>Verkehrskonflikte Fußgänger – Radfahrer</i>	Im Zusammenhang mit unserer Untersuchung sind Verkehrskonflikte etwa in der Form denkbar, daß <ul style="list-style-type: none">– Fußgänger und Radfahrer aufeinander zugehen/zufahren und einander erst spät ausweichen,– Radfahrer schnell und knapp an Fußgängern vorbeifahren oder– Fußgänger unmittelbar und ohne zu schauen den Radweg queren usw., wobei der Beobachter in all diesen Fällen die Situation im Sinn eines Verkehrskonfliktes als gefährlich erlebt.

4. Methodik der Untersuchung

4.1 Auswahl der Stellen

Sechs Stellen in Wien, zum Teil am Rand bzw. in unmittelbarer Nähe des 1. Bezirks, wurden für unsere Untersuchung ausgewählt. Dies geschah teilweise auf Vorschlag seitens der Magistratsabteilung 18 (der Abteilung Stadtstrukturplanung der Gemeinde Wien), teilweise aufgrund von Informationen seitens der ARGUS (Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr), der größten österreichischen Radfahrervertretung, und teilweise wegen ihrer bereits erfolgten Einbeziehung in unser vorangehendes Projekt (REITER et al. 1988). Kriterien für die Auswahl der Stellen waren das Zusammentreffen von Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen und Berichte über das Auftreten kritischer Situationen zwischen diesen beiden Verkehrsteilnehmergruppen. Die genaue Beschreibung der Stellen samt ihrer technischen Parametern wird zusammen mit der Darstellung der Ergebnisse gegeben (siehe Kapitel 5.2). Es handelt sich um folgende Stellen:

- (1) Kreuzung Radweg mit Fußgängeraufgang von der Unterführung Schottentor Richtung Schottengasse links (zur CA),
- (2) Parkring Ausgang Stadtpark Richtung Marriott, Kreuzungsbereich Radweg parallel zum Ring und Fußgängerstrom rechtwinkelig dazu,
- (3) Vermischungsbereich vis-à-vis Urania (zwischen Zebrastreifen Richtung Ring und Richtung Urania),
- (4) Argentinierstraße 100 m unterhalb japanischer Botschaft stadteinwärts,
- (5) Bereich vor Haupteingang TU Hauptgebäude (tolerierter Vermischungsbereich zwischen Radfahrern und Fußgängern),
- (6) Hotel Bristol, ab Aufgang Opernpassage entlang den Pollern zur Nebenfahrban hin.

Die Beobachtungen erfolgten an jeder Stelle sowohl morgens (7.30–8.30 Uhr) als auch abends (16.30–17.30). Um einen Eindruck über den Charakter von Wochenendverkehr zu haben, wurde die Stelle (6) an einem Sonntag untersucht (12.30 bis 14.30 Uhr).

4.2 Vorliegende Daten

Wenn man im Sommer 1989 die Berichterstattung in den Tageszeitungen verfolgt hat, konnte man den Eindruck gewinnen, das Verkehrssicherheitsproblem Nr. 1 bestehe in Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern. Viele Schlagzeilen vermittelten den Eindruck eines höchst aggressiven Miteinanders.

Inwieweit diese Berichterstattung über das Klima zwischen Fußgängern und Radfahrern das widerspiegelt, was sich tatsächlich auf der Straße abspielt, sollte schon vor der eigentlichen Untersuchung ansatzweise durch die Auswertung von Briefen an die Gemeinde Wien, die im Rahmen einer Bürgeraktion gesammelt wurden, abgeklärt werden.

Von den insgesamt 83 eingesehenen Briefen, die sich auf den Zuständigkeitsbereich der MA 46, Verkehrssicherheit bezogen, enthielt nur etwa ein Viertel direkte Beschwerden über Radfahrer–Fußgänger-Interaktionen. Die meisten dieser Klagen bezogen sich auf das Thema Radfahren am Gehsteig. Leider ging aus diesen Briefen nicht eindeutig hervor, in wievielen Fällen sich Radfahrer vorschriftswidrig auf einem legal nur Fußgängern vorbehaltenen Gehsteigsbereich befanden bzw. wie oft sich derartige Konflikte auf vom Gehsteig abmarkierte Radwege bezogen.

Jedenfalls wurden Radwege am Gehsteig häufig als negativ und gefährlich bewertet. Hinweise auf Gesetzesübertretungen, Rücksichtslosigkeit und mangelnde Rücksicht von Radfahrern waren am zweithäufigsten. Auffallend in einzelnen Schreiben war die starke emotionale Beteiligung:

„... bitte ich Sie ebenso dringend wie innigst, sich für den Schutz der Fußgänger vor den Radfahrern einzusetzen.“
„... Sie haben eine Anzahl Radfahrer glücklich gemacht und die Fußgänger dabei vergessen.“
„... den lebensbedrohenden Rest der Radfahrer zu bekämpfen.“
„Beschützen Sie uns alte Menschen vor den Radfahrern.“
„Junge Menschen fahren schnell.“

Der emotionale Gehalt der Briefe weist darauf hin, daß sich diese Fußgänger gegenüber Radfahrern zumindest zurückgesetzt, häufig auch gefährdet bzw. extrem bedroht fühlen. Dabei zeigt sich, daß das Gefühl der Unterlegenheit und Ohnmacht der Älteren gegenüber den Jüngeren das Verhältnis der Fußgänger zu den Radfahrern mitbestimmt. Auch scheinen die angesprochenen Konflikte und die geäußerten Ängste Aspekte eines Generationenkonfliktes widerzuspiegeln.

Derartiges Unbehagen ist deshalb besonders ernst zu nehmen, weil für viele ältere Verkehrsteilnehmer das Gehen die einzige für sie mögliche Form der individuellen Verkehrsteilnahme darstellt. Ihre Mobilitätsansprüche sind durch Einschränkung von Fußgängerbereichen und Vermischung mit schnellem Radverkehr fundamental gefährdet. Das und die Tatsache, daß für ältere Menschen ein Sturz schon ernste gesundheitliche Folgen mit sich bringen kann, erklärt den emotionalen Gehalt dieser Briefe.

Während allerdings die Briefschreiber nicht als repräsentativ für die Wiener Fußgänger angesehen werden können, geben uns die für die Untersuchungsplanung verfügbaren Ergebnisse der Befragung von Radfahrern 1987 in Wien schon ein gültigeres Stimmungsbild von der subjektiv empfundenen Wichtigkeit von Verkehrsproblemen aus der Sicht der Radfahrer. Auf die offene Frage am Schluß des Interviews „Gibt es noch etwas zum Thema Radfahren in Wien, das Ihnen besonders wichtig ist?“ standen Probleme mit Autofahrern im Vordergrund.

Etwa jeder Dritte übte direkt Kritik am Auto bzw. am Autofahren, in einem weiteren Drittel der Antworten äußerte man indirekte Kritik und wünschte sich vor allem ein Zurückdrängen der Autos zugunsten der Radfahrer. Dabei standen Maßnahmen für eine angemessene Geschwindigkeitswahl und für Probleme mit parkenden Autos im Vordergrund.

Die Radfahrer, die direkt Angst vor Autos äußerten, sind eher im mittleren bzw. sogar im höheren Alter. Im Vordergrund stand der Wunsch nach besseren bzw. mehr Radwegen bzw. Radrouten, nach einem geschlossenen Netz von Radverkehrsanlagen, nach Vorrang bis zur Gleichberechtigung gegenüber den Autofahrern. Man wünschte sich in diesem Zusammenhang (vor allem jüngere und männliche Personen) Radfahren gegen die Einbahn.

Weniger als ein Drittel der Antworten bezog sich direkt auf Probleme zwischen Fußgängern und Radfahrern. Im Vordergrund stand hier der Wunsch nach deutlicher Abgrenzung zwischen Radweg und Gehsteig sowie Aufklärung bzw. Werbung für den Radverkehr und die rechtlichen Vorschriften.

4.3 Eingesetzte Methoden

Um ein möglichst umfassendes Bild von der Interaktion zwischen Fußgängern und Radfahrern zu gewinnen, sollten verschiedene sozialwissenschaftliche Methoden zum Einsatz kommen:

- * Gruppendiskussionen,
- * Verhaltensbeobachtung,
- * mündliche Befragung.

4.3.1 Die Gruppendiskussionen

4.3.1.1 Warum Gruppendiskussionen?

Die Thematik dieser Studie bezieht sich einerseits auf Fußgänger und Radfahrer als Individuen, und zwar sowohl auf deren Meinungen, Emotionen usw. (also intrapsychische Prozesse) als auch auf deren Umgang mit einem (Konflikt-) Partner in einer speziellen Situation (also interpsychische Prozesse). Um diese Aspekte zu erheben, sind qualitative Methoden der Sozialforschung, wie Intensivinterviews bzw. Gruppendiskussionen, angebracht.

In diesem Fall wählten wir die Gruppendiskussion als ökonomisches Verfahren, um rasch und effizient eine möglichst große Zahl an Problemaspekten zu sammeln, die in der Erstellung der Fragebögen berücksichtigt werden sollten.

Außerdem sollten die Gruppendiskussionen zum Einsatz kommen, um das Aufeinandertreffen von Personen mit verschiedenen Verkehrsteilnehmer-Rollen zu erforschen, das heißt, um Konflikte zwischen Fußgänger und Radfahrern genauer analysieren zu können.

Gruppendiskussionen unterscheiden sich von üblichen Befragungen dadurch, daß die einzelnen Betroffenen direkt von anderen Teilnehmern dazu aufgefordert werden, ihr eigenes Erleben und Handeln zu hinterfragen oder daß sie das Gefühl haben, eine nähere Erläuterung des eigenen Standpunktes wäre notwendig. Das Gespräch erreicht dadurch einen Grad von Selbstexploration, der durch bloßes Abfragen einzelner Punkte, wie z. B. bei einer standardisierten Befragung, nicht erreicht werden kann.

In der Kommunikation mit anderen Gruppenmitgliedern kommt es eher zum spontanen Ausleben von Emotionen als in der Situation des Einzelinterviews. Psychische Kontrollen werden leichter abgebaut und man wird zu mehr persönlich-emotionalen Äußerungen animiert.

In einem guten Diskussionsklima werden auch Meinungen offen ausgesprochen und gehemmtere oder verschlossenerere Teilnehmer zu solchen Aussagen geleitet. Der Untersuchende erhält somit Daten, die der Selbstbeobachtung des einzelnen nicht ohne weiteres zugänglich sind.

4.3.1.2 Durchführung der Gruppendiskussionen

Es wurden drei Gruppendiskussionen durchgeführt, die an drei Abenden in einem vom Magistrat der Gemeinde Wien zur Verfügung gestellten Seminarraum stattfanden. Die Diskussionsleitung orientierte sich dabei an einem vorher erstellten Gesprächsleitfaden (siehe Anhang). Für das Gesprächsprotokoll wurde zu jedem Statement in der Liste der Teilnehmer ein Stichwort notiert, um später im schriftlichen Protokoll die Aussagen den Teilnehmern zuordnen zu können. Die Personen schienen dabei lediglich durch Buchstaben gekennzeichnet auf, um die Anonymität zu wahren. Die Zuordnung der Personen zu bestimmten Aussagen ist deshalb wichtig, weil diese als Prototypen für bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmern gelten können. Die Diskussionen, die je 100 bis 120 Minuten dauerten, wurden auf Tonband aufgenommen.

Von den Tonbandaufnahmen wurden mit Hilfe der während der Diskussionen festgehaltenen Abfolge der Gesprächsbeiträge schriftliche Protokolle angefertigt, die, gemeinsam mit dem Abhören der Aufnahmen, die Grundlage der Auswertung darstellen.

• Zusammensetzung der Gruppen

Erfahrungen haben gezeigt, daß sowohl für die vorgesehene Diskussionsdauer (1½–2 Stunden) als auch für eine optimale Protokollierung eine Teilnehmerzahl von fünf Personen sinnvoll ist. Bei einer größeren Zahl geht leichter die Ausgewogenheit der Beiträge verloren, oder aber das Gespräch verliert an Tiefe. Zusätzlich würde die Auswertung des Protokolls und die Zuordnung der Diskutanten zu den Statements erschwert werden. Aus organisatorischen Gründen können manchmal eine Person mehr oder weniger anwesend sein.

Bei der Überlegung zur Auswahl der Teilnehmer standen verschiedene Kriterien im Vordergrund:

- (1) Es sollten Personen befragt werden, die täglich als Verkehrsteilnehmer überwiegend die für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer verfügbaren Flächen nützen, um bei der Diskussion von persönlicher Betroffenheit und eigener Erfahrung ausgehen zu können.
- (2) Erfahrung mit den Verkehrsteilnehmerrollen „Fußgänger“ oder „Radfahrer“ war maßgeblich für die Bildung der Diskussionsgruppen. Dabei wurden als „Radfahrer“ solche Personen gesucht, die das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag verwenden. Als „Fußgänger“ wurden entsprechende Personen bezeichnet, die nicht nur die auch für Autofahrer und Fahrgäste unerläßlichen Wege zu Fuß zurücklegen, sondern überdies bei größeren Entfernungen bzw. häufiger als die meisten zu Fuß unterwegs sind.
- (3) Um einen ausgewogenen Diskussionsverlauf zu erzielen, sollte bezüglich der sozialen Situation relative Homogenität gegeben sein.
- (4) Die Teilnehmer sollten sich mit dem Thema bereits auseinandergesetzt haben und ein gewisses Interesse oder Engagement dafür zeigen. So ist einerseits eine fundiertere und lebhaftere Diskussion möglich und andererseits auch eine Motivation gegeben, sich abends an einem vorgegebenen Ort einzufinden und – unentgeltlich – an der Diskussion teilzunehmen.

Somit sind die von uns in den Gruppendiskussionen befragten Verkehrsteilnehmer nicht repräsentativ für Radfahrer und Fußgänger gegenwärtig in Wien. Diesem Anspruch werden die bei der Felderhebung befragten Personen eher gerecht. Bei diesen Gruppendiskussionen ging es uns im Sinn einer umweltorientierten Stadtplanung darum, solche Personen zu befragen, die bereits jetzt die Formen des Individualverkehrs praktizieren, die künftig in allen Städten wegen der notwendigen Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) häufiger werden müssen.

Konkret wurden die sich viel bzw. regelmäßig zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegenden Personen über Verkehrsinitiativen und Umweltgruppen sowie durch Mundpropaganda gesucht. Genauere Informationen über die Gruppenzusammensetzungen finden sich im Anhang.

(1) „Expertengruppe“, 6 Personen

Es ist gelungen, für die erste Diskussion eine gemischte Gruppe von Personen zu finden, die sich besonders im Hinblick auf neue Verkehrskonzepte mit Verkehrsfragen befassen, sei es professionell oder durch aktive Mitarbeit in einer entsprechenden Verkehrsteilnehmervereinigung (ARGUS, Fahrgast, IG zu Fuß, VCÖ). Diese Gruppe bestand sowohl aus Radfahrern als auch aus Fußgängern.

Professionelles Engagement zum Thema Verkehr bedeutet einerseits fundiertes Wissen, andererseits aber auch oft „vernünftig-rationalen“ Umgang mit der Materie. In der Diskussion sollte aber im Vordergrund die persönliche Betroffenheit stehen. Es sollte über eigene Gefühle und über eigene Erlebnisse berichtet werden.

(2) „Radfahrergruppe“, 5 Personen

Die zweite Gruppe setzte sich vorwiegend aus Studenten zusammen, die alle häufig das Fahrrad benützen, teilweise nur in der warmen Jahreszeit, teilweise das ganze Jahr, die also über viel Erfahrung in ihrer Rolle als Radfahrer im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern und mit der Verkehrssituation allgemein besitzen.

Die Gruppe der Radfahrer unter sich sollte ermöglichen, offen über die eigene Problematik und die Probleme mit Fußgängern oder eigene Vorurteile reden zu können, ohne sich wegen anwesender Fußgänger eingeschränkt fühlen zu müssen.

(3) „Gemischte Gruppen“, 4 Personen

Die dritte Gruppe bestand wie die erste aus Fußgängern und Radfahrern, allerdings aus „Laien“. Die Teilnehmer waren unterschiedlichen Alters und beruflicher Herkunft. Diese Zusammenstellung schien im Sinne der Widerspiegelung der realen Situation von Interesse und als Vervollständigung der Gruppendiskussionen zu einem repräsentativen Querschnitt.

(4) Ein mehrmaliger Anlauf, auch eine reine „Fußgängergruppe“ zu initiieren, scheiterte aus verschiedenen Gründen. Nicht zuletzt auch an dem verfügbaren Zeitrahmen, der diesen Untersuchungsteil in die Vorweihnachtszeit drängte. Außerdem fanden wir in der jüngeren und mittleren Altersgruppe nur wenig Alltags-Geher, die nicht zugleich häufig mit dem Fahrrad fahren. Zum anderen waren die typischen „Viel-Geher“ (weil ohne Alternative zum MIV) durch ihr Alter nur schwer zur Diskussteilnahme zu bewegen. Nachdem nach einigen Problemen doch eine Gruppe von Fußgängern zusammengestellt werden konnte, fand sich zum vereinbarten Termin nur ein Teilnehmer ein. Die anderen blieben ohne Nachricht der Diskussion fern. Wir versuchten in dieser Gruppe auch ältere Fußgänger einzubeziehen, die vielleicht schlechter zu motivieren sind oder aus Mißtrauen nicht gekommen sind. So konnte die für Fußgänger-Radfahrer-Konflikte sehr wichtige Gruppe der Senioren in einem vergleichbaren Untersuchungsdesign leider nicht erfaßt werden.

4.3.2 Die Verhaltensbeobachtung

4.3.2.1 Inhalte der Beobachtung

Aus Erfahrung mit dem Verkehrsverhalten würde man sich in etwa folgende Typen von Verhalten und von Interaktion erwarten:

- (1) Glatte Abläufe ohne Auffälligkeiten.
- (2) Glatte Abläufe, wobei aber Personen bei Regelverstößen (im weitesten Sinn) beobachtet werden können (z. B. die Querungsarten: Wie überqueren die zur Debatte stehenden Gruppen die Straße, gerade, schräg, schauen/nicht schauen, warten bei Übergang/Überquerungsstelle, unmittelbar „ansatzlos“ auf die Straße steigen/fahren).
- (3) Verkehrskonflikte/Beinaheunfälle: Durch bestimmte „verhindernde“ Manöver muß mindestens eine der in ein solches Ereignis verwickelten Personen reagieren, um eine drohende Kollision abzuwenden.
- (4) „Reibereien“, sowohl als Folge von Regelverstößen, als auch als Folge von Verkehrskonflikten als auch als Geschehnisse ohne genau identifizierbare Ursache.

Bei bisherigen Untersuchungen hat sich gezeigt, daß es am ökonomischsten ist, die Kategorie (1) nicht zu erfassen, und nur jene Geschehnisse festzuhalten, die auf eine Unterbrechung oder Störung des „normalen“ Ablaufes hinweisen. Das sind

- interpersonelle/soziale Konflikte (oben „Reibereien“ genannt),
- Fehler (in Verhalten und Interaktion),
- Verkehrskonflikte.

Die Verhaltensbeobachtung erfolgte in Anlehnung an die Methode der Verkehrskonflikttechnik (ASMUSSEN 1984, HYDEN 1987) mittels Videoaufnahmen, ergänzt durch systematische Beobachtungen und Befragung der jeweiligen Interaktionspartner an den sechs ausgewählten Stellen.

Für alle untersuchten Stellen wurden Anlageverhältnisse, Verkehrszeichen und -regelungen planlich unter Angabe der üblichen Kenngrößen dargestellt, inklusive Umlaufzeiten der Verkehrslichtsignalanlagen bzw. der Zeitdauer der einzelnen Phasen usw. Die Menge der Fußgänger oder Radfahrer, die pro bestimmter Zeiteinheiten die von uns beobachteten Stellen in allen Richtungen passierten, wurden gezählt. Diskutiert wurde auch die Frage, ob der Autoverkehr auch gezählt werden sollte (z. B. könnte starker Abbiegerverkehr von Autos ein Hindernis für Fußgänger und Radfahrer darstellen). Wir entschieden uns im Endeffekt dagegen und dafür, lediglich festzuhalten, in wievielen Fällen tatsächlich Behinderungen durch den Kfz-Verkehr bestanden.

4.3.2.2 Erhebungsmethode

Die Beobachtungen erfolgten an jeder Stelle sowohl morgens (7.30–8.30 Uhr) als auch abends (16.30–17.30 Uhr). Um einen Eindruck über den Charakter von Wochenendverkehr zu haben, wurde die Stelle (6) an einem Sonntag untersucht (12.30 bis 14.30 Uhr).

- Gestaltung, Verkehrszeichen und -regelungen werden aus vorliegenden Lageplänen übernommen.
- Die Erhebungsmethode für die Verkehrsstärken bestand in einer Videoauswertung: über alle Zeiträume, in denen Feldbeobachtungen durchgeführt wurden, gibt es vollständige Videoaufzeichnungen. Für die Verkehrszählungen wurden Zeitstichproben über etwa ein Viertel der Beobachtungszeit vor Ort gezogen, innerhalb welcher die Verkehrsstärken gezählt wurden; diese wurden dann auf die Gesamtzeit hochgerechnet.
- Die Geschwindigkeiten in der Form, in der sie uns interessieren, sind Bestandteil der Verhaltens- und Interaktionsbeobachtung.

Die Beobachtung erfolgt „offen“, es werden keine festen Erhebungskategorien vorgegeben, auch nicht in der Hauptuntersuchung. In den Beobachtungsunterlagen wird bei so einer freien Erhebung alles niedergeschrieben, was im unter Punkt 3 besprochenen Sinne auffällt bzw. was eine „Abweichung“ vom „normalen“ Ablauf darstellt.

Das Exemplar eines Beobachtungsbogens samt Kommentar bzw. Anleitung findet sich im Anhang.

4.3.3 Die mündliche Befragung

Bei vielen Ereignissen, die man auf der Straße beobachten kann, ist nicht recht klar, warum bzw. aus welchen Gründen es zu diesen Ereignissen gekommen ist. Gerade bei den beiden Gruppen, die wir hier vorwiegend beobachten, ist es wegen der geringen Fortbewegungsgeschwindigkeit jedoch relativ leicht, diese Fragen den betroffenen Personen zu stellen.

Es wurde aufgrund der durchgesehenen Literatur und den Erfahrungen bei den Gruppendiskussionen ein strukturierter Fragebogen entwickelt. Dieser wurde den an den beobachteten Interaktionen beteiligten Fußgängern und Radfahrern mündlich vorgegeben (siehe Anhang).

4.3.3.1 Organisation der Befragungen

Diese erfolgte völlig analog der Organisation bei den Verhaltens- und Interaktionsbeobachtungen. Das bedeutet, Befragungen erfolgten an jeder Stelle sowohl morgens (7.30–8.30 Uhr) als auch abends (16.30 bis 17.30 Uhr). Um einen Eindruck über den Charakter von Wochenendverkehr zu haben, wurde die Stelle (6) an einem Sonntag untersucht (12.30 bis 14.30 Uhr).

Mit Schwierigkeiten bei der Erlangung der Daten mußte dabei von Anfang an gerechnet werden. Ein Interview konnte erst durchgeführt werden, wenn erstens eine Interaktion stattgefunden hatte, zweitens der Beobachter den Interviewern ein Zeichen gab, daß die an der Interaktion beteiligten Verkehrsteilnehmer befragt werden sollten, drittens die Interviewer die betreffenden Personen ansprechen konnten und viertens diese sich zum Interview bereit erklärten.

Zusätzlich ist die Zahl der Interaktionen und damit der Befragungsmöglichkeiten abhängig von der Verkehrsmenge an der jeweiligen Stelle. So scheint die Zahl von insgesamt 83 Interviews wenig, erklärt sich aber aus oben genannten Überlegungen und erwies sich zur Erhebung der subjektiven Befindlichkeit der Fußgänger und Radfahrer und um einen Eindruck der Ansichten der beteiligten Verkehrsteilnehmer in Ergänzung zur Verhaltensbeobachtung und Gruppendiskussionen zu bekommen, als ausreichend.

4.3.3.2 Befragungsmethodik

Zunächst gaben der Beobachter/die Beobachterin den beiden Befragern – denn zwei waren immer dabei, um die beteiligten Verkehrsteilnehmer zu befragen – ein Zeichen, wenn er/sie ein Ereignis registriert hatte, das von den beteiligten Verkehrsteilnehmern erklärt werden sollte. Daraufhin sollten die (mittels Handzeichen) bezeichneten Personen angehalten und mehr oder weniger „frei“ nach dem zur Verfügung stehenden Fragebogen (siehe Anhang) befragt werden. Dem Befragter sollte zunächst durch offene Fragen die Möglichkeit gegeben werden, speziell an die Situation geknüpfte Fragen zu stellen.

Die Befragung wurde mit einer kurzen Information der befragten Personen über Zielgruppen und Auftraggeber der Untersuchung eingeleitet.

Die einzelnen Fragen im ersten Teil des Interviews sollten klären, wie der jeweils befragte Fußgänger oder Radfahrer die von den Beobachtern registrierte Interaktion erlebt hat. Dabei interessierte sowohl die Wahrnehmung des eigenen

Verhaltens als auch die des anderen Verkehrsteilnehmers. Insbesondere kam es auf emotionale Bewertungen und vermutete Gründe für die Verhaltensweisen sowie deren erlebte Gefährlichkeit an. Überdies interessierte die Beurteilung der jeweiligen Verkehrsregelung.

Die stärker strukturierten Fragen im zweiten Teil der Befragung sollten Daten zur Art der jeweiligen Verkehrsteilnahme liefern.

5. Ergebnisse

Die Ausführungen dieses Kapitels, insbesondere zu den stellenbezogenen Erhebungen, sind überwiegend ungekürzt aus dem ursprünglichen Untersuchungsbericht (RISSER, SCHMIDT, SNIZEK, HULMAK & SCHEIDL, 1990) übernommen. Für eilige Leser ist es empfehlenswert, sich auf die zusammenfassenden Darstellungen im Kapitel 6 und 7 zu konzentrieren.

Hier werden im folgenden die Ergebnisse unserer Studie in drei Teilen dargestellt:

- (1) Ergebnisse der Gruppendiskussionen: Die aufgrund von drei Gruppendiskussionen mit 15 Teilnehmern erstellten Tonbandprotokolle wurden systematisch ausgewertet und die wichtigsten Aussagen zusammengefaßt.
- (2) Die stellenbezogenen Erhebungen: Sie umfassen die Ergebnisse der Verhaltensbeobachtungen und der darauf bezogenen Befragungsergebnisse an den sechs Beobachtungsstellen.
- (3) Befragungsdaten zur stellenübergreifenden Wahrnehmung der Interaktionen zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Im Kapitel 6 erfolgt dann eine zusammenfassende Darstellung der Probleme zwischen Fußgängern und Radfahrern: Auf Basis der empirischen Untersuchungen werden zum Abschluß die in unserem Projekttitle zitierten „Probleme“ katalogisiert.

Schließlich werden im Kapitel 7 einige Schlußfolgerungen für die künftige Verkehrsplanung für Fußgänger und Radfahrer dargelegt.

5.1 Ergebnisse der Gruppendiskussionen

5.1.1 Gruppe 1 „Experten“

• Die Personen

In dieser Diskussionsrunde mit Personen, die sich besonders intensiv mit Verkehrsfragen befassen – sei es professionell, sei es durch aktive Mitarbeit bei einer Verkehrsteilnehmervereinigung –, waren Fußgänger und Radfahrer gemischt. Die drei weiblichen und drei männlichen Diskutanten waren zwischen 31 und 51 Jahre alt. Drei der Teilnehmer sind hauptsächlich mit dem Rad, drei hauptsächlich zu Fuß unterwegs. Es ergeben sich erhebliche Unterschiede zwischen den Personen darin, wie ausschließlich bzw. vorherrschend die hauptsächliche Fortbewegungsart beim einzelnen ist bzw. welche Bedeutung die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel hat. Alle Teilnehmer an der Gruppendiskussion wurden nach der Diskussion gebeten, einen Fragebogen auszufüllen, der über die Selbstdarstellung im Rahmen der Gruppendiskussion hinaus Aufschluß über ihr Verkehrsverhalten geben sollte (siehe Anhang).

• Aussagen

Die Aussagen wurden nach den Inhalten codiert, die im wesentlichen der Fragestellung und den Schwerpunkten der Gruppendiskussionen entsprachen.

Verkehrsklima, Politik

Ganz generell wird das Verkehrsklima von den Beteiligten unangenehm empfunden. Ursachen sind für sie die schlechten Bedingungen (wenig Platz, schlechte Markierungen, ...), fehlende Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer (Fahrspuren für Radfahrer auf den Straßen, ...) und das Auto (Parkproblem, ...), die sich zusammen mit Zeitnot und Eile in Konflikten und Aggressionen, in schlechter Stimmung und Atmosphäre niederschlagen.

Es wird von den Politikern erwartet, daß sie etwas für die schwächeren Verkehrsteilnehmer unternehmen, um ihnen mehr Komfort und Sicherheit zu gewähren. Es wird ihnen vorgeworfen, daß sie sich zu sehr um die Gunst der Autofahrer bemühen und ihnen der Mut fehlt, für die Fußgänger und Radfahrer einzutreten.

Verkehrsplanung

Einig waren sich die Teilnehmer, daß die Verkehrsplanung große Mängel aufweist. Manche meinen, das führe zu Konflikten und Aggressionen, für manche wird einfach die Lebensqualität verringert.

Als am meisten benachteiligt werden die Fußgänger angesehen. Sie werden durch das Auto behindert, müssen Umwege (z. B. durch Unterführungen) in Kauf nehmen und sich in den letzten Jahren zusätzlich auf die Radfahrer

einstellen. Es wird auch bemängelt, daß für die Fußgänger im Vergleich zu den Radfahrern in den letzten Jahren zu wenig gemacht wurde. Maßnahmen für das Auto haben sich fast immer zuungunsten der Fußgänger und Radfahrer ausgewirkt. Einhellig ist auch die Meinung, daß Fußgänger-Radfahrer-Konflikte zum größten Teil von der Planung verschuldet sind.

Radwegeplanung

Positives oder zumindest Neutrales zur Radwegeplanung wurde nur viermal im Laufe der Diskussion erwähnt. So wurden die Radwege zwar als schlecht kritisiert, aber doch angemerkt, daß viele Radfahrer ohne diese Radwege nicht fahren würden, daß sie den Radverkehr fördern und so Chancen für Verbesserungen geben.

Die meiste Kritik fanden Radwege auf den Gehsteigen. Einerseits wurde deren Gestaltung kritisiert:

- schlechte, verwirrende Markierungen,
- die meisten sind zum schnellen Vorwärtskommen oder Überholen zu schmal,
- die Bitukieskeile, die das Auffahren über den Gehsteigrand ermöglichen sollen, sind meist viel zu steil – oft unzumutbare, bis zu 90gradigen Verschwenkungen.

Andererseits nahm das Thema „Komforteinschränkung“ der Fußgänger durch die Radwege großen Raum ein:

- die Fußgänger können sich nicht mehr bewegen, wie sie wollen (plötzliche Richtungsänderung),
- Kinder müssen nicht nur auf die Straße, sondern auch auf die gelben Linien am Gehsteig achten,
- es wird eine hohe Konzentration vom Fußgänger gefordert.

Allgemein wurde festgestellt, daß Radwege auf Gehsteigen das illegale Fahren am Gehsteig und Rücksichtslosigkeit gegenüber Fußgängern fördern.

Stellungnahmen zu Fußgängern und Radfahrern

Bemerkenswert ist, daß zu den Fußgängern keine negativen Stellungnahmen abgegeben wurden, wohl aber zu den Radfahrern. So wird kritisiert, daß Radfahrer auch auf Gehsteigen ohne Radweg fahren und sich zusätzlich rücksichtslos benehmen. Person B berichtet von einem Vorfall, bei dem sie, nach einem spontanen Richtungswechsel, fast von einem illegal auf dem Gehsteig fahrenden Radfahrer niedergefahren worden wäre, der sie zusätzlich auch noch wütend beschimpfte.

Probleme für Fußgänger und Radfahrer

Die Hauptprobleme für die Fußgänger sehen die Teilnehmer in den reduzierten Platzverhältnissen und der eingeschränkten Bewegungsfreiheit. Es wird kritisiert, daß nun auch der letzte Bereich der Fußgänger – der Gehsteig – auf dem sie sich, ohne aufpassen zu müssen, bewegen konnten, ihnen nicht mehr voll zur Verfügung steht. Hier sind auch die sich korrekt verhaltenden Radfahrer ein Problem, wenn sie durch ihre Geschwindigkeit so plötzlich auftauchen, daß die Fußgänger erschreckt werden.

Für die Radfahrer ist es wesentlich, rasch weiterzukommen (so sie nicht in der Freizeit eine Spazierfahrt unternehmen), doch dafür ist oftmals zu wenig Platz. Ein weiteres Problem aus der Sicht der Radfahrer sind die Fußgänger, die sich noch nicht an die Radfahrer gewöhnt haben und zu wenig auf die Radfahrer achten. Sie werden als eine ständige Gefahr für den Radfahrer erlebt. Radfahrer befürchten sowohl selbst zu Sturz zu kommen und sich zu verletzen als auch an einem Unfall eines Fußgängers schuld zu sein.

Fußgänger-Radfahrer-Konflikte

Immer wieder sind sich die Diskutanten einig, daß die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern Resultat der herrschenden Verkehrspolitik sind. Fußgänger und Radfahrer sollten überhaupt nicht in die Situation kommen, Aggressionen gegeneinander zu entwickeln. Es wird das Gefühl formuliert, daß ausgerechnet die schwächsten Verkehrsteilnehmer durch die Art der Verkehrsplanung „aufeinandergehetzt“ werden.

Problem Auto

Obwohl nicht eigentliches Thema der Diskussion, steht es dennoch oft im Mittelpunkt – das Auto. Es wird von allen als Hauptproblem angesehen. Würde der Autoverkehr wirksam eingeschränkt, so daß für Fußgänger und Radfahrer mehr Platz und mehr Rechte möglich wären, würde sich das Maß der Konflikte schlagartig reduzieren. Konkret geben hauptsächlich die im Verkehr mitfahrenden Radfahrer an, unter den Aggressionen der Autofahrer zu leiden, entwickeln aber auch oftmals selbst Aggressionen gegen die Autofahrer.

Problem öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr wurde – obwohl Personen, die nur selten oder nie ein Auto benutzen, eher darauf angewiesen sind – nur kurz angesprochen. Es läßt sich aber auch hier erkennen, daß wieder die Personengruppen, die auch sonst durch unser autodominiertes Verkehrssystem benachteiligt sind, nämlich Frauen, Kinder und ältere Menschen, auch hier mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben (hohe Stufen, Kinderwagen-unfreundliche Gestaltung, ...).

Wünsche, Forderungen

Die Wünsche lassen sich in einem „neuen Verkehrskonzept“ zusammenfassen: weniger Autoverkehr, eigene Radspuren auf der Straße, Gehsteigradwege (die allerdings auf ein mindest mögliches Maß reduziert werden sollten) und Gehsteige bei Kreuzungen durchziehen, Radfahren in Fußgängerbereichen erlauben, viel Platz, Stadtverschönerung (Bäume, ...).

5.1.2 Gruppe 2 „Radfahrer“

• Die Personen

In dieser Runde diskutierten nur Personen, die regelmäßig – zumindest im Sommer – mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die zwei weiblichen und drei männlichen Diskutanten waren zwischen 24 und 32 Jahre alt, drei waren Studenten. Die Diskutanten unterschieden sich in der Art ihrer Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und im Ausmaß ihrer Verkehrsteilnahme zu Fuß.

• Aussagen

Verkehrsklima, Politik

Auch in dieser Gruppe wird die Atmosphäre im Wiener Verkehr negativ eingeschätzt. Einerseits wird die Ursache in der Aggressivität der Wiener gesehen, andererseits und vor allem aber werden die Stadtpolitiker kritisiert, die aus Sicht der Diskussionsteilnehmer die Prioritäten in den motorisierten Individualverkehr setzen und zu wenig für den Fußgänger und den Radfahrer tun.

Verkehrsplanung

Die Verkehrsplanung wird von jedem Diskussionsteilnehmer kritisiert. Die Kritik reicht von Behinderung bis Angst und Gefahr. Die Hauptursache liegt für die Diskutanten in der autoorientierten Planung, aus der sich viele Nachteile sowohl für den Fußgänger als auch für den Radfahrer ergeben:

- Fußgänger und Radfahrer müssen Umwege in Kauf nehmen, damit das Auto die kürzeste und schnellste Verbindung hat.
- Einbahnregelungen zum Nachteil des Radfahrers.

Für die Radfahrer gibt es kein eigenes Areal. Fahren sie auf der Straße, sind sie in dem Dilemma, daß sie, vorschriftsmäßig fahrend, einen gewissen Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos einhalten und so oft in der Mitte der Straße fahren müßten. Dadurch aber kommt es zu Konflikten mit den Autofahrern. Fahren sie aber knapp neben den parkenden Autos, sind sie immer in der Gefahr, in eine aufgehende Tür zu fahren. Fast alle Teilnehmer äußern große Angst vor dieser Situation.

Resultat der Planung ist aus der Sicht der Teilnehmer, daß sich viele überhaupt nicht Rad zu fahren trauen und das Fahren ohne Vollkonzentration nicht möglich ist.

Die Gruppe ist sich einig, daß es zu weniger Konflikten käme, gäbe es eine fußgänger- und radfahrerfreundlichere Planung, so daß z. B. ängstlichere Radfahrer (Mütter mit Kindern, Fahrradneulinge usw.) nicht auf Gehsteige ausweichen müssen, um sich halbwegs sicher zu fühlen. Es wird eine großzügige Handhabung des Fahrens gegen die Einbahn und eine Öffnung der Fußgängerzonen für Radfahrer gefordert.

Radwegeplanung

Die Radverkehrsanlagen erwecken bei den meisten den Eindruck, daß sie entweder überhaupt keinem Planungskonzept folgen bzw. daß die Planer selbst keine Radfahrer sind und daher radfahrerfeindliche, autofreundliche Radwege planen. Es wird gewünscht, daß auch die Planer ihre Radwege benützen müssen.

Konkrete Kritikpunkte betrafen hauptsächlich folgende Gestaltungsmerkmale:

- zu schmal,
- schlechte Markierungen,
- schlechte, zu steile Absenkungen zur Straße,
- zu extreme Verschwenkungen,
- Radwege abwechselnd auf den Gehsteig und dann wieder auf der Straße,
- schlechte Abtrennung zum Gehsteigbereich der Fußgänger.

Daraus resultieren für die Teilnehmer folgende Probleme:

- die Radfahrer kommen nicht schnell vorwärts. Da aber auch Radverkehr oft Berufsverkehr ist, bedeutet das eine beträchtliche Einschränkung,
- Umwege,
- Fußgänger laufen auf oder über den Radweg, sei es, weil der Radweg „schlampig“ ausgeführt ist, oder die Regelung für die Fußgänger nicht klar ersichtlich,
- Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, die sich nicht auskennen oder in ihrem Platz eingeschränkt fühlen, und Fußgängerärger und -ängste, für die sie die Ursache in den Radfahrern sehen.

Die Diskutanten, die auch den Mischverkehr Fußgänger – Radfahrer kritisieren, fordern klare, einleuchtende Planung und Prioritätensetzung, um auch den Fußgängern mehr Lebensqualität und Sicherheit im Verkehr bieten zu können.

Stellungnahmen zu Fußgängern und Radfahrern

Kritik wird sowohl an den Fußgängern als auch an den Radfahrern geübt. So ärgern sich Radfahrer vor allem über Fußgänger, die unvorsichtig oder unbekümmert ohne zu schauen über den Radweg gehen. Für die Diskutanten ist es unverständlich, wenn Fußgänger über Radfahrer schimpfen, obwohl sie nicht unmittelbar bedroht sind, genügend Platz vorhanden ist und sie nicht eingeschränkt werden. Wobei die Teilnehmer es durchaus verstehen, wenn wirklich erschreckte oder bedrohte Fußgänger ihrem Zorn Luft machen. Ein zusätzliches Problem liegt darin, daß vielen Fußgängern selbstbewußte Radfahrer aggressiv erscheinen.

Kritisiert werden hauptsächlich zwei Radfahrerguppen:

- ängstliche Radfahrer, die sich nicht trauen, auf der Straße zu fahren und oft auf die Gehsteige ausweichen und so die Fußgänger verärgern,
- Rowdies und Raser, die an hoher Geschwindigkeit und Gefahr Gefallen finden, stellen für alle Verkehrsteilnehmer eine Gefahr dar. Sie rasen durch reine Fußgängerbereiche und verhalten sich rücksichtslos und unberechenbar. Doch, so betonen die Diskutanten, diese Gruppe ist eine Minderheit und stellt auch für die anderen Radfahrer eine Gefahr dar.

Fußgänger-Radfahrer-Konflikte

Wie schon oben angeführt, sehen die Teilnehmer die Ursache der Konflikte vorwiegend in der Radwegeplanung. Durch die Gehsteigradwege ergeben sich für Radfahrer Situationen, die die Diskutanten folgendermaßen darstellen: Sie wollen schnell vorwärts kommen. Oftmals kommen ihnen dabei Fußgänger in die Quere, die entweder unvorsichtig waren oder aufgrund schlechter Markierungen nicht wußten, daß sie einen Radweg betreten.

Weitere Konflikte ergeben sich, wenn Radfahrer illegal auf Gehsteigen oder in Fußgängerzonen fahren. Hier entstehen auch immer wieder Konflikte mit nicht betroffenen Fußgängern, die sich prinzipiell über die Anwesenheit von Radfahrern in ihrem Bereich beschweren.

Immer wieder äußern die Diskutanten, daß sie versuchen, auf die Fußgänger Rücksicht zu nehmen und bestürzt sind, wenn sie doch einmal einen Fußgänger erschrecken oder behindern. Ein Problem sehen sie auch darin, daß Radfahrer vielleicht manchmal gar nicht merken, wenn sich Fußgänger behindert fühlen und so auch nicht adäquat reagieren können. Vielfach fühlen sie sich so trotz legaler Radwege am Gehsteig als Störfaktor.

Problem Auto

Obwohl das Auto eigentlich als Thema nicht vorgesehen ist, berichten die Diskussionsteilnehmer des öfteren über aggressive Autofahrer, die sie schneiden, vor der Ampel so halten, daß die Radfahrer nicht vorfahren können usw. Probleme entstehen auch durch Lärm und Abgase, die die Lebensqualität beeinträchtigen. Die Gewöhnung der Fußgänger an das Auto und den Lärm, den es erzeugt, kann auch zu Fußgänger-Radfahrer-Konflikten führen. So betreten Fußgänger öfter ohne zu schauen die Fahrbahn, wenn sie kein Auto herannahen hören, bedenken aber nicht,

daß Radfahrer nahezu geräuschlos sind. So besteht die Gefahr einer Kollision zwischen Radfahrer und unvermutet auf die Straße tretendem Fußgänger.

Problem öffentlicher Verkehr

Probleme mit dem öffentlichen Verkehr bezogen sich in diesem Gespräch nur auf die Straßenbahn. Da ein Nebeneinanderfahren von Radfahrer und Straßenbahn oder Überholen des Radfahrers für die Straßenbahn meist nicht möglich ist, lassen alle Teilnehmer die Straßenbahn vorfahren, sind dann aber im Endeffekt langsamer, weil sie bei den Stationen hinter der Straßenbahn warten müssen.

Zeitungskampagnen

Ein Thema, das speziell in dieser Gruppe diskutiert wurde, betraf die häufigen Zeitungsartikel, in denen die Radfahrer negativ dargestellt wurden. Für die Diskutanten entstehen diese Artikel einerseits aufgrund des Sommerlochs, andererseits sehen sie in den Zeitungen (vor allem in den Stadtblättern) Unterstützer der Autofahrer, die unter dem Vorwand der Verteidigung der Fußgänger gegen die Radfahrer schreiben. Die Teilnehmer fürchten, daß durch solche einseitigen Hetzkampagnen die Vorurteile geschürt und Aggressionen gerechtfertigt werden.

Wünsche

Die Teilnehmer wünschen sich für die Radfahrer eigene Fahrstreifen, wo sie schnell und ungefährdet fahren können. Eine klare Trennung ist für sie wichtig. Wo eine Zusammenleben von Fußgänger und Radfahrer günstig ist (Fußgängerzonen usw.), soll der Radverkehr Nachrang haben und eine klare Regelung herrschen, so daß Konflikte weitgehendst vermieden werden können.

Das Auto sollte möglichst zurückgedrängt werden. Gewünscht wird:

- autofreie Innenstadt,
- Fahrstreifen für Radfahrer statt Parkstreifen für Autos,
- eigene Hauptverbindungsstraße nur für Radfahrer,
- Aufhebung des Einbahnverbots für Radfahrer,
- Geschwindigkeitsreduktion für mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

Für den öffentlichen Verkehr werden bessere Mitfahrmöglichkeiten gewünscht.

Die Gruppe ist sich darin einig, daß es Möglichkeiten und Wege gibt, mehr für Radfahrer und Fußgänger zugleich zu tun. Sie führen dazu auch immer wieder Beispiele aus anderen Staaten und Städten an und meinen, daß sich aber die Politiker bei uns nur trauen müssen, sie durchzusetzen.

5.1.3 Gruppe 3 „Gemischte Gruppe“

• Die Personen

In dieser Diskussionsrunde waren – wie auch in der sogenannten „Expertengruppe“ – sowohl Fußgänger als auch Radfahrer im Sinne unserer Definition (s. Pkt. 4.3.1.2) vertreten. Sie entsprach in ihrer Zusammensetzung am ehesten der Alltagssituation auf der Straße. Je zwei Diskutanten waren männlich bzw. weiblich. Das Alter reichte von 22 bis 48 Jahre. Ein Teilnehmer – Radfahrer – benutzte für den Lieferverkehr ein Firmenauto. Eine Fußgängerin fuhr aus Angst in Wien nicht Rad, der andere Fußgänger war gelegentlich in der Freizeit mit dem Rad unterwegs.

• Aussagen

Verkehrsklima, Politik

Die Gruppe ist sich weitgehend einig, daß es für Fußgänger und für Radfahrer in Wien nicht angenehm ist. Die Ursache liegt für sie in der Politik, die den heutigen Status quo geschaffen hat und auch heute noch keine richtigen Maßnahmen ergreift. So ist für die Teilnehmer das Spaziergehen und Schlendern durch den Verkehr und die verparkten Straßen unattraktiv, das Radfahren für schwächere Radfahrer zu gefährlich. Die heute entstehenden Radwege werden von Planern gemacht, die nach Ansicht der Diskutanten „keine Ahnung vom Radfahren haben“.

Im Laufe der Diskussion werden immer wieder die Gesetze angesprochen. Die in der StVO verankerte „Leichtigkeit des Verkehrs“ werde nur auf den Autoverkehr angewandt und Gesetze und Regeln nicht vollzogen. Für einen Teil der Diskutanten wird der Autoverkehr zu wenig überwacht und gestraft. Die Politiker und die Polizei haben nach Ansicht der Gruppe nicht den Mut, für Fußgänger und Radfahrer einzutreten und unterstützen die mächtigere Autolobby.

Verkehrsplanung

Im Vordergrund der Diskussion stehen hier die Fußgänger, die sich den Autos unterordnen müssen. Umwege, Unterführungen und vor allem lange Wartezeiten an den Ampeln werden kritisiert.

Von dieser Planung geht nach Ansicht der Teilnehmer auch ein Problem für die Radfahrer aus. Denn für die Fußgänger gelten in bezug auf den Autoverkehr klare, einfache Regelungen, die die Fußgänger von den Autos fernhalten und bei denen sie gelernt haben, sich unterzuordnen. Für das Zusammenleben Fußgänger – Radfahrer existieren keine solche klaren Regeln, keine klare Trennung usw., und das führt nach Meinung der Diskutanten zu Konflikten.

Radwegeplanung

Der Mischverkehr Fußgänger – Radfahrer wird von einem Teil der Gruppe befürwortet, weil es dann die Radfahrer sind, die aufpassen müssen. Von Radfahrer-Seite wird zwar gemeint, daß man da weniger aggressiv sei als z. B. bei Gehsteigradwegen, daß aber die Radfahrer auf diese Weise nicht so schnell vorwärts kommen. Außerdem – und hier herrscht Einigkeit – gibt es keine klaren Regeln, wer Vorrang hat, wer Rücksicht nehmen muß.

Radwege durch Parks werden teilweise kritisiert, teilweise, wenn es die einzige Verbindung ist, befürwortet. Grund der Kritik ist ebenso wie bei den Gehsteigradwegen: Der Bereich der Fußgänger wird zerschnitten oder verkleinert. Der Fußgänger, für den Gehsteige wie Parks die letzten Bereiche waren, wo er alleine und daher sicher war, muß nun nicht nur auf die Straße achten, sondern plötzlich auf gelbe Linien, mitten durch „seine Fläche“. Gehsteigradwege bedeuten zusätzlich ein Akzeptanzproblem. Nach Ansicht der Diskutanten wird das Rad von vielen immer noch hauptsächlich als Freizeitgerät und nicht als Verkehrsmittel angesehen. Diese Einstellung wird durch die Radwege auf Gehsteigen, die kein zügiges Vorankommen erlauben, gefördert.

Als ein weiteres Problem der Gehsteigradwege wird gesehen, daß Radfahrer von Autofahrern schlecht bis gar nicht gesehen werden und die Radfahrer so stark gefährdet sind.

Die Gruppe ist sich einig, daß die heutige Form der Radwege die Fußgänger und Radfahrer gegeneinander aufhetzt.

An der Gestaltung dieser Anlageform wird kritisiert:

- schlechte Markierungen,
- extreme Verschwenkungen,
- ständige Auf- und Abfahrten, meistens zu steil, am und vom Radweg,
- häufige Kreuzungen mit den Fußgängern.

Stellungnahme zu Fußgängern und Radfahrern

An den Fußgängern kritisieren die Diskutanten, daß sie in bezug auf das Auto lethargisch sind und sich einschüchtern lassen und auf der anderen Seite sich bei den Radfahrern aufregen und schimpfen, auch wenn sie nicht unmittelbar betroffen sind. Bei den Radfahrern werden die Raser und die, die auch auf Gehsteigen ohne Radwegen fahren, kritisiert.

Die Teilnehmer verweisen auf die Vorteile, die für sie das Rad zum idealen Verkehrsmittel machen, wie z. B. das Überwinden von Hürden, so daß die besten Verbindungen genutzt werden können. Sie sprechen aber auch an, daß der Radfahrer sehr gefordert wird: er muß gleichzeitig selbstbewußt, aber vorsichtig sein, einerseits austricksen und andererseits nachgeben, das heißt, er muß immer voll konzentriert sein.

Probleme für Fußgänger und Radfahrer

Das Hauptproblem für die Fußgänger liegt, nach der Meinung der Teilnehmer, in der erhöhten Aufmerksamkeit, die von ihnen gefordert wird. Sie müssen einerseits wegen der Autos sehr aufpassen und notfalls andere bei der Querung von Kreuzungen um Hilfe bitten, was von einem Teil der Diskutanten als Demütigung empfunden wird. Andererseits aber müssen sie auch auf den Gehsteigen auf die Radfahrer aufpassen. Ein Fußgänger muß wendig, schnell und fit sein. So wird auch die Angst der Älteren vor den Radfahrern für die Gruppe verständlich.

Ein übergreifendes Problem ist das Auto, das für die Teilnehmer die Stadt kaputt gemacht hat, so daß das Gehen seine Attraktivität verloren hat. Für die Radfahrer bedeutet die geringe Akzeptanz, die das Rad bis jetzt gefunden hat, eine Schwierigkeit. Viele Fußgänger nehmen das Rad als Verkehrsmittel nicht ernst und stellen sich daher kaum auf die Radfahrer ein. Für die Radfahrer entstehen daraus Probleme und Konflikte mit Fußgängern, die plötzlich die Richtung wechseln, den Radweg unvermutet queren oder deren Hunde an quer über den Radweg gespannter Leine auf der anderen Seite des Radweges gehen.

Fußgänger-Radfahrer-Konflikte

Die Teilnehmer sind sich einig, daß auch hier das Hauptproblem das Auto ist. Fußgänger und Radfahrer werden auf engem Raum zusammengetan und so direkt aufeinandergehetzt. Es entstehen Aggressionen, obwohl die Fußgänger und Radfahrer, als schwächste Verkehrsteilnehmer, doch am selben Strang ziehen müßten. Konflikte entstehen aber nach der Erfahrung der Diskutanten auch beim Klingeln, durch das sich vor allem Ältere bedroht fühlen. Ein zusätzlicher Nachteil ist für die Teilnehmer, daß die Fußgänger nicht über die Vorteile des Radfahrens (umweltfreundlich, wenig Platzverbrauch usw.) aufgeklärt werden und so das Rad oft einseitig negativ gesehen wird.

Rowdies sind sowohl für die Fußgänger als auch für die Radfahrer ein Problem, allerdings haben, nach Ansicht der Gruppe, auch Nicht-Rowdies Schwierigkeiten mit Fußgängern.

Problem Auto, öffentlicher Verkehr

Während der öffentliche Verkehr nur sehr am Rande angesprochen wird, ist das Auto ein wichtiges Thema, das sich durch die ganze Diskussion zieht.

Das Auto

Nach Meinung der Teilnehmer bewirkt es folgendes:

- verursacht einen Rückgang der Lebensqualität,
- verparkt alle Straßen, Plätze, Ecken, Radwege,
- verursacht Lärm und Gestank,
- reduziert den Platz für Fußgänger und Radfahrer auf ein nicht erträgliches Maß,
- bewirkt unsinnige, fußgänger- und radfahrerfeindliche Strukturen wie Einkaufszentren am Rande der Stadt usw.,
- ist gefährlich, vor allem auch deshalb, weil viele Autofahrer eine gewisse Macht verspüren und sehr aggressiv fahren,
- schränkt die Fußgänger und Radfahrer durch Umwege, lange Wartezeiten usw. ein.

Wünsche

Der zentrale Wunsch für alle Teilnehmer: Zurückdrängung des Autos, Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fußgänger- und des Radfahrer-Verkehrs. Nach ihrer Vorstellung müßte die Innenstadt autofrei, der Bereich bis zum Gürtel verkehrsberuhigt sein. Als Vision steht für sie die autofreie Stadt.

Die Wünsche für die Fußgänger:

- mehr Fußgängerzonen,
- Gehsteige allein für die Fußgänger,
- bessere Regelungen an Kreuzungen und Ampeln.

Die Wünsche für die Radfahrer:

- Radstreifen auf der Fahrbahn,
- bessere Markierungen,
- bessere Mitnahmemöglichkeit in den öffentlichen Verkehrsmitteln,
- eigene Radstraße als Haupttrouten,
- Fahrmöglichkeiten in Parks, Fußgängerzonen, usw.

Die Wünsche für den öffentlichen Verkehr:

- Nulltarif,
- besseres Netz, nicht nur U-Bahn, sondern auch an der Oberfläche.

Ziel all dieser Wünsche: wieder mehr Lebensqualität.

5.1.4 Zusammenfassung

Die Annahmen für die weiteren Erhebungen lassen sich aufgrund der Ergebnisse der Gruppendiskussionen wie folgt zusammenfassen:

- Die Beziehungen zwischen Fußgängern und Radfahrern sind belastet.
- Fußgänger fühlen sich durch Radfahrer behindert und belastet.
- Radfahrer fühlen sich durch Fußgänger behindert und belastet.
- Die beiden Gruppen stellen unter bestimmten Bedingungen füreinander eine Gefahr dar.
- Das Ausmaß der Gefährlichkeit wird mitbestimmt durch verfügbaren Platz, Verkehrsmenge von Fußgängern und Radfahrern sowie Art der verkehrsplanerischen Lösung.
- Einig sind sich beide Gruppen über die wesentlich bedeutendere Gefährdung durch den Autoverkehr und die Notwendigkeit, ihn zurückzudrängen, indem man dem nichtmotorisierten Verkehr mehr Platz und bessere Verkehrsregelungen bietet.

5.2 Stellenbezogene Erhebungen

Im folgenden werden die Stellen, an denen wir unsere Erhebungen durchführten, zum besseren Verständnis noch einmal in einer Überschrift genannt. Jeder Nennung folgt ein Lageplan. Daran geknüpft ist auch eine kurze Erläuterung der Kriterien für die Auswahl der Stelle. Danach werden die Verkehrsmengen angeführt, wie sie sich aus der Videoauszählung ergaben. Es folgen dann eine kurze Beschreibung der Stellencharakteristik aus der Perspektive des Verhaltensbeobachters und, als Hauptteile unserer Darstellung, die Zusammenfassung der Beobachtungs- und Befragungsergebnisse, die schließlich noch mit den Verkehrsmengen/Verkehrsströmen und der Stellengestaltung in Zusammenhang gebracht werden.

Von jeder Stelle liegen Videoaufzeichnungen über den gesamten Beobachtungszeitraum vor. Gesetzesübertretungen der interessierenden Verkehrsteilnehmergruppen werden aus den Videoaufnahmen erhoben. Die Beobachter sollten nur spektakuläre Ereignisse dieses Typs („Alleinverhalten“) registrieren, und ansonsten folgende Merkmale an jeder Stelle aufnehmen (siehe Beobachtungsbogen im Anhang).

- (1) Interaktionen, definiert als Ereignisse auf der Kooperations- bzw. auf der Konfliktebene,
- (2) Verkehrskonflikte als Hinweise auf potentielle Unfallgefahr und
- (3) interpersonelle Konflikte als Konsequenzen von Verkehrskonflikten (wenn sich also Verkehrsteilnehmer von anderen bei einem konkreten Anlaß gefährdet fühlen).

Die erhobenen Verkehrskonflikte erlauben in der Regel für sich fundierte Aussagen bezüglich der Unfallgefahr an den verschiedenen Beobachtungsstellen. Bezüglich der anderen Interaktionen – die auch interpersonelle Konflikte und Vorstufen dazu umfassen – sind Aussagen dagegen nur im Zusammenhang mit den Interviews sinnvoll. Dieser Überlegung gemäß werden wir unsere Berichterstattung auch gestalten.

Im folgenden werden nun unsere Beobachtungen und Befragungen pro Stelle sowie deren Interpretationen dargestellt.

5.2.1 Stelle 1: Schottentor/CA

Beim linken Ausgang von der Unterführung am Schottenring in Richtung innere Stadt (vor dem Gebäude der CA; siehe Darstellung 1) handelt es sich um eine Stelle, die den Mitgliedern des Arbeitsteams sowohl aus der Fußgänger- als auch aus der Radfahrerperspektive unangenehm aufgefallen ist. In beiden Rollen fühlt man sich des öfteren behindert. Als Fußgänger wird man, vor allem aus der Unterführung kommend, häufig von rasch vorbeifahrenden Fahrrädern erschreckt und fühlt sich dadurch gefährdet. Der Radweg ist auf dem Gehweg markiert. Die Querung der Schottengasse durch Radfahrer und Fußgänger – wobei für letztere kein Zebrastreifen angelegt ist – stellt einen eigenen Bereich dar; wir haben dort erhoben, wie die Fußgänger die Schottengasse queren und – unsystematisch bzw. exemplarisch – welche Probleme von Radfahrern und Fußgängern es mit den Kfz gibt.

Stelle 1: Schottentor/CA

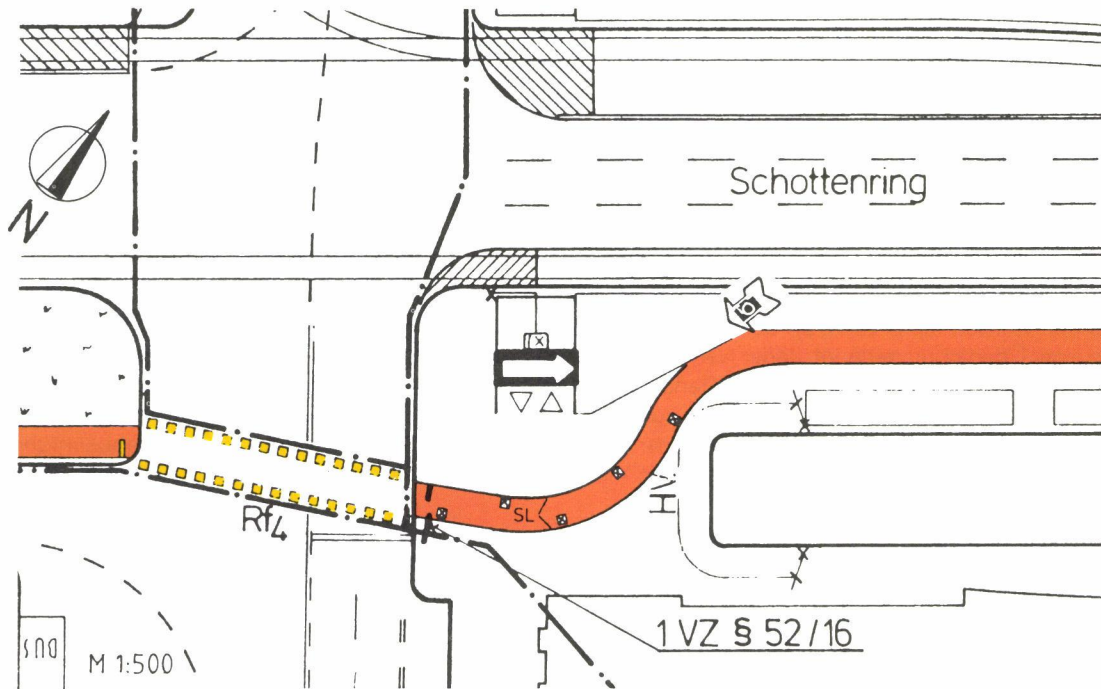


Abbildung 1

Tabelle 1: Verkehrsmengen/Erhebungszeitraum (2 Stunden) bei Schottentor/CA (10. Mai 1990, 16.30–17.30 Uhr; 11. Mai 1990, 7.30–8.30 Uhr)

Fußgänger:	
o Queren des Radweges in Richtung Passage	2536
o Queren des Radweges in Richtung Innenstadt	264
o Gehen am Radweg in Längsrichtung	32
o Stehen am Radweg (ca. 10 Sekunden und länger)	8
	<u>2840</u>
Radfahrer:	
o Radfahrer Richtung Uni	112
o Radfahrer von Uni kommend	120
o Radfahrer abseits des Radweges Richtung Uni	112
o Radfahrer abseits des Radweges Richtung Börse	72
	<u>416</u>
Behinderungen:	
o Behinderungen der Radfahrer durch querende oder stehende Fußgänger	88
o Behinderungen der Fußgänger durch querende oder stehende Radfahrer	48
	<u>136</u>
Querung Schottengasse	
Radfahrer:	
o Radfahrer Richtung Uni auf Furt	168
o Radfahrer Richtung Börse auf Furt	144
o Sonstige (Radfahrer abseits der Furt in beiden Richtungen, Abbieger usw.)	168
	<u>480</u>
Fußgänger:	
o Fußgänger Richtung Uni auf Furt	132
o Fußgänger Richtung Börse auf Furt	36
o Sonstige (Fußgänger abseits der Furt in beiden Richtungen, Abbieger usw.)	180
	<u>348</u>
o Radfurt durch Pkw verstellt	8 min

Beobachtungs- und Zähldaten

In der Tabelle 1 werden die Verkehrsmengen (Fußgänger und Radfahrer) sowie „routinemäßige“ Regelverletzungen wiedergegeben. Diese Zählungen erfolgten hier und auch bei allen anderen Beobachtungsstellen vom Videoband.

• Allgemeines zu den Beobachtungen

Wie die Videoauswertung zeigt, gibt es ein ganz beträchtliches Fußgängeraufkommen von 4688 in zwei Stunden. Wir zählten während unseres Beobachtungszeitraumes damit ca. 11mal so viele Fußgänger wie Radfahrer (416).

Nur ganz wenige Fußgänger – während zwei Stunden waren es 32 – begehen den Radweg vor der Passage in Längsrichtung. Die Radfahrer dagegen fahren – unter anderem weil der Radweg so oft durch querende Fußgänger und Fußgängergruppen blockiert ist – in mehr als 40 % der Durchfahrten (184mal) abseits des Radweges.

Zur Überquerung der Schottengasse an ihrer Mündung in den Ring verwenden 168 Fußgänger im Zeitraum von zwei Stunden die Radfahrerfurt; 180 überqueren diese Einmündung neben der Radfahrerfurt. Es gibt allerdings keinen Zebrastreifen. Von den Fußgängern wird offenbar erwartet, daß sie für die Querungen der Schottengasse den anstrengenden Weg durch die Unterführung wählen, was natürlich von einer gewissen Menge von Fußgängern nicht akzeptiert wird.

Gesetzesübertretungen, vor allem der Radfahrer, sind an dieser Stelle sehr häufig, aber im einzelnen nicht besonders spektakulär:

Es lag nur ein Alleinverhalten vor, das den Beobachtern als erwähnenswert erschien: Ein Radfahrer durchraste von Richtung Börse kommend die Beobachtungsstelle richtiggehend – Probleme unterblieben nur deshalb, weil gerade

kein Fußgänger zugegen war. Dies war für den Radfahrer jedoch nicht vorhersehbar, weil aus der Passage ja plötzlich Fußgänger auftauchen könnten.

- Auffällige Interaktionen (Kooperations- bzw. Konfliktebene)

Zusammen mit der oben zitierten Beobachtung wurden im Zeitraum von insgesamt zwei Stunden 34 Ereignisse, davon 33 Interaktionen zwischen Fußgängern und Radfahrern, erhoben. 21 Situationen davon wurden als „auffällige Interaktionen“ etikettiert. Sie sind in Tabelle 2 zusammengefaßt.

Bei zehn der in Tabelle 2 dargestellten Interaktionen verhalten sich die Radfahrer ausgesprochen dominant: Sie fahren ungebremst in den Fußgängerbereich ein, mit der Geschwindigkeit ihre „Vorrechte“ betonend, und sie unterstreichen ihre Präsenz in einigen Fällen noch durch Klingeln. Häufig geht es richtiggehend darum, Fußgänger am Queren des Radweges zu hindern bzw. sie zu veranlassen, zu warten, bis man selbst mit dem Rad vorbeigefahren ist. Das geschieht eben dadurch, daß man schnell auf die Stelle zufährt, erst möglichst spät Bremsbereitschaft zeigt und indem man im „richtigen“ Augenblick klingelt – obwohl man etwa durch geringfügige Verlangsamung ein reibungsloses Passieren des Fußgängers ermöglichen würde. So aber sehen sich die Fußgänger veranlaßt, zu verlangsamen bzw. stehen zu bleiben oder auszuweichen – z. B. einige Schritte parallel zum Radstreifen zu gehen, ehe sie ihn überqueren.

Wenn, in sechs anderen Fällen, die Fußgänger auf die Radfahrer „nicht achtgeben“, so kann man aufgrund der Beobachtung nicht genau sagen, ob es sich dabei um das handelt, was sie an dominantem Verhalten „zustandebringen“: Sie gehen ohne zu schauen über den Radweg und lassen sich auch durch herannahende Radfahrer – in einem Fall nicht einmal durch Klingeln – von ihrer Route abbringen; letztere müssen dann bremsen. In fünf weiteren Fällen ist allerdings deutlich, daß dieses „Gehen ohne zu schauen“ kein dominantes Verhalten ist: Die Fußgänger werden durch das Herannahen von Radfahrern erst aufmerksam, daß sie im Begriff sind, den Radweg zu überqueren und bleiben dann stehen oder weichen aus. In einem Drittel der Fälle werden die Radfahrer solcherart von Fußgängern behindert und reagieren defensiv durch Verlangsamung oder großräumiges Ausweichen.

Tabelle 2: Interaktionen Stelle 1 (Kooperations-/Konfliktebene)

Radfahrer:	Fußgänger:
- fährt auf Fußgängerbereich	- bleibt stehen
- fährt schnell an Fußgänger vorbei	- bleibt vor dem Radweg stehen
- umfährt Fußgänger auf Radweg	- geht ohne zu schauen
- bremst abrupt	- geht ohne zu schauen
- fährt knapp vorbei	- geht auf Radweg
- fährt vorbei und klingelt	- weicht aus
- fährt außerhalb des Radweges sehr schnell	- muß stehenbleiben
- fährt sehr schnell	- bleibt stehen
- fährt sehr schnell	- bleibt vor Radweg stehen
- fährt sehr schnell	- muß stehenbleiben
- fährt sehr schnell	- sieht Radfahrer nicht und erschrickt
- fährt sehr schnell, verlangsamt und fährt an Fußgänger vorbei	- quert Radweg ohne Rücksicht auf Radfahrer
- weicht großräumig aus	- geht auf Radweg
- weicht großräumig aus	- geht ohne zu schauen
- klingelt	- geht auf Radweg, reagiert auf Klingeln nicht
- verlangsamt, läßt Fußgänger vorbei	- geht ohne zu schauen
- verlangsamt	- geht ohne zu schauen, weicht zurück
- verlangsamt	- geht ohne zu schauen, bleibt stehen
- wird von Auto behindert, erzwingt die Vorfahrt	- Fußgänger geht auf Radweg
- bereitet sich auf Bremsung vor	- geht ohne zu schauen, erschrickt, muß stehenbleiben
- kann wegen Fußgänger nach dem Übergang nicht aufsteigen	- geht knapp vor Radfahrer

Das ist, zusammengefaßt, das Bild, das die Interaktionen zwischen Radfahrern und Fußgängern an dieser Stelle repräsentieren: Eine merkbar stärkere Dominanz der Radfahrer, die offenbar überwiegend auf ihr Recht aufgrund der durchgezogenen Radwegmarkierung pochen, und ein in der Tendenz eher unentschlossen-submissives bzw. auch ein die Radfahrer nicht beachtendes Verhalten der Fußgänger, denen man direkt vor einen der frequentiertesten U-Bahn-Aufgänge bzw. vor einer der frequentiertesten Unterführungen in Richtung Innenstadt eine Hürde in Form eines Radweges gebaut hat.

- Verkehrskonflikte und Spannungen danach

Nun zur Frage, ob diese Stelle aufgrund der Beobachtungen gefährlich für eine der beiden oder für beide Gruppen ist. Darüber sollten die Verkehrskonflikte, die an dieser Stelle erhoben wurden, einen gewissen Aufschluß geben. Insgesamt wurden neun Ereignisse als Verkehrskonflikte interpretiert, ausschließlich in rechtwinkligen Situationen: Fußgänger, die im Begriff sind, den Radweg zu queren, und Radfahrer, die im Begriff sind, die Stelle zu passieren, nehmen einander erst spät wahr und stimmen sich erst spät oder im letzten Augenblick aufeinander ab, so daß ein Unfall gerade noch vermieden wird. Sieben dieser Verkehrskonflikte sind leichteren Charakters, in zwei Fällen handelt es sich um schwere Verkehrskonflikte, in denen Kollisionsgefahr unmittelbar gegeben ist. In allen Verkehrskonfliktsituationen wird relativ deutlich, daß alle beteiligten Verkehrsteilnehmer von der gefährlichen Situation überrascht wurden.

Als Folge der genannten Verkehrskonflikte konnten in drei Fällen verschreckte bzw. verärgerte Reaktionen beobachtet werden, alle auf der Fußgängerseite:

- Fußgänger schaut entsetzt (in zwei Fällen),
- dreht sich nach dem Radfahrer um.

Die Radfahrer entzogen sich einer Auseinandersetzung dadurch, daß sie einfach weiterfuhren, ohne die Fußgängerreaktionen zu bemerken oder darauf einzugehen. Diese Ergebnisse können so interpretiert werden, daß an dieser Stelle Radfahrer und Fußgänger füreinander eine Gefahr darstellen: Das Auftreten mehrerer schwerer Verkehrskonflikte kann fast immer als Signal für Unfallgefahr gewertet werden (siehe z. B. HYDN 1987, GSTALTER 1983).

- Änderungsvorstellungen

Aus den Befragungsdaten ergeben sich nachstehend angeführte Änderungswünsche:

Aus Fußgängersicht:

- * eventuell Fußgänger früher unter die Erde, so daß die Radfahrer wie die Autos oben drüber können,
- * Radweg besser sichtbar machen,
- * mehr Platz für den Radfahrer,
- * Radwege verlegen.

Aus Radfahrsicht:

- * Schild bei Aufgang und Litfaßsäule „Achtung Radfahrer“,
- * Schwelle links und rechts vom Radweg,
- * Radweg auf der Straße bei Hinterseite des Stationsausganges,
- * Grünstreifen zwischen Radfahrer und Fußgänger.

Für eine kurzfristige Problemlösung hier bietet sich vor allem eine Maßnahme an: Bei der Gehsteigkante auf der CA-Seite, von der Universität kommend, und beim Beginn der S-Kurve im derzeitigen Radweg, wenn man von der Börse kommt, müßte der Radweg für beendet erklärt werden, der Bereich vor der Passage sollte als Vermischungsbe-
reich gekennzeichnet werden. Dadurch würde den Radfahrern die vermeintliche, aber an dieser Stelle faktisch nicht gegebene Berechtigung genommen, hier einfach durchzufahren, ohne sich mit den Fußgängern abzustimmen.

- Befragungsdaten Schottentor

An dieser Stelle wurden 13 Radfahrer und 8 Fußgänger befragt. Ein Viertel der Interviewten sieht den Grund für das eigene Verhalten oder das des anderen darin, daß der Radweg nicht gesehen oder übersehen wurde oder daß Unkenntnis über die Regelungen an dieser Stelle herrschte. Zirka die Hälfte empfand das Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers negativ und ist überzeugt, daß die Verkehrsregelung an dieser Stelle mit den angesprochenen oder möglichen Problemen zusammenhängt. Drei Viertel erlebten die Situation ungefährlich.

Die Aussagen decken sich mit den gemachten Beobachtungen, die Verkehrsteilnehmer erleben die Stelle problematisch, viele Fußgänger wissen nicht, daß sich hier ein Radweg befindet und werden beim Überqueren vom Radfahrer überrascht. Das verursacht Ärger auf beiden Seiten. Immer wieder wird hauptsächlich von den Fußgängern gefordert, daß auch der andere aufpassen muß, während die Radfahrer sich zwar des öfteren über die Fußgänger ärgern, aber die Situationen, in denen ihnen Fußgänger in die Quere kommen, schon gewohnt sind.

5.2.2 Stelle 2: Ausgang Stadtpark bei Hotel Marriott

Die Problematik dieser Stelle ist folgende: Ziemlich viele Fußgänger (allerdings, wie Tabelle 3 zeigt, bei weitem nicht so viele wie bei der Stelle 1) müssen einen auf dem Gehweg markierten Radweg überqueren. Ein wesentlicher Unterschied zur Stelle 1 besteht darin, daß hier beim Ausgang des Stadtparks für beide Verkehrsteilnehmergruppen mehr Platz zur Verfügung steht als beim Schottentor.

Beobachtungs- und Zähldaten

Aus der Tabelle 3 sind die Zahlen der während der Erhebungen gezählten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) sowie die der „routinemäßigen“ Regelverletzungen zu entnehmen, zu denen sich hier aufgrund der deutlich geringeren Fußgängerdichte und aufgrund des viel weiträumigeren Platzangebotes viel mehr „ungestörte“ Möglichkeiten bieten, wie die Tabelle zeigen wird.

Tabelle 3: Verkehrsmengen/Erhebungszeitraum (2 Stunden) für 22. Mai 1990, 16.30 bis 17.30 Uhr, und 23. Mai 1990, 7.30 bis 8.30 Uhr

Fußgänger:	
o Queren des Radweges Richtung Marriott	552
o Queren des Radweges Richtung Stadtpark	304
o Gehen am Radweg in Längsrichtung	24
o Stehen am Radweg (ca. 10 Sekunden und länger)	0
	<u>880</u>
Radfahrer:	
o Radfahrer Richtung Johannesgasse	256
o Radfahrer Richtung Landstraße	136
o Radfahrer abseits des Radweges Richtung Johannesgasse	24
o Radfahrer abseits des Radweges Richtung Landstraße	16
	<u>432</u>
Behinderungen:	
o Behinderungen der Radfahrer durch querende oder stehende Fußgänger	104
o Behinderungen der Fußgänger durch querende oder stehende Radfahrer	32
	<u>136</u>

- Allgemeines zu den Beobachtungen

Die Radfahrer bekommen an dieser Stelle trotz ihres durchmarkierten Fahrstreifens keineswegs das Gefühl vermittelt, daß sie hier einfach durchfahren könnten und querende Fußgänger sich automatisch nach ihnen richten würden. Die Fußgänger bieten hier, wenn auch bescheiden und bis zu einem gewissen Grad „unterwürfig“, den Radfahrern Paroli. (Das ist u. a. aus der Darstellung der Interaktionen in Tabelle 4 ersichtlich). Sie erleben diese Beobachtungsstelle offenbar viel stärker als Fußgängerbereich, also als „ihren“ Bereich, in dem sie sich selbstbewußter bewegen können. So sind denn auch die Behinderungen, die die Fußgänger für die Radfahrer darstellen, beträchtlich, obwohl die Fußgängeranzahl nur ein Viertel der beim Schottentor gezählten ausmacht.

Auf Video wurden nur relativ wenige „routinemäßige“ Gesetzesübertretungen durch Fußgänger registriert (siehe Tabelle 3). Es sind eher die Radfahrer, die sich abseits der für sie vorgesehenen Fläche bewegen, was aber wegen des vorhandenen Platzes kaum zu Problemen führt. Spektakuläre Alleinverhaltensweisen – also auffällige Verhaltensweisen in Abwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer – kamen nicht vor.

- Auffällige Interaktionen (Kooperations- bzw. Konfliktebene)

Von insgesamt 23 an dieser Stelle registrierten Ereignissen, das heißt insgesamt auffälligen Verhaltensweisen, sind 21 der Kategorie „auffällige Interaktionen“ zuzuzählen. In zehn dieser Fälle werden die Radfahrer gezwungen, zu bremsen bzw. zu verlangsamen oder auszuweichen (wozu allerdings hier ausreichend Platz ist). In diesen Fällen queren Fußgänger mehr oder weniger knapp vor Radfahrern den Radweg; fünfmal gehen Fußgänger in Längsrichtung auf dem Radweg, die Radfahrer behindernd. In einem weiteren Fall geht ein Fußgänger über den Radstreifen, ganz ohne den Radfahrer zu behindern, der aber „klingelt ihm nach“.

Von den obgenannten zehn Fällen sind vier recht emotionsgeladen, da sich die Fußgänger um die Radfahrer ganz offenbar nicht kümmern. In einem Fall ist sogar eine Remperei die Konsequenz. Aber auch unter den aus der Perspektive des Beobachters beschriebenen Fällen „fußgängerischer Dominanz“ befinden sich sicherlich einige solche, in denen die Fußgänger an die Existenz des Radweges gar nicht denken. Umgekehrt benehmen sich in sechs beobachteten Fällen die Radfahrer eindeutig dominant: Sie fahren sehr schnell durch und veranlassen Fußgänger zum Stehenbleiben oder zum Zögern; in einigen Fällen wird das ganze noch durch Klingeln unterstützt. Zweimal davon erschrecken die Fußgänger deutlich sichtbar. Generell ist zu sagen: überrascht oder erschreckt werden offenbar immer die Fußgänger.

Die restlichen vier in Tabelle 2 dargestellten Fälle sind ebenfalls solche gegenseitiger Behinderung, aber mit einem eher kooperativen bzw. symmetrischen Charakter (auch wenn in einem dieser Fälle ein Fußgänger erschrickt): Die Fußgänger verlangsamen und/bzw. die Radfahrer fahren um sie herum, ohne daß es zu Reibereien kommt.

• Verkehrskonflikte und Spannungen danach

Nun könnte man annehmen, daß eine Stelle, an der es doch zu einigen Spannungen zwischen den Verkehrsteilnehmern kommt, Risiken in sich birgt. Genau das ist aber auch beim Kfz-Verkehr häufig nicht der Fall: Daß Spannungen auftreten bedeutet, daß man interagiert, wenn auch nicht gerade positiv. Man nimmt einander wahr und reagiert aufeinander, wenn auch oft gereizt und unfreundlich. Verkehrskonflikte als Indikatoren für Unfallgefahr sind gerade dadurch gekennzeichnet, daß alle Beteiligten von einer Situation überrascht werden, die zu einem Unfall führen könnte.

An der Beobachtungsstelle 2 kam es lediglich zu zwei Situationen, die man als leichte Verkehrskonflikte ansehen konnte. Es handelte sich dabei um rechtwinkelige Verkehrskonflikte zwischen Fahrradfahrern, die gerade auf dem Radweg fuhren, und Fußgängern, die diesen kreuzen wollten. In beiden Fällen hatte es jedoch den Anschein, als hätten die Radfahrer dabei absichtlich ein gewisses Risiko heraufbeschworen: Die Fußgänger blieben abrupt stehen und blickten überrascht bzw. bestürzt; die Radfahrer hingegen machten den Beobachtern nicht diesen Eindruck, sondern wirkten eher „lässig“ und waren raschest „verschwunden“; das ließ auch keine Gelegenheit für Streit nach einer soeben überstandenen Gefahr (Ebene 4 der Beobachtungen).

Tabelle 4: Interaktionen Stelle 2 (Kooperations-/Konfliktebene)

Radfahrer:	Fußgänger:
- bremsst und weicht aus	- quert Radweg ohne Rücksicht auf Radfahrer
- bremsst und weicht aus	- geht ohne zu schauen
- bremsst und weicht aus	- geht auf Radweg, erschrickt
- bremsst und weicht aus	- geht ohne zu schauen
- Radfahrer fahren nebeneinander auf Radweg	- Fußgänger gehen auf Radweg, Koordination
- umfährt Fußgänger auf Radstreifen	- Fußgänger gehen auf Radweg, weichen nicht aus
- umfährt Fußgänger auf Radstreifen	- Fußgänger geht auf Radweg, ohne Probleme
- bremsst abrupt	- Fußgänger geht auf Radweg, sieht Radfahrer nicht
- fährt vorbei	- Fußgänger wartet, läßt Radfahrer passieren
- fährt vorbei	- erschrickt
- fährt vorbei	- Remperei auf dem Radweg!
- fährt vorbei	- geht ohne zu schauen, weicht zurück
- fährt sehr schnell, klingelt	- geht ohne zu schauen
- fährt sehr schnell, klingelt	- geht auf Radweg, erschrickt
- fährt sehr schnell, verlangsamt	- geht auf Radweg, keine Reaktion auf Radfahrer
- fährt sehr schnell	- betritt Radweg zögernd und vorsichtig
- weicht großräumig aus	- geht auf Radweg, weicht nicht aus
- klingelt	- geht ohne zu schauen, bleibt stehen
- klingelt	- geht auf Radweg, bleibt stehen
- verlangsamt, weicht großräumig aus	- geht ohne zu schauen
- fährt freihändig, weicht großräumig aus	- geht ohne zu schauen auf Radweg, muß stehenbleiben

Aus den Befragungsdaten ergeben sich nachstehend angeführte Änderungswünsche:

Aus Fußgängersicht:

- * Verkehrsexperten befragen.

Aus Radfahrersicht:

- * Wechseln des Radweges vermeiden, das heißt Radweg soll auf einer Seite sein,
- * Radweg deutlicher markieren,
- * bessere, rutschfeste Markierungen,
- * farblich abgehobene Fahrbahnen,
- * mehr Aufklärung,
- * mehr Regeln auch für Radfahrer, denn sie sind oft undiszipliniert,
- * roten Belag auf dem Radweg,
- * Schwelle zwischen Radweg und Fußgängerbereich.

Die Befragungsdaten werden im folgenden einen Eindruck davon vermitteln, wie die beteiligten Verkehrsteilnehmer die Situation einschätzen. Aufgrund der Verhaltensbeobachtungen allein gibt es, was die Anlageverhältnisse anlangt, keine „konkreten“ Vorschläge.

Eine Unterbrechung des Radweges im Bereich der Kreuzung der Verkehrsströme und eine Umwidmung in einen Vermischungsbereich wäre denkbar, aber sicher nicht dringend notwendig.

- Befragungsdaten Stadtpark

An dieser Stelle wurden 7 Radfahrer und 5 Fußgänger befragt. Die Ursachen für die Verhaltensweisen sind hier breiter gestreut. Es gibt nur wenige, die die Verkehrsregelung an dieser Stelle nicht kennen oder übersehen, und auch nur wenige, die das vom anderen annehmen. Das Verhalten der anderen wird eher neutral bewertet. Zirka die Hälfte der Interviewten findet, daß die Regelung an dieser Stelle mit den Problemen zusammenhängt oder zusammenhängen könnte. Ebenfalls ca. die Hälfte bewertete die Situationen als gefährlich.

Auch hier werden die Beobachtungen bestätigt. Die Stelle ist insgesamt zwar problematisch, das Klima aber weniger aggressiv, da den beteiligten Verkehrsteilnehmern mehr Handlungsspielraum gegeben ist. Hier zeigen sich eher die Fußgänger über die Radfahrer verärgert. Insgesamt zeigen die Aussagen aber ein relativ hohes Maß an Toleranz, was vor allem auf Radfahrer-Seite auch hier immer wieder durch den „Gewöhnungseffekt“, das heißt die Gewöhnung an die Fußgänger, die den Radfahrern „in die Quere kommen“, begründet scheint.

5.2.3 Stelle 3: Urania

Eine vor allem Radfahrern bekannte Stelle im Wiener Radwegenetz befindet sich bei der Urania: Radfahrer, die vom Ring kommend den Donaukanal in Richtung Prater überqueren wollen, kreuzen ihre Wege zwangsläufig mehrfach mit denen von Fußgängern; in der umgekehrten Richtung ist es etwas einfacher, da der Weg weniger kompliziert zu fahren ist (siehe Darstellung 3). Von der Urania in Richtung Schwedenplatz befindet sich einer der wenigen – als solcher offiziell auch vorgesehenen – Vermischungsbereiche zwischen Radfahrern und Fußgängern. Diesen hatte niemand aus eigener Erfahrung als problematisch in Erinnerung, und auch unsere Erhebungen konnten keinerlei Schwierigkeiten nachweisen. Mag aber sein, daß das mit den geringen Verkehrsteilnehmerzahlen dort während des Erhebungszeitraumes zusammenhängt (siehe Tabelle 5). Der Radweg ist auf den Verkehrsflächen lediglich markiert.

Ein Problem an dieser Beobachtungsstelle ist die geringe Stellfläche im Zwickel Franz-Josefs-Kai/Aspernbrücke vis-à-vis der Urania: Bei stärkerem Fußgänger- und Radfahreraufkommen behindert dort sozusagen „jeder jeden“.

Von allen beobachteten Stellen kommen hier bei der Urania Behinderungen der Fußgänger und der Radfahrer durch den Kfz-Verkehr am stärksten zur Wirkung: Zirka 15 % der Beobachtungszeit sind Radfuhrt und Fußgängerübergang über den Franz-Josefs-Kai durch vor der Lichtsignalanlage haltende Kfz blockiert. Bei Radfuhrt und Überweg parallel zum Kai – also zur Urania hin – sind es etwas mehr als 5 % der Zeit.

Beobachtungs- und Zählraten

In der Tabelle 5 sind die Mengen der Radfahrer- und Fußgängerzahlen, aufgeschlüsselt nach den vielen unterschiedlichen Relationen an dieser Stelle, dargestellt.

- Allgemeines zu den Beobachtungen

Daß Fuß- und Radweg hier einander mehrere Male kreuzen, und das eigentlich ohne topographische Notwendigkeit, verführt beide Gruppen dazu, häufig den gezeichneten Rad- und Fußwegen nicht zu folgen, sondern geradeaus weiterzufahren bzw. weiterzugehen und dabei ganz einfach die Fläche der anderen Gruppe zu verwenden (siehe Tabelle 5). Einige recht auffällige Alleinverhaltensweisen wurden von den Beobachtern notiert:

Stelle 3: Urania

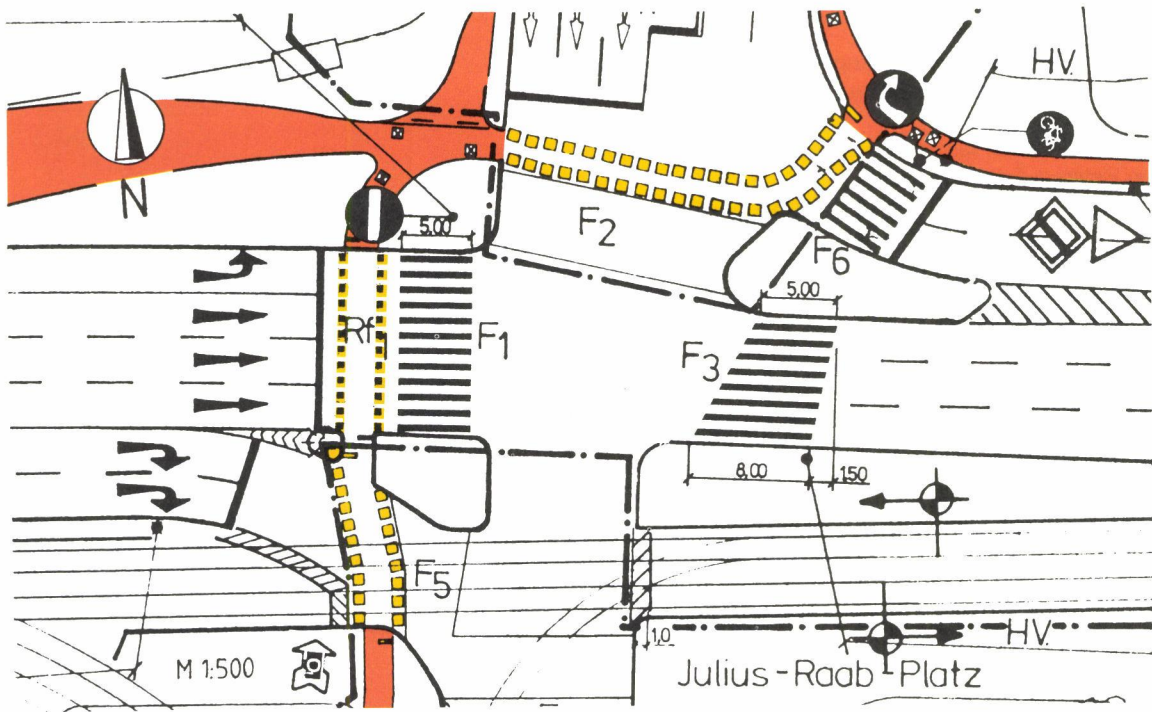


Abbildung 3

- Ein Radfahrer überquerte den Franz-Josefs-Kai bei Rot (das geht offenbar vom Kanal bis hin zur Abbiegespur der Kfz in Richtung Ring gefahrlos, wenn die geradeaus (in Richtung 3. Bezirk) fahrenden Kfz schon Rot haben und nur die Abbieger zum Ring noch fahren dürfen.
- Vier Radfahrer fielen auf, die den Bereich unangemessen schnell durchfuhren, zwei vom Kanal in Richtung Ring und zwei vom Ring kommend.

Tabelle 5: Verkehrsmengen/Beobachtungszeitraum (hier 2¹/₂ Stunden, da ein Beobachtungstermin wegen starken Regens nach ¹/₂ Stunde schon abgebrochen wurde, und dieser Termin voll ersetzt wurde: 15. Mai 1990, 16.30 bis 17.30 Uhr; 17. Mai 1990, 16.30 bis 17.00 Uhr; 29. Mai 1990, 16.00 bis 17.00 Uhr)

Fußgänger:	
o Fußgänger vom Ring in Richtung Kamera auf Zebrastreifen	160
o Fußgänger von Kamera in Richtung Ring auf Zebrastreifen	144
o Gehen am Radweg in Längsrichtung bei Blick Ring	40
o am Radweg (Furt) querende Fußgänger bei Blick Ring	88
o Fußgänger von Urania in Richtung Kamera auf Zebrastreifen	104
o Fußgänger von Kamera in Richtung Urania auf Zebrastreifen	96
o Fußgänger von Urania in Richtung Kamera auf Furt	88
o Fußgänger von Kamera in Richtung Urania auf Furt	72
o Gehen am Radweg in Längsrichtung bei Blick Urania	32
	824
Radfahrer:	
o Radfahrer vom Ring in Richtung Kamera auf Furt	80
o Radfahrer von Kamera in Richtung Ring auf Furt	200
o Fahren am Zebrastreifen in Längsrichtung bei Blick Ring	0
o Fahren abseits des Radweges bei Blick Ring	40
o Radfahrer von Kamera in Richtung Urania auf Furt	32
o Radfahrer von Urania in Richtung Kamera auf Furt	56
o Fahren am Zebrastreifen in Längsrichtung bei Blick Urania	16
o Fahren abseits des Radweges bei Blick Urania	0
	424
Behinderung durch Kfz (15 Minuten Erhebungszeit):	
o Zebrastreifen/Furt durch Pkw verstellt Richtung Ring	16'16"
o Zebrastreifen/Furt durch Pkw verstellt Richtung Urania	6'32"
Vermischungsbereich Richtung Schwedenplatz (Radfahrer und Fußgänger):	
o Fußgänger im Vermischungsbereich	84
(Richtung Schwedenplatz)	
o Radfahrer im Vermischungsbereich	174
	258

- Auffällige Interaktionen (Kooperations- bzw. Konfliktebene)

Zehn Ereignisse dieser Kategorie wurden registriert. Sie sind in der Tabelle 6 zusammengefaßt.

Bei aller Komplexität der Anlage halten sich die belastenden Interaktionen zwischen Fußgängern und Radfahrern hier in Grenzen.

Keine der beiden Gruppen zeigt die Tendenz, zu dominieren. Die relativ schwer überschaubare Verkehrsregelung – gepaart mit Behinderungen und Gefahren, die hier vom Kfz-Verkehr ausgehen – bewirkt, daß die meisten Radfahrer und Fußgänger diese Stelle sehr aufmerksam passieren. Die Koordination zwischen den beiden Gruppen erfolgt frühzeitig und hat oft nicht den Charakter echter Interaktion.

Eine der Ursachen für die „Leichtigkeit“ der Abläufe zwischen Verkehrsteilnehmern und Fußgängern wird zwar im relativ geringen Verkehrsaufkommen (zum Teil witterungsbedingt – es regnete ungefähr ein Drittel der Beobachtungszeit) bei diesen beiden Gruppen bestehen. Allerdings wirkten die unter den gegebenen Umständen erhobenen Vorfälle durchaus als für die Beobachtungsstelle schlüssig, und man kann die Diagnose wagen, daß sie in Ausmaß und Qualität stellentypisch sind.

Tabelle 6: Interaktionen Stelle 3 (Kooperations-/Konfliktebene)

Radfahrer:	Fußgänger:
<ul style="list-style-type: none"> - fährt längere Zeit hinter Fußgänger - fährt im Fußgängerbereich und umfährt Fußgänger, indem er auf Radweg „ausweicht“ - fährt schnell an Fußgänger vorbei - umfährt Fußgänger auf Radweg - bremst abrupt (ostentativ) - fährt vorbei, Koordination - fährt vorbei, Koordination - fährt abseits des Radweges schnell (Fläche vis-à-vis Urania) - läuft Fußgänger vorbei 	<ul style="list-style-type: none"> - geht in Längsrichtung auf Radweg - ignoriert Radfahrer
<ul style="list-style-type: none"> - schneidet Fußgänger (von Brücke in Richtung Ring) 	<ul style="list-style-type: none"> - erschrickt - Fußgänger geht auf Radweg - geht ohne zu schauen über Radweg - geht in Längsrichtung auf Radweg - geht in Längsrichtung auf Radweg - Fußgänger weicht frühzeitig schon aus - Fußgänger (vom Schwedenplatz kommend in Richtung Urania) quert Radweg ohne Rücksicht auf Radfahrer - Fußgänger (in selbe Richtung) muß stehenbleiben

• Konflikte Kfz

In Form einer freien Beobachtung wurden an dieser Stelle auffallende Zwischenfälle und Konflikte unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen registriert. Im Beobachtungszeitraum von zwei Stunden waren folgende Ereignisse festzustellen:

Auto hält auf Radweg	3 x ohne Auswirkung auf Radfahrer/Fußgänger
Auto hält auf Radweg	Radfahrer muß sich vorbeischlängeln
Auto hält auf Radweg	Radfahrer muß sich durchquälen, Auto fährt an!
Auto hält auf Radweg	mehrere Fußgänger müssen sich durch die Autos schlängeln, Auto biegt ab, schneidet Radfahrer

An dieser Stelle fahren die Autos am Kai Richtung Urania öftes bei Grünblinken noch in die Kreuzung ein und kommen so auf dem Radweg zu stehen, ebenso die vom Kai rechts auf die Brücke abbiegenden Autos. Die bei Grün die Brücke in Richtung Urania querenden Radfahrer und Fußgänger werden durch abbiegende Autos gefährdet. Da die Grünphase für Fußgänger und Radfahrer sehr kurz ist, queren sie oft noch bei Rot und werden von ungeduldigen Autofahrern angehupt und geschnitten.

• Verkehrskonflikte und Spannungen danach

Drei leichte und ein schwerer Konflikt wurden registriert, alle im Bereich vis-à-vis der Urania (bzw. vis-à-vis dem Beginn des Ringes) an dem alle Radwege zusammenkommen, um dann über den Franz-Josefs-Kai geführt zu werden und den auch alle Fußgänger vom und zum Ring queren müssen. In einem Fall drohte unmittelbar eine Kollision, als ein Fußgänger rasch zu „seinem“ Übergang in Richtung Ring über den Franz-Josefs-Kai wollte, um diesen noch bei Grün zu erreichen, und dabei den Radweg überqueren mußte.

Zu einem leichten Verkehrskonflikt kam es, als ein Radfahrer wegen des auf Rot wechselnden Lichtsignals bremsen mußte und der nachfolgende Radfahrer fast mit ihm kollidiert wäre. Bei einem anderen leichten Verkehrskonflikt zwängte sich ein Radfahrer auf dem Fußweg zwischen Fußgängern durch. Der vierte Verkehrskonflikt, ebenfalls ein leichter, kam zustande, als ein Radfahrer einen Fußgänger an der Kreuzung zwischen Radweg und Fußweg schnitt (Radler in Richtung Urania, Fußgänger in Richtung 2. Bezirk auf linker Brückenseite, von der Kamera aus betrachtet).

Streitereien als Folge der Gefahr, der man einander ausgesetzt hatte, gab es keine, lediglich nach einem der Konflikte wurde registriert, daß ein Fußgänger dem Radfahrer böse nachschaute.

Als sehr gefährlich würde man diese Stelle wohl nicht einstufen, jedenfalls nicht was die Interaktion zwischen Fußgängern und Radfahrern angeht; wohl aber als äußerst unbequem und – vor allem für die Fußgänger – als unangenehm bezüglich der zurückzulegenden Distanzen. So gibt es beispielsweise wohl einen Fußgängerübergang von der Urania hin zur Haltestelle der Linie N und zur linken Seite des Ringes und umgekehrt. Wegen des dichten Stromes der auf zwei Fahrstreifen von der Aspernbrücke in Richtung 3. Bezirk links abbiegenden Kfz, und zwar während der Grünphase für die Fußgänger, ist die Querung auf dieser Seite aber außerordentlich schwierig und unpraktisch. Die Fußgänger setzen sich, aus Selbstschutz sozusagen, hier kaum durch, und es bleibt ihnen von ihrer Grünzeit nur ein

sehr kurzer Rest. Auf der anderen Seite wiederum – zwischen unserer Kameraposition und der rechten Seite des Ringes – wird der Radweg geführt, und dort muß man bei allen seinen Bewegungen vor Fahrrädern auf der Hut sein.

Nicht nur eine Behinderung, sondern eine reelle Gefahr geht sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer, die von der Urania zur Kameraposition herkommen bzw. in Richtung Urania gehen/fahren, vom in Richtung 2. Bezirk links abbiegenden Kfz-Verkehr aus (siehe Darstellung 4): Die Verkehrskonflikte mit Kfz wurden zwar nicht erhoben, da das nicht zur Aufgabenstellung gehörte. Die Beobachter hatten jedoch den Eindruck, daß bei dieser Relation am ehesten – und jederzeit – mit einem Unfall zu rechnen sei.

Aus den Befragungsdaten ergeben sich nachstehend angeführte Änderungswünsche:

Aus Fußgängersicht:

- * noch ein Streifen zur Trennung, wir gehören zusammen,
- * Radfahrer sollten Nummer haben.

Aus Radfahrsicht:

- * Vorsichtszeichen,
- * Rad, zu Fuß soll als Verkehrsmittel akzeptiert werden,
- * bessere Trennung,
- * bessere Kennzeichnung,
- * mehr Platz,
- * Autos raus aus der Stadt,
- * breitere Radwege,
- * Fugen zwischen den Betonplatten an den Gleiskörpern wegmachen.

• Befragungsdaten Urania

An dieser Stelle wurden fünf Radfahrer und fünf Fußgänger befragt. Während nicht ganz ein Viertel der Befragten als Grund für ihr Verhalten angibt, die Verkehrsregelung an dieser Stelle übersehen oder nicht gekannt zu haben, sehen fast ein Drittel die Ursachen für das Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers in Rücksichtslosigkeit, ebenso viele in der Eigenart der Fortbewegung und ca. ein Fünftel in Eile und Zeitnot des anderen. Fast drei Viertel der Aussagen über das Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers sind negativ. Die Hälfte der Interviewten äußern negative Gefühle gegenüber dem anderen Verkehrsteilnehmer, während ca. ein Fünftel nur die spezielle Situation negativ empfand. Allerdings wird das aktuelle Ereignis zu gleichen Teilen sowohl der Situation als auch dem anderen Verkehrsteilnehmer zugeschrieben. Zwei Drittel sind der Ansicht, daß die Verkehrsregelung an dieser Stelle mit diesen oder möglichen Problemen zusammenhängt. Die Hälfte beurteilte die Situationen als nicht gefährlich.

Aus den Interviews geht wie auch aus den Beobachtungen hervor, daß aufgrund der Regelung dieser Stelle immer wieder Fußgänger und Radfahrer Probleme haben, die zwar meist nicht gefährlich sind, aber zur Verschlechterung der Atmosphäre beitragen. Neben Kritik an der Regelung der Stelle wird auch immer wieder das Verhalten sowohl der Fußgänger wie auch der Radfahrer kritisiert. Beide Gruppen scheinen sich im gleichen Maß durch die andere Gruppe behindert und gestört zu fühlen.

5.2.4 Stelle 4: Argentinierstraße

Eine relativ einfache Struktur weist die Beobachtungsstelle auf (siehe Darstellung 4): Auf engem Raum queren Rad- und Fußweg, die sich farblich voneinander abheben (Radweg rot gepflastert und mit 2 cm hohem Bordstein vom Fußweg abgesetzt), nebeneinander die Wohllebengasse, die von der Argentinierstraße nach rechts wegführt, wobei viele Kfz die Argentinierstraße (Einbahn stadteinwärts) hier nach rechts verlassen und dabei Rad- und Fußweg queren müssen. Fuß- und Radweg sind außerdem erfahrungsgemäß öfters von Kfz verstellt. Probleme zwischen Radfahrern und Fußgängern erwartet man sich einerseits aufgrund des eingeschränkten Platzangebotes – generell und speziell wenn Kfz noch behindernd abgestellt sind – und andererseits dadurch, daß die Aufmerksamkeit beider Gruppen durch abbiegende Kfz in Anspruch genommen wird. Weil der Gehsteig und damit auf ihm geführter Radstreifen und Fußgängerstreifen relativ schmal sind, erwartet man sich schließlich noch, daß Radfahrer häufig den Gehweg verwenden und Fußgänger den Radstreifen. Aufgrund einer rasch getroffenen Bewertung der Stelle würde man annehmen, daß Unfallgefahr vor allem aufgrund der rechts abbiegenden Kfz besteht; daß Radfahrer und Fußgänger füreinander jedoch keine Gefahr bedeuten.

Beobachtungs- und Zähldaten

Tabelle 7 gibt die Mengen der gezählten Fußgänger und Radfahrer an der Beobachtungsstelle 4 sowie die „routine-mäßigen“ Regelverletzungen dort wider.

Stelle 4: Argentinierstraße

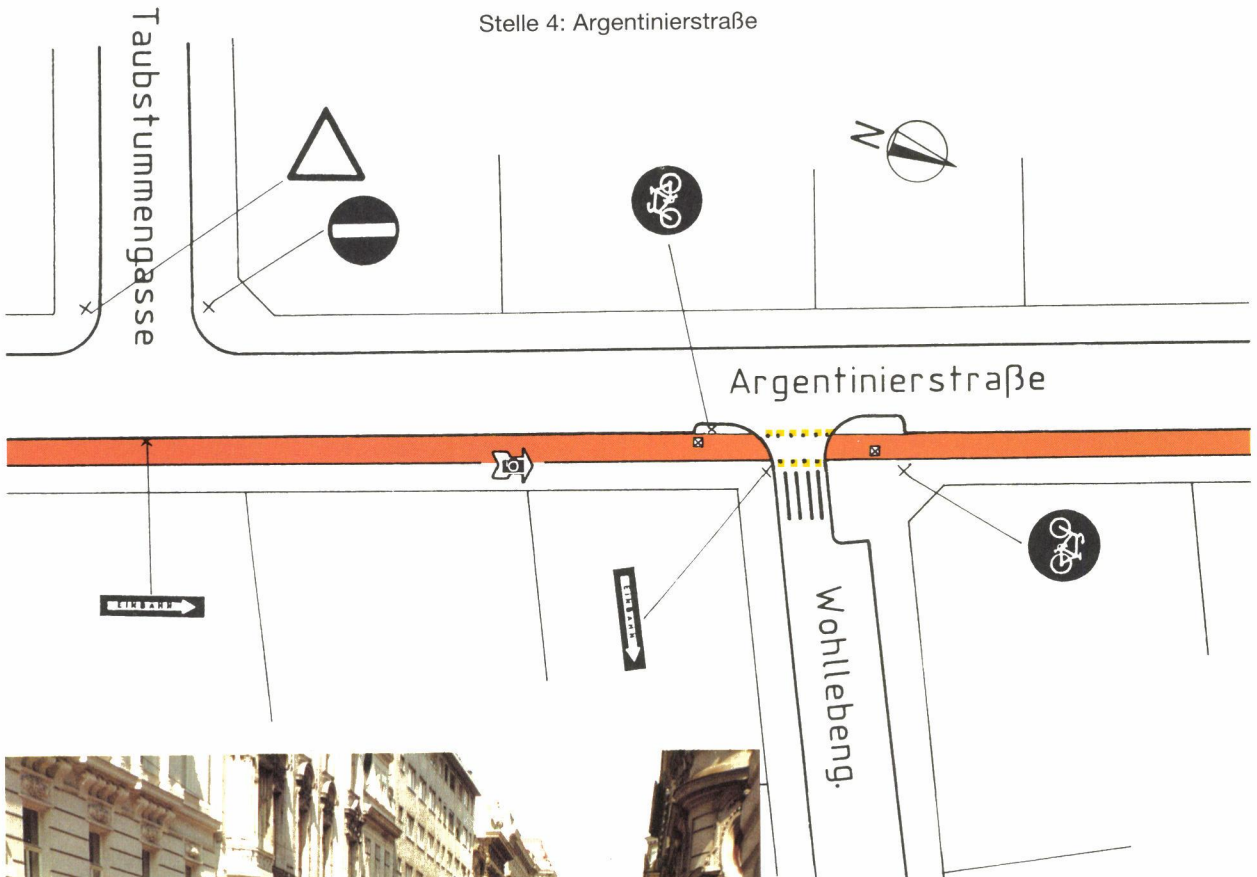


Abbildung 4

- Allgemeines zu den Beobachtungen

Die Videoaufnahmen zeigen, daß recht viele Fußgänger auf dem Radfahrstreifen in Längsrichtung gehen (88 im Zeitraum von zwei Stunden, was ungefähr 15 % der registrierten Fußgänger entspricht; siehe Tabelle 7), daß hingegen während des Erhebungszeitraumes kein einziger Radfahrer abseits des Radstreifens fährt. Sehr häufig war dagegen zu beobachten, daß Fußgänger vor Geschäften bzw. im Begriff, die Argentinierstraße zu überqueren, aber vor allem im Bereich der HTL, auf dem Radweg standen. Auf seiten der Radfahrer fallen zwei auf, die die Beobachtungsstelle extrem rasch passieren. Behinderungen durch abgestellte Kfz sind nicht in dem Ausmaß aufgefallen, wie wir uns das aufgrund früherer, jedoch nicht systematischer Erfahrungen erwartet hätten.

- Auffällige Interaktionen (Kooperations- bzw. Konfliktebene)

In der Tabelle 8 sind alle auffälligen Interaktionen an dieser Stelle zusammengefaßt.

Tabelle 7: Verkehrsmengen/Erhebungszeitraum (2 Stunden) zu den Zeiten 14. Mai 1990, 7.30 bis 8.30 Uhr und 14. Mai 1990, 16.30 bis 17.30 Uhr)

Fußgänger:	
o Fußgänger parallel zum Radweg stadteinwärts	144
o Fußgänger parallel zum Radweg stadtauswärts	80
o Queren des Radweges durch Fußgänger	264
o Gehen am Radweg bzw. auf Furt in Längsrichtung	88
o Stehen am Radweg (= ca. 10 Sekunden und länger)	<u>576</u>
Radfahrer:	
o Radfahrer am Radweg stadteinwärts	216
o Radfahrer am Radweg stadtauswärts	72
o Radfahrer abseits Radweg (Gehsteig bzw. Zebrastreifen)	0
o Radfahrer aus und in Seitengasse	<u>88</u>
	376
Behinderungen:	
o Behinderungen der Radfahrer durch querende oder stehende Fußgänger	16
o Behinderung der Fußgänger durch querende oder stehende Radfahrer	16
o Radweg/Fußweg bzw Furt/Zebrastreifen durch Pkw verstellt (in Sekunden)	3'24''

Situationen, in denen es der Koordination der Bewegungsabläufe der beiden Verkehrsteilnehmergruppen bedarf und wo ansatzweise der Keim zu Spannungen zwischen Radfahrern und Fußgängern steckt, sind einerseits jene, in denen Fußgänger auf dem Radweg gehen, und andererseits die, in denen Fußgänger den Radweg queren müssen. Nennenswerte Komplikationen zwischen den interessierenden Verkehrsteilnehmergruppen entstehen jedoch an dieser Stelle nicht. Wie man aus Tabelle 8 entnehmen kann, wurden in der Beobachtungszeit sechs Interaktionen zwischen Radfahrern und Fußgängern beobachtet. Es ließ sich aber ein auffallend hoher Anteil an „Klingeln“ feststellen, das ja als Indikator für Spannungen anzusehen ist bzw. das Risiko des Mißverständnisses in sich birgt: Denn es kann einerseits sinnvoll auf etwas aufmerksam machen (z. B. damit der Fußgänger keinen Schritt zur Seite macht), aber es wird oft als Ausdruck des Dominanzanspruchs interpretiert und stellt den wohl auch dar (siehe Befragungsergebnisse).

Tabelle 8: Interaktionen Stelle 4 (Kooperations-/Konfliktebene)

Radfahrer:	Fußgänger:
- bremst und weicht aus	- geht auf Radstreifen
- fährt vorbei, Koordination	- geht auf Radstreifen
- fährt vorbei, klingelt	- ist überrascht, bleibt vor Radweg stehen
- mehrere Radfahrer nebeneinander fahren auf Radweg, verlangsamen	- Fußgänger geht auf Radweg, bleibt stehen, läßt Radfahrer vorbeifahren
- klingelt	- querender Fußgänger erschrickt, bleibt stehen
- klingelt	- geht ohne zu schauen Richtung Radweg, bleibt stehen

- Konflikte Kfz

In Form einer freien Beobachtung wurden auffallende Zwischenfälle und Konflikte unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen registriert. Im Beobachtungszeitraum von einer Stunde waren folgende Ereignisse festzustellen:

Sieben Radfahrer müssen bremsen, um Konflikte mit abbiegenden Autos zu vermeiden.

Die Hauptgefahr sind an dieser Stelle die abbiegenden Autos, die nicht auf den Radweg achten und ohne zu schauen, relativ schnell um die Kurve fahren. Die Radfahrer an dieser Stelle sind gezwungen, bremsbereit zu fahren und mit Autofahrern zu rechnen, die den Vorrang der Radfahrer mißachten.

- Verkehrskonflikte und Spannungen danach

Aus den Verhaltensbeobachtungen zu schließen, stellen auch an dieser Stelle Fußgänger und Radfahrer kein Unfallrisiko füreinander dar. Es wurde kein Verkehrskonflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern registriert. Aufgrund einer unsystematischen Experteneinschätzung ist aber die Gefahr, die für beide Gruppen vom nach rechts in die Wohllebengasse einbiegenden Kfz-Verkehr ausgeht, vermutlich hoch.

Aus den Befragungsdaten ergeben sich nachstehend angeführte Änderungswünsche:

Aus Fußgängersicht:

- * Radweg besser wahrnehmbar machen.

Aus Radfahrersicht:

- * überall Stoppschilder für Querverkehr,
- * bessere Kennzeichnung vom Radweg.

Was könnte man an dieser Stelle kurzfristig verbessern? Aus Komfortgründen müßte man wohl am ehesten den Gehsteig – damit also die Bewegungsfläche für beide Gruppen – verbreitern, um einen größeren Bewegungsspielraum zu schaffen. Was die Sicherheit angeht, so wären verkehrstechnische Mittel einzusetzen, die bewirken, daß von den abbiegenden Kfz-Lenkern deutlich weniger Gefahr ausgeht (Aufpflasterung o. ä.). Das ist übrigens eine Zielsetzung, die für viele Stellen im Wiener Radwegenetz gelten müßte (siehe z. B. Radweg Operngasse/Margaretenstraße).

- Befragungsdaten Argentinierstraße

An dieser Stelle konnten nur 3 Radfahrer und 1 Fußgänger befragt werden. Während die Gründe für das eigene Verhalten in einem Fall mit Übersehen des Radweges und in der Hälfte der Fälle mit Unfallvermeidung angegeben wird, glauben drei Viertel der Befragten, der andere Verkehrsteilnehmer habe aufgrund seiner Unkenntnis über den Radweg oder Unaufmerksamkeit gehandelt. Die Bewertungen des Verhaltens sind neutral bis negativ. Drei Viertel sind der Ansicht, daß die Regelung an dieser Stelle mit den Problemen zusammenhängt oder zusammenhängen könnte. Die Hälfte beurteilte die Situationen als ungefährlich.

Die Befragungsdaten ergeben trotz ihrer geringen Zahl wie auch die Beobachtung gezeigt hat, daß dieser Bereich nicht sehr problematisch erlebt wird. Es zeigt sich aber, daß sich hier die Radfahrer teilweise sehr darüber ärgern, daß die Fußgänger den Radweg nicht zur Kenntnis nehmen, sie sind es zwar gewöhnt, und an dieser Stelle ist es nicht weiter schlimm, aber dieser Bereich wird vielleicht von den Radfahrern als besonders deutlich abgegrenzt erlebt und ist überdies eine Strecke, die schnell durchfahren werden könnte, so daß Fußgänger auf dem Radweg als besonders ärgerlich empfunden werden.

5.2.5 Stelle 5: Resselpark vor Haupteingang TU-Hauptgebäude

Vor einiger Zeit gab es vor dem Haupteingang zum Hauptgebäude der TU einen durchmarkierten Radweg. Dieser führte offenbar zu Problemen zwischen Fußgängern und Radfahrern, besonders mit der in diesem Bereich liegenden Evangelischen Ganztagschule für Volksschüler. Der markierte Radweg führte nicht nur direkt vor dem Schuleingang vorbei, sondern überquerte auch die Aufenthalts- und Spielfläche der Schulkinder. So wurde die Bodenmarkierung entfernt, und es befindet sich an der gegenständlichen Stelle jetzt kein Radweg mehr (Darstellung 5). Was aber geblieben ist, sind die vielen Radfahrer, die vor der TU in beiden Richtungen auf der nunmehr unmarkierten und eigentlich den Fußgängern gewidmeten Fläche fahren und sich diese mit den Fußgängern teilen. Dies wird offenbar von der Polizei toleriert; somit handelt es sich hier de facto um einen Fußgängerbereich, in dem auch Radfahrer fahren „dürfen“. Unsere Beobachtungen hier sind damit auch im Zusammenhang mit der Diskussion im 1. Wiener Gemeindebezirk um die Fußgängerzone in der Kärntner Straße interessant.

Stelle 5: Resselpark

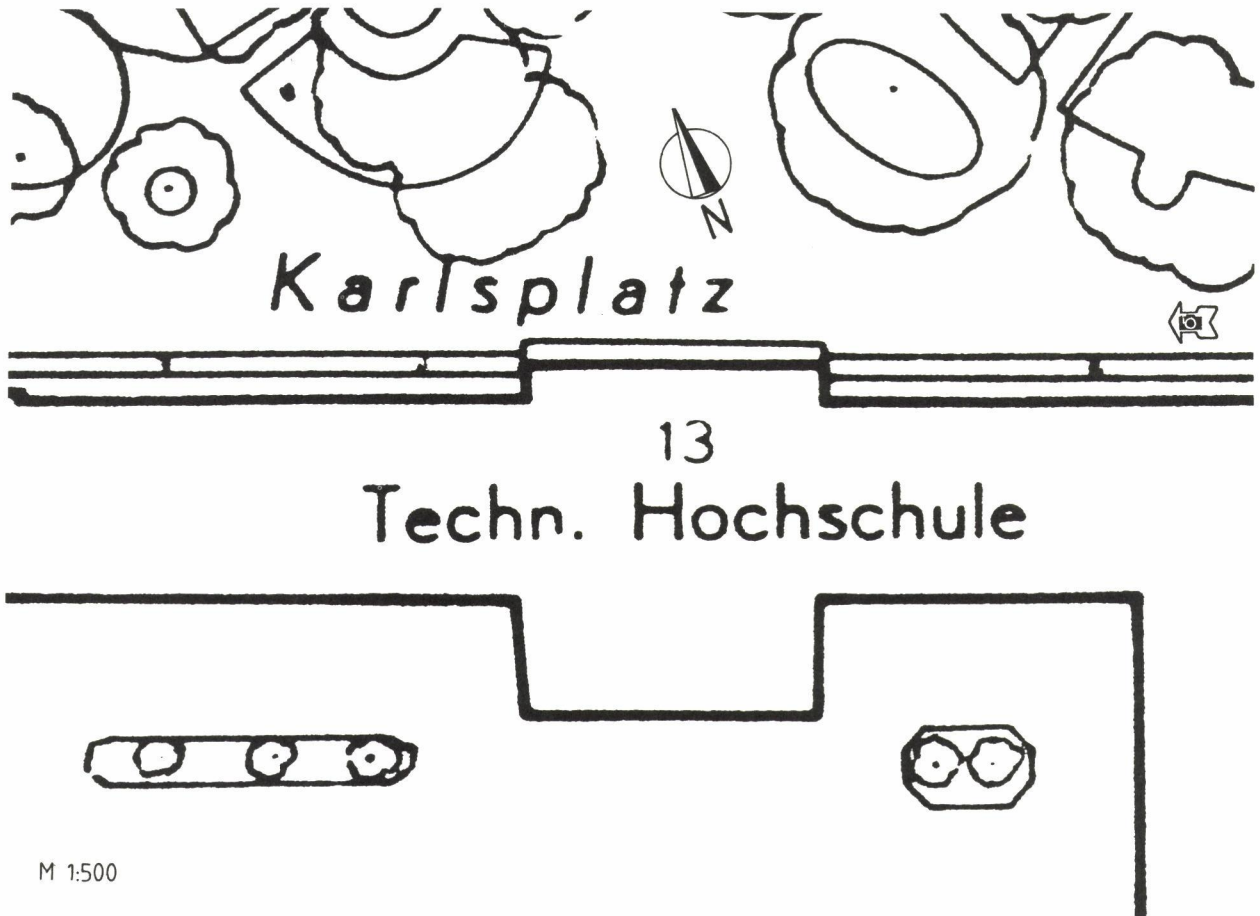


Abbildung 5

Probleme erwartet man sich an der Beobachtungsstelle 5 im Zusammenhang damit, daß Fußgänger breit gestreut in beiden Richtungen parallel zur Front der TU gehen und die Radfahrer dadurch häufig nur schwer ein Durchkommen finden. Aber vor allem zwischen Personen, die auf dem Gehweg Richtung U-Bahn Karlsplatz vom und zum Haupteingang der TU gehen und den Radfahrern, die parallel zur Hausfront fahren, sind Probleme zu erwarten.

Beobachtungs- und Zählraten

Aus Tabelle 9 unten ist zu ersehen, wie viele Fußgänger und Radfahrer sich während unserer Erhebungen im Beobachtungsbereich aufgehalten bzw. diesen durchquert haben:

Tabelle 9: Verkehrsmengen/Beobachtungszeitraum (2 Stunden), 28. Mai 1990, 7.30 bis 8.30 Uhr und 16.30 bis 17.30 Uhr

Fußgänger:	
o ungefähr in Längsrichtung parallel zur TU	1312
o ungefähr quer (vom und zum TU-Eingang)	424
o Sonstige (Fußgänger stehend, redend, spielende Kinder usw.)	112
	<u>1848</u>
Radfahrer:	
o Radfahrer Richtung Karlskirche	80
o Radfahrer Richtung neue TU	128
o Sonstige (Zufahrt zu Radständern, Kinder, Fahrrad schiebend)	40
	<u>248</u>

• Allgemeines zu den Beobachtungen

Auffällige Alleinverhaltensweisen wurden an dieser Stelle lediglich von seiten der Radfahrer registriert. Zweimal beurteilten die Beobachter die Fahrt eines Radfahrers als viel zu schnell, und zweimal fuhren Radfahrer zu knapp vor dem Portal der TU vorbei, was im Fall, daß jemand herausgetreten wäre, kritisch enden hätte können, wie auch die weiter unten besprochenen Interaktionen an dieser Stelle zeigen.

• Auffällige Interaktionen (Kooperations- bzw. Konfliktebene)

Die Tabelle 10 zeigt, daß es an dieser Stelle zu dreizehn auffälligen Interaktionen gekommen ist.

Tabelle 10: Interaktionen Stelle 5 (Kooperations-/Konfliktebene)

Radfahrer:	Fußgänger:
- bremst, weicht aus und fährt knapp an Fußgänger vorbei	- reagiert überhaupt nicht
- bremst abrupt (ostentativ)	- weicht nicht aus
- fährt sehr schnell, bremst abrupt	- reagiert überhaupt nicht
- fährt sehr schnell mitten durch Fußgängergruppe	- müssen stehenbleiben
- fährt sehr schnell	- Fußgänger muß stehenbleiben
- fährt sehr schnell, weicht großräumig aus	- wartet, läßt Radfahrer passieren
- fährt sehr schnell, zwingt sich zwischen Fußgänger und Hindernis durch	- steht unberührt
- fährt sehr schnell	- wartet, läßt Radfahrer passieren
- fährt knapp an Ausgang vorbei	- muß ausweichen
- fährt knapp an Ausgang vorbei	- muß ausweichen
- fährt mitten durch Gruppe	- Kinder spielen
- fährt mitten durch Fußgängergruppe verlangsamt	- Fußgänger ruft etwas hinterher
- zwingt sich zwischen Fußgänger und Hindernis durch	- steht unberührt

Die Gesamtsituation hier läßt sich sehr kurz so beschreiben: Die Radfahrer fahren im wesentlichen zu schnell und zu knapp durch diesen Bereich – in 11 von 13 erhobenen Fällen wird das von den Beobachtern ganz deutlich so

empfundener. Andererseits machen die Fußgänger hier offenbar davon Gebrauch, daß eine Verkehrsfläche einmal ihnen allein gehört und sind nicht, wie an anderen Stellen, so rasch bereit, auszuweichen – in sechs der elf oben genannten Fälle bleiben sie unberührt stehen. In vier Situationen müssen sie dann ausweichen, weil die Radfahrer durch ihre Geschwindigkeit den Eindruck einer realen Gefahr erwecken. Das tendentiell sonst eher übliche „konziliante“ Verhalten der Fußgänger konnte hier im Rahmen von dreizehn registrierten Interaktionen nur zweimal beobachtet werden.

- Verkehrskonflikte und Spannungen danach

Die unangemessene Geschwindigkeit mancher Radfahrer zusammen mit einer gewissen „Standfestigkeit“ der Fußgänger, also einer Bereitschaft, ihr Territorium zu verteidigen, ließe vermuten, daß es mit einiger Wahrscheinlichkeit auch zu gefährlichen Interaktionen kommt. Diese Vermutung hat sich in dieser Form nicht bestätigt.

Drei schwere Verkehrskonflikte wurden registriert, und zwar alle in solchen Fällen, in denen Fußgänger aus der TU herauskamen, als Radfahrer gerade knapp vorbeifuhren. In genau derselben Situation gab es einen weiteren, etwas weniger ernstesten Vorfall. In keinem dieser Fälle konnte man behaupten, daß ein Fußgänger sein Territorium verteidigt hätte.

Ein weiterer leichter Verkehrskonflikt entstand zwischen einem Fußgänger, der in die TU hinein wollte und dessen Weg sich mit dem eines Radfahrers kreuzte. Ein letzter Verkehrskonflikt kam dadurch zustande, daß ein Fußgänger und ein Radfahrer sich aufeinander zubewegten, im letzten Augenblick sich aber dann nicht einigen konnten, wer wohin ausweichen sollte. Ein beiderseitiges „Bremsmanöver“ zur Vermeidung einer Kollision wurde dadurch notwendig.

Die Hauptgefahr geht also nicht davon aus, daß Fußgänger und Radfahrer sich miteinander abstimmen müssen, sondern davon, daß es einen Aspekt gibt, unter dem Fußgänger und Radfahrer überraschend aneinander geraten. Aus den Befragungsdaten ergeben sich nachstehend angeführte Änderungswünsche:

Aus Fußgängersicht:

- * breitere Radspur auf einer Straßenseite,
- * bessere Trennung von Fußgängern und Radfahrern,
- * Schilder aufstellen.

Aus Radfahrersicht:

- * vor TU sollte wieder Radweg sein,
- * Radweg oder, besser noch, radfahren erlaubt,
- * sollte wieder Radweg sein, weil es keine Alternative zu dieser Strecke gibt,
- * eigener Radweg.
- * eventuell Umfahrung,
- * Höhenunterschied der Bereiche,
- * extra Wege für Fußgänger und Radfahrer,
- * Radwege deutlicher absetzen,
- * Radfahrerampeln einführen.

Zur Verbesserung der Sicherheitssituation an dieser Stelle würde jede Maßnahme führen, die verhindert, daß die Radfahrer teilweise so nahe an der TU-Front vorbeifahren. Die anderen Interaktionen, in denen Fußgänger und Radfahrer einander frühzeitig sehen und auch kommunizieren können, können unserer Auffassung nach von den beteiligten Verkehrsteilnehmern mit ausreichender Sicherheit bewältigt werden. Bezüglich der subjektiven Befindlichkeit, vor allem der Fußgänger, muß man sich jedoch die Interviewdaten anschauen.

- Befragungsdaten Resselpark TU

An dieser Stelle wurden acht Radfahrer und sechs Fußgänger befragt. Ein Viertel der Interviewten gibt als Grund für ihr Verhalten Konfliktvermeidung an, ein weiteres Viertel Eile und Zeitnot. Von den anderen Verkehrsteilnehmern wird hier von ca. einem Drittel angenommen, daß sie unaufmerksam waren oder die Situation nicht bewußt wahrgenommen haben. An dieser Stelle beurteilen etwa die Hälfte der Befragten das Verhalten des anderen neutral, nur wenige negativ. Zwei Drittel sind überzeugt, daß die Verkehrsregelung an dieser Stelle mit diesem oder möglichen Problemen zusammenhängt. Zwei Drittel beurteilten die Situationen ungefährlich, ein Viertel gefährlich bzw. potentiell gefährlich.

Die Fußgänger sind in ihren Aussagen weitgehend sehr verständnisvoll, sie „verlangen“ aber sozusagen von den Radfahrern, daß sie auf sie Rücksicht nehmen und sie nicht erschrecken. Die Radfahrer wiederum stört die Unbekümmertheit der Fußgänger, die das Durchfahren dieser Stelle oft erschwert. Teilweise zeigen sie weniger

Toleranz gegenüber dem Verhalten der Fußgänger als an Stellen, wo Radwege angelegt sind. Sie fordern andererseits von den Fußgängern, daß sie den Radfahrern gewissen Platz lassen. Es zeigt sich also auch aus den Befragungsdaten, daß eine klare Lösung für die Radfahrer an dieser Stelle für beide Verkehrsteilnehmer, Fußgänger und Radfahrer, sehr wichtig ist.

5.2.6 Stelle 6: Radweg vor Hotel Bristol

Der am Gehweg markierte Radweg vor dem Hotel Bristol – vorbei an dem Aufgang von der Opernpassage, der u. a. zu diesem Hotel hinaufführt (Darstellung 6) – wirkt gleich auf den ersten Blick problematisch: Radweg und Fußgängerbereich sind richtiggehend aneinandergedrückt. Der Radweg von der Oper her ist durch den Aufbau des Passagenaufganges verdeckt, vom Schwarzenbergplatz kommende Radfahrer werden – zwischen Bäumen in einer S-Kurve herauskommend – von den Fußgängern ebenfalls erst im letzten Moment gesehen. Von der Passage heraufkommende Fußgänger, die Richtung Innenstadt weiter wollen, und jene, die in der umgekehrten Richtung gehen – nicht alle verwenden den dafür vorgesehenen Aufgang an der linken Flanke des Hotels –, müssen den Radweg überqueren; sie tun das breit gestreut und ihre Aufmerksamkeit wird dabei noch zusätzlich von den Pollern in Anspruch genommen, zwischen denen man durch muß, sowie durch den Verkehr (v. a. Taxis vor dem Hotel Bristol) auf der zu überquerenden Nebenfahrbahn. Vom Aufgang kommende Fußgänger werden von den Radfahrern aus Richtung Oper ebenfalls erst im letzten Moment gesehen, da sie zunächst durch den Aufbau verdeckt sind.

Von Fußgängern wird der Weg zwischen Kärntner Straße und Passagenaufgang häufig zu einem Teil auf dem Fahrradstreifen zurückgelegt – bis vor, wo die Nebenfahrbahn in die Kärntner Straße mündet, wo erstere in solchen Fällen überquert wird. Weil die zur Verfügung stehende Fläche – für Zeitungsverkäufer, Bäckerei/Imbißstand und Straßenbahnstation – relativ klein ist, stehen schließlich nicht selten Fußgänger auf dem Radweg.

Tabelle 11: Verkehrsmengen/Erhebungszeitraum (2 Stunden) bei Radweg vor Hotel Bristol (20. Mai 1990, 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr)

Fußgänger:	
o Queren des Radweges in Richtung Bristol	224
o Queren des Radweges von Bristolseite	320
o Gehen am Radweg in Längsrichtung	96
	<u>640</u>
o Stehen am Radweg (ca. 10 Sekunden und länger)	16
Radfahrer:	
o Radfahrer Richtung Oper	208
o Radfahrer von Oper kommend	224
o Sonstige (aus Fußgängerbereich kommend, in Fußgängerbereich hineinfahrend usw.)	8
	<u>440</u>
o Behinderungen der Radfahrer durch querende oder stehende Fußgänger	32
o Behinderung der Fußgänger durch querende oder stehende Radfahrer	24
	<u>56</u>

Beobachtungs- und Zähldaten

Tabelle 11 gibt die erhobenen Verkehrsmengen (Fußgänger und Radfahrer) an der Beobachtungsstelle 6 wieder.

• Allgemeines zu den Beobachtungen

Da die Beobachtungen hier an einem Sonntag durchgeführt wurden, ist die Zahl der Fußgänger in Tabelle 11 mit Sicherheit deutlich geringer, als das unter der Woche zu erwarten wäre, da alle Arbeitswege wegfallen. Die Zahl von 440 Radfahrern dürfte jedoch, wenn man sie mit den anderen Verkehrsmengen am Ring-Rund-Radweg vergleicht, einer durchschnittlich starken Radfahrerfrequenz entsprechen. Bei der Videoauswertung konnten wir 96 Regelverletzungen von Fußgängerseite registrieren, praktisch ausschließlich die Verwendung des Radstreifens in Längsrichtung; das heißt, daß 5 % der gezählten Fußgänger den Radweg entlang gehen. Lediglich acht Radfahrer fuhren dagegen während unserer Erhebungen im Fußgängerbereich. Auffällige Alleinverhaltensweisen wurden keine registriert, was sicher bedeutet, daß solche zwar vorgekommen sind, aber immer als Vorstufen zu Interaktionen. Was die Interaktion zwischen den betroffenen Verkehrsteilnehmergruppen angeht, so ist denn auch diese Erhebungsstelle die bei weitem ergiebigste:

Stelle 6: Radweg vor Bristol

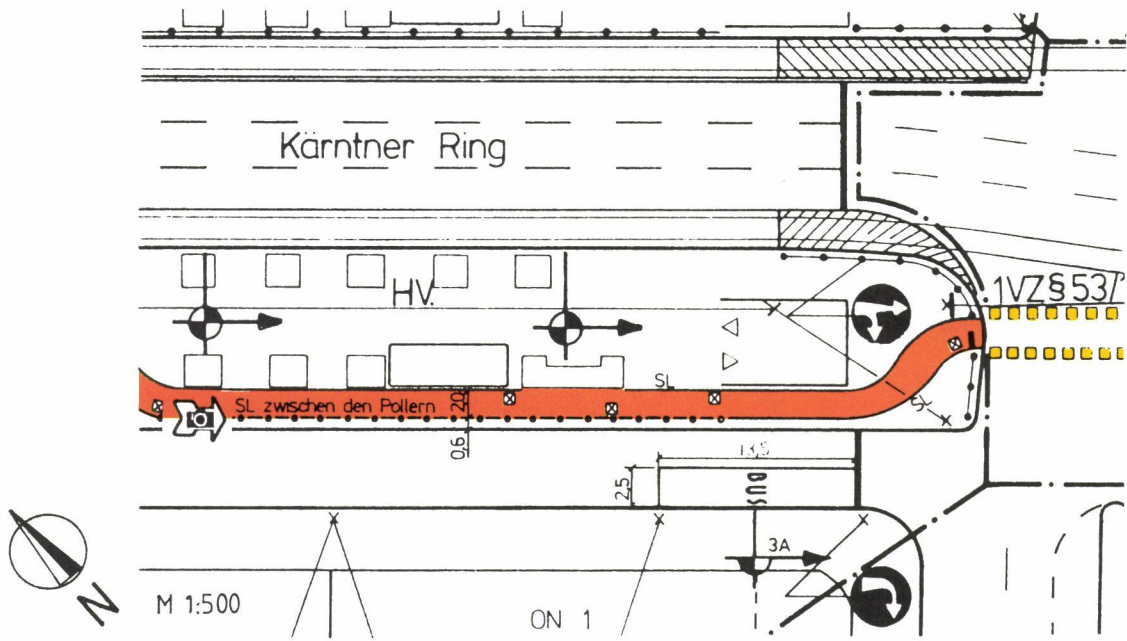


Abbildung 6

- Auffällige Interaktionen (Kooperations- bzw. Konfliktebene)

In der Tabelle 12 ist dargestellt, was sich an dieser Beobachtungsstelle zwischen Fußgängern und Radfahrern tut. Dort wird klar ersichtlich, daß diese Beobachtungsstelle stark durch gegenseitige Behinderungen gekennzeichnet ist; dabei sind es speziell die Radfahrer, die behindert werden. Gleichzeitig zeigen letztere hier aber auch bemerkenswerte Vorsicht. Unter den registrierten 31 Interaktionen sind 25 solche, in denen die Radfahrer wegen mehr oder weniger unaufmerksamer Fußgänger rechtzeitig verlangsamen: Es kommt also in keinem der Fälle zu einem Verkehrskonflikt – die Radfahrer rechnen offenbar mit den von den Fußgängern ausgehenden Problemen. Achtmal erfolgt die Verlangsamung der Radfahrer abrupt bis ostentativ abrupt, sechsmal wird die Verlangsamung mit Klingeln „flankiert“, aber insgesamt werden die zweifellos großen Probleme von den betroffenen Verkehrsteilnehmern hier gut gelöst. Etwas bitter kann man das so kommentieren, daß gerade das Problemlösevermögen und die Flexibilität von Radfahrern und Fußgängern eine Ursache dafür sein dürfte, daß ihnen immer wieder Verhältnisse zugemutet werden, die man im Zusammenhang mit dem Pkw-Verkehr nie akzeptieren würde.

- Konflikte Kfz

In Form einer freien Beobachtung wurden auffallende Zwischenfälle und Konflikte unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen registriert. Im Beobachtungszeitraum von 1/2 Stunde waren folgende Ereignisse festzustellen:

Sechs vom Ring kommende, in die Kärntner Straße einbiegende Autos gefährden Radfahrer, die bei Grün queren wollen. Zwei Situationen sind gefährlich, in einem Fall wird ein Unfall durch ganz scharfe Bremsmanöver von Auto und Radfahrer gerade noch vermieden. Diese Stelle ist extrem gefährlich. Die abbiegenden Autos sind teilweise sehr schnell und achten nicht auf den Radweg und die Radfahrer, die ja Vorrang haben. Besonders prekär wird die Situation auch durch den relativ hohen Anteil an Touristen, die die Verkehrsregelung an dieser Stelle nicht kennen und zu schnell und unvorsichtig unterwegs sind.

- Verkehrskonflikte und Spannungen danach

Nun könnte man sich erwarten, daß eine Stelle, an der es so viele eingebaute Fallen gibt, auch Unfallgefahr in sich birgt. Das ist bis zu einem gewissen Grad der Fall. Zwar hat es insgesamt nur vier Verkehrskonflikte gegeben, davon aber drei schwere. Das Auftreten mehrerer schwerer Verkehrskonflikte ist eigentlich erfahrungsgemäß immer ein Hinweis dafür, daß Unfallgefahr besteht. Obwohl den Radfahrern an dieser Stelle Vorsicht zu attestieren ist, werden sie dennoch in allen drei Fällen von aus der Passage kommenden Fußgängern überrascht, die fast unmittelbar von den Rolltreppen weg auf den Radstreifen treten; Unfälle werden alle drei Mal nur mit knapper Not vermieden: Quietschende Bremsungen, deutliches Erschrecken und fast Sprünge der Fußgänger zurück signalisieren die Überraschung der beteiligten Personen. Nach einer solchen Beinahekollision macht sich denn auch der beteiligte Fußgänger mit lautem Schimpfen auf „die Radfahrer“ Luft.

Aus den Befragungsdaten ergeben sich nachstehend angeführte Änderungswünsche:

Aus Fußgängersicht:

- * Radweg soll einsehbar sein,
- * Ampel,
- * durch räumliches Hindernis gegen Fußgängerverkehr abgrenzen,
- * Zebrastreifen anbringen.

Aus Radfahrersicht:

- * Radwege auffälliger machen,
- * bessere Markierungen für Touristen,
- * mehr Radwege,
- * abgesetzte Wege für Fußgänger und Radfahrer,
- * Radweg auf der Nebenfahrbahn,
- * bessere Markierungen,
- * Radweg auf der Straße,
- * Zebrastreifen anbringen,
- * bessere Markierungen,
- * bessere Kurven,
- * Radweg markieren,
- * mehr Farbe auf den Radweg,
- * breiteren Radweg,
- * konsequente Trennung von Fußgängern und Radfahrern,

- * bessere Beschilderung, vor allem für Touristen,
- * auffälligere Markierung,
- * die Fußgänger auf die Situation aufmerksam machen,
- * mehr Wegweiser für Radfahrer.

Wie könnte man nun diesen Abschnitt im Radwegenetz sanieren? Das würde wohl eindeutig nur dann gehen, wenn man einen Teil der Nebenfahrbahn für die Führung des Radstreifens verwendet und den Radstreifen unmittelbar vom Passagenaufbau weg verlegt; damit würden die Fußgänger nicht mehr so unvermittelt auf den Radstreifen treten, da selbst sehr vorsichtige Radfahrer überrascht werden; den Radweg sollte man außerdem von der Kärntner Straße weg bis zum Ende der Straßenbahnhaltestelle nicht als solchen, sondern als Vermischungsbereich von Fußgängern und Radfahrern kennzeichnen, damit auch den wenigen zu schnell fahrenden Radfahrern die – wenigstens vermeintliche – Berechtigung dazu entzogen wird.

Tabelle 12: Interaktionen Stelle 6 (Kooperations-/Konfliktebene)

Radfahrer:	Fußgänger:
- fährt langsam hinter Fußgänger her	- geht auf Radweg
- fährt langsam hinter Fußgänger her	- geht auf Radweg, weicht nicht aus
- fährt langsam hinter Fußgänger her, klingelt	- geht auf Radweg, weicht nicht aus
- verlangsamt	- bleibt vor Radweg stehen
- fährt sehr schnell durch	- muß bremsen
- umfährt Fußgänger auf Radweg	- geht auf Radweg
- bremst abrupt, fährt knapp an Fußgänger vorbei	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu
- bremst abrupt, klingelt	- quert Radweg ohne zu schauen
- bremst abrupt, nähert sich Fußgänger langsam und vorsichtig	- bleibt stehen
- bremst abrupt, klingelt	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu
- bremst abrupt, läßt Fußgänger vorbei	- quert ohne Rücksicht auf Radfahrer Radweg
- bremst abrupt	- quert ohne Rücksicht auf Radfahrer Radweg
- bremst abrupt, muß absteigen	- quert ohne Rücksicht auf Radfahrer Radweg
- bremst abrupt, klingelt	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu
- fährt vorbei	- geht ohne zu schauen, weicht dann zurück und wartet
- fährt schnell, bremst abrupt	- bleibt stehen
- fährt sehr schnell, klingelt	- geht auf Radweg, erschrickt
- fährt schnell, verlangsamt	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu, erschrickt, weicht zurück
- verlangsamt	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu, erschrickt, weicht zurück
- verlangsamt, läßt Fußgänger vorbei	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu, erschrickt, weicht zurück
- verlangsamt	- geht auf Radweg
- verlangsamt, läßt Fußgänger vorbei	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu
- verlangsamt, läßt Fußgänger vorbei	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu
- verlangsamt	- reagiert überhaupt nicht
- verlangsamt, läßt Fußgänger vorbei	- geht auf Radweg
- verlangsamt, läßt Fußgänger vorbei	- geht auf Radweg
- verlangsamt	- geht auf Radweg
- verlangsamt	- geht auf Radweg
- verlangsamt	- betritt Radweg zögernd und vorsichtig
- verlangsamt, klingelt	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu
- verlangsamt, klingelt	- geht ohne zu schauen auf Radweg zu

• Befragungsdaten Bristol

An dieser Stelle wurden vierzehn Radfahrer und acht Fußgänger befragt. Über ein Drittel gibt als Grund für ihr Verhalten bzw. das des anderen Verkehrsteilnehmers Unaufmerksamkeit, Unwissenheit oder Übersehen der an dieser Stelle geltenden Regelungen an. Fast ein Viertel nennt als Ursache ihres Verhaltens Konflikt- oder Unfallvermeidung. Das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer wird weitgehend neutral bis leicht negativ bewertet. Über drei Viertel der Verkehrsteilnehmer sind der Überzeugung, daß die Verkehrsregelung an dieser Stelle mit Konflikten zusammenhängt. Etwa zwei Drittel haben die Situation ungefährlich erlebt, ca. ein Drittel gefährlich bzw. eher gefährlich. Die Stellungnahmen der Befragten zeigen besonders an dieser Stelle ein sehr hohes Maß an Toleranz. Die Fußgänger, die

sehr oft die Konflikte verursacht haben, zeigen große Einsicht bezüglich ihres Fehlers und ärgern sich hauptsächlich über die Radweganlage und meinen, daß die Radfahrer teilweise eh sehr langsam unterwegs waren. Die Radfahrer wiederum gestehen den Fußgängern zu, daß sie – aufgrund der besonders schlechten Radweglösung an dieser Stelle – die Radfahrer unabsichtlich behindern. Ärger kommt dennoch öfter auf, aber meist wird gemeint, daß auch die Fußgänger nicht wirklich etwas dafür können. Auffällig auch hier, daß die meisten vom anderen Verkehrsteilnehmer annehmen, er müßte negativ von ihnen denken (Fußgänger: „schon wieder so ein blinder Fußgänger“, Radfahrer: „depperter Radfahrer“, ...).

Die Befragungsdaten decken sich soweit mit den Beobachtungen: obwohl es eine sehr konflikträchtige Stelle ist, herrscht viel Toleranz. Radfahrer, die diese Strecke öfter benutzen, haben sich an die Probleme gewöhnt und verhalten sich entsprechend rücksichtsvoll. Das verhindert aggressive Zusammenstöße zwischen Fußgängern und Radfahrern.

5.3 Befragungsergebnisse

5.3.1 Beschreibung der befragten Stichprobe

Zu Beginn und am Ende des Interviews wurde der Verkehrsteilnehmer nach Angaben zu seiner Person und allgemein nach seinem Verkehrsverhalten befragt. Bei der Auswertung dieser Daten ergibt sich folgendes Bild:

Es wurden 31 Fußgänger befragt, davon 15 Frauen und 16 Männer, und 52 Radfahrer, davon 14 Frauen und 38 Männer.

In beiden Gruppen liegt das Alter der Interviewten ca. zur Hälfte zwischen 25 und 44 Jahren. Bei den Fußgängern sind weitere 3 % bis 17 Jahre, 13 % zwischen 18 und 24, 23 % zwischen 45 und 64 und 13 % ab 65. Bei den Radfahrern verteilt sich das Alter weiters zu 12 % bis 17, 25 % zwischen 18 und 24 und 12 % zwischen 45 und 64. Bei den von uns mit Interviews erfaßten Konflikten war kein Radfahrer älter als 65 beteiligt.

60 % der Fußgänger und 80 % der Radfahrer sind mit dem Weg vertraut. Der Rest benützte das jeweilige Stück so selten oder zum ersten Mal, so daß von einer für den jeweiligen Verkehrsteilnehmer ungenügenden Kenntnis der Verkehrsanlage ausgegangen werden kann.

60 % der Fußgänger und 8 % der Radfahrer benützten auf ihrem Weg auch öffentliche Verkehrsmittel, 20 % der Fußgänger und 6 % der Radfahrer einen Pkw.

16 % der Fußgänger und 40 % der Radfahrer besitzen keinerlei Karte für den öffentlichen Verkehr.

52 % der Fußgänger und 46 % der Radfahrer steht jederzeit ein Auto zur Verfügung. 56 % der Fußgänger steht auch jederzeit ein Fahrrad zur Verfügung.

40 % der Fußgänger und 14 % der Radfahrer gehen auch in der Freizeit zu Fuß bzw. spazieren. 52 % der Fußgänger und 80 % der Radfahrer fahren in ihrer Freizeit mit dem Fahrrad.

Die Frage nach der Wichtigkeit verschiedener Gründe, zu Fuß zu gehen bzw. mit dem Rad zu fahren, stellt sich wie folgt dar:

Komfort ist für beide Gruppen für ca. ein Viertel unwichtig und für ca. ein Drittel wichtig.

Unabhängigkeit ist zwar für beide Gruppen zu ca. 10 % unwichtig, für die Fußgänger aber nur zu 40 %, für die Radfahrer zu 60 % wichtig.

Zeitersparnis ist einem Viertel der Fußgänger unwichtig, 30 % wichtig, 15 % der Radfahrer unwichtig, aber 40 % wichtig.

Vergnügen/Genuß ist bei beiden Gruppen in etwa gleich bewertet. Für 10 % ist es ein unwichtiger Grund, für ca. 60 % wichtig.

Kostenersparnis ist für 40 % der Fußgänger unwichtig, für ein Viertel wichtig. Bei den Radfahrern ist es jeweils für ca. ein Drittel ein unwichtiger bzw. wichtiger Grund.

Sicherheit ist für beide Gruppen zu ca. 40 % unwichtig. Während es für 15 % der Fußgänger wichtig ist, sehen 25 % der Radfahrer darin einen wichtigen Grund.

Umweltschutz wird am unterschiedlichsten bewertet. Für ein Viertel der Fußgänger ist er unwichtig, für 40 % wichtig. Für die Radfahrer ist er nur zu 10 % unwichtig, für zwei Drittel ist es ein wichtiger Grund.

Die Aspekte Komfort und Vergnügen/Genuß werden fast ident eingeschätzt. Auch bei den anderen Gründen sind die Bewertungen ähnlich. Für die Radfahrer sind aber tendenziell alle Aspekte bedeutsamer. Der wesentlichste Unterschied zeigt sich bei der Bedeutung des Umweltschutzes, der für die Radfahrer sehr wichtig ist. Diesem positiven Trend sollte besondere Beachtung geschenkt werden.

5.3.2 Wahrnehmung der Interaktionen durch Fußgänger und Radfahrer

Im folgenden werden die Befragungsergebnisse dargestellt, bei denen jeweils Aussagen von beiden Beteiligten – das heißt von Fußgängern und Radfahrern – vorliegen. Diese Daten beziehen sich auf die Gesamtstichprobe, stellenbezogene Aussagen werden im Zusammenhang mit den Verhaltensbeobachtungen dargestellt und finden sich im Kapitel 5.2.

Insgesamt konnten in 19 Fällen zu einem Ereignis sowohl der Fußgänger als auch der Radfahrer interviewt werden. Bei einer paarweisen Auswertung dieser Befragungsdaten läßt sich ein Eindruck gewinnen, wie die verschiedenen Verkehrsteilnehmer dieselbe Situation, das eigene Verhalten und das des anderen einschätzen und wie sehr die Partner in dieser Einschätzung übereinstimmen.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt beschreiben:

- * Neun Paare wußten beim Interview, warum sie befragt wurden, das heißt, die ausschlaggebende Situation ist ihnen aufgefallen. Bei sieben Paaren wußte das nur ein Teil, der zweite hatte die Situation nicht bewußt wahrgenommen. In zwei Fällen konnten beide die Interaktion nicht nennen.
- * Drei Paare meinen, jeweils der andere Verkehrsteilnehmer hätte einen Fehler gemacht, bei vier Paaren herrscht Übereinstimmung in der Fehlerzuweisung zu einem der beiden Interviewten.
- * Zwei Paare schätzten das Verhalten des anderen jeweils positiv, zwei Paare neutral. Bei drei Paaren erlebte ein Teil das Verhalten des anderen positiv, während der andere sein Verhalten negativ beurteilte.
- * Fünf Paare sind sicher, der andere Verkehrsteilnehmer würde ihr Verhalten negativ einschätzen, bei drei Paaren meint ein Interviewter, die Beurteilung durch den anderen wäre neutral, der andere, sie wäre negativ. Keiner denkt, der andere würde ihn positiv beurteilen. Bei zehn Personen wurde die eigene Emotion durch den anderen richtig eingeschätzt.
- * Die Interviewten wurden sowohl nach ihrer Verhaltensabsicht gefragt als auch nach ihrer Vorstellung, welche Gründe der andere für sein Verhalten gehabt haben könnte. Vergleicht man die Fremdeinschätzung mit der Aussage über die eigene Absicht, so ergibt sich, daß bei keinem Paar beide Partner die Gründe für das Verhalten der anderen erkannten. Nur in fünf Fällen vermutete ein Befragter die Absicht des anderen richtig. Bemerkenswert ist, daß alle diese fünf Personen Radfahrer sind.
- * Bei der Einschätzung der Gefahr herrschten eher geteilte Meinungen. Für zwei Paare war die Situation gefährlich, in vier Fällen sahen beide Partner keine Gefahr, und bei acht Fällen beurteilte ein Verkehrsteilnehmer das Ereignis gefährlich, der andere ungefährlich. Dieses Ergebnis belegt die Konflikthaftigkeit der beobachteten Ereignisse.
- * In der Frage, ob die Verkehrsregelung der jeweiligen Stellen mit Problemen zusammenhängt, antworteten in acht Fällen beide Interviewpartner mit ja. In fünf Fällen sind die Paare gegenteiliger Ansicht.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die einzelnen befragten Verkehrsteilnehmer zwar größtenteils recht konkrete Ansichten über die anderen Verkehrsteilnehmer haben, daß diese aber nur sehr selten mit deren wirklicher Einstellung oder Meinung übereinstimmen. In der Mehrzahl der Fälle gehen die Interviewten entweder von sich selbst aus oder urteilen nach ihrer prinzipiellen Einschätzung der anderen Gruppe, also nach ihren Vorurteilen.

Es scheint aber, daß die Radfahrer die Situation und den anderen Verkehrsteilnehmer besser oder realistischer einschätzen. Das dürfte darauf zurückzuführen sein, daß jeder Radfahrer auch ein Fußgänger ist, aber nicht notgedrungen umgekehrt.

Alles in allem wäre es wünschenswert, wenn sich Radfahrer und Fußgänger besser kennen würden und mehr über die Eigenarten der anderen Gruppe aufgeklärt wären. Die Kenntnis von Absichten, Eigenarten der jeweiligen Fortbewegung und Probleme damit ist wie bei anderen Kommunikationsformen eine wichtige Voraussetzung für ein konfliktfreies Zusammenleben der verschiedenen Verkehrsteilnehmer.

5.3.3 Konkrete Änderungsvorschläge der Befragten

Die Interviewten wurden gebeten, Vorschläge zu machen, welche Änderungen sie an der Verkehrsregelung vornehmen würden, um Schwierigkeiten zu vermeiden. Die Antworten auf diese offene Frage werden im einzelnen den jeweiligen untersuchten Straßenstellen zugeordnet und finden sich im Anschluß an die Beschreibung der jeweils beobachteten Verhaltensweisen und ihre Wahrnehmung durch die Befragten. Hier sollen lediglich über die einzelnen Stellen hinausreichende allgemeine Ergebnisse zum Verständnis der Fußgänger- und Radfahrer-Interaktionen beschrieben werden.

Allgemein fällt auf, daß bei den erfragten Änderungsvorschlägen – wie überhaupt insgesamt bei den Interviews – die Fußgänger weniger initiativ und fordernd sind; die äußern seltener konkrete Wünsche.

Stelle 1 Schottentor

Fußgänger:

- * eventuell Fußgänger unter die Erde, so daß die Radfahrer wie die Autos drüber können,
- * Radweg besser sichtbar machen,
- * mehr Platz für den Radfahrer,
- * Radwege verlegen.

Radfahrer:

- * Schild bei Aufgang und Litfaßsäule „Achtung Radfahrer“,
- * Schwelle links und rechts vom Radweg,
- * Radweg auf der Straße bei Hinterseite des Stationsausganges,
- * Grünstreifen zwischen Radfahrer und Fußgänger.

Stelle 2 Ausgang Stadtpark

Fußgänger:

- * Verkehrsexperten befragen.

Radfahrer:

- * Wechseln des Radweges vermeiden, d. h., der Radweg soll auf einer Seite sein,
- * Radweg deutlicher markieren,
- * bessere, rutschfeste Markierungen,
- * farblich abgehobene Fahrbahnen,
- * mehr Aufklärung,
- * mehr Regeln auch für Radfahrer, denn sie sind oft undiszipliniert,
- * roten Belag auf den Radweg,
- * Schwelle zwischen Radweg und Fußgängerbereich.

Stelle 3 Urania

Fußgänger:

- * noch ein Streifen zur Trennung, wir gehören zusammen,
- * Radfahrer sollten Nummer haben.

Radfahrer:

- * Vorsichtszeichen,
- * Rad, zu Fuß soll als Verkehrsmittel akzeptiert werden,
- * bessere Kennzeichnung,
- * mehr Platz,
- * Autos raus aus der Stadt,
- * breitere Radwege.

Stelle 4 Argentinierstraße

Fußgänger:

- * Radweg besser wahrnehmbar machen.

Radfahrer:

- * überall Stoppschilder für Querverkehr,
- * bessere Kennzeichnung von Radweg.

Stelle 5 Resselpark

Fußgänger:

- * breitere Radspur auf einer Straßenseite,
- * bessere Trennung von Fußgängern und Radfahrern,
- * Schilder aufstellen.

Radfahrer:

- * vor TU sollte wieder Radweg sein,
- * Radweg oder, besser noch, radfahren erlaubt,
- * sollte wieder Radweg sein, weil es keine Alternative zu dieser Strecke gibt,
- * eigener Radweg,
- * eventuell Umfahrung,
- * Höhenunterschied der Bereiche,
- * extra Wege für Fußgänger und Radfahrer,
- * Radwege deutlicher absetzen,
- * Radfahrerampeln einführen.

Stelle 6 Radweg vor Bristol

Fußgänger:

- * Radweg soll einsehbar sein,
- * Ampel,
- * durch räumliches Hindernis gegen Fußgängerverkehr abgrenzen,
- * Zebrastreifen anbringen.

Radfahrer:

- * Radwege auffälliger machen,
- * bessere Markierungen für Touristen,
- * mehr Radwege,
- * abgesetzte Wege für Fußgänger und Radfahrer,
- * Radwege auf der Nebenfahrbahn,
- * bessere Markierungen,
- * Radwege auf der Straße,
- * Zebrastreifen anbringen,
- * bessere Markierungen,
- * bessere Kurven,
- * Radweg markieren,
- * mehr Farbe auf den Radweg,
- * breiteren Radweg,
- * konsequente Trennung von Fußgängern und Radfahrern,
- * bessere Beschilderung, vor allem für Touristen,
- * auffälliger Markierung,
- * die Fußgänger auf die Situation aufmerksam machen,
- * mehr Wegweiser für Radfahrer.

Behinderung durch Kfz-Verkehr

Krasse Behinderungen durch den Kfz-Verkehr wurden nur an einer der vier Stellen, an denen wir aufgrund der Art des Beobachtungsbereiches welche registrieren hätten können (Schottentor, Urania, Argentinierstraße, Hotel Bristol), festgestellt: Bei der Urania ging, bezogen auf unseren Beobachtungsbereich, von den vom Franz-Josefs-Kai in Richtung 3. Bezirk geradeaus fahrenden und in Richtung 2. Bezirk links abbiegenden Kfz ein starkes Maß an Behinderung aus; Fußgängerübergang und Radfurt über den Franz-Josefs-Kai zwischen Beobachtungsstelle und Ring waren häufig durch vor der Lichtsignalanlage haltende Kfz verstellt. Linksabbiegende Kfz stellten wegen Rückstaus oft auch für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr zwischen Beobachtungsposition und Urania ein Hindernis dar.

„Zwischenmenschliche Probleme“

Drei Gründe für „Reibereien“

Nun zu den zwischenmenschlichen Problemen: Die beobachtbaren „Reibereien“ größeren Ausmaßes lassen sich aufgrund der Verhaltensbeobachtung im wesentlichen auf drei Aspekte zurückführen:

Radfahrer fahren zu schnell für die Situation

(1) Radfahrer durchqueren Bereiche, an denen es gilt, sich mit Fußgängern abzustimmen, oft zu schnell. Dies ist uns an allen Beobachtungsstellen aufgefallen. Am „zurückhaltendsten“ geben sich die Radfahrer dabei noch bei der Beobachtungsstelle vor dem Hotel Bristol: Diese Stelle ist unserer Interpretation nach derartig unübersichtlich, daß die meisten doch dazu tendieren, vor der Durchfahrt zu verlangsamen. Jedenfalls ist beobachtbar, wie sehr die Fußgänger in manchen Fällen von schnell vorbeifahrenden Radfahrern irritiert werden.

Radfahrer verhalten sich dominant

(2) Eine gewisse Dominanz der Radfahrer ist zu bemerken: Sowohl die Geschwindigkeit und ihre Veränderungen (Beschleunigung, Verlangsamung) als auch damit kombinierte Verhaltensweisen (auf Fußgänger zufahren, klingeln u. ä.) werden als Mittel, sich durchzusetzen, eingesetzt. Der schnellere Verkehrsteilnehmer hat wie üblich die Möglichkeit, den langsameren zu dominieren. Für die Gruppe der Fußgänger ist dieser Zustand mit Sicherheit unerfreulich. Die Ergebnisse der Befragung unterstreichen das.

Fußgänger sind unaufmerksam

(3) Unaufmerksamkeit der Fußgänger: Sie tendieren dazu, die Radstreifen zu queren, ohne aufzuschauen. Das kann daran liegen, daß sie nicht an den Radstreifen denken, kann aber auch den Grund darin haben, daß das in manchen Fällen die Vorgangsweise der Fußgänger ist, um sich durchzusetzen. Eine offener Form der Kommunikation wäre in diesem Zusammenhang wünschenswert: Selbst, wenn man seinen Weg fortzusetzen gedenkt, ist es vorteilhaft, wenn der andere (in diesem Fall der Radfahrer) weiß, daß er gesehen wurde. Nicht zuletzt deshalb, weil man unter Bedingungen der Verständigung leichter die Art, wie man sich aneinander vorbeibewegen soll, „vereinbaren“ kann. Die „Flüssigkeit“ des Verkehrs könnte gerade zwischen Verkehrsteilneh-

mern, die sich in einem Geschwindigkeitsbereich bewegen, in dem man Gestik und zum Teil sogar Mimik der jeweils anderen Gruppe noch wahrnehmen kann, durch intensivere Kommunikation effizient beeinflusst werden.

Interpersonelle Konflikte

*Keine direkten
interpersonalen
Konflikte*

Interpersonelle Konflikte im eigentlichen Sinn des Wortes, die – mit Aktion und Reaktion – aus der Beobachtung transparent geworden wären, wurden nur in ganz wenigen Fällen registriert, wenn auch die Voraussetzungen dazu recht oft vorhanden waren: Böse Zurufe hat es gegeben, und manche Radfahrerbewegungen (Geschwindigkeit, Zufahren auf jemanden usw.; siehe oben) kann man ohne weiteres als implizite Drohgebärden interpretieren. Gewalttätige Konflikte und Raufereien haben wir jedoch nicht registriert.

*Derzeit kein
optimales
Miteinander*

Die Ergebnisse aus der Befragung geben dazu ein etwas differenziertes Bild und zeigen, daß die Voraussetzungen für ein „Miteinander“ zwischen den beiden Gruppen derzeit nicht gerade optimal sind.

Benachteiligung durch Verkehrsregelungen

*Teilweise indiskutable
Voraussetzungen für
Gehen und Radfahren*

Es steht außer Frage, daß man den stadt- und umweltfreundlichen Fortbewegungsarten Gehen und Radfahren teilweise indiskutable Bedingungen zumutet. Die Voraussetzungen für die Abstimmung zwischen den beiden Gruppen sind teilweise fatal:

*Radfahrern werden Rechte
vorgegaukelt*

Den Radfahrern durch einen dicht von Fußgängern begangenen Bereich einen Radweg durchzumarkieren, heißt, ihnen Rechte vorzugaukeln, die sie in der Praxis nicht konsumieren können – zumindest eine Quelle der Frustration.

*Einschränkung der
Bewegungsfreiheit für
Fußgänger*

Für die Fußgänger bedeutet das gleichzeitig eine Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit, die in Wien – wie in vielen anderen Großstädten – ohnehin zu wünschen übrig läßt. Generell kann man sagen, daß mit Ausnahme der Beobachtungsstelle vor dem Wiener Stadtpark und jener vor der TU alle untersuchten Abschnitte durch ein extrem reduziertes Platzangebot für Fußgänger und Radfahrer gekennzeichnet sind. Die Radwege in Wien auch – mit Ausnahme der Argentinierstraße – die Stellen, die wir untersucht haben – sind überwiegend „gewachsen“, ohne daß dem Kfz-Verkehr irgendwelche Opfer abverlangt wurden. Das bedeutet, daß die Radwege mehr oder weniger regelmäßig auf Kosten des Bewegungsraumes und des Komforts der Fußgänger angelegt wurden. Denn ein Minimum an Komfort bedeutet es, wenn man sich als Fußgänger wenigstens auf den nicht von Kfz befahrenen Flächen bewegen kann, ohne ständig achtgeben bzw. um seine Sicherheit fürchten zu müssen. Dies gilt im übrigen auch für die beiden obgenannten Ausnahmen Stadtpark und TU.

*Behinderung und
Gefährdung durch
abbiegende Kfz*

Eine andere Art der Benachteiligung führt gleichzeitig zu Behinderung und Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern: Gleichsam als Nebenprodukt unserer Untersuchungen haben wir an mehreren Stellen registriert, welche Komforteinschränkung und Gefahr links- und rechtsabbiegende Kfz für Fußgänger und Radfahrer darstellen, die geradeaus weiter wollen; dies insbesondere auch an signalgeregelten Kreuzungen, wo diese Konstellation besonders kritisch ist: Man bekommt das im Rahmen unserer Verkehrskultur deutlichste für „Weg frei“, das es gibt, und muß dennoch um seine Sicherheit fürchten (Schottentor, Urania, Bristol).

Das stört einerseits generell das Klima und zieht, wie im Beispiel der Radfahrer vor dem Hotel Bristol, die von der Oper kommend in den Beobachtungsbereich hineinfahren, Aufmerksamkeit ab; einen Teil der späten Bremsungen dort kann man sicherlich aus diesem Zusammenhang heraus erklären.

Die Argentinierstraße ist ein anderes Beispiel, wo Radfahrer aufgrund der Anlageverhältnisse Vorrang beim Queren der Nebenstraße hätten, dies aber von den Kfz-Lenkern weitgehend ignoriert wird.

Dies leitet über zu der Frage, inwiefern Fußgänger und Radfahrer füreinander eine Gefahr darstellen.

Gefährliche Verhaltensweise und Konflikte

Typische Fehler der Radfahrer

Darauf, daß Radfahrer die Beobachtungsstellen zum Teil zu schnell passieren und dazu versuchen, die Fußgänger zu dominieren, wurde schon verwiesen. Indirekt auch darauf, daß das den Grund teilweise darin hat, daß den Radfahrern durch die Anlage der Beobachtungsstellen der Eindruck gewisser Rechte, die sie hätten, vermittelt wird.

Gefahr für Fußgänger: Schottenring, Bristol und TU

Bedeutet dieses Verhalten nun aber eine Gefahr für die Fußgänger? Bezüglich der Beobachtungsstellen am Schottenring und beim Hotel Bristol kann man diese Frage bejahen: Radfahrer wollen „ihren“ Weg schnell und unbehindert fortsetzen, Fußgänger schneiden ihnen in einigen Fällen aber überraschend den Weg ab – überraschend, weil sie aus den Unterführungen (Schottentor und Bristol) bzw. hinter der Hausecke (CA beim Schottentor) rasch herauskommen. Eine ähnliche Aussage gilt auch für den De-facto-Vermischungsbereich vor der TU: Schnell fahrende Radfahrer involvieren Fußgänger, die aus dem Eingang der TU überraschend herauskommen, in kritische Situationen.

Unterschiede zwischen den gefährlichen Stellen

Der Unterschied zwischen den Stellen: Der Platz vor der TU ist übersichtlich, der Ausgang aus der TU wird von den Radfahrern „vergessen“; am Schottentor vorbei sehen die Radfahrer ihren durchgezeichneten Radweg weithin; das gibt ihnen offenbar das Recht, darauf zu vertrauen, daß die Fußgänger sie durchfahren lassen. Die Beobachtungsstelle vor dem Hotel Bristol hat ganz ähnliche Eigenschaften wie die am Schottentor, mit einer wesentlichen Ausnahme: Der Radweg beim Hotel Bristol ist so schlecht einsehbar, daß die Radfahrer üblicherweise verlangsamen, bevor sie dorthin gelangen, wo sich ihr Weg mit den Fußgängern kreuz. Täten sie das nicht, wäre das Unfallrisiko zwischen Fußgängern und Radfahrern dort noch höher, als es aufgrund der erhobenen schweren Verkehrskonflikte derzeit schon ist.

Abmarkierter Radweg als konfliktfördernd

Auch hier ist der durchgezeichnete Radweg ein Faktor, der Probleme „fördert“. Dem liegt die offenbar falsche planerische Annahme zugrunde, daß die Fußgänger vor der durchgezeichneten Linie, die den Radweg markiert, immer stehenbleiben und schauen, ob sie gehen können, und daß die Radfahrer immer genau kontrollieren, ob nicht doch vielleicht einmal ein Fußgänger den Radweg übersieht.

Schnellfahren von Radfahrern bei viel Platz: emotionale Belastung für Fußgänger

Eines kann man zusammenfassend sagen: Schnell fahrende Radfahrer stellen dort, wo Platz ist und wo es nicht überraschend zu Kreuzungen von Wegen von Verkehrsteilnehmern kommen kann, für die Fußgänger vor allem eine emotionale Belastung dar; das läßt sich aus den Beobachtungen erschließen und kommt in den Interviews deutlich zum Ausdruck.

Schnelles Radfahren und Unübersichtlichkeit: echte Gefahr

Dort aber, wo schnelles Fahren mit der Möglichkeit zu überraschenden Begegnungen von zwei oder mehreren Verkehrsteilnehmern kombiniert ist, stellt schnelles Fahren der Radfahrer zusätzlich einen zentralen Risikofaktor dar. Die Beziehungen zwischen Radfahrern und Fußgängern werden dadurch, daß in solchen Fällen die Radfahrer für die Fußgänger eine echte Gefahr bedeuten, natürlich ebenfalls belastet. Bei den gesamten Beobachtungen zeigte sich das lediglich zweimal ansatzweise offen. Die Befragungsdaten geben diesbezügliche Hinweise.

Problemlösung für Fußgänger und Radfahrer

Da man nicht nur an Fragen der Sicherheit interessiert ist, sondern, wie der Titel dieses Projektes ausdrückt, generell an der Lösung von Problemen zwischen Fußgängern und Radfahrern, so gibt es bezüglich der Radverkehrsplanung eigentlich nur einen sinnvollen Schluß, was die beiden Gruppen Fußgänger und Radfahrer anlangt:

Radwege sollten so angelegt werden, daß es zu keinen überraschenden Begegnungen mit Fußgängern kommt; und dort, wo sich die Wege von Fußgängern und Radfahrern zwangsläufig kreuzen, sollte man den Radfahrern nicht das Gefühl geben, daß sie das Recht haben, „durchzurazen“. Eine Möglichkeit, das zu erreichen, ist, den Radweg an solchen Stellen nicht durchzumarkieren, so daß ein Vermischungsbereich entsteht, auf dem die beteiligten Verkehrsteilnehmer ohne Vorrechte einer Gruppe miteinander kommunizieren müssen.

6. Die Beziehungen zwischen Fußgängern und Radfahrern im Überblick

Dieser Überblick erfolgt mit Bezug auf die Problemannahmen, die im Kapitel 3 formuliert wurden, und unter Verwendung der Beobachtungs- und Befragungsdaten. In Tabelle 13 sind die Beobachtungsdaten noch einmal im Überblick enthalten:

Tabelle 13: Verkehrsmengen auf den vorgesehenen Verkehrsflächen, abseits dieser Flächen, Behinderungen, kritische Interaktionen und Verkehrskonflikte an den sechs Beobachtungsstellen

	Radweg (illegale Radroute) querende Fußgänger	Fußgänger parallel zum Radweg (zur illegalen Radroute)	Fußgänger in Längs- richtung am Radweg gehend oder dort stehend	Radfahrer am Radweg in beiden Richt. Richtungen	Radfahrer auf Fußweg (auf illegaler Radroute)	R-Beh.	F-Beh.	AI	VK	dsVK
Stelle 1	2800		40	232	184	48	88	21	9	2
Stelle 2	856		24	392	40	32	104	21	2	0
Stelle 3		504	320	368	56	nicht erhoben*		10	4	1
Stelle 4	264	224	348	288	0	16	16	6	0	0
Stelle 5	(424)	(1312)	(112)		(248)	nicht erhoben*		13	6	3
Stelle 6	544		112	432	8	24	32	31	4	3

Legende: AI = auffällige Interaktionen

VK = Verkehrskonflikte

dsVK = davon schwere VK

* aufgrund der Komplexität der Stelle bzw. aufgrund der Unmöglichkeit, Behinderungen vom „Hintergrund zu unterscheiden

„Spezialitäten“:

	Fußgänger queren Kfz- Fahrbahnen auf Radfurt (kein Zebra- streifen vor- handen)	Radfahrer queren Kfz- Fahrbahnen abseits der Radfurt	Radfahrer/ Fußgänger im Vermi- schungs- bereich zw. Kamera- position und Schwedenplatz	Behinderung durch Kfz (in min/sek)	ein-/abbiegen- de Radfahrer
Stelle 1	168	180 von 348			
Stelle 3			174/84	22'48"	
Stelle 4				3'24"	88

6.1 Was läßt sich aufgrund der Beobachtungen sagen?

Auf Basis der durchgeführten Verhaltensbeobachtungen läßt sich über die Probleme zwischen Fußgängern und Radfahrern folgendes zusammenfassend sagen:

Gegenseitige Behinderung

Fußgänger und Radfahrer stellen füreinander häufig eine Behinderung dar, aber vorwiegend deshalb, weil beiden Gruppen in der Regel wenig Bewegungsspielraum zur Verfügung steht, wenn man von den Beobachtungsstellen 2 und 5, dem Ausgang vom Stadtpark beim Hotel Marriott und dem Resselpark vor der TU absieht.

Behinderung durch Kfz-Verkehr

Krasse Behinderungen durch den Kfz-Verkehr wurden nur an einer der vier Stellen, an denen wir aufgrund der Art des Beobachtungsbereiches welche registrieren hätten können (Schottentor, Urania, Argentinierstraße, Hotel Bristol),

festgestellt: Bei der Urania ging, bezogen auf unseren Beobachtungsbereich, von den vom Franz-Josefs-Kai in Richtung 3. Bezirk geradeaus fahrenden und in Richtung 2. Bezirk links abbiegenden Kfz ein starkes Maß an Behinderung aus; Fußgängerübergang und Radfurt über den Franz-Josefs-Kai zwischen Beobachtungsstelle und Ring waren häufig durch vor der Lichtsignalanlage haltende Kfz verstopft. Linksabbiegende Kfz stellten wegen Rückstaus oft auch für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr zwischen Beobachtungsposition und Urania ein Hindernis dar.

6.2 Welche Aussagen lassen die Befragungsdaten zu?

Es wurden insgesamt 83 Personen befragt, davon 50 Radfahrer und 33 Fußgänger. In 19 Fällen konnten zu einer Situation sowohl der beteiligte Radfahrer als auch der Fußgänger befragt werden.

Zwischenmenschliche Probleme

Ärger als häufigste Reaktion

Die häufigste Reaktion nach einer problematischen Interaktion zwischen Fußgänger und Radfahrer ist Ärger. Die Fußgänger ärgern sich über zu schnelle Radfahrer, die vielleicht noch klingeln und sie, weil sie geräuschlos herankommen, erschrecken. Der Ärger ist unabhängig davon, ob der Fußgänger einen „Fehler“, z. B. im Betreten des Radweges, gemacht hat, und dies auch weiß, oder nicht. Die Radfahrer ärgern sich über unbekümmerte Fußgänger, die, durch Unvorsichtigkeit oder weil sie den Radfahrer nicht ernst nehmen, ihn behindern. Auch hier ist der Ärger unabhängig davon, ob der Radfahrer annimmt, daß der Fußgänger gewußt hat, daß er z. B. einen Radweg quert oder nicht. Oft werden dabei die Gefühle nicht konkret auf den anderen Verkehrsteilnehmer bezogen, sondern eher pauschal als allgemeines Urteil über die andere Gruppe gemacht.

Verständnis und Toleranz an zweiter Stelle

Die zweite vorherrschende Stimmung ist die von Verständnis und Toleranz. Fußgänger verstehen, daß die Radfahrer schnell vorwärts kommen wollen, sich durch die Fußgänger behindert fühlen usw. Radfahrer verstehen, daß die Fußgänger zu wenig Platz haben, daß sie oft unabsichtlich den Radweg betreten usw. Auch wenn trotz gezeigtem Verständnis oft Ärger mitschwingt, ist doch zu erkennen, daß ein hohes Maß an Toleranz gegeben ist.

Toleranz wird bei anderen nicht vermutet

Besonders auffällig ist, daß bei dem anderen Verkehrsteilnehmer diese Toleranz nicht vermutet wird. Größtenteils glauben die Befragten, daß der andere negativ über sie bzw. die Situation denken würde. Hier wäre ein wichtiger Ansatz, über verschiedene Formen der Öffentlichkeitsarbeit Wege zu finden, die vorhandene Toleranz dem Fußgänger und Radfahrer bewußt zu machen, Verständnis aufzuzeigen. So könnte an den Stellen, an denen Fußgänger und Radfahrer nicht sinnvoll getrennt werden können und daher mit einer Fläche auskommen müssen, das Miteinander erleichtert und ein positives Klima geschaffen werden.

Radfahrer haben realistischere Einschätzung

Es scheint so, daß die Radfahrer die Situation und den anderen Verkehrsteilnehmer besser und realistischer einschätzen. Das dürfte darauf zurückzuführen sein, daß jeder Radfahrer auch ein Fußgänger ist, aber längst nicht jeder Fußgänger mit dem Rad fährt.

Verbreitetere Radnutzung könnte Klima verbessern

Es ist aus der Kommunikation bekannt, daß ein Perspektivenwechsel das Verständnis für den jeweils anderen fördert. Das würde bedeuten, daß die Personen, die zu Fuß unterwegs sind und außerdem die Radfahrerperspektive aus eigener Erfahrung kennen, sich durch Radfahrer weniger verunsichern lassen und mehr Verständnis für sie haben als Nur-Fußgänger.

Probleme mit den Verkehrsanlagen

Massive Kritik an den Verkehrsanlagen

Die Kritik an den Regelungen der jeweiligen Stellen sind massiv. Für die Mehrheit der Befragten hängen die Probleme zwischen Fußgängern und Radfahrern mit den schlechten Lösungen der Stellen zusammen. Aber auch hier kann das Verständnis für die Situation der anderen nicht verhindern, daß man sich über die spezielle Situation ärgert und so die Atmosphäre angespannt ist.

Eingeschränkter Platz für Fußgänger konfliktfördernd

So ist oftmals die Regelung der Stellen, wie z. B. ein Radweg auf einem ohnehin eingeschränkten Gehbereich, ausschlaggebend für Konflikte. Könnten diese Konflikte

aufgrund besserer Lösungen, wie z. B. das Verlegen der Radwege weg vom Fußgängerbereich auf die Fahrbahn, verhindert werden, würde das einen positiven Einfluß auf das gesamte Klima und das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern haben.

Gefahr

*Situationen
werden nicht als
gefährlich erlebt*

Im allgemeinen wurden die Situationen nicht als gefährlich erlebt. Die Tatsache, daß bei vielen Begebenheiten keine Gefahr entsteht, wurde schon aus den Beobachtungen deutlich und bestätigt sich in den Aussagen der Interviewten. Dies gilt vor allem für die Radfahrer. Sie kennen meist die Stellen, wissen, wo es zu Schwierigkeiten mit Fußgängern kommen kann, verlangsamen rechtzeitig und fahren bremsbereit.

*Notgedrungenes Einstellen
auf situative Gefahren*

So kann man nicht wirklich sagen, die Stellen sind nicht gefährlich, sondern durch „notgedrungenes“ Einstellen der Radfahrer auf schlechte Situationen können Gefahren im allgemeinen vermieden werden.

*Ein registrierter Unfall mit
Personenschaden*

An den sechs Beobachtungsstellen ereignete sich in den letzten neun Jahren bis zur Durchführung dieser Untersuchung nur ein aufgezeichneter Unfall mit Personenschaden zwischen einem Fußgänger und einem Radfahrer (23. Juli 1990, Stelle 6).

*Reelle Gefahr
durch zu schnelle
Radfahrer*

Reelle Gefahr scheint von den Radfahrern auszugehen, die sich nicht auf diese Situation einstellen und die Stellen zu schnell durchfahren. Um aber den Radverkehr als attraktives Verkehrsmittel anbieten zu können, muß es ein Ziel sein, dem Radfahrer weitgehend die freie Wahl der Geschwindigkeit zu ermöglichen. Das aber ist auf einem Radweg am Gehsteig so gut wie unmöglich oder eben – gefährlich.

7. Schlußfolgerungen aus planerischer Sicht

Radfahrer haben unterschiedliche Tempoansprüche

Die durchgeführten Untersuchungen zum Thema Radfahrer-Fußgänger-Konflikte weisen darauf hin, daß bei Radfahrern unterschiedliche Ansprüche an das Fortbewegungstempo bestehen. Vereinfacht lassen sich Radfahrer in „beschleunigte Fußgänger“ und in „Nichtmotorisierte Fahrzeuglenker“ einteilen.

Daraus ergeben sich aus der Sicht der Verkehrsplanung nachstehende Schlußfolgerungen:

Starke Konflikte bei Urania, Schottentor, Bristol

(1) Starke Konflikte treten vor allem an den Beobachtungsstellen Urania, Schottentor und Bristol auf. Es sind dies jene Radverkehrsanlagen, die auch bei einer rein verkehrstechnischen Beurteilung wesentlichen Anlaß zur Kritik geben können. Die Beobachtungen und Befragungen der Fußgänger und Radfahrer an diesen Stellen bestätigen schwere Mängel. Anlagen in dieser Form hätten entsprechend dem derzeitigen Wissensstand gar nicht realisiert werden dürfen.

(2) Allgemein lassen die Untersuchungsergebnisse keine detaillierten baulichen Verbesserungsvorschläge zu, die in etwa die Richtlinien für die Anlage von Radwegen verändern könnten.

„Neue“ Mischfläche mit eindeutigem Vorrang für Fußgänger

(3) Am ehesten ist noch über eine „neue“ Mischfläche für Fußgänger und Radfahrer nachzudenken, in der die Fußgänger eindeutig (rechtlich und informell) den Vorrang haben und in der die zu hohen Radfahrgeschwindigkeiten vermindert werden (können).

(4) In Übereinstimmung mit bereits bestehenden Tendenzen in der Radverkehrsplanung sollte folgendes Modell genauer untersucht werden:

Bei Tempo 30 gemeinsame Verkehrsfläche für Kfz und Radfahrer

– In Anlieger- und Sammelstraßen sollten Kfz und Radfahrer dieselbe Straßenfläche benutzen. Diese sollte so gestaltet sein, daß die Kfz mit reduzierter Geschwindigkeit (30 km/h) und die Radfahrer zügig fahren können.

Mehr Wahlmöglichkeit für Radfahrer

– Bei Kfz-Geschwindigkeiten von max. 50 km/h sollten Radfahrer wahlweise (schnell) auf der Straße oder (mit etwas mehr als Schrittgeschwindigkeit) auf dem Gehsteig fahren können. Voraussetzungen hierfür sind:

Vorrechte für Fußgänger

– Eindeutiger Vorrang des Fußgängers am Gehsteig,
– breitere Gehsteige,
– Mindestbreite des Gehsteiges (je nach Dichte des Fußgänger- und Radverkehrs noch festzulegen, siehe dazu z. B. ANGENENDT 1989).

Überwachte Ladezonen

– Einrichtungen geregelter und überwachter Ladezonen in dichtbebauten und gemischt genutzten Stadtgebieten.

Öffentlichkeitsarbeit für besseres Klima

– Änderung der Beziehungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Kfz – Rad – Fußgänger) zueinander, insbesondere in Richtung Toleranz, die durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zu fördern wäre.

*Benützungszwang von Radwegen nur entlang von Hauptverkehrsstraßen
Klingelverbot analog zum Hupverbot*

– Baulich getrennte Radwege bzw. Radverkehrsstreifen mit Benützungszwang sind nur entlang von Hauptverkehrsstraßen vorzusehen.

(5) Um die in der vorliegenden Untersuchung nachgewiesene Dominanz der Radfahrer gegenüber den Fußgängern zumindest teilweise abzubauen, sollte ein „Klingelverbot“ (analog zum „Hupverbot“) überlegt werden.

Mindestbreiten für Gehwegflächen

(6) Für Gehwegflächen sind Mindestbreiten (z. B. 2,0 m) festzulegen, die durch Radverkehrsanlagen nicht eingeschränkt werden dürfen.

Keine abmarkierten Gehsteigradwege

(7) Keinesfalls sollten Radwege auf Gehsteigen lediglich markiert werden!

Literatur

- ANGENENDT, W. (1989):
Sichere Gestaltung markierter Wege für Fahrradfahrer. Band 2. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bereich Unfallforschung, Bergisch Gladbach
- ASMUSSEN, E. (1984):
International Calibration Study of Traffic-Conflict Techniques, Springer Verlag Berlin, Heidelberg, New York
- BRÖG, W. (1985):
Verkehrsbeteiligung im Zeitverlauf – Verhaltensänderung zwischen 1976 und 1982. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 1, 3–49
- DEGEN, P. M. (1989):
Immer diese Radfahrer – Kleine Psychologie des Radfahrens. Rasch und Röhring-Verlag, Hamburg
- EGER, R. & RETZKO, H.-G. (1986):
Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich. Teil 6: Gemeinsame Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer. Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bereich Unfallforschung – Bergisch Gladbach
- GSTALTER, H. (1983):
Der Verkehrskonflikt als Kenngröße zur Beurteilung von Verkehrsabläufen, Dissertation an der Universität Braunschweig
- HACKER, H. (1985):
Interaktion der Verkehrsteilnehmer als gefahrenträchtiger Handlungszusammenhang. Konzept für eine Interaktionsanalyse am Institut für Konfliktforschung, Wien
- HYDEN, CH. (1987):
The Development of a Method for Traffic-Safety Evaluation: The Swedish Traffic-Conflicts Technique, Dissertation an der Technischen Universität Lund
- ICTCT (1990):
Theoretical Aspects and Examples for Practical Use of Traffic Conflicts and of Other Interactional Safety Criteria in Several Industrial and Developing Countries, Bulletin 86 des Institutes für Verkehrstechnik, TU Lund
- KLEBELSBERG, D. (1982):
Verkehrspsychologie. Springer, Berlin
- KULLER, E., GERSEMANN, D. & RUWENSTROTH, G. (1986):
Regelabweichendes Verhalten von Fahrradfahrern. Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Bergisch Gladbach
- RAUH, W. (1990):
Das Fahrrad im Verkehr. Wegweiser zu einer fahrradgerechten Organisation des Straßenverkehrs. Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr (ARGUS) und Verkehrsclub Österreich (VCO), Wien
- REITER, H., SCHMIDT, L. & SNIZEK, S. (1987):
Bewertung von Radverkehrsanlagen durch Radfahrer. Untersuchung im Auftrag der Stadt Wien, MA 18 Stadtstrukturplanung, Wien
- RISSER, R., TESKE, W., VAUGHAN, CH. & BRANDSTÄTTER, CH. (1982):
Verkehrsverhalten in Konfliktsituationen, unveröffentlichter Forschungsbericht, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien
- RISSER, R., STEINBAUER, J., AMANN, A., ROEST, F., ANDERLE, F. G., SCHMIDT, G. A., LIPOVITZ, G. & TESKE, W. (1988):
Probleme älterer Menschen bei der Teilnahme am Straßenverkehr, Literas Universitätsverlag, Wien
- RISSER, R., SCHMIDT, L., SNIZEK, S., HULMAK, M. (1990):
Konflikte Fußgänger – Radfahrer in Wien. Untersuchung im Auftrag der Stadt Wien, MA 18 Stadtstrukturplanung, Wien
- RISSER, R. (1988):
Kommunikation und Kultur des Straßenverkehrs. Literas Universitätsverlag, Wien
- SCHILD, G. (1990):
Gemeinsame Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer. Diplomarbeit an der Universität für Bodenkultur, Institut für Geotechnik und Verkehrswesen, Wien
- SCHMIDT, L. (1988):
Die ökologische Perspektive in der Verkehrspsychologie. Psychologie in Österreich, 4, 136–141
- SCHMIDT, L. (1988):
Verantwortliches Handeln im Straßenverkehr. Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Bergisch Gladbach
- SCHMIDT, L. (1989):
Aggression im Straßenverkehr – Radler als Opfer oder Täter? Drahtesel 5/89
- SCHMIDT, L. (1990):
Regelwidriges Verhalten von Radfahrern in Beziehung zu Radfahrer-Fußgänger-Konflikten. Vortrag für Arbeitskreis 2 „Unfälle – Unfallursachen. Analyse und Beobachtung“. Velo-Secur 90, Salzburg 2.–5. Mai 1990

Anhang

1. BEFRAGUNGSERGEBNISSE

Kritische Straßenabschnitte für Fußgänger-Radfahrer-Konflikte

Weitere Stellen, die von den interviewten Radfahrern und Fußgängern spontan genannt werden, bei denen Schwierigkeiten zwischen Fußgängern und Radfahrern auftreten (Frage 8).

Antworten Radfahrer

- 16 Ring allgemein**
 - 2 bei allen Straßenbahnhaltestellen
 - 3 Kreuzungen Radweg – Gehweg
 - Kreuzungen
 - Touristen
- 13 Ring konkret**
 - 3 Schottentor
 - Burgtheater
 - 3 Stadtpark (Slalom von einer Seite des Ringes auf die andere)
 - Burggasse/Dr.-Karl-Renner-Ring
 - 3 Oper (18.00 Uhr)
 - zwischen Heldenplatz und Rathaus
 - Börse (Rampen)
 - Museumsbereich
 - Volksgartenausgang
 - Babenbergerstraße
 - Mariahilfer Straße
 - Josefstädter Straße
 - Universitätsbereich
- 10 konkret**
 - Karlsplatz viele Touristen, obwohl Kennzeichnung
 - Praterstern
 - 2 Praterstraße
 - Donaukanal bei Kunst-Flohmarkt
 - 10. Bezirk Fußgängerzonen
 - 2 Schwarzenbergplatz
 - hinter der Urania
 - Alser Straße
 - Margaretenstraße
 - Wollzeile
- 4 allgemein**
 - bei jeder Kreuzung, sehr verstreut
 - jeder Radweg
 - 2 Fußgängerzonen
 - wo keine Markierungen sind

Antworten Fußgänger

- 6 Ring allgemein**
 - Radfahrer sollen in Allee bleiben
 - überall, wo Radfahrer die Straße kreuzen müssen
- 1 Ring konkret**
 - Schwarzenbergplatz vor Café
 - Schwarzenbergplatz neben McDonalds
- 11 konkret**
 - Kahlenbergedorf
 - Prater
 - Praterstern
 - Praterstraße
 - Freudenau
 - Lerchenfelder Straße, wo keine Radwege sind
 - Ottakringer Straße, wo keine Radwege sind
 - 3. Bezirk
 - 10. Bezirk
 - Mariahilfer Straße
 - Argentinerstraße
 - 16. Bezirk
 - Donauinsel
- 3 allgemein**
 - überall, wo Radweg ist
 - wenn Radweg und Gehweg in einem
 - Hietzing – Ober St. Veit

2. LEITFADEN FÜR GRUPPENDISKUSSION

1. Einleitung

Anlaß, Ziel der Diskussion
Vorstellen der Diskussionsregeln
Zeitlicher Rahmen

2. Vorstellungsrunde

Vorstellen als Verkehrsteilnehmer in Wien (Wohngegend, hauptsächliche Verkehrsteilnahme)

3. Zu Fuß unterwegs in Wien

- Eigene Erfahrungen
Was erlebe ich; Was ärgert mich? Was freut mich? Was genieße ich? Lieblingsstrecken, Alptraumstrecken
- Wunschträume als Wiener Fußgänger
(utopisch, was könnte geschehen)

4. Fußgänger/Radfahrer-Begegnungen

- Eigene Erfahrungen
Was erlebe ich; Was ärgert mich? Was freut mich? Vermeide ich Begegnungen? Suche ich sie?
- Welche Konflikte sind typisch?
Gefährliche? Ärgerliche? Welche? Wo? Wovon hängen sie ab?
Lassen sie sich vermeiden?
- Ideales Miteinander Fußgänger/Radfahrer
Analogien (Tierwelt, Bilder)
Wünsche an Stadtplanung

5. Bedanken, Bitte um Fragebogenausfüllen

3. FRAGEBOGEN FÜR DISKUSSIONSTEILNEHMER

VERKEHRSMITTELWAHL IN WIEN 1989

1. Wie sind Sie tagsüber in Wien **hauptsächlich** unterwegs?

MEHRFACHES ANKREUZEN MÖGLICH

innerhalb des Gürtels		in den übrigen Bezirken
<input type="radio"/>	als Fußgänger	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	als Radfahrer	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	als Fahrgast	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	als Pkw-Fahrer/-Mitfahrer	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	als motor. Zweiradfahrer	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	sonstiges	<input type="radio"/>

2. Wie viele **Minuten** ist die nächstgelegene **Haltestelle** von Wohnung
öffentlicher Verkehrsmittel von ihrer **Wohnung** entfernt? Und wie weit von der **Arbeitsstelle** von Arbeitsstelle

BITTE JE EIN KREUZ PRO ZEILE

<input type="radio"/> bis 2 Minuten	<input type="radio"/>
<input type="radio"/> 3- 5 Minuten	<input type="radio"/>
<input type="radio"/> 6- 8 Minuten	<input type="radio"/>
<input type="radio"/> 9-15 Minuten	<input type="radio"/>
<input type="radio"/> 16 Minuten u. mehr	<input type="radio"/>

3. Wie viele **Minuten Gehzeit** haben/hätten Sie von einem **Parkplatz** in der Nähe?
der Wohnung der Arbeitsstelle

BITTE JE EIN KREUZ

<input type="radio"/> bis 2 Minuten	<input type="radio"/>
<input type="radio"/> 3- 5 Minuten	<input type="radio"/>
<input type="radio"/> 6- 8 Minuten	<input type="radio"/>
<input type="radio"/> 9-15 Minuten	<input type="radio"/>
<input type="radio"/> 16 Minuten u. mehr	<input type="radio"/>

4. Welches (welche) der folgenden Verkehrsmittel steht (stehen) Ihnen jederzeit zur Verfügung?
Alles Zutreffende inklusive PS/kW-Zahl angeben!

- Fahrrad
- Mofa/Moped PS/kW
- Motorrad PS/kW
- Pkw PS/kW

5. Besitzen Sie eine **Netzkarte/Zeitkarte** für öffentliche Verkehrsmittel?

- Nein
- Ja, Jahresnetzkarte
- Ja, Monatskarte
- Ja, übertragbare Monatskarte
- Ja, Wochenkarte
- Ja, Umweltstreifenkarte

6. Hat sich Ihre **Verkehrsmittelwahl** in Wien **in den letzten 4 Jahren verändert**, oder ist sie gleich-geblieben?

BITTE JE EIN KREUZ PRO ZEILE

	gleich	mehr	weniger
zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
per Rad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit Straßenbahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit U-Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mit S-Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
als Pkw-Fahrer/Mitfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
als motor. Zweiradfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7. Beurteilen Sie bitte, wie wichtig die folgenden **Gründe für Ihre persönliche Verkehrsmittelwahl** auf dem Weg zur Arbeit sind.

BITTE JE EIN KREUZ PRO ZEILE

	unwichtig	eher unwichtig	weder noch	eher wichtig	wichtig
Komfort/Bequemlichkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unabhängigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zeitersparnis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostensparnis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umweltschutz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vergnügen/Genuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Bitte bringen Sie die folgenden Formen der Verkehrsteilnahme in eine Rangreihe, je nachdem, **wie wichtig Sie sie für den Wiener Stadtverkehr** finden. Geben Sie der wichtigsten Fortbewegungsart den Rangplatz 1, der zweitwichtigsten den Rangplatz 2 usw.

innerhalb des Gürtels	in den übrigen Bezirken
- zu Fuß	-
- per Rad	-
- mit Straßenbahn	-
- mit Bus	-
- mit U-Bahn	-
- mit S-Bahn	-
- als Pkw-Fahrer/-Mitfahrer	-
- als mot. Zweiradfahrer	-

Zum Schluß noch einige statistische Daten für die Auswertung des Fragebogens:

9. Alter Jahre

10. Geschlecht weiblich
 männlich

11. Wohnort
PLZ

12. Betriebsstandort
PLZ

13. Befassen Sie sich beruflich oder privat speziell mit Verkehrsthemen?

- Ja, beruflich
 Ja, privat
 Nein

4. BEOBACHTUNGSBOGEN

ARGENTINIERSTRASSE Nähe Büro Snizek



Dr. R. RISSER

Dipl. Psych L. SCHMIDT

BEOBACHTUNGSBOGEN FÜR FUSSGÄNGER-RADFAHRER-BEOBACHTUNG

WAS TUT RADFAHRER? ()

WAS TUT FUSSGÄNGER? ()

I	I	I	I	I
I	---	I	---	I
I	I	I	I	I
I		I	I	I
I		I	I	I
I		I	I	I
I		I	I	I
I		I	I	I
I		I	I	I

I I

I

I	I	I	I	I
I	---	I	---	I
I	I	I	I	I
I		I	I	I
I		I	I	I
I		I	I	I
I		I	I	I
I		I	I	I

INTERPERSONELLER KONFLIKT, STREIT

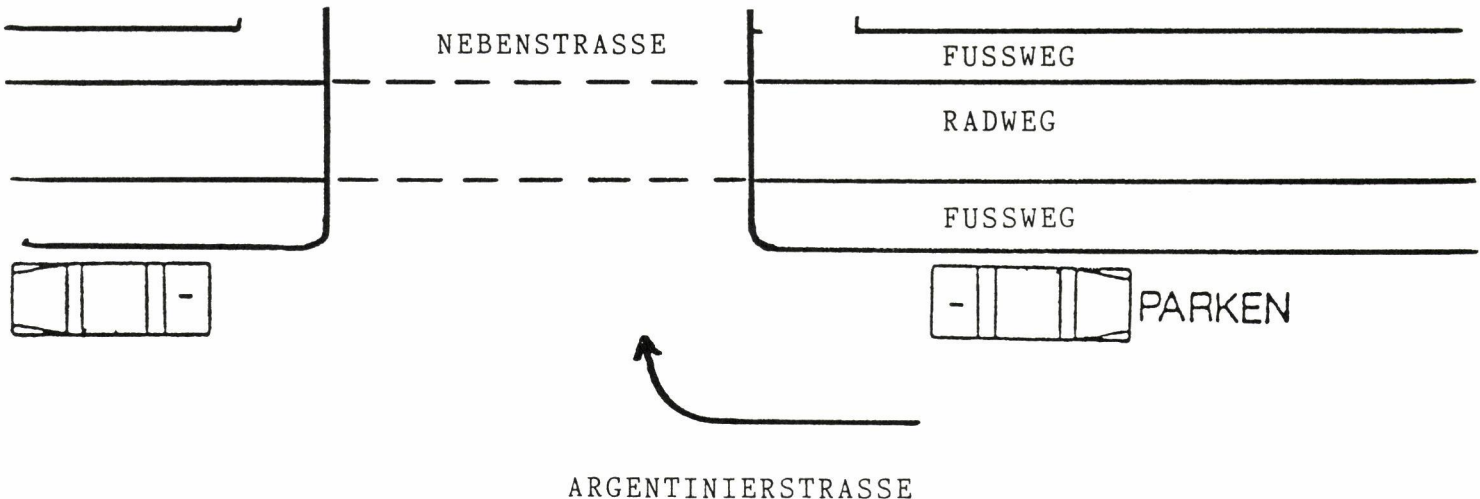
VERKEHRSKONFLIKT

Datum: I I I I
Uhrzeit: I I I I

Laufende Nummer des Ereignisses: I I I I

Die Ziffern unten sind je nach Beobachtung in die Klammern oben einzutragen:

1. Fehlerhaftes, kritisches und/oder gefährliches Verhalten von Radfahrer und/oder Fußgänger (ohne Verkehrskonflikt und ohne interpersonellen Konflikt als Konsequenz).
2. Direkt aus Aktionen von Radfahrer und/oder Fußgänger bzw. aus der Interaktion zwischen beiden ergeben sich interpersonelle Konflikte (ohne Umweg über Verkehrskonflikte, also ohne akute Unfallgefahr).
3. Aus Aktionen von Radfahrer und/oder Fußgänger bzw. aus der Interaktion zwischen beiden ergeben sich Verkehrskonflikte/Beinaheunfälle.
4. Der Verkehrskonflikt hat einen interpersonellen Konflikt zur Konsequenz (Beteiligte am Verkehrskonflikt geraten einander als Konsequenz des Verkehrskonfliktes „in die Haare“).



5. FRAGEBOGEN DER FELDERHEBUNG

ASFO Arbeitsgruppe sozialwissenschaftlicher Forscher
Univ.-Doz. Dr. R. Risser
Univ.-Lekt. Dipl.-Psych. L. Schmidt
Dipl.-Ing. Dr. techn. Sepp Snizek



im Auftrag der Stadt Wien
Magistratsabteilung 18
Stadtstrukturplanung

Datum: _____ Stelle: _____ Zeit: _____ Nr. _____

- Fußgänger weiblich Alter: -17 25-44 65-
 Radfahrer männlich 18-24 45-64 _____ Jahre

Oberbekleidung (Farbe): _____

1. Ist Ihnen vorhin **etwas aufgefallen**? (Können Sie sich vorstellen, warum ich Sie angesprochen habe?) Bei dieser Situation, wer, würden Sie sagen, hat da einen Fehler gemacht (bzw. Schuld gehabt)?
2. Was glauben Sie, denkt **der andere, wer** einen **Fehler** gemacht hat (bzw. Schuld gehabt hat)?
3. Wie haben Sie das Verhalten des/der **anderen erlebt**? Was haben Sie **empfunden**?
4. Welche **Gründe** hatte er/sie vielleicht **für sein/ihr Verhalten**? Hat eine **Gefahr** bestanden?
5. Wie denken Sie, hat der/die andere **Ihr Verhalten erlebt**? Was könnte er/sie **empfunden** haben?
6. Was hat dazu geführt, daß Sie? (Verhalten andeuten.) Was war **Ihre Absicht**?
7. Hat die **Verkehrsregelung** an dieser Stelle Ihrer Meinung nach mit **diesen Problemen** zu tun bzw. könnte sie mit **eventuellen Problemen** zusammenhängen? Was würden Sie **ändern**?
8. Kennen Sie (andere) Stellen, bei denen Schwierigkeiten zwischen Fußgängerinnen und Radfahrerinnen auftreten?

Ablehnungen Fußgänger:

Radfahrer:

9. Wie **oft** gehen/fahren Sie diesen **Weg**?
 (fast) täglich
 mehrmals wöchentlich
 einmal pro Woche
 seltener
 zum 1. Mal
10. Wie **oft** sind Sie **zu Fuß/mit dem Rad unterwegs**?
 oft
 immer wieder
 selten
 zum 1. Mal
 nie

11. Woher kommen Sie und wohin gehen/fahren Sie?

- | | | |
|-----------------------|--|-----------------------|
| woher | | wohin |
| <input type="radio"/> | Arbeitsplatz | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | Schule/Ausbildung | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | dienstliche/geschäftliche Erledigung | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | private Erledigung (z. B. Arzt, Behörde) | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | Einkauf | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | Freizeitaktivität termingebunden (z. B. Kino) | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | Freizeitaktivität nicht termingebunden (z. B. Besuche) | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> | eigene Wohnung: Bezirk: _____ (nur wenn ganze Strecke zu Fuß/mit dem Rad zurückgelegt wurde) | <input type="radio"/> |

12. Benutzen Sie auf diesem Weg noch andere Verkehrsmittel?

- Fahrrad
- ÖV
- Mofa/Motorrad
- Pkw

13. Sind sie früher öfter
 (während der letzten 10 Jahre) seltener zu Fuß gegangen?

oder

Seit wann fahren Sie Fahrrad in Wien? Seit _____ Jahren.

Sind Sie früher öfter
 (während der letzten 10 Jahre) seltener in Wien mit dem Rad gefahren?

14. Gehen Sie in Ihrer Freizeit zu Fuß/spazieren? ja nein
 Fahren Sie in Ihrer Freizeit mit dem Fahrrad? ja nein

15. Beurteilen Sie bitte, wie wichtig die folgenden **Gründe** dafür sind, daß Sie **zu Fuß gehen/mit dem Rad fahren**.

	unwichtig	eher unwichtig	weder noch	eher wichtig	wichtig
Komfort/Bequemlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unabhängigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitersparnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kostenersparnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umweltschutz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vergnügen/Genuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Besitzen Sie augenblicklich Zeitkarten der Wiener Verkehrsbetriebe oder des VOR? (Mehrfachnennungen)

- nein
- ja, und zwar:
 - „8 Tage“-Umwelt-Streifenkarte
 - Wochenkarte
 - Monatskarte
 - Jahreskarte
 - Schüler-/Studentenfahrfahrt
 - Senioren-/Lehrlingskarte
 - Nachmittagsbildungskarte

17. Welche der folgenden Verkehrsmittel stehen Ihnen **jederzeit** zur Verfügung?
 Zu welchen **Gelegenheiten** fahren Sie hauptsächlich damit?

- | | Beruf | Freizeit | Sport |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> Fahrrad | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> Mofa/Motorrad _____PS | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> Pkw _____PS | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

18. Hätten Sie etwas dagegen, eventuell bei anderen Verkehrserhebungen von uns befragt zu werden?
 Dann geben Sie uns doch bitte Ihre Telefonnummer und sagen Sie uns, wann wir Sie dort erreichen können.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe bei unserer Erhebung.

Unterschrift des Interviewers