

FußgängerInnenenerhebung S45-Station Hernalts



Wien, August 2010

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung

FußgängerInnenerhebung S45-Station Hernals

Wien, August 2010

Betreuung MA 18: DI Dr. Petra Dworzak

Bearbeitung: Technisches Büro für Raumplanung
DI Thomas Meindl

Mitarbeit Zählung und Befragung:
Matthias Pointner
Valentin Weidinger

Im Auftrag von: Dr. Ilse Pfeffer, Bezirksvorsteherin Hernals

In Kooperation mit: DI Edith Schindler-Seiß, Gebietsbetreuung Hernals/Währing

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung

Inhaltsverzeichnis

- 1. Aufgabenstellung und Zielsetzung 6
- 2. Untersuchungsaufbau und Methodik..... 7
- 3. Ergebnisse der Untersuchung 8
 - 3.1. Bearbeitungsgebiet..... 8
 - 3.2. Verkehrssituation10
 - 3.2.1. Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße10
 - 3.2.1.1. Beschreibung der Fußgängerübergänge10
 - 3.2.1.2. Grünzeiten für FußgängerInnen12
 - 3.2.2. Vorplatz Hernalser Hauptstraße - Stationsbereich Linie 43.....14
 - 3.2.3. Park15
 - 3.2.4. Vorplatz Heigerleinstraße16
 - 3.3. FußgängerInnenzählung und relevante Verkehrsströme17
 - 3.3.1. Auswertung vorhandener Verkehrsdaten.....17
 - 3.3.1.1. Verkehrszählungen.....17
 - 3.3.1.2. Fahrgastzahlen öffentlicher Verkehrsmittel18
 - 3.3.2. FußgängerInnenzählung20
 - 3.3.2.1. Zählung Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße.....20
 - 3.3.2.2. Zählung Stationsumfeld22
 - 3.3.2.3. Zählung S45-Station23
 - 3.3.3. Abschätzung der Verkehrsströme.....24
 - 3.4. Beobachtung des Verkehrsverhaltens26
 - 3.4.1. Beobachtungsdaten.....26
 - 3.4.2. Ergebnisse der Beobachtung27
 - 3.4.2.1. Vorplatz Heigerleinstraße28

- 3.4.2.1.1. Wahl der Fußwege – Gehlinien der FußgängerInnen.....28
- 3.4.2.1.2. Warte- und Aufenthaltsbereiche30
- 3.4.2.1.3. Fehlverhalten der FußgängerInnen32
- 3.4.2.1.4. Interaktion und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.....32
- 3.4.2.1.5. Problempunkte Vorplatz Heigerleinstraße33
- 3.4.2.2. Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße – Heigerleinstraße34
- 3.4.2.2.1. Wahl der Fußwege – Gehlinien der FußgängerInnen.....34
- 3.4.2.2.2. Warte- und Aufenthaltsbereiche37
- 3.4.2.2.3. Fehlverhalten der FußgängerInnen37
- 3.4.2.2.4. Interaktion und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.....39
- 3.4.2.2.5. Problempunkte Kreuzungsbereich.....40
- 3.4.2.3. Vorplatz Hernalser Hauptstraße – Stationsbereich 43.....41
- 3.4.2.3.1. Wahl der Fußwege – Gehlinien der FußgängerInnen.....41
- 3.4.2.3.2. Warte- und Aufenthaltsbereiche44
- 3.4.2.3.3. Fehlverhalten der FußgängerInnen44
- 3.4.2.3.4. Interaktion und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.....45
- 3.4.2.3.5. Problempunkte Vorplatz Hernalser Hauptstraße.....46
- 3.4.2.4. Park47
- 3.4.2.4.1. Wahl der Fußwege – Gehlinien der FußgängerInnen.....47
- 3.4.2.4.2. Warte- und Aufenthaltsbereiche50
- 3.4.2.4.3. Problempunkte Park50
- 3.5. Befragung und Interviews51
- 3.5.1. Allgemeines zur Befragung.....51
- 3.5.1.1. Fragebogen51
- 3.5.1.2. ExpertInnen-Interviews52
- 3.5.2. Ergebnisse der Befragung und der Interviews.....52

- 3.5.2.1. Allgemeines.....53
- 3.5.2.2. Stationsvorplatz S45/Haltestellenbereiche56
- 3.5.2.3. Vorplatz Heigerleinstraße60
- 3.5.2.4. Park60
- 3.5.2.5. Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße61
- 3.5.2.6. Geh- und Aufenthaltsqualität63
- 3.5.2.7. Sonstiges.....66
- 4. Empfehlungen67
- 4.1. Kurzfristig realisierbare Verbesserungen für FußgängerInnen.....67
- 4.2. Mittel- bis langfristige Verbesserungen für FußgängerInnen68
- 5. Quellen und Datengrundlagen70
- 6. Abbildungsverzeichnis71
- 7. Anhang73
- 7.1. Erhebungsgrundlagen74
- 7.2. Zählungsergebnisse.....77
- 7.3. Fotodokumentation80

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Ausgangslage und Motivation für diese Studie ist der Wunsch der Bezirksvorstehung Hernals als Grundlage für weitere Überlegungen zur Bezirksentwicklung die Situation für FußgängerInnen im Umfeld der S45-Station Hernals untersucht zu wissen.

Ziel ist, das fußgängerrelevante Verkehrsgeschehen in der näheren Umgebung der Station festzuhalten, problematische Bereiche aufzuzeigen und Veränderungspotential und -notwendigkeiten zu lokalisieren.

Aufgabenstellung in dieser Untersuchung ist

- die Aufnahme und Beschreibung der baulichen und verkehrsorganisatorischen Gegebenheiten der Verkehrsflächen und des öffentlichen Raums;
- die Abbildung des dortigen für FußgängerInnen relevanten Verkehrsgeschehens;
- eine ungefähre quantitative Abschätzung der unterschiedlichen Verkehrsströme;
- die Erfassung und Beschreibung des Verkehrsverhalten der FußgängerInnen auf ihren Wegen
- die Erhebung der Zufriedenheit der sich im Stationsumfeld bewegenden NutzerInnen sowie deren Verbesserungsvorschläge und Wünsche.

Die gewonnenen Ergebnisse sollen als Grundlage für künftige Planungsüberlegungen im öffentlichen Raum des Stationsumfeldes dienen und zur funktionalen und gestalterischen Optimierung der Fußwege, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und generell zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen.

2. Untersuchungsaufbau und Methodik

Die methodische Herangehensweise umfasste folgende Arbeitsschritte:

Erhebung der Situation

- Fotodokumentation des Stationsumfelds
- Verbale Beschreibung (Fahrstreifen der Kreuzungsäste, Länge der Grün- bzw. Rotphasen der VLSA, Besonderheiten, Gestaltung, etc.)
- Zusammenstellung vorhandener Verkehrsdaten zur Abschätzung von Verkehrsmengen
- Recherche und Auswertung weiterer Verkehrsdaten
- Lageskizze

Zählung der FußgängerInnen

- Zählung der FußgängerInnen im Kreuzungsbereich
- Beobachtung der Fußgängerwege im Stationsumfeld und Zählung der FußgängerInnen; Grobschätzung wie viele FußgängerInnen die jeweiligen Wege benutzen
- grafische/planliche Darstellung der Fußgängerströme und deren grobe Gewichtung

Beobachtung der Verkehrsabläufe

- Beobachtung und Dokumentation der Gehrelationen der FußgängerInnen zwischen den relevanten Punkten im Stationsumfeld (Haltestellen, Fußgängerübergänge,...)
- Beobachtung des Fußgängerverhaltens im gesamten Stationsumfeld sowie der Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmern
- qualitative Aussagen zur Wegewahl und zu Gründen für die Benutzung/Nicht-Benutzung von Wegen

Befragung der FußgängerInnen

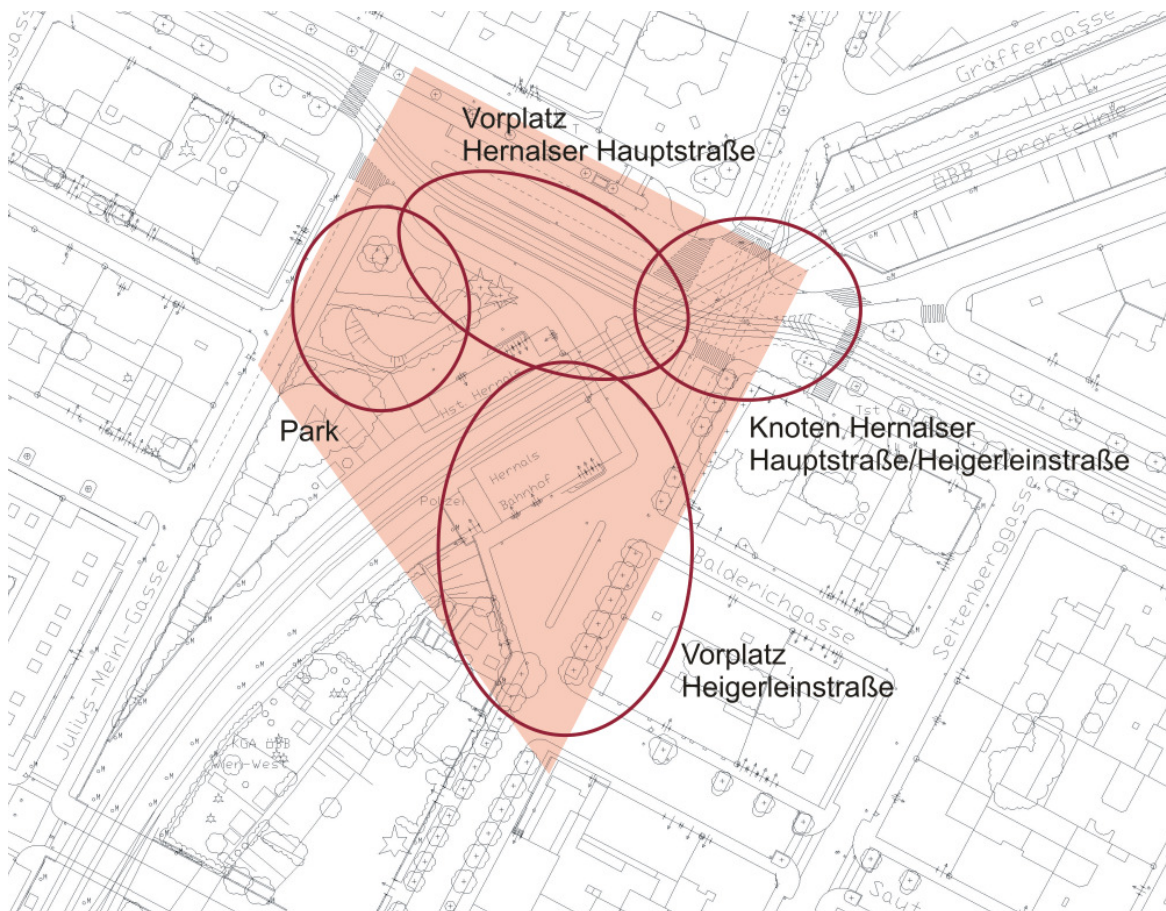
- Kurzbefragung zu- und abgehender Personen im Bereich des Stationsgebäudes zur Wegewahl, deren Begründung, Wegezweck bzw. Ziel- und Quellort, Nutzungsintensität sowie Verbesserungsvorschlägen
- Durchführung von ExpertInnen-Interviews mit ausgewählten MultiplikatorInnen
- Auswertung und Analyse der Interviews mit Beschreibung und Darstellung festgestellter Problempunkte

3. Ergebnisse der Untersuchung

3.1. Bearbeitungsgebiet

Untersucht wurde das nähere Stationsumfeld um die Station Hernals der S45 Vorortelinie zwischen Julius Mehl-Gasse im Westen, Hernalser Hauptstraße im Norden und der Heigerleinstraße bis Höhe Sautergasse im Osten bzw. Süden.

Abb. 1: Gebietsübersicht und Bereiche

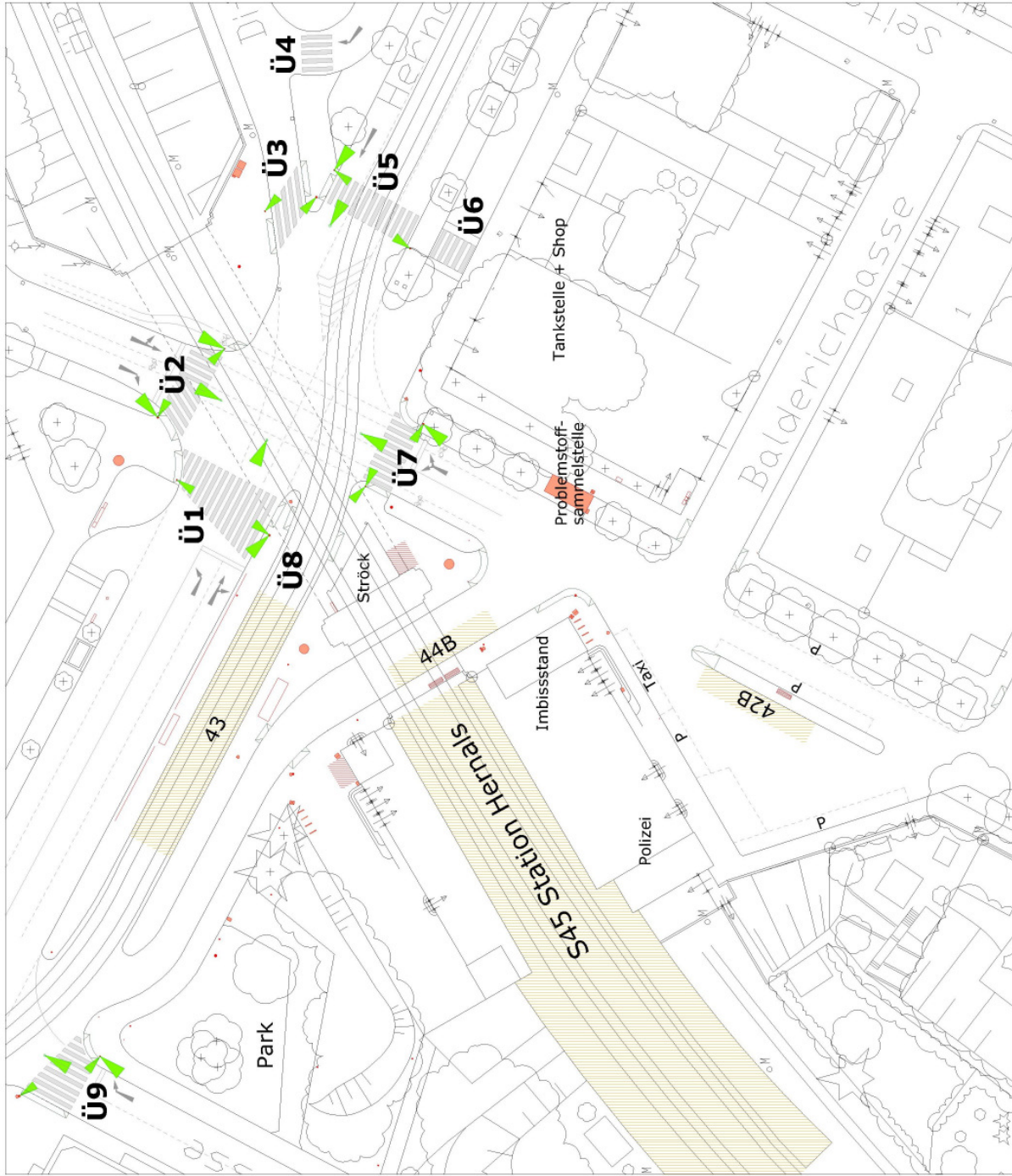


Kartengrundlage: Stadt Wien, MA18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Das Gebiet ist durch Bereiche unterschiedlicher Funktionen und Verkehrssituationen charakterisiert und lässt sich in folgende funktionale Bereiche gliedern:

- Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße
- Vorplatz Hernalser Hauptstraße - Stationsbereich Linie 43
- Vorplatz Heigerleinstraße
- Park

Abb. 2:
Lageskizze Stationsumfeld



- Ü6 Bodenmarkierung
- Ü6 Fußgängerübergang
- Ü6 Lichtsignalanlage
- Ü6 Gehsteigabsenkung
- Ü6 Haltestellenbereich
- Ü6 Fahrradabstellanlage
- Ü6 Sonstige Stadtmöbel
- Ü6 Mast
- P Schanergarten, Marktstand
- P Stellplätze KFZ



Maßstab: 1 : 500
 Plangrundlage: Stadt Wien, MA 18 -
 Stadtentwicklung und
 Stadtplanung
 eigene Erhebungen
 Quelle: DT Thomas Meindl
 Bearbeitung: August 2010
 Stand:

dipl. Ing.
thomas meindl
 raumplanung
 LITTELBUNDBUNDESTRASSE 18
 1020 WIEN
 T +43 1 216 28 44 55
 F +43 1 216 28 44 55
 M +43 650 283 72 35
 E office@thomasmeindl.at

im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
 Stadtentwicklung und Stadtplanung

FUSSGÄNGERINNERERHEBUNG S45-STATION HERNALS

3.2. Verkehrssituation

3.2.1. Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße



Dieser Knoten ist für den Fußgängerverkehr von und zu den Haltestellenbereichen verkehrsbestimmend und von zentraler Bedeutung für das Verkehrsgeschehen im Stationsbereich S45. Durch das Einmünden der diagonal entlang der Bahntrasse verlaufenden Dittersdorfsgasse als fünften Kreuzungsast wird der stark frequentierte Knoten in der Abwicklung der Verkehrsströme sehr komplex, was sich in Weglängen und Ampelphasen niederschlägt.

3.2.1.1. Beschreibung der Fußgängerübergänge

Die Schutzwege haben in der Regel eine Breite von 4,0m, der Übergang Ü1 weitet sich am südlichen Ende auf 9,0m auf. Alle Übergänge verfügen über Gehsteigabsenkungen.

Ü1: Hernalser Hauptstraße West

Der Übergang ist ampelregelt und führt von der Ecke Heigerleinstraße in Richtung S45 über die insgesamt vier Spuren (jeweils Linksabbieger, geradeaus und Rechtsabbieger) der Hernalser Hauptstraße zur Warteinsel im Bereich der Straßenbahnhaltestelle 43.



Weglänge (in Mittelachse): 13,0m

Ü2: Heigerleinstraße Nord

Der ampelgeregelte Übergang quert die zwei Spuren (Rechtsabbieger in die Hernalser Hauptstraße, geradeaus und Linksabbieger stadteinwärts) der als Einbahn geführten nördlichen Heigerleinstraße sowie den mittig positionierten Radfahrstreifen auf den unter dem Brückenbauwerk der S45 gelegenen Gehsteigbereich.



Weglänge (in Mittelachse): 10,5m

Ü3: Dittersdorfsgasse

Ebenfalls ampelgeregelt quert man hier eine Fahrspur auf die Verkehrsinsel an der Nebenfahrbahn der Hernalser Hauptstraße.



Weglänge (in Mittelachse): 7,0m

Ü4: Nebenfahrbahn Hernalser Hauptstraße

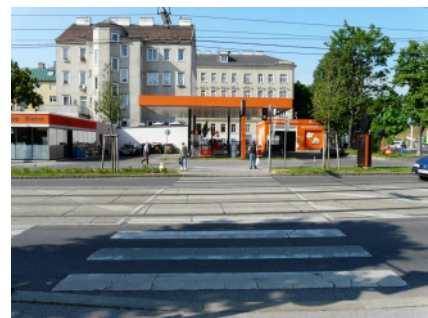
Dieser unregelmäßige Schutzweg führt die Nebenfahrbahn querend zum südlichen Gehsteig Dittersdorfsgasse bzw. bindet die Verkehrsinsel an den nördlichen Gehsteig der Hernalser Hauptstraße an.



Weglänge (in Mittelachse): 5,7m

Ü5: Hernalser Hauptstraße Ost

Der Übergang quert ampelgeregelt von der nördlichen bis zur südlichen Nebenfahrbahn die jeweiligen Richtungsfahrbahnen der Hernalser Hauptstraße und den Gleiskörper der Straßenbahn.



Weglänge (in Mittelachse): 12,3m

Ü6: Nebenfahrbahn Hernalser Hauptstraße Ost

Der unregelmäßige Schutzweg in Fortsetzung von Ü5 quert die südliche Nebenfahrbahn der Hernalser Hauptstraße.

Weglänge (in Mittelachse): 5,0m



Ü7: Heigerleinstraße Süd

An der Ecke zur Hernalser Hauptstraße quert Ü7 die beiden Fahrspuren der Heigerleinstraße sowie die beidseitigen Mehrzweckstreifen für den Radverkehr in Richtung Straßenbahnhaltestelle bzw. S45.

Weglänge (in Mittelachse): 9,0m



Ü8: Gleiskörper Straßenbahn Hernalser Hauptstraße

In Fortsetzung von Ü1 quert Ü8 ungeregelt die Gleistrasse am südöstlichen Ende des Haltestellenbereichs der Straßenbahn in Richtung S45.

Weglänge (in Mittelachse): 6,0m



3.2.1.2. Grünzeiten für FußgängerInnen

Da die Grünzeiten ganz wesentlich den Bewegungskomfort für FußgängerInnen auf ihren Wegen beeinflussen (siehe auch Verkehrsverhalten Pkt. 3.3.) wurden am wichtigen Zugang zum Stationsbereich die Länge der Grünphasen erhoben.

Die Umlaufzeit am Knoten beträgt im Normalfall 130 Sekunden. Aufgrund der Ampelbeeinflussung durch die Straßenbahn variierte sie in den Beobachtungszeiten von 108 bis 147 Sekunden.

Die Grünphasen an den einzelnen Übergängen unterscheiden sich stark, es wurde zwischen 16 Sekunden und 103 Sekunden verfügbare Grünzeit für FußgängerInnen gemessen. Stellt man diese den Weglängen der zu querenden Fahrbahnen gegenüber, so werden an allen Fußgängerübergängen die im Masterplan Verkehr geforderten, einer Gehgeschwindigkeit von 1m/s entsprechenden, Mindestgrünzeiten erfüllt.

Die längsten Grünzeiten stehen den FußgängerInnen im Verlauf der Hernalser Hauptstraße am Übergang Ü7 zur Verfügung, hier betragen die Grünzeiten durchwegs über eine Minute und machen ca. zwei Drittel der Beobachtungszeit aus. Das bedeutet, dass die Grünphase in zwischen 60 % und 80 % der Umlaufzeit beträgt und man maximal zwischen 35 und 52 Sekunden auf die nächste Grünphase warten muss. Für diese Wegerelation zur Straßenbahnhaltestelle bedeutet dies hohe Benutzungsqualität.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite werden die Grünzeiten der Übergänge Ü2 und Ü3 durch die Links- bzw. Rechtsabbiege-Phasen in die Ditterdorfgasse bzw. aus der Heigerleinstraße bereits deutlich eingeschränkt, bieten aber immer noch Grünzeiten zwischen einer halben und einer Minute. Hier wartet man bereits 75-93 Sekunden auf die nächste Grünphase.

Abb. 3: Grünzeiten für FußgängerInnen an den Übergängen in Sekunden

Ü1 Hernalser Hauptstraße L=13,0m	Ü2 Heigerlein- straße/ Gräffergasse L=10,5m	Ü3 Dittersdorf- gasse L=7,0m	Ü5 Hernalser Hauptstraße L=12,3m	Ü7 Heigerlein- straße L=9,0m
33	46	55	16	56
16	35	38	33	78
33	35	47	33	78
16	49	55	16	95
16	52	52	16	95
16	35	38	33	103
16	52	55	16	95
Summe 146 16%	304 34%	340 38%	163 18%	600 67%

% Anteil der Grünzeiten gesamt an der Beobachtungszeit gesamt(15 Minuten/900 Sekunden)

Quelle: eigene Erhebungen

Anders beim Queren der Hernalser Hauptstraße an den beiden Übergängen Ü1 und Ü5. Hier bekommen die FußgängerInnen nur noch 16 bzw. maximal 33 Sekunden Grünzeit, das sind im Schnitt ca. 12 % bis maximal 27 % der Umlaufzeit. Die Wartezeiten auf die nächste Grünphase liegen zwischen 97 und 114 Sekunden. Neben den Abbiegephasen reduziert die Anmeldung der Straßenbahn die Grünzeiten erheblich. Vor allem für den Zugang zum Haltestellenbereich und den Schulweg bedeutet dies lange Wartezeiten. Angesichts der Komplexität des Knotens und der Ampelschaltung ist aber zu vermuten, dass hier wenig Spielraum für eine Ausweitung dieser Grünzeiten besteht.

Für das Queren mehrerer Übergänge in Folge ("diagonal" über den gesamten Knoten) bedeutet das eine durchgehende Grünphase nur für die Richtung Ü5 nach Ü7, in alle anderen Richtungen jedenfalls Wartezeit, vor allem beim Queren der Hernalser Hauptstraße.

3.2.2. Vorplatz Hernalser Hauptstraße - Stationsbereich Linie 43



Die Straßenbahnlinie 43 stellt die wichtigste Verbindung des Bezirks ins Zentrum dar, der Vorplatz der S45-Station mit der Straßenbahnhaltestelle ist daher wichtiger Knoten öffentlicher Verkehrsmittel. Die Wege von und zu den Stationen sowie Umsteigerelationen bestimmen das Verkehrsgeschehen für FußgängerInnen.

Eingangsbereich S45-Station

Über Stufen bzw. eine Rampe gelangt man vom nördlichen Ausgang der S45-Station auf den (kopfsteingepflasterten) Vorplatz, an den nördlich unmittelbar der Park anschließt. Dieser Vorplatz ist durch die (ebenfalls gepflasterte) Busspur der Linie 44B von den Haltestelleninseln der Straßenbahn getrennt und setzt sich unter dem Brückenbauwerk als schmaler, gepflasterter Gehsteig mit der Busstation 44B in Richtung Heigerleinstraße fort.

Haltestelle Straßenbahnlinie 43

Infolge einer Verschwenkung der Gleise aus Mittellage in Seitenlage und einer diesem Verlauf folgenden Busspur erstrecken sich südlich der Hernalser Hauptstraße zwei langgestreckte baulich abgetrennte Inseln mit den Haltestellenbereichen der Straßenbahn, ausgestattet mit City Light-Wartehäuschen und automatischen Anzeigetafeln. Diese Inseln setzen sich unter dem Brückenbauwerk der S-Bahn als Warteinsel des Kreuzungsbereichs bzw. als Gehsteig fort. Im Nordwesten reichen sie entlang der Busspur fast bis zur Julius Meini-Gasse.

Fußgängerübergang Julius Meinel-Gasse

Der Zugang zum Stationsbereich von Nordwesten erfolgt über den Fußgängerübergang der Julius Meinel-Gasse. Im Verlauf der Hernalser Hauptstraße quert der ampelgeregelte ca. 4m breite Übergang Ü9 die beiden Fahrspuren der Julius Meinel-Gasse, die Weglänge (in Mittelachse) beträgt 8,4m.



3.2.3. Park



Die unbenannte als Epk (Erholungsgebiet Park) gewidmete Fläche erstreckt sich südlich der Gleisverschwenkung und der Busspur zwischen Vorplatz der S45-Station im Südosten und der Julius Meinel-Gasse im Westen. Die Wege im Süden bzw. durch den Park sowie angrenzend entlang der Busspur binden den Stationsbereich an die Wohngebiete und wichtigen Ziele westlich der Julius Meinel-Gasse an.



3.2.4. Vorplatz Heigerleinstraße



Über Stufen und eine Rampe gelangt man vom Eingang des Stationsbauwerks der S45 auf den südlichen Vorplatz, der sich dreieckig zur Heigerleinstraße hin erstreckt. Im (gepflasterten) Platzbereich liegt die Bushaltestelle der Linie 42B. Von dieser Stationsseite aus über den Platz werden die südlich und südöstlich liegenden Wohngebiete fußläufig an den Stationsbereich angebunden.

Der entlang der ÖBB-Flächen verlaufende Gehsteig ist ebenfalls gepflastert und setzt sich in der Heigerleinstraße Richtung Ottakring fort. Auf der anderen Platz-bzw. Straßenseite quert der Gehsteig entlang der Heigerleinstraße ungeregelt die einmündenden Querstraßen Sautergasse und Balderichgasse.



3.3. FußgängerInnenzählung und relevante Verkehrsströme

Für die Erhebung des fußgängerrelevanten Verkehrsgeschehens sind quantitative Aussagen zu den Verkehrsströmen bzw. der Versuch diese abzuschätzen wesentlich.

3.3.1. Auswertung vorhandener Verkehrsdaten

3.3.1.1. Verkehrszählungen

Bei der Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten wurde nach möglichst aktuellen vorhandenen Verkehrszählungen für den Bereich des Stationsumfeldes recherchiert. Tatsächlich gibt es im Auftrag der MA46 erstellte relevante Zählungen, die dankenswerter Weise für diese Studie zur Verfügung gestellt wurden.

Für die beiden Verkehrsknoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße und Julius Meini-Gasse liegen Verkehrszählungen erstellt vom Zivilingenieurbüro DI Lust aus dem April 2008 vor. Diese beinhalten keine FußgängerInnenzählung, gezählt wurden KFZ, Radverkehr und Straßenbahn. Ergebnisse einer weiteren Zählung gibt es für die Julius Meini-Gasse bei der Einmündung Zeillergasse aus dem Juni 2006 (Büro DI Pejrimovsky & Partner), bei dem auch FußgängerInnen gezählt wurden.

Für die FußgängerInnenerhebung ist vor allem die aus diesen Zählungen ersichtliche Verkehrsbelastung in den von FußgängerInnen stark frequentierten Straßenbereichen und an den Querungen und Fußgängerübergängen von Relevanz.

Hernalser Hauptstraße

In der Hernalser Hauptstraße sind stadteinwärts zu den Spitzenzeiten ca. 500-570 PKW/h (korrekte Angabe: PKW-Einheiten/h, aus Vereinfachungsgründen hier in weiterer Folge als PKW/h bezeichnet) unterwegs, stadtauswärts sind um die 390 PKW/h in der Morgenspitze und 490-520 PKW/h nachmittags unterwegs.

Im Bereich des westlichen Fußgängerübergangs (Ü1) kommen mit den Rechtsabbiegern aus der Heigerleinstraße (über die Gräffergasse kommend als Teil der Tangentialverbindung Gersthof-Sandleitengasse) weitere 420-460 PKW/h morgens und 520-560 PKW/h abends hinzu. Diese starke KFZ-Verkehrsrelation erklärt die kurzen Grünzeiten für die querenden FußgängerInnen an diesem Übergang und ist aufgrund der gemeinsamen Grünphasen für den Querungskomfort der FußgängerInnen relevant (siehe die Ergebnisse der Beobachtung). Aus der südlichen Heigerleinstraße biegen hingegen nur ca. 20-35 PKW/h stadtauswärts links in die Hernalser Hauptstraße ab.

Am stadteinwärtigen, östlichen Fußgängerübergang (Ü5+Ü6) kreuzen in den Spitzenstunden 35 bis 85 aus der Heigerleinstraße kommende Links- und Rechtsabbieger pro Stunde den Übergang.

Heigerleinstraße

Das KFZ-Verkehrsaufkommen in der südlichen Heigerleinstraße im Bereich des Stationsumfelds kann als gering bezeichnet werden. Zu den Spitzenstunden wurden am Fußgängerübergang (Ü7) rund 15-35 PKW/h Richtung Süden und 60-115 PKW/h Richtung Hernalser Hauptstraße gezählt. Die in der Grünphase der FußgängerInnen aus der Hernalser Hauptstraße kommenden Rechtsabbieger machen selbst in den Spitzenstunden nur 7-12 PKW/h aus.

Julius Meinl-Gasse

Dieser Verkehrsknoten ist ebenfalls Teil der für den motorisierten Individualverkehr wichtigen Tangentialverbindung zwischen 18. Bezirk Gersthof und 16. Bezirk Sandleitengasse über Gräffergasse - Heigerleinstraße bzw. Dittersdorfsgasse - Hernalser Hauptstraße - Julius Meinl-Gasse.

Das bedeutet am Fußgängerübergang Julius Meinl-Gasse (Ü9) 300-380 PKW/h in Fahrtrichtung Ottakring (darunter unter 5% Rechtsabbieger aus der Hernalser Hauptstraße) und 300-350 PKW/h in Fahrtrichtung Währing.

In der Julius Meinl-Gasse sind laut FußgängerInnenerhebung 2006 am westlichen Gehsteig morgens 25-95 Personen/h und in den Nachmittagsspitzen 130-165 Personen/h unterwegs. In etwa 20-55 Personen/h überqueren die Julius Meinl-Gasse im Bereich Zeillergasse Richtung Stationsumfeld in den Morgenspitzen, rund 50-75 Personen/h nachmittags.

3.3.1.2. Fahrgastzahlen öffentlicher Verkehrsmittel

Für die Abschätzung der Verkehrsströme (insbesondere der FußgängerInnen) im Stationsumfeld S45-Station Hernals ist aufgrund der Funktion als Verkehrsknoten die Frage nach der Zahl der BenutzerInnen hier haltender öffentlicher Verkehrsmittel relevant. Seitens der Wiener Linien konnten dankenswerter Weise Daten zur Straßenbahnlinie 43 und zur Autobuslinie 42B zur Verfügung gestellt werden.

Straßenbahnlinie 43

Die Linie 43 als wichtige Radialverbindung und Hauptverkehrsachse verkehrt tagsüber in einem Intervall von 3-6 Minuten, zu den Spitzenzeiten alle 3 Minuten. Das bedeutet, dass bei einer Ampelumlaufzeit von durchschnittlich 2'10" Minuten (1'48" bis 2'27" Minuten) beinahe in jedem bzw. spätestens in jedem zweiten Ampelumlauf eine Straßenbahn je Richtung in den Stationsbereich einfährt. Die Straßenbahn beeinflusst dabei automatisch die Ampelschaltung und erhält entsprechende Grün-Fenster. Aufgrund des hohen Anteils an ULF-Garnituren (rund 80% der Wagen) und der daran angepassten Bahnsteige ist ein rascher Fahrgastwechsel gewährleistet.



Für die Straßenbahnlinie 43 liegen Fahrgastzahlen aus einer automatischen Zählung von März '08 bis Februar '09 vor, die die Zahl Ein- und Aussteigender in der Haltestelle Hernals pro Zug im Durchschnitt der jeweiligen halben Stunde zeigen.

In den Morgenspitzenstunden zwischen 7.00 und 9.00 Uhr steigen durchschnittlich 15-20 Personen pro Zug in die Linie 43 stadteinwärts ein, in der stärksten halben Stunde von 7.30 bis 8.00 Uhr im Durchschnitt ca. 28 Personen. Die Maximalwerte für einzelne Züge liegen zwischen 32 und 50 Einsteigenden.

Für die stärkste Stunde von 7.00 bis 8.00 Uhr bedeutet dies, dass ca. 441 Personen Richtung stadteinwärts sowie weitere 96 in Richtung stadtauswärts einsteigen und ca. 129 bzw. 146 Fahrgäste hier aussteigen.

Tagsüber nutzen rund 200 - 300 Einsteigende pro Stunde die Haltestelle in Richtung stadteinwärts. In den Mittagsstunden verlassen 240 bis 300 Aussteigende aus dem Stadtzentrum kommend diese Station, in den Nachmittagsstunden sind es 320-430 Aussteigende in Fahrtrichtung stadtauswärts.

Somit bewegen sich im Haltestellenbereich und auf den Wegen dorthin in der stärksten Morgenstunde durchschnittlich mehr als 800 Fahrgäste, mittags von 13.00-14.00 Uhr sind es rund 670 und nachmittags von 16.00-17.00 Uhr mehr als 900 Personen pro Stunde.

Autobuslinie 42B Hernals - Schafberg

Diese Autobuslinie wird von der Fa. Schneiderreisen im Auftrag der Wiener Linien betrieben und bindet auf dem Weg in die äußeren Bezirksteile Ziele wie die Friedhöfe Hernals und Gersthof, das orthopädische Krankenhaus Gersthof, das Schafbergbad und die Kleingärten am Schafberg an den Knoten S45 Hernals an.



Zu Spitzenzeiten wochentags und am Samstag verkehrt der Bus im 15-Minuten-Intervall, sonst wird ein 30-Minuten-Intervall gefahren.

Für diese Autobuslinie liegt eine aktuelle Zählung (Mitfahrzählung) vom Mai 2010 vor. Demnach kommen in den stärksten Morgenstunden von 7.00-9.00 Uhr zwischen 22-25 Fahrgäste pro Stunde an der Station an, tagsüber sind es in etwa 10-15, in den stärksten Nachmittagsstunden nach 16.00 Uhr 24-31 Personen. Morgens fahren 10-14 Fahrgäste pro Stunde von hier ab, tagsüber werden im Schnitt ca. 20 abfahrende Fahrgäste pro Stunde gezählt, nachmittags 25-35 Abfahrende.

Das im Zuge der Erhebungen beobachtete Fahrgastaufkommen entspricht diesen Zahlen, wobei jahreszeitbedingt vor allem vormittags und mittags vermehrt Badegäste und Schul- bzw. Kindergartengruppen beobachtet wurden.

Dies zeigt abseits der Zubringerfunktion in den Morgen- bzw. Abendspitzen im Schul- und Berufsverkehr die Bedeutung dieser Linie tagsüber für den Freizeitverkehr Richtung Schafberg.

Es warten hier somit durchschnittlich 9-15 Personen auch für längere Zeit (tagsüber 30-Minuten-Intervall) in der Station. Zusammen mit den Ankommenden halten sich somit tagsüber rund 30-40 Personen, in den Abendspitzenstunden bis zu 60 Personen im Stationsbereich auf und gehen von bzw. zur Haltestelle.

Autobuslinie 44B Hernals – Heuberg - Mitterberg

Diese Autobuslinie wird von der Firma Dr. Richard im Auftrag der Wiener Linien betrieben und verbindet Teile Dornbachs, das Krankenhaus Zum göttlichen Heiland sowie Kleingartensiedlungen am Heuberg mit dem Verkehrsknoten Hernals.



Zu Spitzenzeiten wochentags verkehrt der Bus im 15-Minuten-Intervall, sonst im 30-Minuten-Intervall. Auch dieser Bus dient tagsüber vor allem dem Freizeitverkehr.

Fahrgastzahlen liegen zu dieser Buslinie leider nicht vor. Aufgrund der in den Spitzenstunden beobachteten 6-10 wartenden Fahrgäste im Haltestellenbereich wird die Zahl der einsteigenden Fahrgäste auf maximal 30-50 Personen/Stunde, in Normalstunden auf 20-30 Personen/Stunde geschätzt.

3.3.2. FußgängerInnenzählung

Um eine grobe Abschätzung der FußgängerInnenströme im untersuchten Stationsumfeld zu ermöglichen, wurden punktuelle Zählungen durchgeführt. Gezählt wurden FußgängerInnen

- an den Fußgängerübergängen am Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße
- an den Wegen ins Stationsumfeld
- an den Stationszugängen der S45

Um nicht nur die Stärke sondern auch die Richtung der erhobenen Verkehrsströme abbilden zu können, wurden bei der Zählung an den jeweiligen Zählquerschnitten jeweils beide Gehrichtungen gezählt.

3.3.2.1. Zählung Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße

Der sehr komplexe Verkehrsknoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße spielt für FußgängerInnen als Zugang aus den umliegenden Wohngebieten zum wichtigen ÖV-Knoten und als Schulweg eine wesentliche Rolle. Mit der Zählung wurde versucht die Nutzung durch FußgängerInnen zu quantifizieren und abzuschätzen.

Gezählt wurde an den Fußgängerübergängen Hernalser Hauptstraße westlich (Ü1) sowie an der Straßenbahntrasse in dessen Verlängerung (Ü8), an der Heigerleinstraße nördlich (Ü2), Dittersdorfgasse (Ü3), Nebenfahrbahn Hernalser Hauptstraße (Ü4), Hernalser Hauptstraße östlich und Nebenfahrbahn (Ü5, Ü6) und der Heigerleinstraße südlich (Ü7), jeweils wochentags in einer Morgenspitzen- und einer Normalstunde.

Die Zählzeiten wurden mit den Auftraggebern abgestimmt und wie folgt gewählt:

Datum: Dienstag, 15. Juni 2010
 Zeit: 7.15 - 8.15 Uhr, 11.00 - 12.00 Uhr
 Wetter: bewölkt/sonnig, 16°/20°

Abb. 4: Zählergebnisse Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße

Querung Übergang	Spitzenstunde 7.15 Uhr – 8.15 Uhr			Normalstunde 11.00 Uhr – 12.00 Uhr		
	gesamt	zu S45	von S45	gesamt	zu S45	von S45
Ü1 Hernalser Hauptstraße	439	199	240	158	84	74
Ü2 Heigerleinstraße	70	51	19	41	25	16
Ü3 Dittersdorfsgasse	67	44	23	56	29	27
Ü4 Nebenfahrbahn	96	61	35	85	45	40
Ü5 Hernalser Hauptstraße	83	39	44	73	35	38
Ü6 Nebenfahrbahn	83	39	44	73	35	38
Ü7 Heigerleinstraße	188	121	67	198	103	95
Ü8 Straßenbahntrasse	473	249	224	243	172	71
gesamt	1.499	803	696	927	528	399

Quelle: eigene Erhebungen

In der morgendlichen Spitzenstunde queren rund 1500 FußgängerInnen diese Kreuzung, in der Normalstunde sind es rund 930 Personen/h. Die stärkste Relation ist der Übergang Ü1 über die Hernalser Hauptstraße sowie Ü8 in dessen Fortsetzung, rund 60% aller Querungen in der Spitzenstunde erfolgen in dieser Relation. Bedingt durch die Bedeutung als Schulweg ist die von der S45 wegführende Relation in der Morgenspitze stärker als jene in Richtung der Haltestellenbereiche.

Über die Heigerleinstraße (Ü7) queren ca. 190 Personen/h zur Spitzenstunde und außerhalb sogar rund 200 Personen/h, außerhalb der Spitzenzeiten wird der Übergang in beide Richtungen etwa gleich stark genutzt.

Die Gehrelation von Osten kommend über die Nebenfahrbahnen und die Hernalser Hauptstraße südseitig in Richtung Stationsumfeld (Ü4, Ü5, Ü6) wird stärker frequentiert als die nordseitig entlang der Hernalser Hauptstraße (Ü3, Ü2).

3.3.2.2. Zählung Stationsumfeld

Um einen Überblick über die Zahl der sich im Stationsumfeld aufhaltenden FußgängerInnen zu bekommen wurde gezählt, wie viele Personen das Untersuchungsgebiet über die jeweils einmündenden Straßen und Wege betreten und verlassen.

Gezählt wurde an den Parkzugängen Julius Meinel-Gasse (W1, W2), der Hernalser Hauptstraße nordwestlich (W3), dem Fußgängerübergang Ü1 über die Hernalser Hauptstraße (W4), der Hernalser Hauptstraße südöstlich (W5), Balderichgasse (W6), Sautergasse (W7) und der Heigerleinstraße (W8) wochentags in einer Morgenspitzenstunde und einer Normalstunde.

Datum: Dienstag, 29. Juni 2010
 Zeit: 7.15 - 8.15 Uhr, 11.00 - 12.00 Uhr
 Wetter: leicht bewölkt/sonnig, 22°/29°

Abb. 5: Zählergebnisse Stationsumfeld

Zugang über Weg	Spitzenstunde 7.15 Uhr – 8.15 Uhr			Normalstunde 11.00 Uhr – 12.00 Uhr		
	gesamt	zu S45	von S45	gesamt	zu S45	von S45
W1 hinterer Parkzugang	74	67	7	77	54	23
W2 vorderer Parkzugang	40	38	2	40	32	8
W3 Julius Meinel-Gasse	310	234	76	188	110	78
W4 Hernalser Hauptstraße	409	174	235	159	78	81
W5 Heigerleinstraße	168	86	82	179	95	84
W6 Balderichgasse	89	66	23	60	33	27
W7 Sautergasse	109	82	27	43	27	16
W8 Heigerleinstraße	261	197	64	118	61	57
gesamt	1.460	944	516	864	490	374

Quelle: eigene Erhebungen

In der morgendlichen Spitzenstunde betreten über diese Wege ca. 940 Personen/h das Stationsumfeld (rund 64% aller gezählten Personen) und 516 Personen/h verlassen das Untersuchungsgebiet. Außerhalb der Spitzenzeiten gehen ca. 490 Personen/h zu (rund 57%) und ca. 380 aus dem Stationsbereich ab.

Die Stärkste Wegelerelation in der Morgenspitze ist jene aus Richtung Julius Meini-Gasse (W1, W2 und W3), mehr als ein Drittel aller Gezählten betreten den Stationsbereich von dieser Seite kommend, tagsüber sogar rund 40%. Von Süden über die Heigerleinstraße (W6, W7 und W8) kommt ein Fünftel der FußgängerInnen (tagsüber ca. 12%), die Hernalser Hauptstraße querend (W4) rund 16-18%.

In die Gegenrichtung verlassen morgens 46% der FußgängerInnen das Stationsumfeld (W4), viele davon auf dem Schulweg (tagsüber sind es 22%). Über den Vorplatz Heigerleinstraße nach Süden (W6, W7 und W8) sind es 12% -15%. Die Richtung Julius Meini-Gasse (W1, W2 und W3) ist abseits der Morgenspitze (16%) tagsüber wichtigste Relation mit rund 30% aller das Stationsumfeld verlassenden Personen.

Insgesamt betreten bzw. verlassen in der morgendlichen Spitzenstunde knapp 1500 Personen das Stationsumfeld auf diesen Wegen, außerhalb der Spitzenstunde sind es knapp 900 Personen/h.

3.3.2.3. Zählung S45-Station

Die Vorortelinie S45 stellt für die Außenbezirke eine wichtige ÖV-Tangentialverbindung dar. Der Stationsbereich Hernals ist daher ein wichtiger Verkehrsknoten, dessen Nutzungsintensität in Hinblick auf FußgängerInnenströme abgeschätzt werden sollte.

In der Morgenspitze zwischen 6.11 Uhr und 9.14 Uhr verkehrt die S45 in beiden Fahrtrichtungen im 10-Minuten-Intervall, zu den übrigen Zeiten wird diese Strecke im 15-Minuten-Intervall bedient.

Gezählt wurden wochentags in einer Morgenspitzenstunde und einer Normalstunde die das Stationsgebäude durch den nördlichen (Z1) bzw. südlichen (Z2) Eingang betretenden bzw. verlassenden Personen.

Datum: Donnerstag, 17. Juni 2010
 Zeit: 7.15 - 8.15 Uhr, 11.00 - 12.00 Uhr
 Wetter: bewölkt, 14°/20°

Abb. 6: Zählergebnisse S45-Station

Zugang	Spitzenstunde 7.15 Uhr – 8.15 Uhr			Normalstunde 11.00 Uhr – 12.00 Uhr		
	gesamt	zu S45	von S45	gesamt	zu S45	von S45
Z1 Hernalser Hauptstraße	729	500	229	288	158	130
Z2 Heigerleinstraße	470	331	139	160	83	77
gesamt	1.199	831	368	448	241	207

Quelle: eigene Erhebungen

In der Morgenspitze betreten rund 830 Personen in der Stunde das Stationsgebäude auf dem Weg zur S45, rund 370 Fahrgäste kommen an und verlassen die Station. Am späten Vormittag steigen pro Stunde ca. 240 Personen zu und rund 210 kommen an. Das Verhältnis Abfahrende zu Ankommende liegt morgens bei 70:30, vormittags bei 54:46.

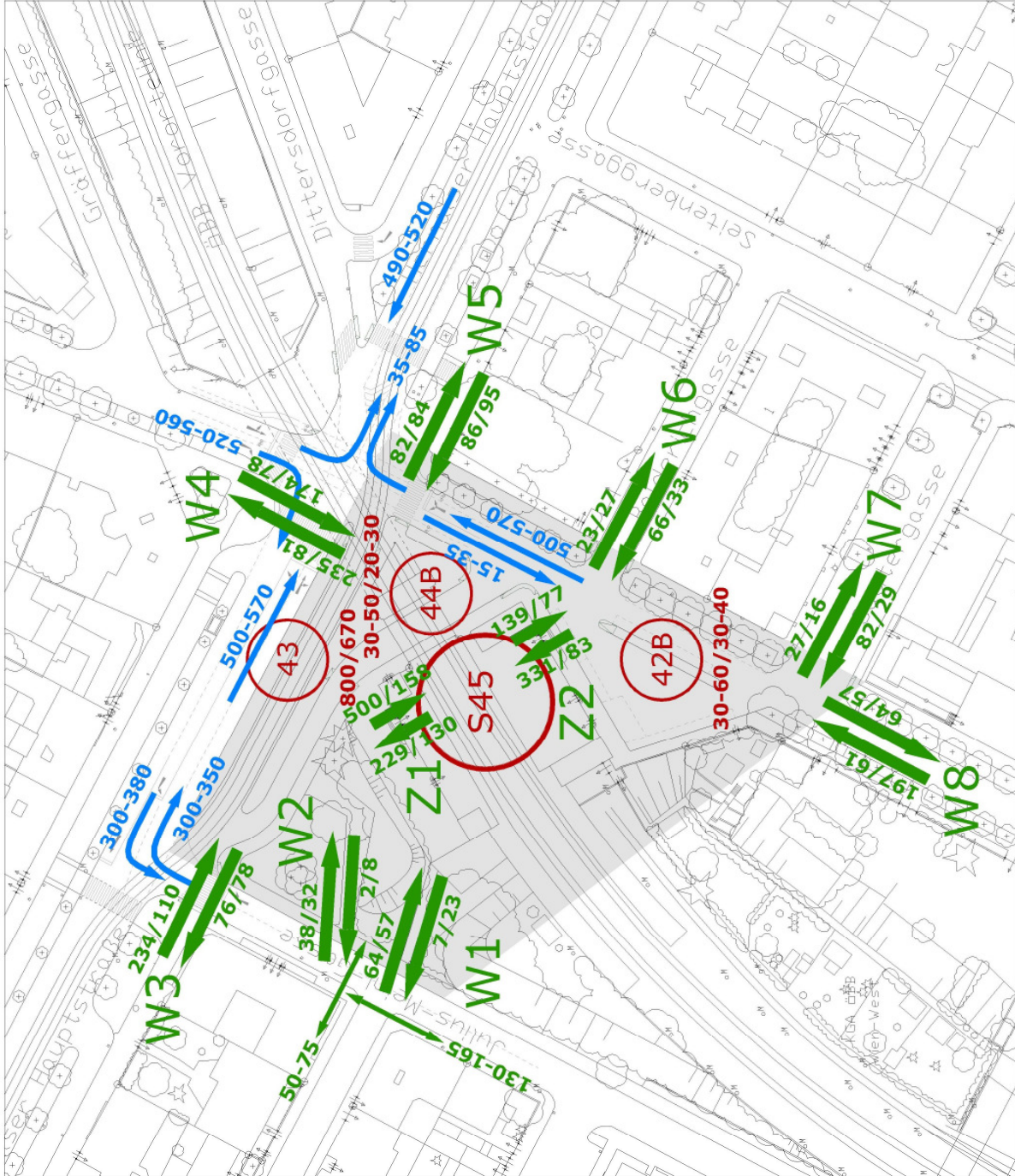
Insgesamt benutzen ca. 60% aller gezählten Personen den Ausgang Z1 zum Vorplatz Hernalser Hauptstraße und Richtung Straßenbahnhaltestelle 43er.

In Hinblick auf relevante Fußgängerströme bedeutet dies, dass in der Morgenspitzenstunde ca. 1200 Personen/h die S45 nutzen und sich folglich auf den Wegen im Umfeld von bzw. zur Station bewegen. Davon gehen rund 730 Personen über den Vorplatz Hernalser Hauptstraße zu bzw. ab und rund 470 Personen über den Vorplatz Heigerleinstraße. In der Normalstunde sind es immerhin noch rund 450 Personen/h, davon ca. 290 am westlichen und 160 Personen am östlichen Vorplatz.

3.3.3. Abschätzung der Verkehrsströme

Fasst man die Ergebnisse der vorliegenden vorhandenen Verkehrszählungen sowie der durchgeführten eigenen Zählungen zusammen, so lassen sich die daraus abgeschätzten Verkehrsströme im Stationsumfeld wie folgt darstellen:

Abb. 7:
Verkehrsströme im
Stationsumfeld



- 42B Fahrgastzählung:
Ein- und aussteigende Fahrgäste
pro Spitzenstunde/Normalstunde
30-60/30-40
- 234/110
76/78
W5 Eigene Zählung:
FußgängerInnen am Weg pro
Spitzenstunde/Normalstunde
- 300-350
Verkehrszählung:
PKW in den Spitzenstunden
- 130-165
Verkehrszählung:
FußgängerInnen in den
Spitzenstunden

Zahlenangaben geschätzt
anhand vorhandener
Zählmaterialien



ohne Maßstab
Plangrundlage: Stadt Wien, MA 18 -
Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Quelle:

eigene Erhebungen,
Verkehrszählungen MA46,
Fahrgastzählung Wiener Lin
DI Thomas Meindl
Stand: August 2010

digital
thomas meindl
raumplanung
Lilienberggasse 48
1020 Wien, Austria
T +43 1 216 48 44-58
M +43 650 253 72 35
E office@thomasmeindl.at

im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung

FUSSGÄNGERINNERERHEBUNG S45-STATION HERNALS

3.4. Beobachtung des Verkehrsverhaltens

3.4.1. Beobachtungsdaten

Punktuelle Beobachtung des FußgängerInnenverhaltens

Die Beobachtung des Verkehrsverhaltens der FußgängerInnen war wichtiger Teil dieser FußgängerInnenerhebung. In Summe wurde rund 12 Stunden lang punktuell über einen Zeitraum von 10-15 Minuten von unterschiedlichen Beobachtungspositionen aus das FußgängerInnenverhalten im jeweiligen Platzbereich beobachtet und notiert bzw. fotografisch festgehalten. Sowohl die Wahl der Wege, Einschränkungen und Hindernisse, als auch kritische Situationen und Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen wurden aufgenommen.

Neben Zeiten tagsüber unter der Woche und am Wochenende wurde zusätzlich auch in einer Nachtstunde beobachtet.

Darüber hinaus wurden die Verkehrsabläufe in der Morgenspitze im Vorplatz Heigerleinstraße sowie im Stationsbereich der Straßenbahn mittels Serienbilder bzw. "Zeitrafferaufnahmen" festgehalten und danach ausgewertet.

Aufnahme von Gehlinien und Verkehrsverhalten

Wesentliches Augenmerk im Zuge der Beobachtung wurde darauf gelegt, die tatsächlichen Wege der FußgängerInnen zu erfassen und abzubilden. Dazu wurden die Gehlinien beobachteter Personen in den jeweiligen Platzbereichen aufgezeichnet und (soweit möglich) mittels Strichliste eine ungefähre Gewichtung der Benutzungshäufigkeit vorgenommen.

Die Erfassung der Gehlinien mittels dieser Methode hat sich insofern bewährt, als damit die tatsächlich gewählten Wege abgebildet werden können. Vor allem in jenen Bereichen erweist sie sich als sehr aussagekräftig, in denen die FußgängerInnenströme nicht durch die bauliche Gestaltung eindeutig festgelegt sind (z.B. Platzflächen). Aber auch das Gehverhalten im Bereich von Einengungen oder Hindernissen und die Nutzung von Gehsteigabsenkungen lassen sich damit festhalten.

Weiters wurde das Verhalten der beobachteten FußgängerInnen im jeweiligen Platzbereich insbesondere an den Fußgängerübergängen und allfällige Interaktionen und Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen aufgenommen. Die diesbezüglichen Inhalte des dazu verwendeten Aufnahmeblatts (siehe Anhang) wurden in Anlehnung an die Pilotstudie Elterleinplatz adaptiert.

Dabei hat sich gezeigt, dass vor allem in den nicht so stark frequentierten Beobachtungsbereichen (abseits ampelgeregelter Übergänge) eine Quantifizierung der Beobachtungen nicht mehr zielführend ist und beobachtetes Verhalten nur beispielhaft beschrieben werden kann.

Diese Methode der Beobachtung wurde für die drei Bereiche Vorplatz Heigerleinstraße, Knoten Hernalser Hauptstraße und Haltestellenbereich 43/Julius Meini-Gasse als sinnvoll erachtet. Für den Parkbereich mit seinen vorgegebenen Wegen und den

direkten Vorplatz der S45-Station zur Haltestelle 43 mit seiner hohen Personenfrequenz erschien diese Art der Aufnahme als wenig geeignet, hier wurde punktuelle Beobachtung als zielführender gesehen.

Die Beobachtungsstunden wurden so gewählt, dass jeder Beobachtungsbereich sowohl in der Morgenspitze, um die Mittagszeit sowie in einer Nachmittagsstunde erfasst wurde. Zusätzlich wurde Sonntag vormittags bzw. mittags beobachtet.

Beobachtet wurde am jeweiligen Aufnahmestandort in 10-Minuten-Intervallen jeweils eine Stunde lang an folgenden Tagen und zu folgenden Zeiten:

MI 23.Juni 2010 7.30-8.30 Uhr und 12.00-13.00 Uhr, sonnig, ca. 16°-20° Celsius
 30. Juni 2010, 7.30-8.30 Uhr und 17.00-18.00 Uhr, sonnig, ca. 24°-32° Celsius

DO 24. Juni 2010, 12.30-13.30 Uhr und 17.00-18.00 Uhr, wechselhaft, ca. 20° Celsius

FR 25. Juni 2010, 16.30-17.30 Uhr, wechselhaft, ca. 22° Celsius

SO 27. Juni 2010, 10.00-11.00 Uhr und 11.00-12.00 Uhr, sonnig, ca. 22° Celsius

3.4.2. Ergebnisse der Beobachtung

Aus der Beobachtung der gewählten Wege und Gehlinien der FußgängerInnen lassen sich einige allgemeine Ergebnisse festhalten:

- Die von FußgängerInnen gewählten Wege sind oft nicht die vorgesehenen Wege.
- FußgängerInnen wählen den kürzesten und direkten Weg, oft auch wenn dieser ihrer Mobilitätssituation nicht entspricht.
- Von diesem weichen sie am ehesten aus (subjektiven) Sicherheitsgründen (z.B. Minimierung der Aufenthaltszeit auf der gequerten Fahrbahn) ab, weniger aufgrund schlechter Wegebeschaffenheit (z.B. Großsteinpflaster, hohe Randsteine).
- Nur in seltenen Fällen nehmen sie zur Nutzung von komforterhöhenden Einrichtungen (z.B. Gehsteigabsenkungen) Umwege in Kauf.

Nachfolgend die Ergebnisse der Beobachtung für die unterschiedlichen Platzbereiche im einzelnen, wobei die Richtungsangaben sich – sofern nicht extra erwähnt - jeweils auf beide Gehrichtungen beziehen.

3.4.2.1. Vorplatz Heigerleinstraße

Am südlichen Stationsvorplatz an der Heigerleinstraße werden aufgrund seiner großen ungestalteten Fahrbahnflächen mit nur geringer Regelung (keine Bodenmarkierungen, kaum Verkehrszeichen) die dortigen Verkehrsströme sowohl der FußgängerInnen als auch des Fahrzeugverkehrs kaum festgelegt und gelenkt. Aufgrund der relativ geringen KFZ-Verkehrsbelastung "funktioniert" der Platz zwar trotz Bus, Radweg, Taxistandplatz, usw. ohne große Gefahrenpunkte, für FußgängerInnen allerdings auch ohne besondere Bewegungs- und Aufenthaltsqualität.



3.4.2.1.1. Wahl der Fußwege – Gehlinien der FußgängerInnen

Da lediglich der östliche Gehsteig der Heigerleinstraße dem in Wien üblichen Standard entspricht, wird der eigentliche (westliche) Platzbereich abseits der unattraktiven alten gepflasterten Gehsteige begangen und gequert. Die tatsächlichen Wege ergeben sich im wesentlichen aus den Zielen im Stationsumfeld (siehe Plandarstellung).














Zu- und Abgang zur S45 und Bushaltestelle 42B

Von der Heigerleinstraße und der Sautergasse kommend werden Kreuzung und Platz in der Regel diagonal in Richtung Zugang S45 gequert, teilweise unter Nutzung der Haltestelleninsel 42B. Alternativ wird weiter am östlichen Gehsteig gegangen und erst bei der Balderichgasse die Fahrbahn auf kurzem Wege gequert.



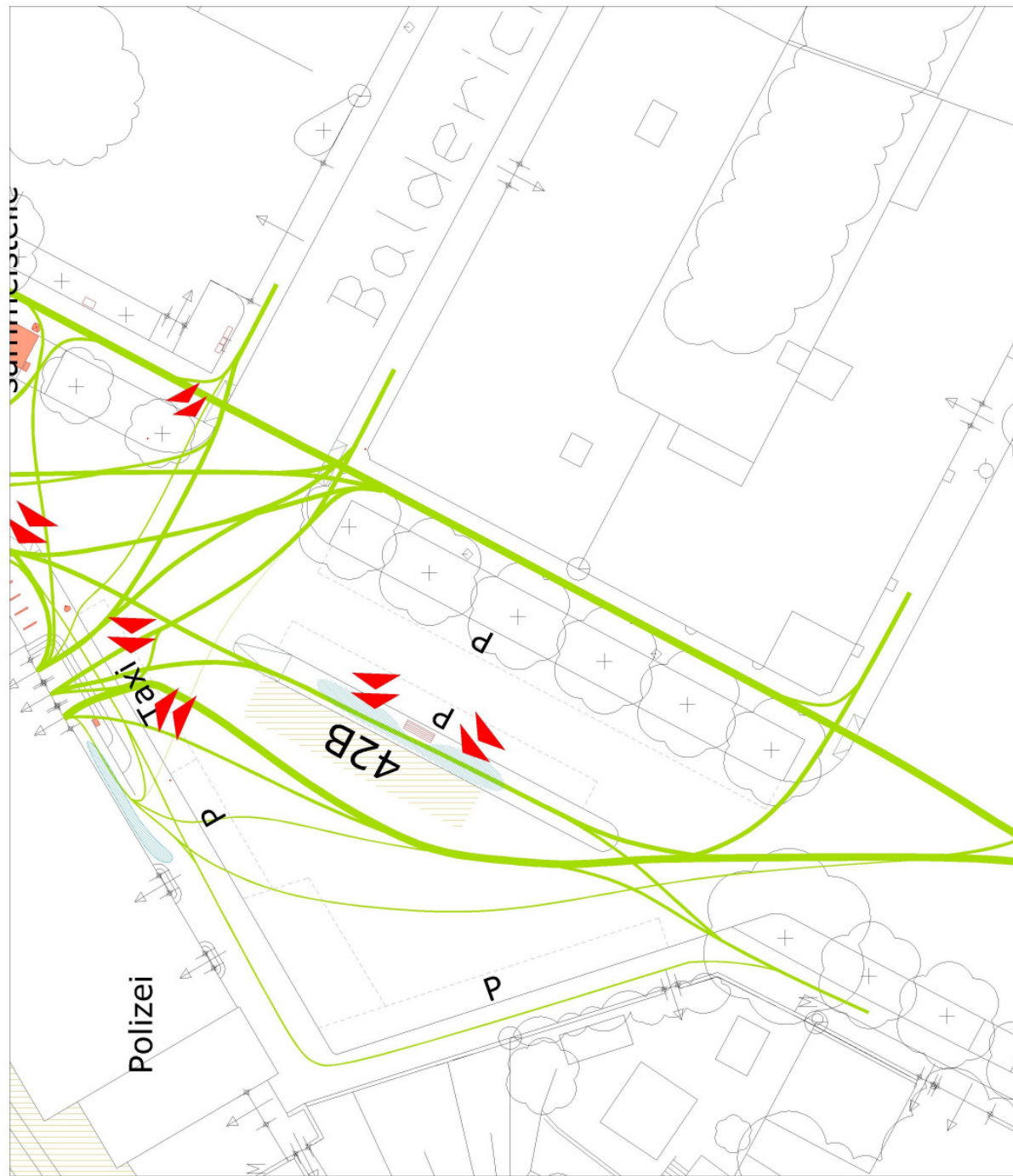
Von der Bushaltestelle 42B gehen aussteigende Fahrgäste vom vorderen Bereich der Haltestelleninsel in direkter Linie auf den Eingangsbereich der S45-Station zu. Aus der Balderichgasse kommend wird ebenfalls direkt auf den Stationseingang zugegangen, vom nördlichen Gehsteig sehr oft in gerader Linie über den Grünstreifen oder bereits vorher auf die Fahrbahn ausweichend.

Abb. 8:
**Gehlinien und
 Konfliktpunkte Vorplatz
 Heigerleinstraße**

-  Bodenmarkierung
-  Fußgängerübergang
-  Lichtsignalanlage
-  Gehsteigabsenkung
-  Haltestellenbereich
-  Fahrradabstellanlage
-  Sonstige Stadtmöbel
-  Mast
-  Schanigarten, Marktstand
-  P Stellplätze KFZ
-  Gehlinie FußgängerInnen
-  Wartebereiche FußgängerInnen
-  Konfliktpunkte, Engstellen, Hindernisse



Maßstab: 1 : 250
 Plangrundlage: Stadt Wien, MA 18 -
 Stadtentwicklung und
 Stadtplanung
 Quelle: eigene Erhebungen
 Bearbeitung: DI Thomas Meindl
 Stand: August 2010



dipl. Ing.
thomas meindl
 stadtplanungsbüro
 1020 Wien
 +43 1 216 48 44-56
 +43 660 283 72 35
 e: office@thomasmeindl.at

im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
 Stadtentwicklung und Stadtplanung

FUSSGÄNGERINNERERHEBUNG S45-STATION HERNALS

Wege zur Straßenbahnhaltestelle bzw. Hernalser Hauptstraße

Wie zur S45 queren FußgängerInnen den Platz diagonal, wobei hier öfter die Haltestelleninsel genutzt und (wie aussteigende Fahrgäste des 42B) über den Gehsteig am Eck des Stationsgebäudes weiter Richtung Unterführung, Ströck und Hernalser Hauptstraße gegangen wird. Alternativ wird vom östlichen Gehsteig auf Höhe Balderichgasse entweder direkt diagonal oder ebenfalls über diesen Eckbereich gequert.

Auffällig ist die häufige Nutzung des schmalen Pflasterstreifens vor dem Container der Problemstoffsammelstelle zur Querung Richtung Ströck bzw. von der S45 kommend in östlicher Richtung über die Heigerleinstraße zur Hernalser Hauptstraße.

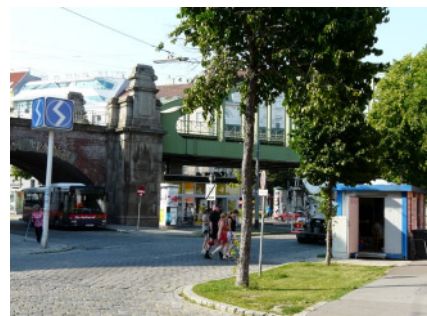
Für diese Wegerelation wird auch des öfteren von der Fußgängerampel kommend über die Grünfläche oder auf der Fahrbahn in direkter Linie auf das Stationsgebäude zugegangen.

Schulweg Volksschule Halirschgasse

Vom Süden und Osten aus den Wohngebieten kommende begleitete und unbegleitete Volksschulkinder nutzen fast ausschließlich den östlichen Gehsteig der Heigerleinstraße bis zur Hernalser Hauptstraße. Den Platzbereich queren sie den Beobachtungen nach nur in Begleitung von Erwachsenen.

Ein- und Aussteigen – "Kiss & Ride"

Vor allem in den Morgenstunden und am späteren Nachmittag ist im Platzbereich kurzfristiges Halten von PKW zu beobachten, die Personen (vor allem Kinder und Jugendliche) aus- bzw. einsteigen lassen ("Kiss & Ride"). Diese nutzen vor allem die S45 oder gehen Richtung Straßenbahn bzw. Volksschule.



3.4.2.1.2. Warte- und Aufenthaltsbereiche

Der Platz an der Heigerleinstraße bietet trotz der städtebaulich interessanten Situation und starker FußgängerInnenfrequenz aufgrund seiner Gestaltung kaum Anreiz und Gelegenheit sich hier aufzuhalten. Es gibt im eigentlichen Platzbereich keine Sitzgelegenheiten und auch kein sonstiges Stadtmobiliar, die gepflasterte Fahrbahnfläche dominiert den Platz. Wesentlicher beobachteter Aufenthaltszweck für FußgängerInnen ist das Warten in den Haltestellen.

Bushaltestelle 42B

Diese Autobushaltestelle auf einer 2 m breiten gepflasterten Verkehrsinsel bietet wartenden Fahrgästen äußerst unzureichende Wartebedingungen. Es gibt keinerlei Witterungsschutz, weder gegen Regen noch gegen die vor allem in der warmen Jahreszeit aufgrund der offenen Platzfläche starke Sonneneinstrahlung und Hitze. Mit einer einzigen Bank sind die Sitzmöglichkeiten zu gering dimensioniert und vor allem in Hinblick auf die beobachtete Benutzergruppe der älteren Menschen und Personen mit (Klein)Kindern nicht ausreichend. Dies bei Intervallen von 15 bzw. 30 Minuten an der Anfangs- bzw. Endstation der Buslinie.



Da der Bus auch zum Schafbergbad fährt warten hier regelmäßig Personen mit Kinderwagen, Kleinkindern, Badegepäck usw. und durchaus auch größere Gruppen (z.B. Schulklassen). Aufgrund des fehlenden Sonnenschutzes ist zu beobachten, dass Fahrgäste (je nach Tageszeit) im Schatten des Stationsgebäudes oder anliegender Häuser bzw. Bäume Schutz suchen und warten.

Bushaltestelle 44B

Der Haltestellenbereich liegt an der Stirnseite des Stationsgebäudes der S45 teilweise unter dem Gewölbebogen der Bahntrasse. Hier sind am Gehsteig zur Busspur zwei Bänke für Wartende aufgestellt. Je nach Tageszeit warten hier vor allem vom späten Vormittag bis Nachmittag jeweils zwischen 3 und 8 Personen auf den Bus. Durch die Situierung unter dem Bahnbogen ist hier für ausreichend Schutz gegen Regen aber auch für Schatten gesorgt.



Allerdings ist der Gehsteig und damit der Wartebereich sehr schmal (ca. 2,3 m), so dass passierende FußgängerInnen in Richtung Straßenbahnhaltestelle an den Wartenden vorbei die Fahrbahn der Busspur benützen müssen.



Vor allem in Verbindung mit den abgestellten Autobussen und schmalen Gehbereichen entsteht eine nicht sehr attraktive Wartesituation. Auf beiden Gehsteigseiten stehen auch mobile Betonständer (für temporäre Verkehrs- oder Hinweiszeichen?) und stellen eine Stolpergefahr für PassantInnen dar.



Die Beleuchtung ist mit je einem Kandelaber vor und nach dem Bogen knapp bemessen aber ausreichend. Nachts ist dieser Bereich daher zwar nicht bedrohlich aber auch nicht sehr einladend.



Sonstige Warte- und Aufenthaltsbereiche

Fallweise stehen PolizistInnen kurz für eine Rauchpause vor dem Eingang zum Wachzimmer Hernalts.

Immer wieder stehen TaxifahrerInnen vor ihren Autos am Standplatz.

Im Vorfeld der Bäckereifiliale Ströck gibt es einen kleinen abgegrenzten Gastgarten mit Sitzbereich und Stehtischen, der von KundInnen genutzt wird.

3.4.2.1.3. Fehlverhalten der FußgängerInnen

Im Beobachtungszeitraum konnte kein Fehlverhalten von FußgängerInnen festgestellt werden. Auch die beobachteten üblichen diagonalen Querungen der Fahrbahn in Richtung der Haltestellen führen zu keinen Konflikten mit Bus oder PKW, das Queren im Bereich Heigerleinstraße, Sautergasse und Balderichgasse ist für FußgängerInnen aufgrund der geringen KFZ-Verkehrsbelastung ohne Probleme und sicher möglich.

3.4.2.1.4. Interaktion und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Interaktion und Konflikte FußgängerInnen mit MIV

Konflikte beim (diagonalen) Queren der Heigerleinstraße bzw. ihrer Nebengassen wurden nicht festgestellt, FußgängerInnen warten fahrende Fahrzeuge ab.

Zu unübersichtlichen Situationen mit in den Platzbereich einfahrenden PKW oder Taxis kommt es (vor allem nachmittags) durch im Schatten des Stationsgebäudes Wartende, die bei Einfahrt des Busses 42B in die Station die Fahrbahn in Richtung Bus betreten.



Das betrifft auch PKW, die zum Ein- und Aussteigen lassen zufahren. Die Einfahrt auf den Platz erfolgt dabei praktisch aus jeder Richtung, oft auch entgegen ankommende Taxis oder den abfahrenden Bus und mit zu hoher Geschwindigkeit.

Es war mehrfach zu beobachten, dass FahrerInnen ihr Fahrzeug kurzfristig (oft vorschriftswidrig in 2. Spur, am Radfahrstreifen oder im Gehsteigbereich) abstellen und ihre Kinder bis zur Ampel Hernalser Hauptstraße begleiten. Auch einige KundInnen der Ströck-Filiale stellen ihr Fahrzeug direkt vor der Filiale bzw. wie oben beschrieben ab und behindern dadurch die FußgängerInnen.



Im Verlauf der Heigerleinstraße Richtung Hernalser Hauptstraße kommt es durch Missachtung des Rechtsvorrangs fallweise zu Konflikten zwischen PKW und zu Unfällen mit Sachschaden (so auch während der Beobachtung).

Interaktion und Konflikte FußgängerInnen mit ÖV

Konflikte zwischen den den Platzbereich diagonal querenden FußgängerInnen und den ein- und ausfahrenden Bussen waren zu den Beobachtungszeiten nicht feststellbar, FußgängerInnen warten den Bus ab und umgehen ihn.

In einem Fall kam es zur Interaktion zwischen anfahrendem Bus (Hupen) und einem vor dem Bus die Haltestelle verlassenden Fußgänger. Als positive Interaktion ist das nochmalige Halten eines Busses zum Einsteigen eines zu spät kommenden Fahrgastes zu vermerken.

Aufgrund der ähnlichen Abfahrtszeiten beider Buslinien wurde mehrmals beobachtet, dass beide abfahrende Busse an der Ampel zur Hernalser Hauptstraße warten müssen, wodurch FußgängerInnen den die direkte Gehlinie blockierenden Bus 44B auf der Fahrbahn vorne umgehen müssen.

Interaktionen und Konflikte mit RadfahrerInnen

Es wurden keine Konflikte zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen beobachtet. Aufgrund der Situierung der Radständer neben dem Stationseingang ist aber an dieser Engstelle mit Behinderungen beim Abstellen von Fahrrädern zu rechnen.

Relevanz haben RadfahrerInnen auch insofern, als sowohl wochentags als auch am Wochenende mehrere mit ihren Fahrrädern über die Stufen den Eingangsbereich der S45 betreten haben um ihren Weg mit Fahrradmitnahme in der S45 fortzusetzen.

3.4.2.1.5. Problempunkte Vorplatz Heigerleinstraße

Abgesehen von der wenig benutzerfreundlichen alten Großsteinpflasterung von Gehsteig und Fahrbahn im westlichen Platzbereich sind in der Abwicklung dieser Verkehrsströme aus Sicht der FußgängerInnen folgende Problempunkte feststellbar:

- Der Taxistandplatz und der Parkstreifen vor dem Eingang des Stationsgebäudes erschweren den Zugang über den Platz und von der Bushaltestelle. Vor allem nach Ankunft eines Zuges müssen sich FußgängerInnen in beiden Richtungen zwischen abgestellten Fahrzeugen durchzwängen.
- An der stark frequentierten Ost-Ecke des Stationsgebäudes kommt es durch Masten, Fahrradständer, Kehrichtbehälter MA48 und (zeitweise) Dreiecksständer des Imbissstands zu einer Engstelle und Beeinträchtigung der FußgängerInnenströme. Die Gehsteigbreite reduziert sich dort von baulichen 3,8m auf tatsächlich nutzbare ca. 1,6m.



- Die unregelmäßige (oft unvorhersehbare) Einfahrt von PKW in den Platz aus allen Richtungen zwingt auf der Fahrbahn befindliche FußgängerInnen immer wieder zum Ausweichen.
- Während der Beobachtungszeiten wurden mehrmals PKW verkehrsbehindernd im Kreuzungsbereich Balderichgasse abgestellt und erschwerten das Queren im Verlauf der Heigerleinstraße.
- Der nordseitige Gehsteig der Balderichgasse endet im Grünstreifen.



3.4.2.2. Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße – Heigerleinstraße

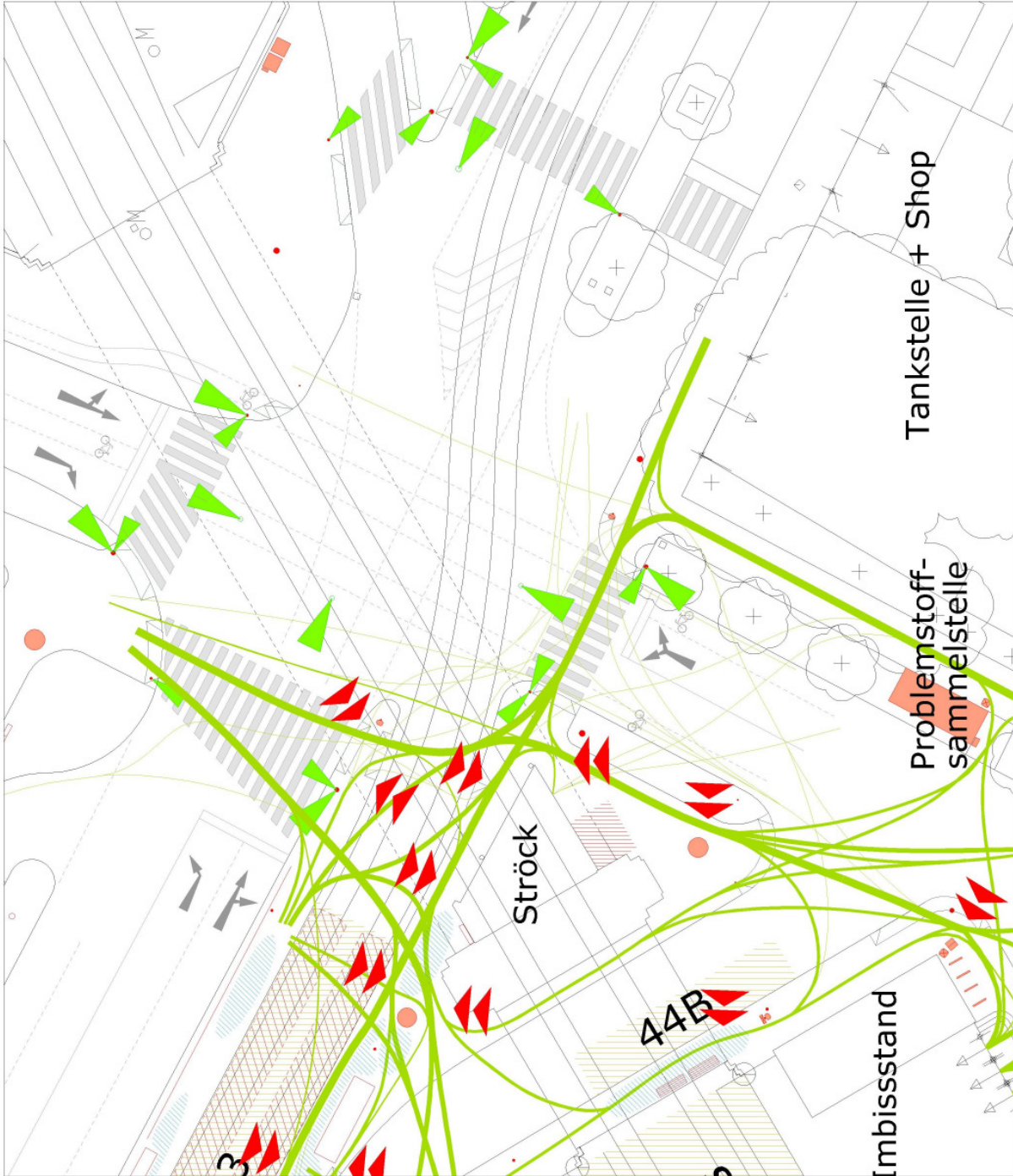
Beobachtet wurde der Bereich dieses Verkehrsknotens mit den Fußgängerübergängen Ü1 und Ü7, der an den Vorplatz der S45-Station angrenzt. Besonderes Augenmerk der Beobachtung wurde auf den Bereich des Gleiskörpers der Straßenbahn gelegt, der für FußgängerInnen nicht ampelgeregelt ist und zwischen den beiden Fußgängerübergängen liegt.



3.4.2.2.1. Wahl der Fußwege – Gehlinien der FußgängerInnen

Im Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße – Heigerleinstraße sind die Wege im wesentlichen durch Gestaltung und verkehrsorganisatorische Maßnahmen vorgegeben, FußgängerInnen bewegen sich in der Regel auf den vorgegebenen Wegen der ampelgeregelten Schutzwege.

Abb. 9:
**Gehlinien und
Konfliktpunkte
Kreuzungsbereich
Hernalser Hauptstraße/
Heigerleinstraße**



- Bodenmarkierung
- Fußgängerübergang
- Lichtsignalanlage
- Gehsteigabsenkung
- Haltestellenbereich
- Fahrradabstellanlage
- Sonstige Stadtmöbel
- Mast
- Schanigarten, Marktstand
- Stellplätze KFZ
- Gehlinie FußgängerInnen
- Wartebereiche FußgängerInnen
- Konfliktpunkte, Engstellen, Hindernisse



Maßstab: 1 : 250
 Plangrundlage: Stadt Wien, MA 18 -
 Stadtentwicklung und
 Stadtplanung
 Quelle: eigene Erhebungen
 DT Thomas Meindl
 Stand: August 2010

dipl.-ing.
thomas meindl
 stadtplanung
 1020 Wien
 +43 1 216 28 44 55
 m +43 650 263 72 35
 e office@thomasmeindl.at

im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
 Stadtentwicklung und Stadtplanung

FUSSGÄNGERINNERHEBUNG S45-STATION HERNALS

Zu- und Abgang von der Straßenbahnhaltestelle

Von der stadtauswärtigen Haltestelleninsel queren Fahrgäste den Gleiskörper direkt hinter dem Straßenbahnzug wenn sie Richtung S45 oder 44B unterwegs sind. Dabei wird in der Regel auch von Personen mit Gehbeeinträchtigung oder Kinderwagen ein zweimaliges Überwinden der Bahnsteigkante gegenüber der Benutzung der ca. 8 m entfernten Gehsteigabsenkungen in Kauf genommen.



Diese werden einseitig am ehesten dann genutzt, wenn der Stationsbereich diagonal Richtung Ströck und Heigerleinstraße verlassen wird, beidseitig nur von Personen mit Kinderwagen oder älteren FußgängerInnen.

Queren der Hernalser Hauptstraße - Schulweg

In Fortsetzung des Schutzweges über die Hernalser Hauptstraße wird der Gleiskörper leicht diagonal links bzw. rechts an der Ströck-Filiale vorbei gequert. Auch hier oft an der relativ schmalen Gehsteigabsenkung vorbei, die vor allem von Personen mit Kinderwagen und Rollstuhl gezielt benutzt wird.

Diese Querung ist auch Teil des Schulwegs aus den Wohngebieten südlich der Hernalser Hauptstraße. Im Schulwegplan der MA46 wird die Querung der Gleise der Straßenbahnlinie 43 als Gefahrenstelle aufgelistet und empfohlen die Hernalser Hauptstraße auf der östlichen Kreuzungsseite zu queren. Dieser Empfehlung wird der Beobachtung nach in der Praxis nicht nachgekommen, da dies einen deutlichen Umweg mit längeren Ampel-Wartezeiten und ebenfalls ungesichertem Übergang bedeuten würde. Begleitete und unbegleitete Schulkinder queren in der Regel die Heigerleinstraße am Schutzweg und danach auf kurzem Wege den Gleiskörper zum Schutzweg Hernalser Hauptstraße.



Zugang zum Vorplatz Heigerleinstraße

Von der Hernalser Hauptstraße aus Südosten kommend sind die wichtigsten Ziele der südseitige Zugang zur S45 sowie die Busstationen 42B und 44B, erreichbar über den Schutzweg Heigerleinstraße (Ü7) und vorbei am Ströck Richtung Stationsgebäude. Dieser Weg wird häufig dadurch abgekürzt, dass der Schutzweg vorzeitig verlassen und auf der Fahrbahn bzw. dem Mehrzweckstreifen für RadfahrerInnen gegangen wird.

Auch das direkte diagonale Queren über Grünstreifen und Fahrbahn der Heigerleinstraße wurde mehrmals beobachtet.



3.4.2.2.2. Warte- und Aufenthaltsbereiche

Aufstellflächen an den Fußgängerübergängen

Die Warte- und Aufstellflächen für FußgängerInnen an den Ampeln sind im gesamten Kreuzungsbereich mit einer Ausnahme für die beobachtete Zahl an Wartenden ausreichend dimensioniert und stellen auch in den Spitzenstunden keine Einschränkung des Bewegungskomforts oder gar der Sicherheit dar. Auch größere Gruppen (z.B. Schulklassen, Kindergartengruppen) können hier problemlos warten.

Problematisch stellt sich allerdings der Beobachtung nach in der Zeit zwischen 7.30 und 8.00 Uhr die Situation an der südlichen Warteinsel des Fußgängerübergangs Hernalser Hauptstraße dar. Die stadtauswärtige Haltestelleninsel der Straßenbahn verjüngt sich im Aufstellbereich vor dem Schutzweg von 3 m auf 2,6 m bis 2 m im Bereich der Gehsteigabsenkung. Genau diese Stelle liegt aber in der direkten Gehlinie von der Heigerleinstraße kommend, die der Großteil der Schulkinder bzw. der FußgängerInnen generell wählt.

Dies führt dazu, dass während einzelner Rotphasen 15 bis 30 Personen warten, während die stadtauswärts fahrende Straßenbahn grün bekommt und im Rücken der Wartenden in die Station einfährt. Für Personen mit Kinderwagen (öfters beobachtet in Begleitung von Schulkindern) ist ein Einhalten von Sicherheitsabständen zu Fahrbahn und Gleiskörper grundsätzlich kaum möglich, ab einer gewissen Gruppengröße auch für Nachrückende nicht mehr. Trotz langsamen Einfahrens der Straßenbahn mit Warnsignal ist in dieser kurzen Zeit die Situation als kritisch und gefährlich zu bewerten.

Diese Dichte an Wartenden tritt vor allem auch durch Aussteigende aus der Straßenbahn auf, die ebenfalls diesen Weg nehmen wollen. Fallweise kommt es daher auch zu Gedränge und Konflikten zwischen diesen und Richtung S45 weitergehenden FußgängerInnen.



Sonstige Warte- und Aufenthaltsbereiche

Im Bereich vor dem Eingang der Ströck-Filiale bzw. an der östlichen Ecke warten immer wieder Personen auf einkaufende BegleiterInnen.

3.4.2.2.3. Fehlverhalten der FußgängerInnen

Für die Verkehrsdichte zu den Spitzenstunden (vor allem in der stärksten halben Stunde von 7.30 Uhr bis 8.00 Uhr) funktionieren die Verkehrsabläufe der Beobachtung nach erstaunlich gut. Sowohl FußgängerInnen als auch FahrzeuglenkerInnen bewegen

sich im wesentlichen sehr aufmerksam und diszipliniert die Verkehrsregeln beachtend im Kreuzungsbereich.

Queren bei Rot

Aufgrund der starken Verkehrsbelastung der Hernalser Hauptstraße queren relativ wenige FußgängerInnen die Fahrbahn bei Rot, selbst wenn z.B. die Straßenbahn gerade einfährt (in Fahrtrichtung stadtauswärts ist diese übrigens auch bei Abwarten der Grünphase erreichbar). Die festgestellten Rotquerungen erfolgen unmittelbar nach Grün-Blinken und lediglich außerhalb der Spitzenzeiten während der Linksabbiegephase in die Dittersdorfgasse bzw. Rechtsabbiegephase aus der Heigerleinstraße.

Abb. 10: Rotquerungen Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße

	Erwachse- ne/r		Ju- gend- liche/r		Kind- ohne Auf- sicht		Erwachse- ne/r mit Kind		Person mit Kinder- wagen		ältere Person		Person mit Behin- der- ung	
	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m
Ü1 Hernalser Hauptstraße	13	8	4	4	1	0	3	1	0	0	1	0	0	0
7.30–8.30 Uhr	6	2	1		1		3							
12.30–13.30 Uhr	4	4	3	4							1			
16.30–17.30 Uhr	3	2						1						
Ü7 Heigerlein- straße	6	8	4	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.30–8.30 Uhr	2	1		3										
12.30–13.30 Uhr		1	2	4										
16.30–17.30 Uhr	4	6	2	4										
gesamt	19	16	8	15	1	0	3	1	0	0	1	0	0	0

werktags

Außerhalb der Spitzenzeiten wird allerdings (generell) deutlich öfter bei rot gequert. Ebenso am Übergang über die Heigerleinstraße, wo die geringe PKW-Frequenz zum Queren bei Rot verleitet und beobachtbar zu entsprechendem Pulkverhalten (einer geht, die anderen folgen) führt.

Verlassen des Schutzweges

Vor allem bei Personen mit Kinderwagen oder älteren FußgängerInnen war mehrmals zu beobachten, dass sie zur Vermeidung mehrerer Gehsteigkanten von der Heigerleinstraße kommend den Schutzweg seitlich auf den Gleiskörper verlassen und dort niveaufrei bis zur Absenkung an der stadtauswärtigen Straßenbahnhaltestelle gehen.

Mehrmals wurden (erwachsene) FußgängerInnen beobachtet, die bei Querung des Schutzweges über die Hernalser Hauptstraße diesen vorzeitig verlassen und über die Nebenfahrbahn stadtauswärts auf den Gehsteig wechseln. Auch querten in einigen Fällen Personen bei Rot den Schutzweg Heigerleinstraße und verließen ihn vorzeitig um die Grünphase über die Hernalser Hauptstraße zu erreichen.

3.4.2.2.4. Interaktion und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Interaktion und Konflikte FußgängerInnen mit MIV

Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr wurden in einigen Ampelphasen durch das Einfahren stadtauswärts fahrender PKW in den Kreuzungsbereich trotz Rückstau (in der Linksabbiegespur zur Julius Meindl-Gasse) beobachtet. Mehrmals konnten ein bis zwei Fahrzeuge den Kreuzungsbereich nicht mehr räumen und behinderten die querenden FußgängerInnen der folgenden Grünphase.



Weiteres Konfliktpotential bringt in den Spitzenstunden die gemeinsame Grünphase mit den aus der Heigerleinstraße kommenden Rechtsabbiegern. Eine PKW-Frequenz von um die 420 PKW/h bis zu 550 PKW/h bedeutet, dass durchschnittlich zwischen 15 und 20 Fahrzeuge pro Ampelphase abbiegen und folglich möglichst viele KFZ auch die gemeinsame Grünzeit nutzen wollen. Ein "drängeln" hinter FußgängerInnen ist die Folge, mehrmals wurde auch Abbremsen aufgrund bei Grün-Blinken noch querender (oftmals Richtung Straßenbahn laufenden) Personen beobachtet.



Interaktion und Konflikte FußgängerInnen mit ÖV

Konflikte beim Queren des Gleiskörpers zwischen FußgängerInnen und gleichzeitig aus dem Stationsbereich stadteinwärts anfahren den Straßenbahnzügen wurden nicht festgestellt, FußgängerInnen nähern sich vorsichtig und suchen Blickkontakt zu den FahrerInnen, die in diesen Situationen meist bei Abfahrt Signal geben. Während der Beobachtungszeiten wurden mehrmals FußgängerInnen von den FahrerInnen durch Handzeichen zum Queren ermutigt. Auch unbegleitete Schulkinder queren sehr aufmerksam und vorsichtig,



einige warten zum Queren auch die Grünphase über die Hernalser Hauptstraße ab.

Anders beim Einfahren der Züge, hier wird meist Signal gegeben und immer wieder stoppen querungswillige FußgängerInnen bzw. steigen rechtzeitig auf den Gehsteig/Bahnsteig zurück. Gefährliche Situationen wurden aber nicht beobachtet.

Interaktionen und Konflikte mit RadfahrerInnen

RadfahrerInnen in der Hernalser Hauptstraße fahren in der Regel mit dem Fließverkehr mit, es kommt daher praktisch zu keinen Konflikten mit FußgängerInnen. Nur in einem Fall wurde eine Konfliktsituation zwischen zwei bei Rot stadtauswärts fahrenden RadfahrerInnen und den bei Grün querenden FußgängerInnen beobachtet.

Im Bereich der Ströck-Filiale verlassen öfters RadfahrerInnen den Radfahrstreifen auf den Gehsteigbereich um ihr Rad abzustellen und einzukaufen.

Beim Rechtsabbiegen aus der Heigerleinstraße in die Nebenfahrbahn der Hernalser Hauptstraße missachteten einige RadfahrerInnen das Rotsignal, fuhren aber jeweils nur wenn keine FußgängerInnen am Schutzweg waren.

Interaktionen und Konflikte zwischen FußgängerInnen

Im Eckbereich der Ströck-Filiale zur Straßenbahnhaltestelle kommt es aufgrund der schmalen Wege und mangelnder Einsehbarkeit fallweise zu Konflikten (Beinahe-Zusammenstößen) mit vorbeigehenden bzw. um die Ecke biegenden FußgängerInnen.



3.4.2.2.5. Problempunkte Kreuzungsbereich

Trotz der Komplexität der Verkehrsabläufe und der hohen FußgängerInnenfrequenz sind nur zwei Problempunkte zu nennen:

- Durch das Bauwerk der Ströck-Filiale entsteht im Bereich des Fußgängerübergangs eine Engstelle, der Gehsteig ist hier stellenweise nur 2 m breit. Dort bewegen sich FußgängerInnen entlang der Hernalser Hauptstraße und zur Straßenbahn sowie von dieser zum Fußgängerübergang. Gleichzeitig dient er als Aufstellfläche zur Querung der Gleise und als Wartebereich im Schatten bzw. auf Einkaufende.
- Der Aufstellbereich am Fußgängerübergang über die Hernalser Hauptstraße auf der verlängerten Haltestelleninsel bietet in der Morgenspitze zwischen 7.30 und 8.00 Uhr zu wenig Platz. Die Breite von 2m bis maximal 3m erlaubt dann keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zum Gleiskörper mit einfahrenden Straßenbahnzügen und Fahrbahn.

3.4.2.3. Vorplatz Hernalser Hauptstraße – Stationsbereich 43

Der nördliche Vorplatz der S45-Station bildet zusammen mit der Straßenbahnhaltestelle der Linie 43 den eigentlichen Verkehrsknoten an der Hernalser Hauptstraße. Der Haltestellenbereich der Straßenbahn dominiert den Vorplatz und ist baulich markant durch die Busspur der Linie 44B vom Vorfeld der S-Bahn-Station getrennt, die für den Einsatz von ULF-Garnituren baulich adaptierte Straßenbahnhaltestelle besteht dadurch aus zwei Haltestelleninseln. Die nördliche in Fahrtrichtung stadtauswärts grenzt an die Fahrbahn der Hernalser Hauptstraße und ist zu dieser hin



durch ein Geländer abgesichert. Sie ist 3m breit und setzt sich im hinteren Bereich als Verkehrsinsel des Übergangs über die Hernalser Hauptstraße (Ü1) fort.

Fahrtrichtung stadteinwärts ist die Haltestelleninsel 3,2m breit und weitet sich zur Bahnbrücke hin auf. Unter dem Brückenbau-














werk liegt angrenzend an die Haltestelle die Filiale der Bäckerei Ströck, an der Rückseite an der Busspur unter dem Brückenbogen die Bushaltestelle 44B (Anfangs- und Endstation).

Der gesamte Bereich zwischen Heigerleinstraße, Hernalser Hauptstraße und Julius Meini-Gasse ist FußgängerInnen und öffentlichen Verkehrsmitteln vorbehalten.

3.4.2.3.1. Wahl der Fußwege – Gehlinien der FußgängerInnen

Das Verkehrsgeschehen bestimmen in erster Linie die zu- und abgehenden Fahrgäste der S45 mit der starken Umsteigerelation zur Straßenbahn bzw. den Buslinien. Aber auch FußgängerInnen, die im Verlauf der Hernalser Hauptstraße in Richtung Julius Meini-Gasse unterwegs sind, passieren Station und Vorplatz. Hier waren im Beobachtungszeitraum neben Einkaufenden (Merkur) viele Frauen mit Kleinkindern und Kinderwagen auf dem Weg zum Kongressbad unterwegs. Schließlich ist die Bäckerei-Filiale ein wichtiges Ziel sowohl für PassantInnen und Fahrgäste als auch die Wohnbevölkerung der näheren Umgebung.

Abb. 11:
**Gehlinien und
Konfliktpunkte Vorplatz
Hernalser Hauptstraße**

-  Bodenmarkierung
-  Fußgängerübergang
-  Lichtsignalanlage
-  Gehsteigabsenkung
-  Haltestellenbereich
-  Fahrradabstellanlage
-  Sonstige Stadtmöbel
-  Mast
-  Schanigarten, Marktstand
-  P Stellplätze KFZ
-  Gehlinie FußgängerInnen
-  Wartebereiche FußgängerInnen
-  Konfliktpunkte, Engstellen, Hindernisse

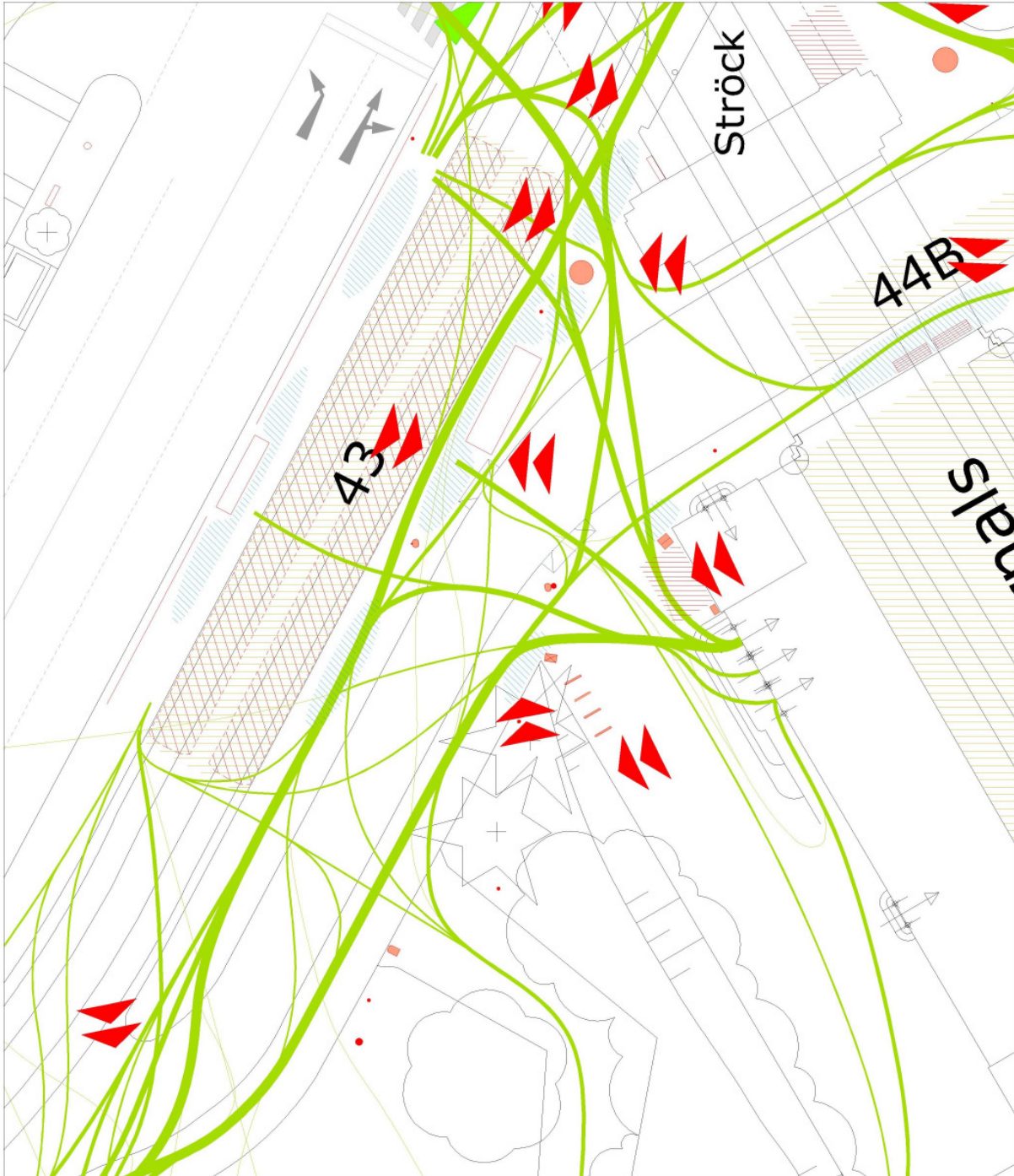


0 10 15m

Maßstab: 1 : 200
Plangrundlage: Stadt Wien, MA 18 -
Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Quelle: eigene Erhebungen
Bearbeitung: DI Thomas Meindl
Stand: August 2010

dipl.ing.
thomas meindl
raumplanung
1100 2000 wiesner gmbh
t +43 1 216 48 44-58
f +43 1 216 48 44-38
m +43 650 283 72 38
e office@thomasmeindl.at



im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung

FUSSGÄNGERINNERERHEBUNG S45-STATION HERNALS

Zu- und Abgang zu/von den Haltestellen, Umsteigen

Der Zugang vom Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße erfolgt zu S45, 44B und 42B zwischen Brückenpfeiler und Warthehaus die Busspur querend bzw. zur Straßenbahn auf der stadteinwärtigen Haltestelleninsel. Sowohl von Personen mit Kinderwagen als auch gebrechlicheren Menschen wird dabei die direkte Linie gewählt, die ungünstig hinter dem Warthehaus gelegene Gehsteigabsenkung wird umwegbedingt nur selten gewählt. Behindernd mitten im Weg steht hier eine Litfasssäule undengt diesen Bereich noch weiter ein.

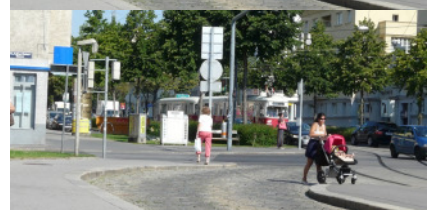


Dieser Weg ist auch wichtige Umsteigerelation zwischen Linie 43 und S45. Aussteigende aus der Straßenbahn queren die Gleistrasse in der Regel sofort nach Aussteigen unmittelbar vor und hinter dem Straßenbahnzug und bewegen sich dann in möglichst direkter Linie (abseits der wenigen Gehsteigabsenkungen) auf den Stationseingang zu.

Hier stehen in direkter Gehlinie direkt an den Stufen ein Dreieckständer des Imbissstands, donnerstags und freitags ein fahrbarer Marktstand sowie ständig ein dazugehöriger Schirmständer und behindern den Zugang.

Die für FußgängerInnen mit Kinderwagen wichtige Rampe zum Eingang liegt nicht in der Gehlinie und ist nur über einen Umweg über die groß gepflasterte Platzfläche zu erreichen.

Zur Julius Meinel-Gasse stellt die stadteinwärtige Straßenbahninsel den wichtigsten Weg dar, auch von der stadtauswärtigen Insel wird vor der stehenden Straßenbahn dorthin und danach die Busspur im Kreuzungsbereich gequert. Dabei wird zur Vermeidung mehrerer Bordsteinkanten vor allem von Personen mit Kinderwagen auf kürzestem Weg vom Ende der Insel auf den Schutzweg gequert. Gehsteigabsenkungen gibt es hier weder an der Busspur noch an den Haltestelleninseln.



Passieren im Verlauf der Hernalser Hauptstraße

Aufgrund der Verschwenkung der Gleistrasse und der Busspur stellt die stadteinwärtige Haltestelleninsel der Straßenbahn nun den direkten Gehweg zwischen Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße und Julius Meinel-Gasse dar und wird von den FußgängerInnen vorbei an den Wartebereichen als Hauptweg genutzt. Um Wartende zu umgehen verläuft eine stark frequentierte Gehrelation hinter dem Warthehäuschen vorbei (Gehsteigbreite ca. 70cm) bzw. wird in diesem Bereich oder (von einigen wenigen Personen mit

Kinderwagen) an der dortigen Gehsteigabsenkung über die (mit Großstein gepflasterte) Busspur auf den parkseitigen Gehsteig ausgewichen.

Zugang zur Bäckerei Ströck

Viele BenutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel verbinden den Weg zur Haltestelle mit einem Einkauf in der Ströck-Filiale. Alle jene die die Linie 43 nutzen bewegen sich entlang des Gleiskörpers bzw. diesen (diagonal) querend zu den Haltestelleninseln.



3.4.2.3.2. Warte- und Aufenthaltsbereiche

Die Haltestelleninsel Richtung stadtauswärts bietet mit ca. 2,5 m (bis zur fahrbahnseitigen Absperrung) ausreichend Platz, da sie ausschließlich als Wartebereich und zum Abgehen in Richtung Heigerleinstraße dient.



Die Haltestelleninsel Richtung stadteinwärts ist ca. 3,2 m breit und bietet prinzipiell ebenfalls ausreichend Platz zum Warten, allerdings behindern einander aufgrund ihrer Funktion als wichtige Gehrelation Wartende und Gehende vor allem an den Einengungen des Wartehäuschens und der Masten von Stationsanzeigen u.ä.



Im Bereich vor dem Eingang zum Stationsgebäude S45 stehen regelmäßig wartende Personen, bei starker Sonne suchen sie den Schatten von Stationsgebäude bzw. Brückenbauwerk.

Die Aufstellfläche für FußgängerInnen am Schutzweg über die Julius Meinel-Gasse ist ausreichend dimensioniert.

3.4.2.3.3. Fehlverhalten der FußgängerInnen

Querren bei Rot

Am ampelgeregelten Fußgängerübergang über die Julius Meinel-Gasse gibt es zu den Spitzenzeiten am Morgen aufgrund des Verkehrsaufkommens kaum Gelegenheit bei Rot zu queren, dies wurde eher tagsüber bzw. nachmittags beobachtet.

Abb. 12: Rotquerungen Julius Meinl-Gasse

	Erwachse ne/r		Ju gend liche/r		Kind ohne Auf sicht		Erwachse ne/r mit Kind		Person mit Kinder wagen		ältere Person		Person mit Behin der ung*	
	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m
Ü9 Julius Meinl- Gasse	15	34	1	1	1	1	0	0	0	0	4	1	0	0
7.30–8.30 Uhr	4	5			1	1					2			
12.00–13.00 Uhr	2	8		1							2			
17.00–18.00 Uhr	9	21	1									1		

werktags

Gequert wird nach Abfahren der ersten Fahrzeuge eher gegen Ende der Ampelphase, wenn kurzfristig keine Abbieger einfahren.

Wird bei Rot gequert dann ist hier Pulkverhalten mehrerer Personen in Folge zu beobachten.

3.4.2.3.4. Interaktion und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Interaktion und Konflikte FußgängerInnen mit MIV

In zwei Fällen wurde am Übergang Julius Meinl-Gasse das Betreten der Fahrbahn bei Rot und in Folge Hupen anfahrender PKW beobachtet, ansonsten waren keine entsprechenden Interaktionen festzustellen.

Interaktion und Konflikte FußgängerInnen mit ÖV

Das übliche Queren des Gleiskörpers am vorderen Ende der stadtauswärtigen Haltestelleninsel Richtung Julius Meinl-Gasse noch vor Abfahrt des Straßenbahnzuges führte in mehreren Fällen zum Signalgeben der anfahrenden Straßenbahn.

Konflikte mit einfahrenden Straßenbahnen wurden nicht beobachtet, diese fahren aber in der Regel langsam in die Haltestelle ein.

Fährt hinter der Straßenbahn Richtung stadteinwärts ein Bus der Linie 44B in die Busspur ein, so wurde mehrmals beobachtet, dass auf die Straßenbahn zugehende/laufende FußgängerInnen bei Wahrnehmen des Busses vor dem Queren der Busspur abbremsen mussten. Zu kritischen Situationen kam es dabei aber nicht.

Interaktionen und Konflikte zwischen FußgängerInnen

Vor allem in den Engstellen im Haltestellenbereich 43 stadteinwärts rund um das Wartehäuschen kommt es regelmäßig zum Abbremsen, Ausweichen und ungewollten Richtungsänderungen durch das Zusammentreffen von Gehenden und Wartenden. Vor allem für sich hier sehr häufig aufhaltende Personen mit Kinderwagen ist ein direktes ungehindertes Bewegen durch den Stationsbereich nur selten möglich. So kommt es auch beim Versuch die Gehsteigabsenkungen (z.B. hinter dem Wartehaus) zu nutzen immer wieder zu Behinderungen durch Wartende.

Interaktionen und Konflikte mit RadfahrerInnen

Einige RadfahrerInnen durchfahren in Vermeidung der Fahrbahn Hernalser Hauptstraße auf der Busspur oder auch dem Gleiskörper den Stationsbereich, Beeinträchtigungen oder Gefährdungen von FußgängerInnen wurden aber nicht beobachtet. Die RadfahrerInnen wählen Weg und Geschwindigkeit entsprechend, sogar das einige Male beobachtete Befahren der stadteinwärtigen Haltestelleninsel bis zur Gehsteigabsenkung führte zu keinen Konflikten mit FußgängerInnen.

3.4.2.3.5. Problempunkte Vorplatz Hernalser Hauptstraße

Obwohl dieser Bereich des Stationsumfelds den Hauptzugang zu den Haltestellen darstellt und das Potential zu einem attraktiven Stationsvorplatz hat, ergeben sich aus der Verkehrsorganisation und der Gestaltung für FußgängerInnen wichtige Problembereiche:

- Die direkten Gehlinien zwischen den Haltestellen bzw. zum Stationseingang sind durch permanente und temporäre Hindernisse deutlich eingeschränkt. Vor allem die Litfasssäule und der Marktstand stehen für FußgängerInnen behindernd in den Hauptwegen.
- Abgesehen vom unangenehm zu begehenden Pflasterbelag von Stationsvorplatz und Busspur sind an den stärksten Gehlinien und Wegerelationen keine Gehsteigabsenkungen vorhanden, was den Gehkomfort vor allem für Personen mit Kinderwagen wesentlich schmälert.
- Die parkseitige Haltestelleninsel Richtung stadteinwärts verfügt für ihre Funktion einerseits als Hauptgehrelation entlang der Hernalser Hauptstraße und gleichzeitig als Wartebereich der Straßenbahnhaltestelle nicht über ausreichende Breite.



3.4.2.4. Park

Die Parkfläche ist aufgrund ihrer Lage zwischen Julius Meinel-Gasse und Stationsbereich nicht nur als Aufenthaltsbereich sondern auch als Wegeverbindung relevant.

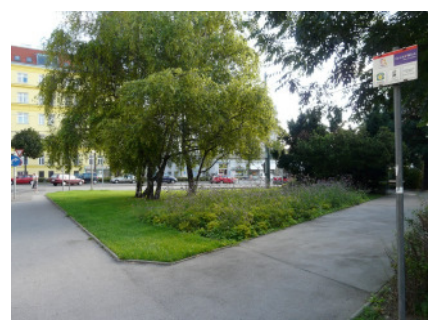


3.4.2.4.1. Wahl der Fußwege – Gehlinien der FußgängerInnen

Von der Julius Meinel-Gasse kommende FußgängerInnen mit Ziel S-Bahnstation bzw. Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße nutzen den direkten Weg an der Parkrückseite über den Stationsvorplatz. BenutzerInnen der Straßenbahn wählen den Hauptweg durch den Park oder gehen weiter auf der Julius Meinel-Gasse bis zur Hernalser Hauptstraße. Dieser Weg ermöglicht im Gegensatz zum Weg durch den Park freie Sicht auf ankommende Straßenbahnzüge und diese laufend zu erreichen. Dabei wird immer wieder der direkte Weg über die Grünflächen genommen, vor allem an der Ecke zur Busspur Hernalser Hauptstraße, wo die (Um)Wegführung des Gehwegs abgeschnitten wird.

Sich im Park aufhaltende FußgängerInnen queren fallweise unter den Bäumen hindurch direkt zum Eingang des Stationsgebäudes.

Von der Busspur Hernalser Hauptstraße kommend muss
















auf dem Weg zum Eingang der S45 das östliche Eck des Parks umgangen werden, der Zugang in direkter Linie auf den auch baulich sehr attraktiven Eingangsbereich ist nicht möglich. Der Eckbereich ist darüberhinaus mit (überbelegtem) Radständer und Gratiszeitungsständer verstellt, auch stehen dort öfters wartende Fahrgäste.

Die Wege sind nachts ausreichend beleuchtet, vor allem der hintere Weg (ohne Bänke) wird auch nachts begangen.



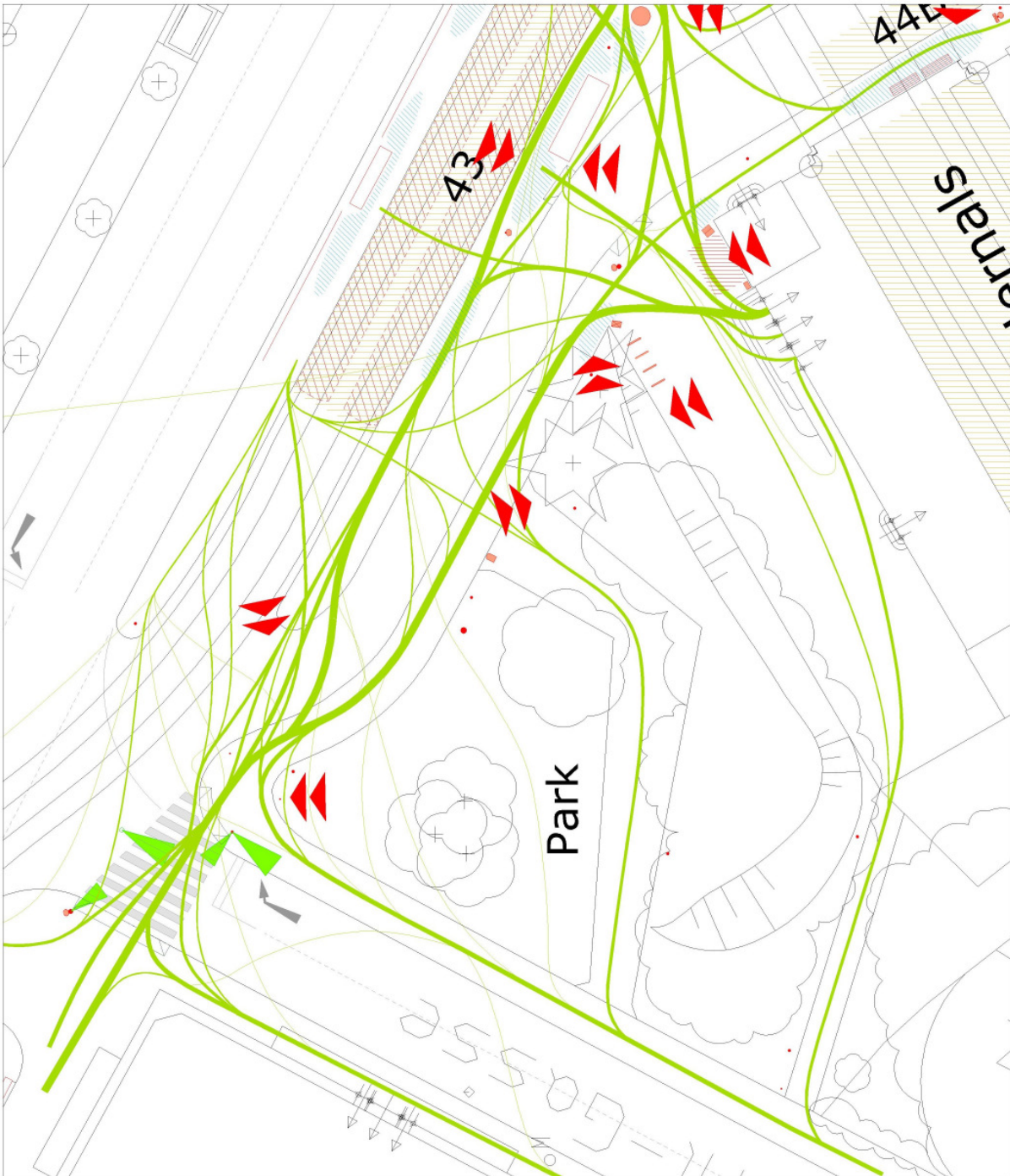
Abb. 13:
**Gehlinien und
Konfliktpunkte Park**

-  Bodenmarkierung
-  Fußgängerübergang
-  Lichtsignalanlage
-  Gehsteigabsenkung
-  Haltestellenbereich
-  Fahrradabstellanlage
-  Sonstige Stadtmöbel
-  Mast
-  Schanigarten, Marktstand
-  Stellplätze KFZ
-  Gehlinie FußgängerInnen
-  Wartebereiche FußgängerInnen
-  Konfliktpunkte, Engstellen, Hindernisse



0 10 15m

Maßstab: 1 : 250
 Plangrundlage: Stadt Wien, MA 18 -
 Stadtentwicklung und
 Stadtplanung
 Quelle: eigene Erhebungen
 Bearbeitung: DI Thomas Meindl
 Stand: August 2010



dipl.-ing.
thomas meindl
raumplanung
1020 Wien
T +43 1 216 68 44 58
F +43 1 216 68 44 58
M +43 650 263 72 89
E office@thomasmeindl.at

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
 Stadtentwicklung und Stadtplanung

FUSSGÄNGERINNERERHEBUNG S45-STATION HERNALS

3.4.2.4.2. Warte- und Aufenthaltsbereiche

Entlang des Weges im eigentlichen Parkbereich stehen auf beiden Seiten Bänke, zur Busspur Hernalser Hauptstraße hin unter dichterem Baumbestand.

Die Sitzgelegenheiten im Eingangsbereich zum Park werden häufig von kleinen Gruppen Alkohol konsumierender Männer bzw. abends von Jugendlichen genutzt, in diesem Bereich ist die Umgebung der Bänke stärker verunreinigt. Andere NutzerInnen halten sich eher auf den Bänken im offeneren Parkbereich zur Julius Meinl-Gasse hin auf, tagsüber wurden in erster Linie ältere Menschen dort beobachtet.

Vor allem in der warmen Jahreszeit spielen der nordöstliche Eingangsbereich und die angrenzenden Gehsteigbereiche eine wichtige Rolle als schattiger Wartebereich der Straßenbahnhaltestelle. Dort stehen regelmäßig FußgängerInnen im Schatten der Bäume und verlassen diesen bei Annäherung der Straßenbahn in Richtung Bahnsteig.

3.4.2.4.3. Problempunkte Park

Trotz intensiver Reinigung und attraktiver Blumenbepflanzung sind einige Problembereiche zu beobachten, deren Ursache in der grundsätzlichen Anlage der Parkfläche liegen:

- Der stark bewachsene und beschattete Eingangsbereich von der Hernalser Hauptstraße her wird aufgrund schlechter Einsehbarkeit und dort häufig sitzenden als unangenehm wahrgenommenen Personen von FußgängerInnen nicht zum Aufenthalt genutzt bzw. auch für Wege eher gemieden.
- Die Wegeführung im Park entspricht stellenweise nicht den direkten Gehlinien zu den wichtigen Zielen wie z.B. dem Stationseingang S45 oder der Straßenbahnhaltestelle und erzwingt Umwege bzw. verleitet zu Abkürzungen durch die Grünflächen.



3.5. Befragung und Interviews

3.5.1. Allgemeines zur Befragung

Einen Teil der Erhebung stellte die Befragung von FußgängerInnen zum Stationsumfeld dar, um Aussagen zu Nutzung, Problembereichen und Verbesserungsvorschläge zu gewinnen. Dazu wurden 60 PassantInnen im Stationsumfeld befragt.

Ergänzt wurden die daraus gewonnenen Ergebnisse um Einschätzungen und Aussagen aus Interviews mit ausgewählten MultiplikatorInnen.

3.5.1.1. Fragebogen

In Anlehnung an das Pilotprojekt Elterleinplatz wurde ein zweiseitiger Fragebogen mit insgesamt 33 Fragen ausgearbeitet. Dieser enthält offene und geschlossene Fragen zu den folgenden Fragebereichen:

- Allgemeine Fragen zum Stationsumfeld der S45: Zufriedenheit, was gefällt, was stört, Grund des Vorbeikommens;
- Stationsvorplatz S45/Haltestellenbereich: Häufigkeit Nutzung ÖV-Haltestelle, Kürze und Direktheit der (Umsteige)Wege, Witterungsschutz bei Regen, Platz zum Gehen und Stehen, Nutzung Geschäfte/Einrichtungen im Stationsumfeld, Verbesserungswünsche;
- Stationsrückseite/Heigerleinstraße: Nutzung, Häufigkeit;
- Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße: Nutzung, Häufigkeit, Grünzeiten, gewünschte Querungsmöglichkeiten vorhanden, verfügbarer Raum für FußgängerInnen, Sichtverhältnisse zum Autoverkehr und ÖV, Sicherheitsgefühl, kritische/gefährliche Situationen, Verbesserungswünsche;
- Park: Nutzung, Häufigkeit, was gefällt, Verbesserungswünsche;
- Komfort und Sicherheit: Qualität des Belags der Gehsteige, Beleuchtung bei Dunkelheit, Unsicherheit bei Dunkelheit, Übersichtlichkeit Stationsumfeld, Kinder ohne Begleitung hier aufhalten lassen?
- Persönliche Daten: Geschlecht, Altersgruppe, Wohnbezirk, AnrainerIn, Verkehrsmittelwahl

Die Befragung wurde zwischen 14.6. und 2.7.2010 zu unterschiedlichen Tageszeiten durchgeführt und es wurde darauf geachtet im gesamten Stationsumfeld Personen anzusprechen. Weiters wurde beim Ansprechen von FußgängerInnen versucht einen möglichst ausgewogenen Querschnitt durch unterschiedliche Altersgruppen zu erreichen, was bei einer Gesamtzahl von 60 Befragten schwierig war.

3.5.1.2. ExpertInnen-Interviews

Neben der Befragung von PassantInnen sollten diese Ergebnisse durch Einschätzungen von mit der örtlichen Situation vertrauten Personen ergänzt werden.

Der dazu ausgearbeitete Leitfaden für die ExpertInnen-Gespräche wurde im wesentlichen an die Fragebereiche des Fragebogens angelehnt und um einige allgemeinere Punkte erweitert. Die darin formulierten Fragen wurden möglichst nicht als offene Fragen gestellt sondern dienten dazu, den Überblick über abgefragte Themen zu behalten.

Interviewt wurden nach Absprache mit den Auftraggebern vier MultiplikatorInnen aus folgenden Institutionen:

- Gebietsbetreuung Stadterneuerung Hernals-Währing
- Blocksanierungsbeauftragter für das Blocksanierungsgebiet Gräffergasse
- Polizeiwachzimmer Hernals
- Wiener Linien/Remise Hernals

Darüber hinaus sollten (ohne Leitfaden) nach Möglichkeit einige weitere Personen befragt werden, die sich regelmäßig im Stationsumfeld aufhalten und daher lokales Wissen zur Situation haben (Bus- bzw. TaxifahrerInnen, VerkäuferInnen, KleingärtnerInnen). In diesem Fall hat dies leider (in erster Linie mangels Auskunftsbereitschaft) keine Ergebnisse gebracht.

3.5.2. Ergebnisse der Befragung und der Interviews

Aufgrund des geringen Stichprobenumfangs von n=60 Personen dürfen den in der Auswertung gewonnenen Ergebnissen nicht die Relevanz genauer Zahlen und Werte gegeben werden, sondern sie sind als Tendenz und ungefähre Abschätzung zu sehen, immer vor dem Hintergrund der jeweiligen absoluten Zahlen.

Im Zuge der Auswertung musste festgestellt werden, dass (trotz räumlicher Verteilung der Befragungsorte über das Untersuchungsgebiet) Fragen zu bestimmten örtlichen Bereichen manchmal nur von einer deutlich geringeren Zahl der Befragten beantwortet wurden, da sie diese als FußgängerInnen nicht nutzen (z.B. Vorplatz Heigerleinstraße, "da gehe ich nie vorbei").

Auch konnten trotz unterschiedlicher Befragungszeiten im Tagesverlauf bestimmte Personengruppen wie z.B. Berufstätige am Arbeitsweg kaum erreicht werden.

Nachfolgend sind die Ergebnisse aus der Auswertung der Fragebögen gegliedert nach Fragengruppen angeführt, die Sicht der ExpertInnen wurde den jeweiligen Fragen zugeordnet eingearbeitet.

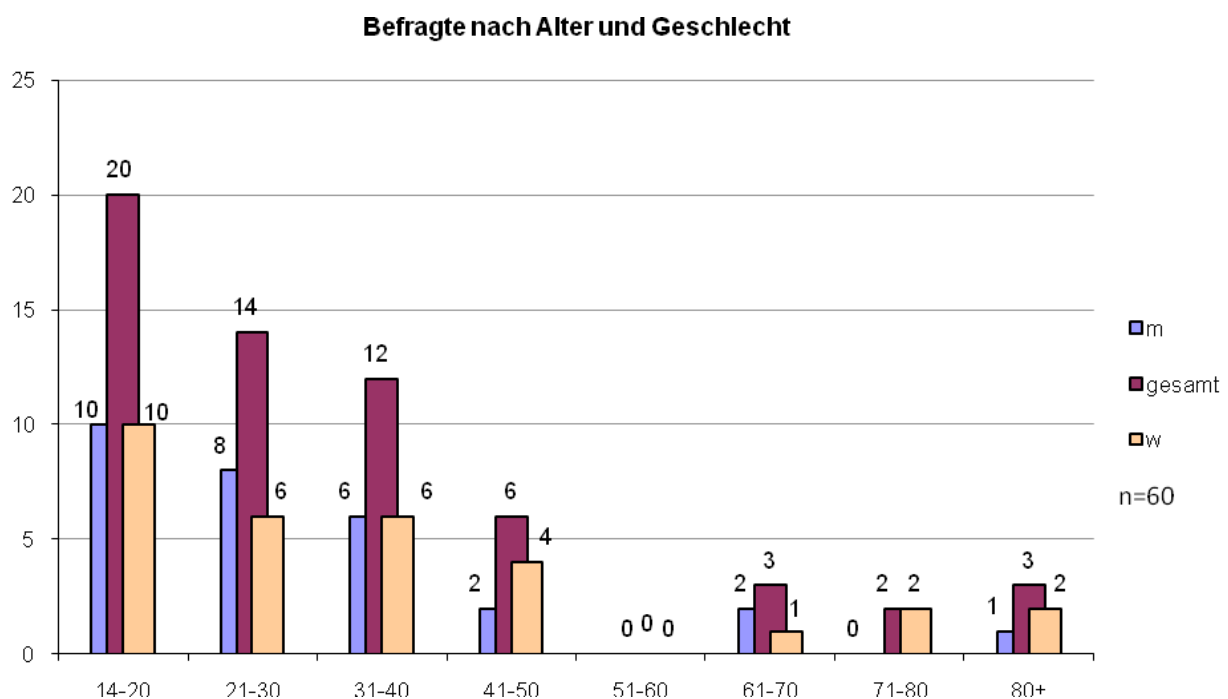
3.5.2.1. Allgemeines

Angaben zu den befragten Personen

Für die Beantwortung des Fragebogens konnten 31 weibliche und 29 männliche Auskunftspersonen gewonnen werden, womit eine geschlechtsspezifische Ausgewogenheit der Ergebnisse gewährleistet ist.

Bezüglich des Alters der Befragten ist ein Überhang jüngerer Personen festzustellen, während die Gruppe 40 bis 60-Jähriger unterrepräsentiert ist. Dies liegt vor allem auch daran, dass an diesem Verkehrsknoten Berufstätige am Arbeits-/Heimweg kaum angesprochen werden konnten.

Abb. 14: Befragte nach Alter und Geschlecht

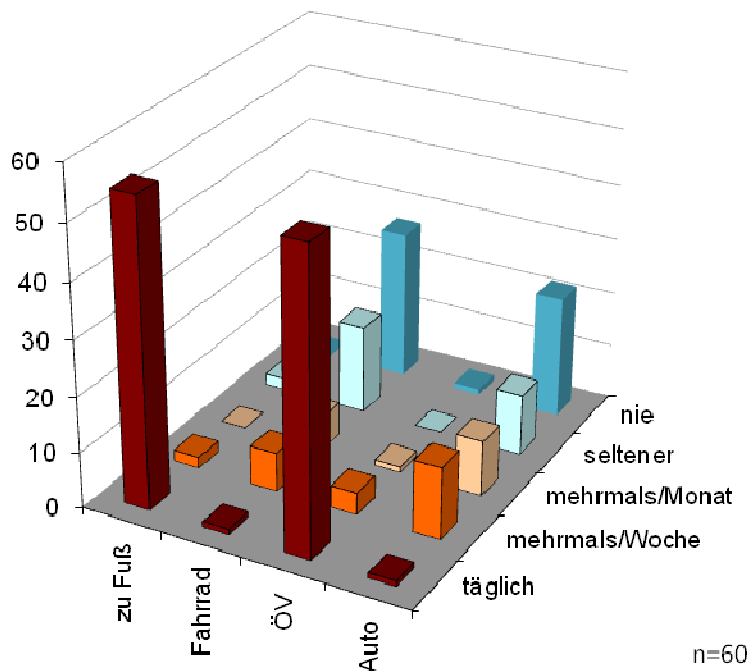


Rund die Hälfte der Befragten, die ihren Wohnbezirk bekanntgaben, lebt in Hernals, ein Viertel im benachbarten Ottakring. Etwas über ein Drittel dieser Personen bezeichnete sich als AnrainerInnen, darunter fast so viele OttakringerInnen wie HernalsenerInnen (aufgrund der Nähe der Bezirksgrenze).

Verkehrsmittelwahl

Hinsichtlich Wahl der Verkehrsmittel mit denen sie ihre Wege zurücklegen dominiert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und Zu-Fuß-Gehen klar. Weit über 90% der Befragten sind täglich oder mehrmals die Woche so unterwegs, knapp ein Viertel verwendet das Auto und nur 14% verwenden das Fahrrad.

Abb. 15: Verkehrsmittelwahl

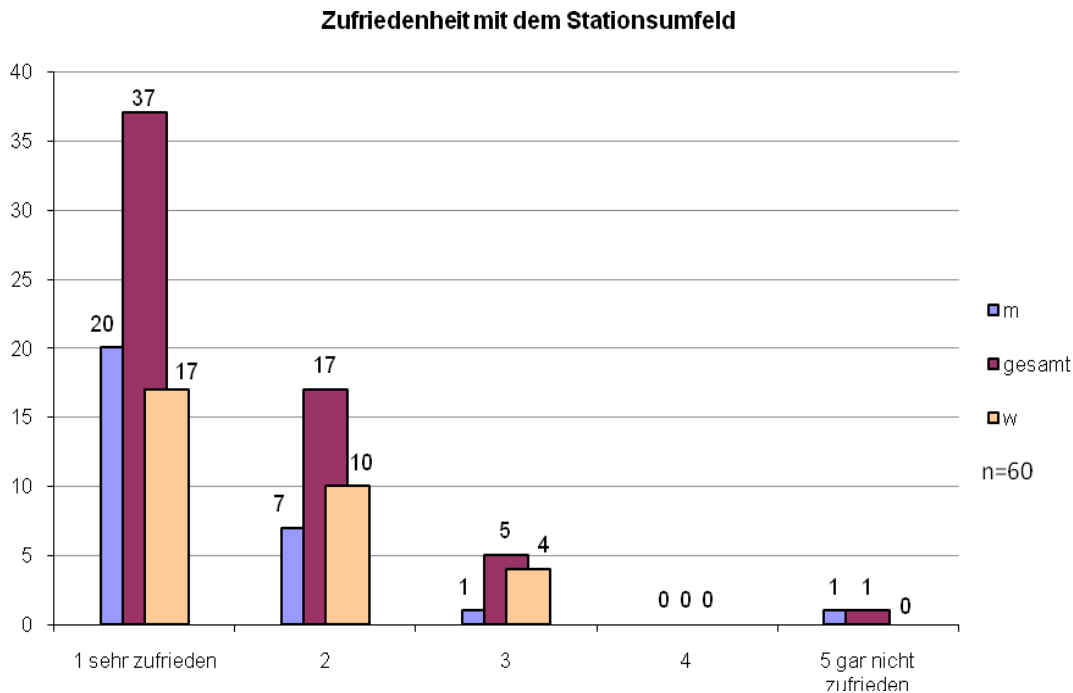


Immerhin fast 40 % von ihnen benutzen nie ein Auto und beinahe die Hälfte auch nie das Fahrrad als Verkehrsmittel. Dieser Umstand unterstreicht die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel für diese Befragten mangels alternativer Fortbewegungsmitteln und in Folge auch die Bedeutung des Stationsumfeldes.

Zufriedenheit mit dem Stationsumfeld

Die befragten FußgängerInnen sind in hohem Maß mit dem Stationsumfeld der S45 zufrieden. Mehr als 60 % von ihnen vergaben nach dem Schulnotenprinzip eine 1, mehr als ein Viertel eine 2 und nur rund 8% eine 3, nur eine Person ist gar nicht zufrieden.

Abb. 16: Zufriedenheit mit dem Stationsumfeld



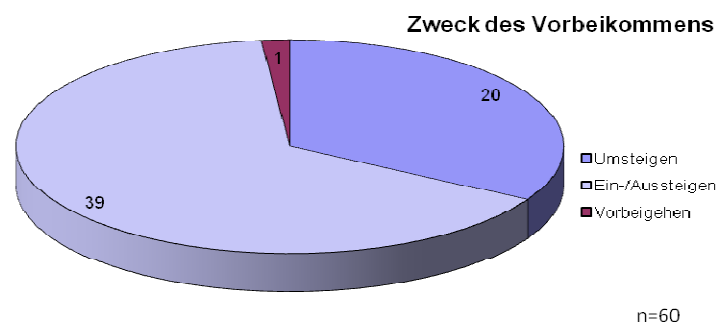
Frauen vergaben dabei deutlich seltener die besseren Noten (etwas über 50% aller weiblichen Befragten) als Männer (mehr als 2/3 aller männlichen Befragten) und deutlich öfter die Noten 2 und 3.

Berücksichtigen muss man auch, dass dies die Einstiegsfrage war und daher in zunehmender Auseinandersetzung mit einzelnen Bereichen im Verlauf der Befragung sich diese Wertung verändern hätte können.

Zweck und Gründe des Aufenthalts – Funktionen des Stationsumfelds

Von den im Stationsumfeld Befragten hielten sich 98% zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel hier auf, lediglich eine Person war den Vorplatz passierend von der Julius Meini-Gasse kommend zur Hernalser Hauptstraße unterwegs.

Abb. 17: Zweck des Aufenthalts

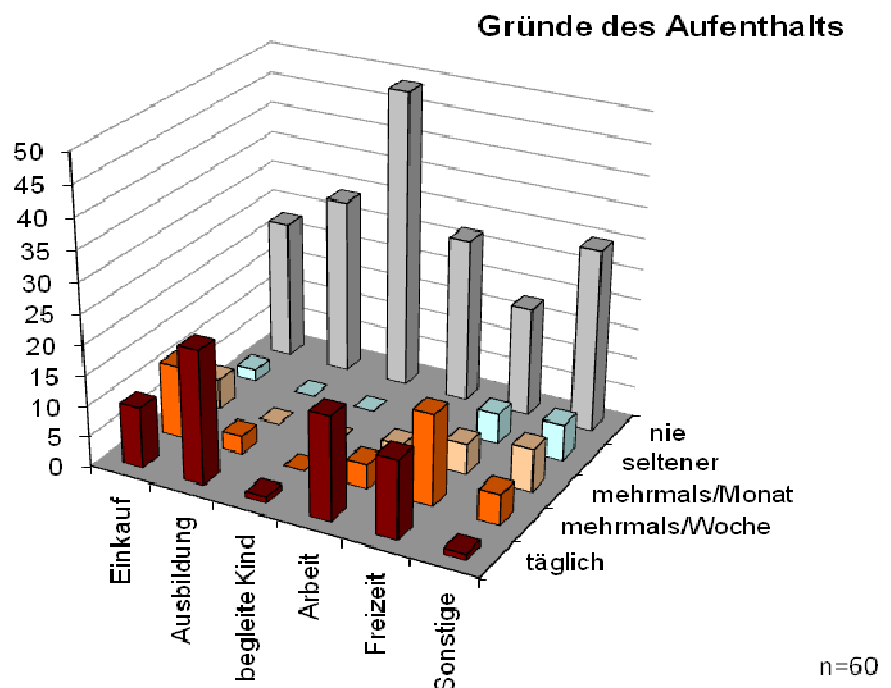


Rund zwei Drittel kommen zum Ein- und Aussteigen in öffentliche Verkehrsmittel hierher, die Vorortelinie S45 und die Straßenbahnlinie 43 werden gleichauf an erster Stelle genannt. Ein weiteres Drittel nutzt den Verkehrsknoten zum Umsteigen, wobei als wichtigste Relation die zwischen Linie 43 und S45 (von über 80% aller Umsteigenden) genannt wird.

Dies deckt sich mit der Einschätzung der befragten MultiplikatorInnen in den ExpertInneninterviews, die in der S45-Station Hernalts in erster Linie einen von zwei wichtigen Verkehrsknoten in Hernalts zur Anbindung der angrenzenden Bezirksteile sehen. Die Straßenbahnlinie 43 als Anbindung ans Zentrum wird als mindestens so bedeutend gesehen wie die S45 als Querverbindung und "dritter ÖV-Ring", die Umsteigerelation S45-43 daher als wichtigste genannt.

Die Gründe, die die Befragten täglich bzw. mehrmals die Woche hierher in den Stationsbereich führen, sind in erster Linie Ausbildung, Arbeit und Einkauf sowie am häufigsten genannt Freizeitwege. Dies hängt sicher auch mit den Befragungszeiten zusammen (Sommer, tagsüber), zeigt aber auch die Bedeutung des Verkehrsknotens außerhalb der Spitzenzeiten für Wege zu Erholungszielen (Kongressbad, Schafberg, Heuberg).

Abb. 18: Gründe des Aufenthalts



Das wird auch seitens der befragten ExpertInnen angeführt und durch die Beobachtungen im Stationsumfeld bestätigt. Neben dem Kongressbad als stark frequentiertes Gehziel wird auch der Weg zum Friedhof Hernalts als wichtig eingeschätzt.

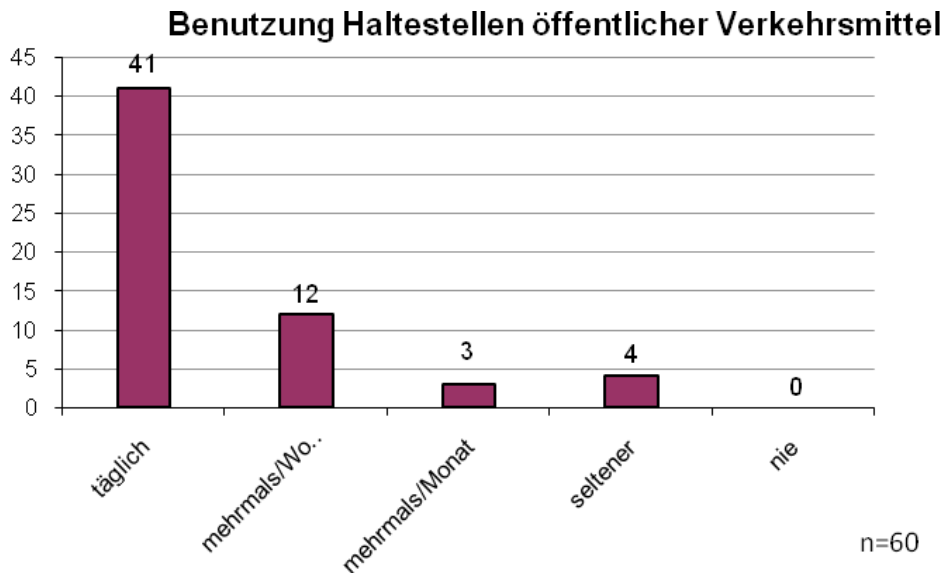
Bedeutung sehen sie im Stationsumfeld auch für die täglichen Wege zu den Schulen und Kindergärten der Umgebung. Darüberhinaus ist der Verkehrsknoten für diese Einrichtungen insofern wichtig, als er (speziell in dieser Jahreszeit) von Schul- und Kindergartengruppen auf dem Weg zu Ausflügen und Lehrausgängen genutzt wird.

3.5.2.2. Stationsvorplatz S45/Haltestellenbereiche

Häufigkeit der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel/Haltestellen

Von den Befragten nutzen fast 90 % die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel mehrmals die Woche oder häufiger, mehr als zwei Drittel nutzen sie täglich.

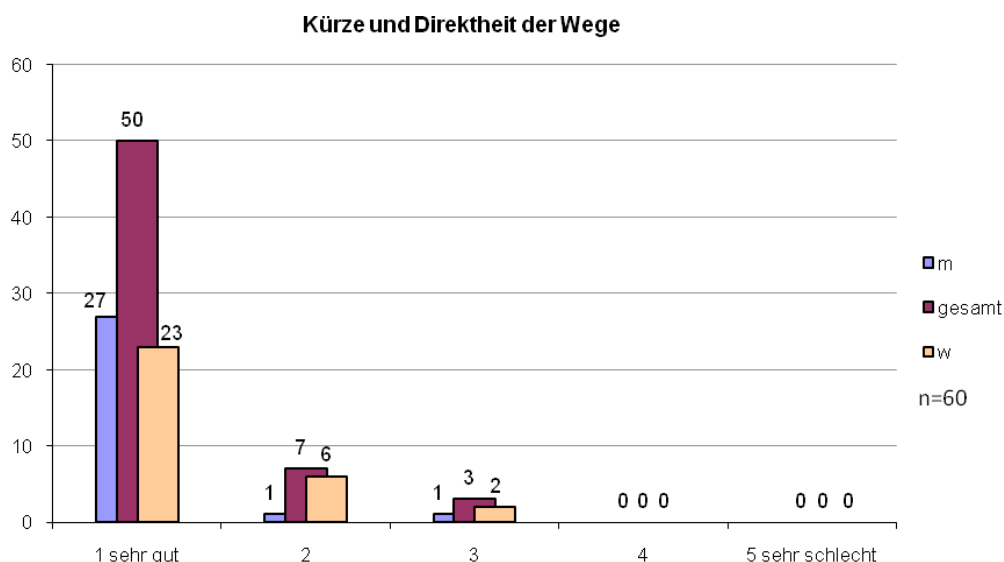
Abb. 19: Benützung Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel



Beurteilung der Haltestellenbereiche

Dabei werden die Haltestellenbereiche grundsätzlich positiv gesehen. Die Kürze und Direktheit der Wege zur Station bzw. beim Umsteigen wird von 95% der FußgängerInnen als gut bzw. sehr gut bewertet. Frauen vergeben deutlich häufiger als Männer nur eine 2 (knapp 20% aller Frauen, rund 3% aller Männer), Männer häufiger eine 1 (93% der Männer, 74% aller Frauen).

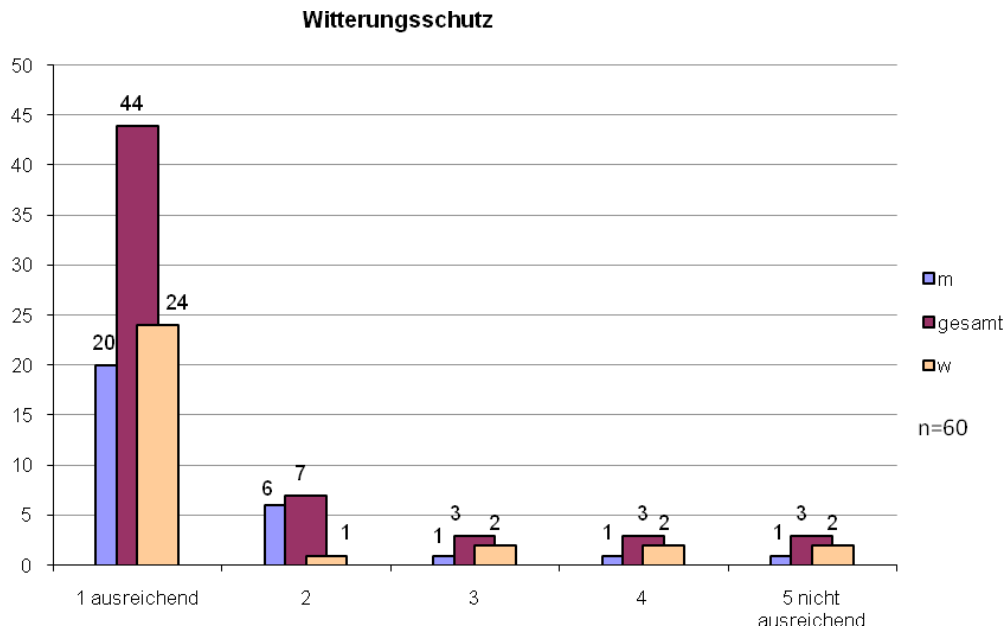
Abb. 20: Kürze und Direktheit der Wege



Auch die ExpertInnen beurteilen diesen Aspekt in den Interviews ähnlich positiv, vor allem für die wichtige Umsteigerelation S45 und 43 - "kürzer geht es gar nicht mehr".

Der Witterungsschutz bei Regen in den Haltestellen wird von rund drei Viertel der Befragten als ausreichend bewertet, für ca. 10% der männlichen und immerhin rund 20% aller weiblichen Personen stellt sich der Witterungsschutz als befriedigend bis nicht ausreichend dar.

Abb. 21: Witterungsschutz

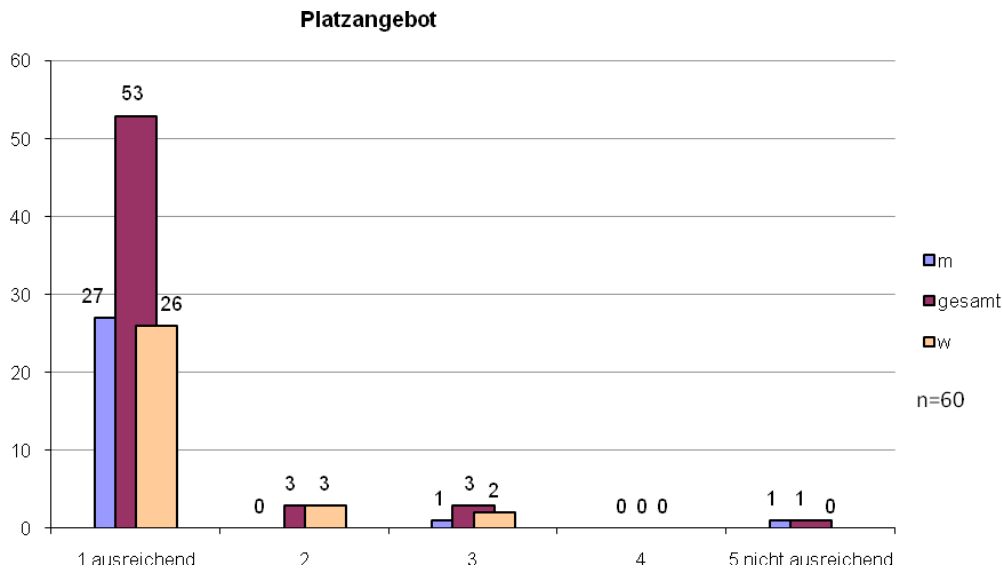


"Wenn es regnet, drängeln sich alle Leute im Wartehäuschen und es ist kein Platz mehr" wurde beklagt.

Auch im Gespräch mit den MultiplikatorInnen wurde festgestellt, dass trotz guter Ausstattung z.B. der Straßenbahnhaltestellen die vorhandenen Wartehäuschen zu gering dimensioniert sind und in den Spitzenzeiten oft nicht ausreichen.

Der verfügbare Raum für FußgängerInnen zum Gehen und Stehen in den Haltestellenbereichen ist für die Interviewten ausreichend und wird von 93% der Befragten ohne nennenswerte geschlechtsspezifische Unterschiede positiv bewertet.

Abb. 22: Platzangebot



Was die Haltestelleninseln betrifft wird diese Meinung in den Interviews von den ExpertInnen allerdings nicht geteilt. Sie werden als zu schmal und die Wartebereiche als zu gering dimensioniert bezeichnet. Vor allem für die stadteinwärtige Haltestelle der Linie 43 wird bemängelt, dass am stark frequentierten Weg zur S45 Wartende und Vorbeigehende einander behindern. Die beengte Situation ergibt sich auch dadurch, dass die Straßenbahnhaltestelle vom eigentlichen Vorplatz der S45 durch die Busspur der Linie 44B abgeschnitten wird. Auch die Fortsetzung des Bahnsteiges unter der S-Bahnbrücke im Bereich des Kiosks der Ströck-Filiale wird als Engstelle für die FußgängerInnenströme gesehen.

Nutzung Geschäfte/Einrichtungen im Stationsumfeld

Zwei Drittel der Befragten haben diese Frage beantwortet. An erster Stelle wird die Bäckerei Ströck genannt (60% der Nennungen), gefolgt von Merkur (ca. 38%) und dem Imbiss/Kebap-Stand im Stationsgebäude. Weiters genannt wurden der Tankstellenshop und das WC im Stationsgebäude. Außerhalb des Stationsumfelds ist der Hofer-Markt ein mehrmals genanntes Ziel.

Auch für die interviewten ExpertInnen wird die Ströck-Filiale am stärksten genutzt, der Imbiss-Stand wird ebenfalls genutzt, hat auch "sein eigenes Publikum". Die Altstoffsammelstelle der MA48 wird ihrer Einschätzung nach wenig frequentiert.

Verbesserungsvorschläge

An erster Stelle steht bei den Befragten der Wunsch nach mehr Bänken und Sitzgelegenheiten in den Haltestellenbereichen, wobei sich das in erster Linie auf die Haltestelle 42B bezieht.

Von ExpertInnen-Seite wird die Litfasssäule zwischen Haltestelle 43 und Brückenbauwerk als Behinderung für die FußgängerInnen gesehen und sollte entfernt werden. Generell wird vorgeschlagen die Gehrelationen zu optimieren und vor allem die Höhenniveaus und Gehsteigkanten daraufhin zu überprüfen.

3.5.2.3. Vorplatz Heigerleinstraße

Nutzung

Die Frage nach der Häufigkeit der Benutzung des Platzes an der Heigerleinstraße wurde nur von 13 Befragten beantwortet. An erster Stelle wird er als Arbeits- und Heimweg (8 Nennungen) sowie als Besuchsweg genutzt. Weitere Nennungen betreffen Umsteigen, Einkaufen und den Weg zum Kleingarten.

Funktion und Gestaltung

Die Befragten nutzen den Platz ausschließlich für ihre Wege oder zum Warten auf öffentliche Verkehrsmittel.

Von den ExpertInnen wird dieser Platz von seiner Gestaltung her als "Restfläche" gesehen, die schnell gequert wird und wo man sich nicht aufhält. "Da hab ich nie wen gesehen" war eine spontane Reaktion. Der an und für sich (von der städtebaulichen Situation) attraktive Vorplatz wird nicht als solcher genutzt sondern zur Bushaltestelle "degradiert", die Wartebereiche (Bus und Taxi) und Parkplätze dominieren.

Aus Sicht der befragten MultiplikatorInnen sind die Hauptgehrelationen jene von der Heigerleinstraße kommend direkt zur S45 bzw. zur Hernalser Hauptstraße.

Die wenigen Regelungen im Platzbereich und die "offene" Gestaltung werden als Potential genannt, das verstärkt werden sollte. Bedauert wird, dass der Platz von der Gestaltung in erster Linie dem Fahrzeugverkehr entspricht.

Kritische Situationen

Kritische Situationen und Konflikte zwischen unterschiedlichen NutzerInnen wurden von den Befragten nicht genannt und treten auch nach Einschätzung der ExpertInnen kaum auf. FußgängerInnen müssen sich zwischen den wartenden Taxis durch zum Stationseingang S45 drängen, wird bemängelt. Konflikte treten am ehesten zwischen Bus und PKW aufgrund der unregelmäßigen Fahrzeugströme auf. Auch sind viele PKW in der Heigerleinstraße zu schnell unterwegs.

Verbesserungsvorschläge

Seitens der befragten FußgängerInnen wurden als Verbesserungsvorschläge mehr Sitzgelegenheiten und ein Wartehäuschen als Witterungsschutz genannt.

Verbesserungsbedarf besteht nach ExpertInnenansicht generell in der Gestaltung des Platzes. Als wichtig wird die Schaffung angenehmerer Aufenthalts- und Wartesituationen mit ausreichend Sitzgelegenheiten und Schutz vor Regen und Sonne gesehen. Auch die Pflasterung von Fahrbahn und Gehsteigen sollte geändert werden.

3.5.2.4. Park

Rund drei Viertel aller befragten Personen gaben an den Park nie zu nutzen, weitere 20% nutzen ihn nur mehrmals im Monat oder seltener. Lediglich zwei Befragte halten sich täglich oder mehrmals die Woche dort auf. "Das ist ja gar kein Park, der ist ja viel

zu klein" meinten Befragte als Grund dafür, bzw. nutzen ihn nicht "weil den beanspruchen ja die Sandler für sich".

Auch die befragten MultiplikatorInnen bezeichnen den Park als "nicht sehr intensiv" genutzt. Sie sehen ihn nicht als eigentlichen Park (mit allen dazugehörigen Funktionen) sondern als Park-ähnlich gestalteten Grünbereich und Teil eines Platzes.

In erster Linie dient er als Durchgangsmöglichkeit bzw. lediglich für kurzen Aufenthalt z.B. zur Überbrückung von Wartezeiten. Außer einigen wenigen vornehmlich älteren Personen halten sich dort ihrer Einschätzung nach tagsüber über längere Zeiträume nur kleine Gruppen Alkohol konsumierender Personen bzw. gegen Abend Jugendliche auf.

Beurteilung des Parks

Von fünf Personen wird das Vorhandensein einer Grünfläche in diesem Bereich als positiv gesehen, zwei weitere finden den Blumenschmuck schön. Neun Befragte finden das Vorhandensein von Sitzgelegenheiten gut, vor allem in Hinblick auf vorkommende längere Wartezeiten z.B. beim Entfall von Zügen. Auch das Vorhandensein des Trinkwasserbrunnens wird als positiv genannt.

Von Seiten der ExpertInnen wird der Grünbestand als positiv bewertet und bemerkt, dass ansehnliche Rasenflächen mit Blumeninseln und Baumgruppe so nicht oft in den Gürtelbezirken zu finden sind.

Die Wegeführung im Park beurteilen sie für den Bereich an der Hernalser Hauptstraße als nicht optimal und sehen die Notwendigkeit eines direkteren Weges zum Stationseingang S45. Der Gehsteigschwenk an der Ecke Julius Meini-Gasse provoziert "Abkürzer" über die Grünfläche.

Verbesserungsvorschläge

Ein Viertel aller dazu Antwortenden (8 von 23 Nennungen) meinen, dass der Park bzw. die Grünflächen größer sein müssten. Fünf Befragte wünschen sich mehr Sauberkeit, konkret werden Taubenkot und Scherben auf den Wegen angesprochen. Ebensoviele Personen würden sich weniger Betrunkene und Obdachlose im Park wünschen. Zweimal wird die Verbesserung der Einsehbarkeit der Wege und Aufenthaltsbereiche angesprochen. An Wünschen werden von Einzelnen mehr Blumen, ein WC und ein Ballspielkäfig genannt.

Von den ExpertInnen wird eine Öffnung der Blickbeziehungen zum Stationsgebäude angeregt, das derzeit hinter einer "grünen Wand" versteckt liegt. Es fehlt die Verbindung zwischen Park und Stationsgebäude. "Wenn man im Park steht sieht man nichts von der S-Bahn-Station". Die Gehflächen in Richtung Station sollten erweitert werden und dabei auch die Möblierung angepasst werden.

3.5.2.5. Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße

Häufigkeit der Benutzung der Kreuzung

Nur etwas mehr als ein Viertel aller Befragten nutzt diese Kreuzung mehrmals die Woche oder täglich (28,4%), mehr als die Hälfte laut eigener Angabe selten oder nie

(56,7%). Trotzdem beurteilten mehr als zwei Drittel in weiterer Folge den Kreuzungsbereich.

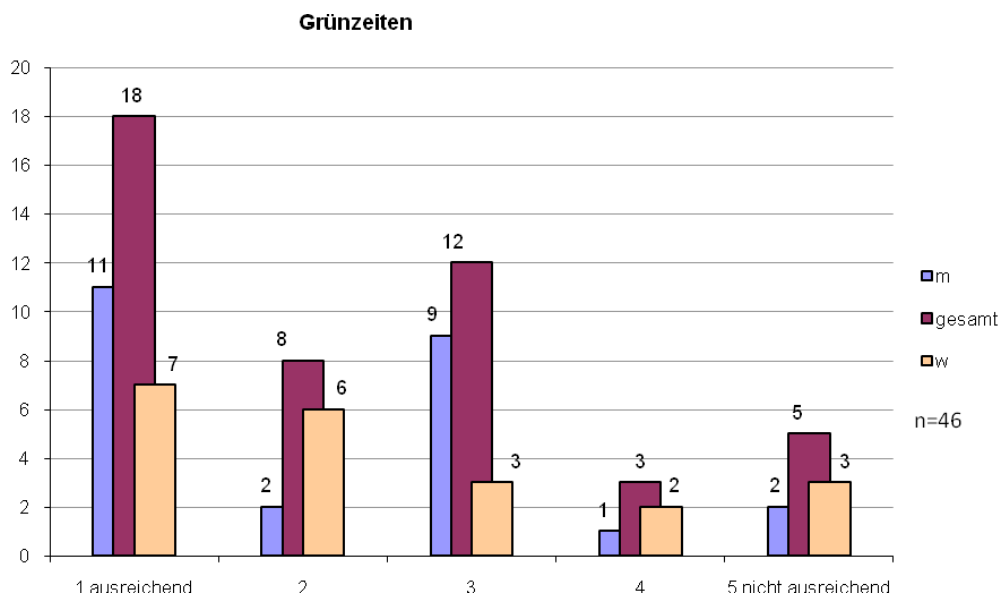
Beurteilung der Kreuzung

Dieser Knoten funktioniert aus Sicht der interviewten MultiplikatorInnen für FußgängerInnen trotz seiner Komplexität gut.

Mehr als die Hälfte aller der Auskunftspersonen (56,5%) bewerten die Grünzeiten an dieser Kreuzung mit 1 und 2 als ausreichend, etwas mehr als ein Viertel (26,1%) der Antwortenden findet sie lediglich befriedigend. Vor allem jüngere Frauen und Männer hielten die Grünzeiten an dieser Kreuzung für zu kurz.

Aus ExpertInnen-Sicht sind die Grünzeiten grundsätzlich ausreichend, wobei für gehbehinderte Personen zu Spitzenzeiten das Queren aufgrund mangelnder Disziplin der AutofahrerInnen erschwert wird. Es wird angeführt, dass die Räumzeiten für FußgängerInnen beim Queren der Hernalser Hauptstraße in Richtung S45 zu kurz sind und es daher öfter zu Konflikten mit stadteinwärts anfahrenden Straßenbahnzügen kommt, die nur ein sehr kurzes Zeitfenster zur Abfahrt haben.

Abb. 23: Grünzeiten



Deutlich positiver werden mit 83,8% der Nennungen die gewünschten Querungsmöglichkeiten als ausreichend vorhanden (Note 1 und 2) angesehen.

Auch den verfügbaren Platz für FußgängerInnen zum Stehen und Gehen an der Kreuzung sehen fast alle Antwortenden (96,4%) als ausreichend gegeben (Note 1 und 2), ebenso wie die Sichtverhältnisse zum Autoverkehr bzw. den öffentlichen Verkehrsmitteln (93,2%).

In den Interviews weisen die Befragten auf die Enge im Bereich zwischen Station und Schutzweg Hernalser Hauptstraße hin.

Insgesamt fühlen sich fast 90% der Antwortenden als FußgängerInnen sicher, davon 62,8% sogar sehr sicher. Dabei gibt es keine auffälligen Unterschiede zwischen weiblichen und männlichen Befragten.

Mit Ausnahme der Querung der Straßenbahntrasse sehen auch die ExpertInnen den Knoten als sicher für FußgängerInnen.

Kritische oder gefährliche Situationen

Hier werden in erster Linie Konflikte zwischen FußgängerInnen und PKW genannt, einerseits aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten, andererseits auch aufgrund unvorsichtiger FußgängerInnen. Eine Befragte berichtete von einem Fußgänger, der beinahe überfahren worden wäre. AutofahrerInnen, die beim Rechtsabbiegen in der Grünphase die FußgängerInnen bedrängen bzw. beschimpfen, werden ebenfalls angeführt.

Auch Konfliktsituationen mit RadfahrerInnen (bei Rot noch querend) wurden beobachtet.

Genannt wird auch, dass der Bus 44B zu schnell in die Busspur einfährt und man nicht ausweichen kann.

Von Seite der ExpertInnen werden Konflikte zwischen FußgängerInnen untereinander aufgrund der Enge in den Geh- und Wartebereichen genannt sowie kritische Situationen, wenn FußgängerInnen vor bzw. hinter der Straßenbahn die Gleise queren.

Verbesserungsvorschläge

Verbesserung sehen die Befragten in längeren Grünzeiten (5 von 9 Nennungen), breiteren Zebrastreifen sowie in Geschwindigkeitsbegrenzungen. Der 44B sollte aus Sicherheitsgründen anders in die Station einfahren.

ExpertInnen nennen die Verbreiterung der Geh- und Wartebereiche als notwendige Verbesserung, wissen aber auch um den geringen Spielraum für bauliche Veränderungen.

3.5.2.6. Geh- und Aufenthaltsqualität

Mehr als drei Viertel aller Befragten (77,9%) gehen in dieser Gegend gerne zu Fuß, davon rund ein Viertel (23,7%) sehr gerne, vier Personen nicht oder gar nicht gerne.

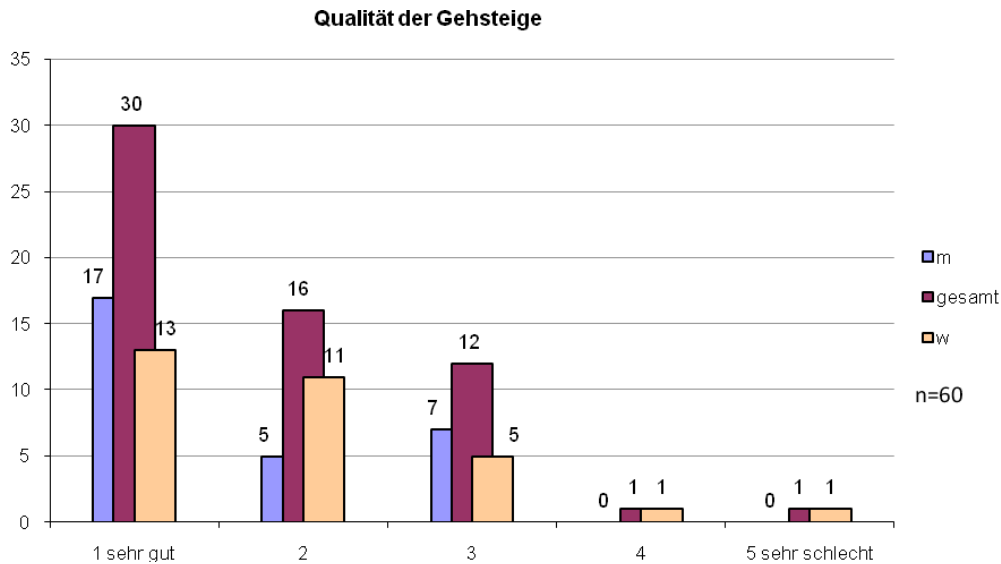
Komfort und Sicherheit

Die Qualität der Gehsteigbeläge und der Wege befindet die Hälfte der Befragten als sehr gut, mehr als ein Viertel als gut und ein Fünftel als befriedigend. Weibliche Befragte beurteilen dabei weniger positiv als Männer. "Ich stell mir vor, dass für Frauen das Kopfsteinpflaster ein Problem ist" äußerte sich ein Mann dazu.

Für ExpertInnen ist der Pflasterbelag vor allem im Vorplatz Heigerleinstraße und der Busspur nicht optimal und schränkt die Gehqualität ein. In erster Linie sind aber die

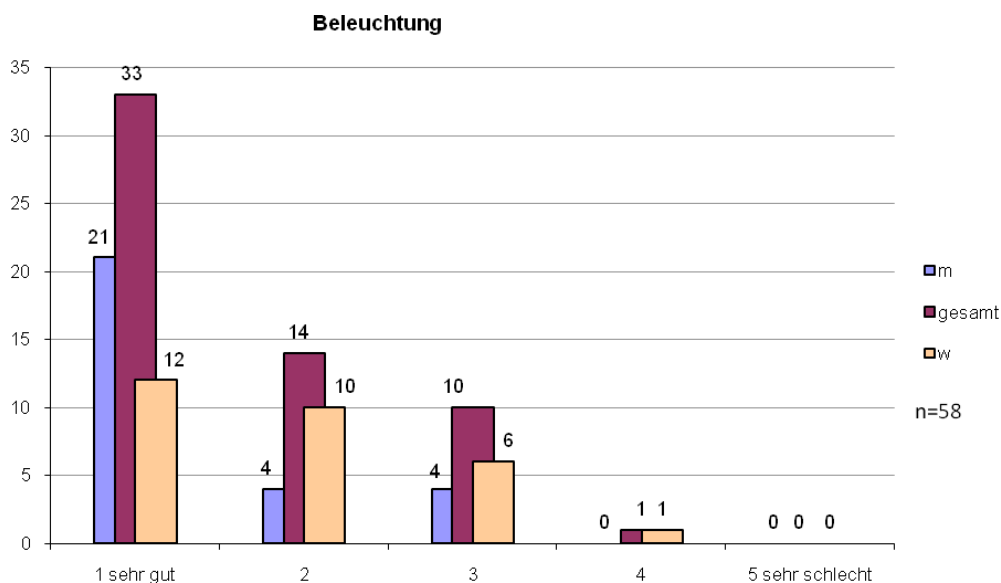
hohen Gehsteigkanten und fehlende bzw. schlecht platzierte Gehsteigabsenkungen ein Problem für FußgängerInnen.

Abb. 24: Qualität des Gehsteigbelags



Bei der Frage nach der Beleuchtung bei Dunkelheit sind deutliche Unterschiede in der Beurteilung durch Frauen und Männer zu sehen. Fast drei Viertel der Männer, aber nur etwas über 40% der Frauen halten die Beleuchtung für sehr gut. Immerhin fast ein Viertel der weiblichen Befragten findet die Beleuchtung lediglich befriedigend bis schlecht.

Abb. 25: Beleuchtung

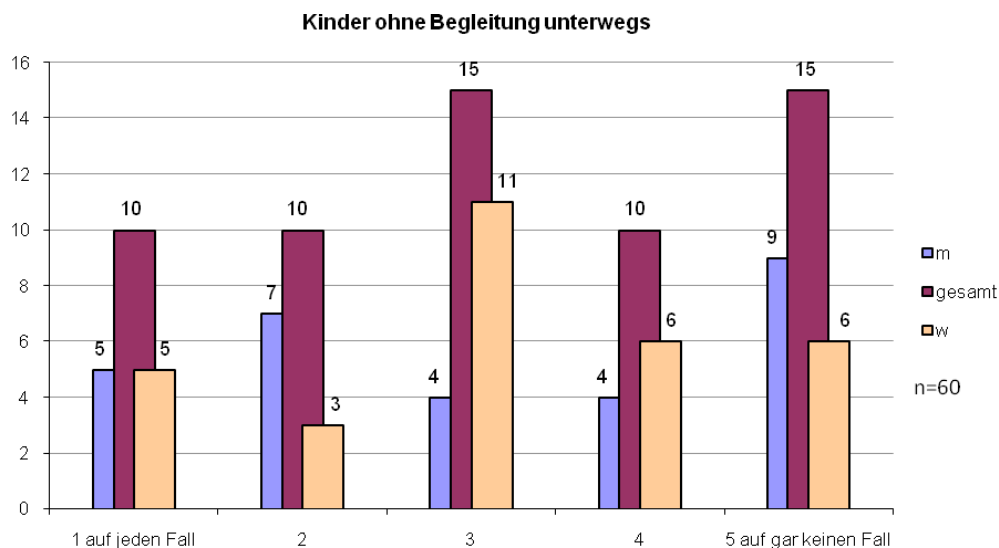


Die interviewten ExpertInnen finden die Beleuchtung grundsätzlich für ausreichend, meinen aber dass vor allem der hintere Parkbereich zu dunkel ist und besser ausgeleuchtet gehört. Auch unter dem Brückenbogen wäre mehr Beleuchtung notwendig.

90% der Befragten halten das Stationsumfeld für übersichtlich bzw. sehr übersichtlich, man kann sich hier gut orientieren. Diese Einschätzung teilen interviewte MultiplikatorInnen für den Vorplatz Heigerleinstraße, für das Stationsumfeld in Richtung Julius Meini-Gasse jedoch nicht.

Die Frage, ob man Kinder ohne Begleitung sich im Stationsbereich aufhalten lassen würde wird deutlich differenzierter beantwortet. Etwa ein Drittel der Befragten kann sich das vorstellen, etwas über 40% nicht bzw. auf gar keinen Fall, wobei hier Frauen und Männer eher gleich skeptisch sind. Die InterviewpartnerInnen sehen mit Ausnahme der Querung der Straßenbahngleise bzw. der Hernalser Hauptstraße grundsätzlich kein Problem.

Abb. 26: Kinder ohne Begleitung?



Sicherheit bei Dunkelheit

Auf die Frage, ob es Stellen gibt, an denen sich die Befragten bei Dunkelheit unsicher fühlen, gab es lediglich 8 Nennungen, die alle den Park bzw. die angrenzende leere Straße betreffen. "Im Park würde ich in der Nacht nie durchgehen wegen der Sandler" wurde hier von einer Befragten geantwortet.

3.5.2.7. Sonstiges

In der abschließenden Frage nach sonstigen Anmerkungen zum Stationsumfeld gab es folgende Äußerungen:

Es riecht sehr streng in der Unterführung.

Diese Station ist eine sehr schöne S-Bahn-Station weil es keine Graffiti gibt.

In der Heigerleinstraße fahren PKW zu schnell und es gibt oft leichte Unfälle mit Blechschaden.

Der Döner-Geruch im Stationsgebäude stört.

Drogensüchtige und Betrunkene stören.

Wunsch nach sicheren Fahrradständern.

In der S45-Station gibt es keinen Hinweis, wo welcher Bus/Straßenbahn abfährt.

4. Empfehlungen

Die sowohl aus der Befragung als auch der Beobachtung festgehaltenen Problembereiche legen entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung dieser Gegebenheiten und zur Aufwertung dieses sehr differenzierten, aber gut funktionierenden städtischen Raumes nahe.

Als Leitgedanken für jegliche Veränderungs- oder Gestaltungsmaßnahme im öffentlichen Raum des Stationsumfelds können folgende Handlungsempfehlungen genannt werden:

direkte Gehlinien überprüfen

Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche entflechten

Engstellen beseitigen

Wegeoberflächen verbessern

Gestaltung an Benutzergruppen anpassen

Vor allem letzteres ist im Umfeld der S45 insofern ein zentrales Thema, als sich hier vor allem jene Nutzergruppen von FußgängerInnen aufhalten und bewegen, die besonders sensibel für vorhandene oder fehlende Wegequalitäten sind.

Neben sehr vielen Personen (vor allem Frauen) mit Kleinkindern und Kinderwagen sind es ältere Personen aber auch Kinder, einerseits auf Alltagswegen, andererseits auf dem Weg zu Freizeit- und Erholungsaktivitäten. Als besondere Benutzergruppen sind hier auch Schul- und Kindergartengruppen auf dem Weg zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu nennen und zu berücksichtigen.

Allein aufgrund deren besonderen Verkehrsbedürfnissen (Gehgeschwindigkeit, Platzbedarf, Umwegesensibilität, Gruppengrößen, etc.) stellen diese Gruppen besondere Anforderungen an den öffentlichen Raum und die Stationsbereiche und sollten entsprechend berücksichtigt werden.

Verbesserungen sind bei vielen der festgehaltenen Punkten schon durch einfache bauliche und organisatorische Maßnahmen möglich. Durch das Versetzen von Stadtmöbeln, Verkehrszeichen, u.ä., bei der Genehmigung und Anordnung von temporären Objekten im öffentlichen Raum (z.B. Verkaufsstände, Marktstände, Automaten, Werbeschilder,...) sowie durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Anordnung von Halte- und Parkbereichen,...) können Engstellen beseitigt und die Wegequalität für FußgängerInnen wesentlich verbessert werden.

4.1. Kurzfristig realisierbare Verbesserungen für FußgängerInnen

Durch kleinere bauliche und organisatorische Maßnahmen lassen sich einige der festgestellten, für FußgängerInnen hinderliche oder problematische Punkte beseitigen

bzw. verbessern. Dies könnte z.B. im Zuge einer Begehung im Rahmen eines "Wegequalitäten-Checks" kurzfristig erfolgen.

Beispielhaft wären dazu an erster Stelle nachfolgende Maßnahmen zu nennen:

- Entfernen bzw. Neu-Positionieren der Litfasssäulen
- Neuer Standort für den Marktstand
- Entfernen bzw. Neu-Positionieren diversen (Klein)Mobiliars wie z.B. Zeitungsständer, Werbe-Dreieckständer, Waage, Nichtraucher Schild/Aschenbecher u.ä.
- Neu-Positionieren von Mistkübeln, Kehrichtbehältern u.ä.
- Verlegen des Taxistandplatzes und Freihalten des Stationseingangsbereichs
- Zusätzliche Bänke und Sitzgelegenheiten in den Stationsbereichen
- Ausreichend Fahrradständer an geeigneten Stellen

4.2. Mittel- bis langfristige Verbesserungen für FußgängerInnen

Andere im Zuge der Erhebung festgestellte Problempunkte sind nur im Zuge von Neuplanungen und größeren baulichen Veränderungen zu realisieren.

Vorplatz Hernalser Hauptstraße/Haltestelle Straßenbahnlinie 43

Wesentliche Qualitätsverbesserung im Zugang von S45 und Straßenbahnlinie 43 ließen sich mit einer Neugestaltung des Stationsvorfelds bis zum Haltestellenbereich erzielen. Ziel wäre das Vorfeld entsprechend der FußgängerInnenströme zu verbreitern und damit Bereiche schnellen ungehinderten Gehens (Passieren, Umsteigen, Zu- und Abgehen) und Wartebereiche zu entflechten. Dabei sollte auch besonderes Augenmerk auf benutzerfreundliche Oberflächen der Wege gelegt werden.

Es wird angeregt im Zuge einer künftigen Gestaltung der Heigerleinstraße auch den Haltestellenbereich der Autobuslinie 44B verkehrsorganisatorisch zu überdenken. Eine Bündelung beider Busstationen am zu gestaltenden Vorplatz Heigerleinstraße und eine daraus folgende geänderte Anfahrtssituation würde durch den Wegfall der Busspur das Vorfeld zur Straßenbahnhaltestelle und damit den Bereich der stärksten Umsteigerelationen und Fußgängerströme entlasten und eine wesentliche funktionale Verbesserung in der Organisation der Fußgängerströme bringen.

Sollte das nicht möglich sein wären in jedem Fall die Gehsteigkanten zur Busspur "weicher" auszuführen und den Gehlinien der FußgängerInnen (darunter viele Personen mit Kinderwagen oder ältere Menschen mit Einkaufswagen) anzupassen. Anzudenken wäre z.B. eine Mischfläche oder abgeschrägte leichte Absetzung der Busspur mit komfortablerem Oberflächenbelag, die eine faktische Verbreiterung der Gehbereiche bringen würde. Die westlichen Bahnsteigenden der

Straßenbahnhaltestelle sollten in Gehlinie zur Julius Meinl-Gasse dann ebenfalls abgesenkt und komfortabler ausgeführt werden.

Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße

Es sollte geprüft werden, ob die schmale Aufstellfläche an der Fußgängerampel über die Hernalser Hauptstraße sowohl in der Tiefe als auch in der Breite noch erweitert werden kann.

Als längerfristiges Ziel wäre (vor allem für den Fall allfälliger künftiger Umbauarbeiten) eine Verschmälerung bzw. Verlagerung des Kiosks der Firma Ströck zu Gunsten einer Verbreiterung des Durchgangs zur Straßenbahnhaltestelle anzustreben.

Vorplatz Heigerleinstraße

Im Zuge einer Neugestaltung des Vorplatzes sollte die Wege- und Aufenthaltsqualität für die diesen Bereich dominierenden zu- und abgehenden oder wartenden FußgängerInnen verbessert werden. In einer Platzgestaltung z.B. mit großzügigen Mischflächen könnte die in funktionaler Hinsicht durchaus positive Offenheit des bislang ungestalteten Platzbereiches durchaus aufgegriffen werden.

Vor allem bei der Situierung von Stadtmobiliar im weitesten Sinne sollten die Gehlinien der FußgängerInnen berücksichtigt werden, um bei der Aufstellung von Verkehrszeichen, Masten und Stadtmöbeln Engstellen von vornherein zu vermeiden. Vor allem (oft erst nachträglich hinzukommende) Mistkübel, Streugutbehälter, Automaten, Hinweisschilder u.ä. schränken die Wegebreiten stärker ein als am Plan ersichtlich.

Bereiche für FußgängerInnen und die Haltestellen sollten Richtung Stationsgebäude rücken, Bereiche für KFZ zum Parken, Liefern, Halten sowie der Taxistandplatz an die Heigerleinstraße. Hier wäre auch ein legaler Haltebereich für "Kiss & Ride" sinnvoll.

Der Wartebereich der Bushaltestelle 42B sollte mit einem Wartehäuschen als Witterungsschutz sowie ausreichend Sitzgelegenheiten ausgestattet werden. Vor allem in der warmen Jahreszeit wird die Linie tagsüber/vormittags für Freizeit- und Erholungsverkehr genutzt, eine entsprechende Beschattung des Wartebereichs erweist sich als dringend notwendig.

Auch auf die charakteristische städtebauliche Situation des attraktiven, dominanten Stationsgebäudes sollte im Falle einer Neugestaltung eingegangen und diese hervorgehoben werden.

Park

Dies gilt auch für den Park, der mit einer Öffnung und Orientierung in direkter Wegelinie zum Eingangsgebäude hin sowohl das neu renovierte Bauwerk stärker hervorheben könnte, als auch seine Funktion als angenehmer Verweilraum und Weg für ein breiteres Publikum als bisher erfüllen könnte.

5. Quellen und Datengrundlagen

MA 18 – Digitale Mehrzweckkarte der Stadt Wien

MA 46 - Verkehrszählung Julius Meini-Gasse/ Zeillergasse, Juni 2006, Büro DI Pejrimovsky & Partner

MA 46- Verkehrszählung Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße und Julius Meini-Gasse, April 2008, Zivilingenieurbüro DI Lust

MA 46 – Plan Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen

Wiener Linien – Fahrgastzahlen Zählung März 2008-Februar 2009 sowie Mai 2010

6. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Gebietsübersicht und Bereiche	8
Abb. 2: Lageskizze Stationsumfeld	9
Abb. 3: Grünzeiten für FußgängerInnen an den Übergängen in Sekunden	13
Abb. 4: Zählergebnisse Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße	21
Abb. 5: Zählergebnisse Stationsumfeld	22
Abb. 6: Zählergebnisse S45-Station	23
Abb. 7: Verkehrsströme im Stationsumfeld	25
Abb. 8: Gehlinien und Konfliktpunkte Vorplatz Heigerleinstraße	29
Abb. 9: Gehlinien und Konfliktpunkte Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße	35
Abb. 10: Rotquerungen Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße	38
Abb. 11: Gehlinien und Konfliktpunkte Vorplatz Hernalser Hauptstraße	42
Abb. 12: Rotquerungen Julius Meini-Gasse	45
Abb. 13: Gehlinien und Konfliktpunkte Park	49
Abb. 14: Befragte nach Alter und Geschlecht	53
Abb. 15: Verkehrsmittelwahl	54
Abb. 16: Zufriedenheit mit dem Stationsumfeld	55
Abb. 17: Zweck des Aufenthalts	55
Abb. 18: Gründe des Aufenthalts	56
Abb. 19: Benützung Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel	57
Abb. 20: Kürze und Direktheit der Wege	57
Abb. 21: Witterungsschutz	58

Abb. 22: Platzangebot	59
Abb. 23: Grünzeiten	62
Abb. 24: Qualität des Gehsteigbelags	64
Abb. 25: Beleuchtung	64
Abb. 26: Kinder ohne Begleitung?	65

7. Anhang

7.1. Erhebungsgrundlagen

FußgängerInnenerhebung S45-Station Hernals

DI Thomas Meindl | Raumplanung

InterviewerIn _____

Bogen Nr. _____

FRAGEBOGEN

Einleitung: *Wir machen im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien und der Bezirksvorstehung Hernals eine Erhebung über die Zufriedenheit der FußgängerInnen hier um die S-Bahn-Station.*

- 1 Wie zufrieden sind Sie als FußgängerIn mit dem Stationsumfeld der S45?**
Bitte benoten Sie nach dem Schulnotenprinzip von 1 bis 5! (Kategorien vorlesen)

1	1 sehr zufrieden	2	3	4	5 gar nicht zufrieden
---	------------------	---	---	---	-----------------------

- 2 Zu welchem Zweck kommen Sie hier vorbei?**

2	1 Umsteigen öff. Verkehr von S45 nach S45 43 43 42B 42B 44B 44B	2 Ein-/Aussteigen öff. Verkehr in S45 43 42B 44B	3 Vorbeigehen ohne öff.Verk. von nach (Straße)
---	---	--	---

- 3 Welche Gründe führen Sie hierher? Wie oft? (Kategorien vorlesen)**

3a	Einkauf	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie
3b	Ausbildung	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie
3c	begleite Kind (Schule o.ä.)	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie
3d	Arbeit	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie
3e	Freizeit	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie
3f	Sonstige	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie

- 4 Wie oft benutzen Sie hier an der Station Hernals S-Bahn, Straßenbahn oder Autobus?**

4	1 täglich	2 mehrmals die Woche	3 mehrmals im Monat	4 seltener	5 nie
---	-----------	----------------------	---------------------	------------	-------

Wie beurteilen Sie den Haltestellenbereich hinsichtlich...

5	... Kürze und Direktheit der Wege zur Station bzw. beim Umsteigen?	1 sehr gut	2	3	4	5 sehr schlecht
6	Ist der Witterungsschutz bei Regen ...	1 ausreichend	2	3	4	5 nicht ausreichend
7	Wie steht es mit dem verfügbaren Raum für FG? Ist der Platz zum Gehen und Stehen ...	1 ausreichend	2	3	4	5 nicht ausreichend

- 8 Welche Geschäfte/Einrichtungen im Stationsumfeld nutzen Sie? (Hinweis Ströck, Polizei,...)**

- 9 Für welche Wege nutzen Sie die Stationsrückseite/die Heigerleinstraße? (hindeuten)**

- 10 Was würden Sie sich im Haltestellenbereich wünschen bzw. verbessern wollen?**

- 11 Wie oft nutzen Sie den Park? (auf Park deuten)**

11	1 täglich	2 mehrmals die Woche	3 mehrmals im Monat	4 seltener	5 nie
----	-----------	----------------------	---------------------	------------	-------

- 12 Was gefällt Ihnen am Park? Was finden Sie gut? (ca. 3 Dinge nennen lassen)**

- 13 Was würden Sie sich im Park wünschen bzw. verbessern wollen?**

- 14 Wie oft benutzen Sie die Kreuzung Hernalser Hauptstraße? (auf Kreuzung deuten)**

14	1 täglich	2 mehrmals die Woche	3 mehrmals im Monat	4 seltener	5 nie
----	-----------	----------------------	---------------------	------------	-------

Sind für Sie als FußgängerIn an dieser Kreuzung...

15	... die Grünzeiten ...?	1 ausreichend	2	3	4	5 nicht ausreichend
16	...alle gewünschten Querungsmöglichkeiten vorhanden?	1 ausreichend	2	3	4	5 nicht ausreichend
17	Wie steht es mit dem verfügbaren Raum für FG? Ist der Platz zum Gehen und Stehen...	1 ausreichend	2	3	4	5 nicht ausreichend
18	Wie sind die Sichtverhältnisse zum Autoverkehr und ÖV im Kreuzungsbereich?	1 sehr gut	2	3	4	5 sehr schlecht
19	Fühlen Sie sich als FußgängerIn...?	1 sehr sicher	2	3	4	5 nicht sicher

20 Sind Ihnen hier kritische oder gefährliche Situationen aufgefallen?

21 Was würden Sie sich an dieser Kreuzung wünschen bzw. verbessern wollen?

22 Wie gerne gehen Sie hier in dieser Gegend zu Fuß?

22	1 sehr gerne	2	3	4	5 gar nicht gerne
----	--------------	---	---	---	-------------------

Bei 1 oder 5 unbedingt nachfragen Warum? 22a

Hinsichtlich Komfort und Sicherheit:

23	Wie ist die Qualität des Belags der Gehsteige und Wege?	1 sehr gut	2	3	4	5 sehr schlecht
24	Wie ist hier die Beleuchtung bei Dunkelheit?	1 sehr gut	2	3	4	5 sehr schlecht
25	Finden Sie das Stationsumfeld übersichtlich, kann man sich gut orientieren?	1 sehr übersichtlich	2	3	4	5 nicht übersichtlich
26	Würden Sie Kinder (6-12 Jahre) ohne Begleitung hier gehen/sich aufhalten lassen?	1 auf jeden Fall	2	3	4	5 niemals

Bei 5 unbedingt nachfragen Warum? 26a

27 Gibt es Stellen an denen Sie sich bei Dunkelheit unsicher fühlen? Warum?

Persönliche Daten

28	Geschlecht 1 w / 2 m	29	ersichtliche Behinderung
----	----------------------	----	--------------------------

30	Alter	1 14-20	2 21-30	3 31-40	4 41-50	5 51-60	6 61-70	7 71-80	8 80+
----	-------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-------

31 Würden Sie mir die Postleitzahl ihres Wohnbezirks verraten?

31	PLZ	wenn 1160 oder 1170: unmittelbare AnrainerIn?	31a	AnrainerIn	1 ja / 2 nein
----	-----	---	-----	------------	---------------

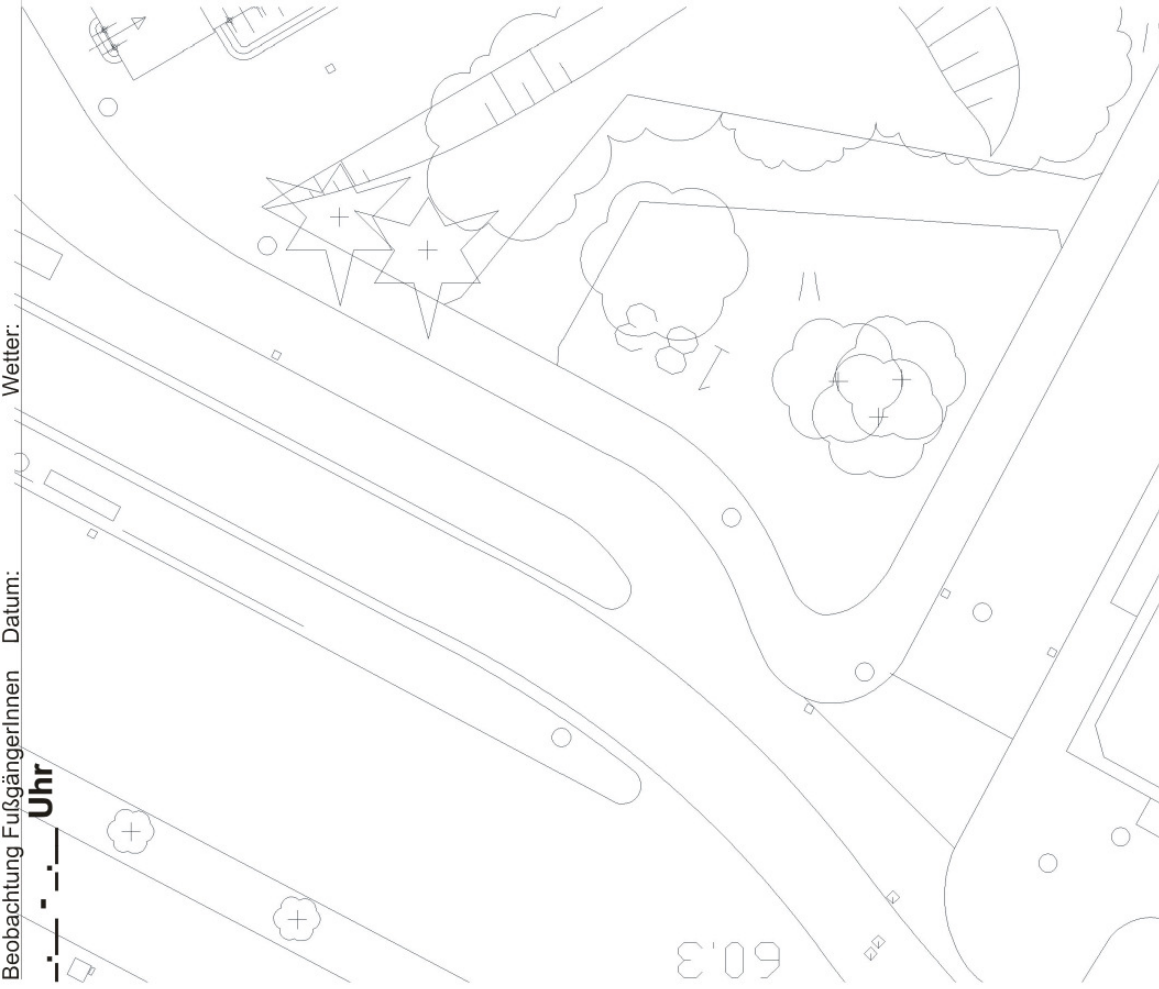
32 Wie oft sind Sie mit folgendem Verkehrsmittel unterwegs?

32a	zu Fuß	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie
32b	Fahrrad	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie
32c	öffentliche Verkehrsmittel	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie
32d	Auto	1 täglich	2 mehrmals/Woche	3 mehrmals/Monat	4 seltener	5 nie

33 Vielleicht ist Ihnen im Zuge des Interviews etwas eingefallen, das Sie uns noch mitteilen möchten? (auch wenn dazwischen Anmerkungen kommen hier eintragen!)

Danke, dass Sie sich Zeit genommen haben! (Bedanken und verabschieden)

Beobachtung FußgängerInnen Datum: _____ Wetter: _____ BeobachterIn: _____ Beobachtungsposition **B1**
 Blatt Nr.: _____

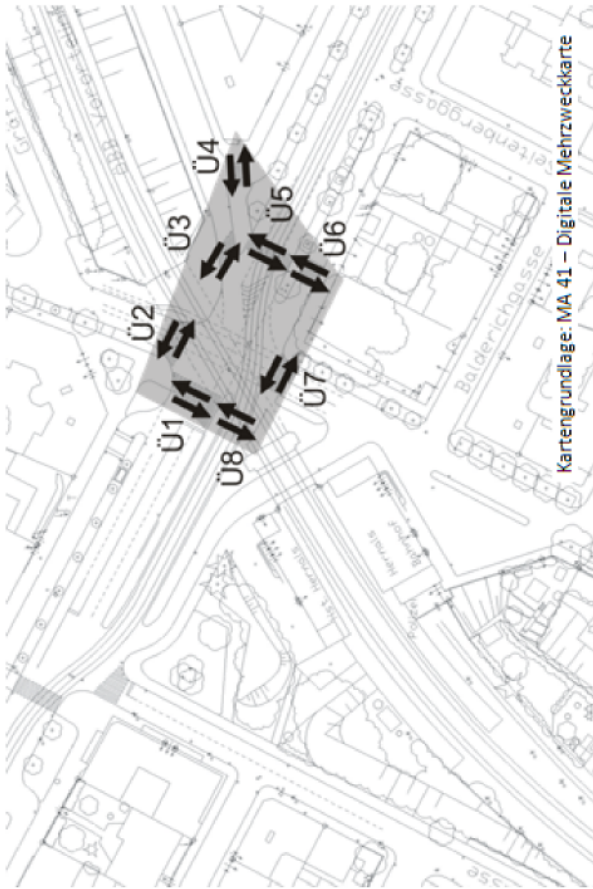


Verhalten FußgängerInnen	1 ERW Erwachsene ne/r		2 JUG Jugendliche he/r		3 KIN Kind ohne Aufsicht		4 ER+KI Erwachsene ne/r mit Kind		5 KIWA Person mit Kinder wagen		6 ÄLT ältere Person		7 BEH Person mit Behin- derung*	
	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m
Queren bei Rot														
Queren bei Rot wg. Tram														
abseits Schutzweg														
diagonal queren														
Absperrung überklettern														
sonstiges														
*At der Behinderung: Membranische Schwangigkeiten (ohne Gehhilfe), G=Person mit Gehhilfe, R=Person in Rollstuhl, S=Person mit Selbstbehinderung														
Fehlverhalten MIV	Anzahl													
MIV Einfahren in Kreuzung bei Gelb oder Rot														
MIV überhöhte Geschwindigkeit														
MIV überhöhte Geschwindigkeit Präsenz Kinder														
MIV Nicht-Beachtung von FG auf Schutzweg beim Abbiegen														
MIV sonstiges														
Interaktion und Konflikte FußgängerInnen mit MIV	Anzahl													
FG zwingt MIV zu abruptem Bremsen														
FG warten trotz Grün bis MIV abbiegt														
MIV hält aus Rücksicht auf FG trotz Grün														
Sonstiges														
Interaktion und Konflikte FußgängerInnen mit ÖV	Anzahl													
FG zwingt ÖV zu abruptem Bremsen														
ÖV läutet/hupt zur Warnung														
ÖV hält noch einmal zwecks Einsteigen lassen														
Sonstiges														
Interaktion und Konflikte FußgängerInnen mit RadfahrerIn	Anzahl													
Interaktion und Konflikte FußgängerInnen untereinander	Anzahl													

7.2. Zählungsergebnisse

FußgängerInnenerhebung S45 Station Hernalts Zählung der FußgängerInnen auf den Übergängen am Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße

Ort: Knoten Hernalser Hauptstraße/
 Heigerleingasse/Dittersdorfasse
 Datum: Dienstag, 15. Juni 2010
 Zeit: 7.15 - 8.15 Uhr, 11.00 - 12.00 Uhr
 Wetter: bewölkt/sonnig, 16°/20°
 1/4 Stunden-Werte der
 einzelnen Wege/Querschnitte und Richtungen



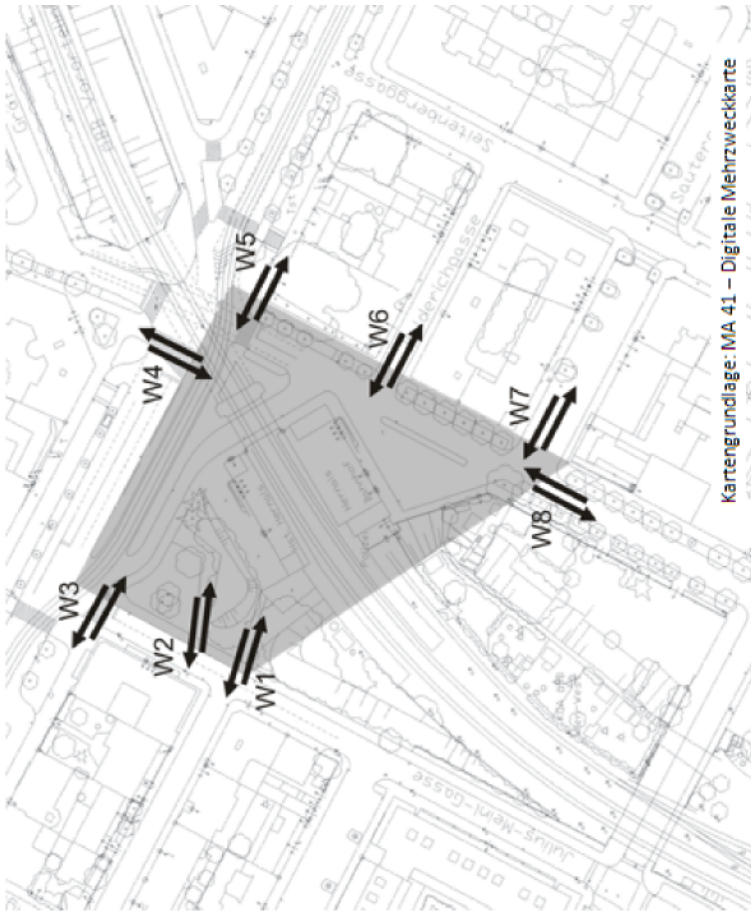
Uhrzeit	Ü1		Ü2		Ü3		Ü4		Ü5		Ü6		Ü7		Ü8							
	zu	von	gesamt	zu	von	gesamt	zu	von	gesamt	zu	von	gesamt	zu	von	gesamt	zu	von					
7.15 - 7.30	46	27	73	13	0	13	12	2	14	16	0	16	5	1	6	24	10	34	58	22	80	
7.30 - 7.45	39	75	114	16	7	23	15	7	22	11	13	24	11	21	32	45	24	69	70	98	168	
7.45 - 8.00	86	124	210	14	7	21	9	7	16	18	15	33	8	14	22	8	14	22	12	37	70	150
8.00 - 8.15	28	14	42	8	5	13	8	7	15	16	7	23	15	8	23	27	21	48	51	24	75	
Summe	199	240	439	51	19	70	44	23	67	61	35	96	39	44	83	121	67	188	249	224	473	
Uhrzeit	Ü1		Ü2		Ü3		Ü4		Ü5		Ü6		Ü7		Ü8							
	zu	von	gesamt	zu	von	gesamt	zu	von	gesamt	zu	von	gesamt	zu	von	gesamt	zu	von					
11.00 - 11.15	31	8	39	4	6	10	6	9	15	13	13	26	11	12	23	24	20	44	38	12	50	
11.15 - 11.30	16	18	34	8	2	10	12	4	16	10	3	13	7	9	16	16	28	26	54	41	16	57
11.30 - 11.45	21	28	49	7	4	11	7	6	13	13	8	21	9	5	14	30	24	54	42	24	66	
11.45 - 12.00	16	20	36	6	4	10	4	8	12	9	16	25	8	12	20	21	25	46	51	19	70	
Summe	84	74	158	25	16	41	29	27	56	45	40	85	35	38	73	103	95	198	172	71	243	

"zu" in Richtung S45 gehend, "von" von Richtung S45 kommend

FußgängerInnenerhebung S45 Station Hernalts
**Zählung der FußgängerInnen
 auf den Wegen zum/vom Stationsumfeld**

Ort: Julius Meini-Gasse/Hernalser Hauptstraße/
 Heigerleingasse/Sautergasse
 Datum: Dienstag, 29. Juni 2010
 Zeit: 7.15 - 8.15 Uhr, 11.00 - 12.00 Uhr
 Wetter: heiter, 22°/29°

1/4 Stunden-Werte der
 einzelnen Wege/Querschnitte und Richtungen



Kartengrundlage: MA 41 – Digitale Mehrzweckkarte

Uhrzeit	W1		W2		W3		W4		W5		W6		W7		W8									
	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt						
7.15 - 7.30	21	1	22	14	0	14	67	16	83	33	27	60	18	17	35	6	3	9	26	6	32	54	8	62
7.30 - 7.45	16	1	17	8	0	8	60	13	73	46	62	108	25	14	39	30	9	39	26	6	32	57	14	71
7.45 - 8.00	13	0	13	11	0	11	49	25	74	54	111	165	23	27	50	16	4	20	22	7	29	50	22	72
8.00 - 8.15	17	5	22	5	2	7	58	22	80	41	35	76	20	24	44	14	7	21	8	8	16	36	20	56
Summe	67	7	74	38	2	40	234	76	310	174	235	409	86	82	168	66	23	89	82	27	109	197	64	261
Uhrzeit	W1		W2		W3		W4		W5		W6		W7		W8									
	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt						
11.00 - 11.15	7	3	10	8	3	11	19	29	48	22	19	41	25	22	47	8	8	16	4	3	7	14	8	22
11.15 - 11.30	3	3	6	2	0	2	31	12	43	20	14	34	16	21	37	15	8	23	7	2	9	13	12	25
11.30 - 11.45	28	16	44	8	4	12	31	15	46	14	19	33	28	26	54	3	6	9	7	5	12	21	21	42
11.45 - 12.00	16	1	17	14	1	15	29	22	51	22	29	51	26	15	41	7	5	12	9	6	15	13	16	29
Summe	54	23	77	32	8	40	110	78	188	78	81	159	95	84	179	33	27	60	27	16	43	61	57	118

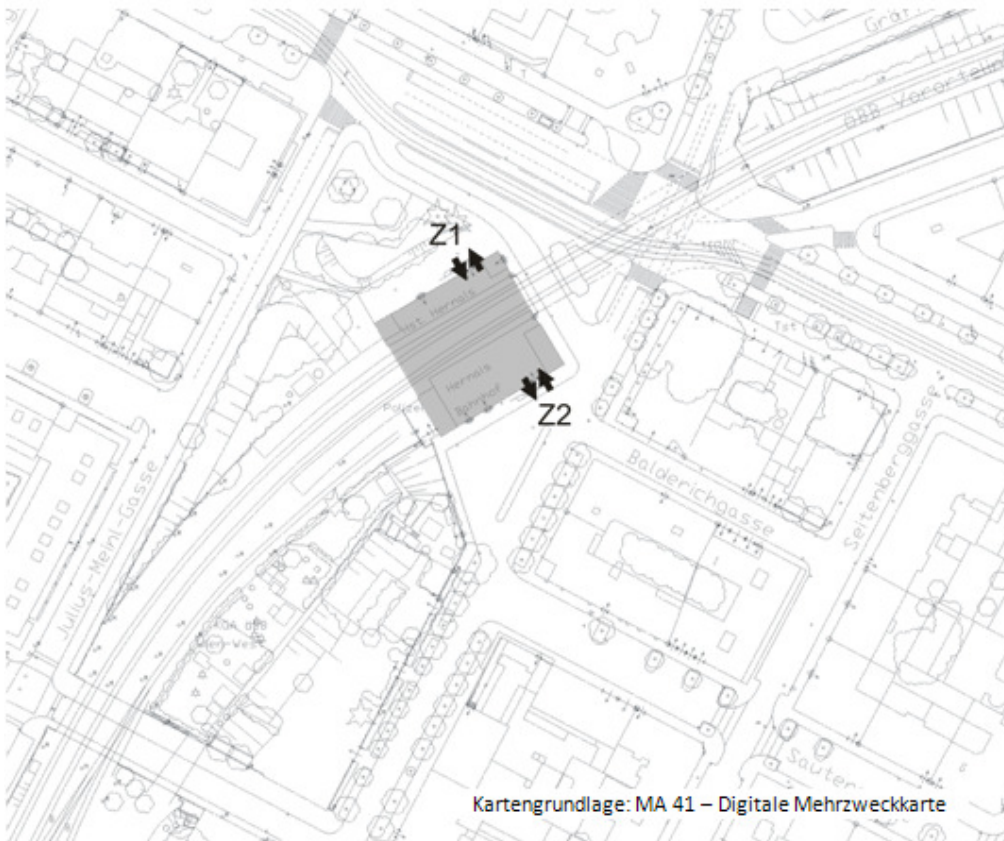
"zu" zugehend ins Stationsumfeld, "ab" abgehend aus dem Stationsumfeld

FußgängerInnenerhebung S45 Station Hernals

Zählung der FußgängerInnen zum/vom Stationsgebäude S45 Hernals

Ort: Stationsgebäude S45 Hernals
 Datum: Donnerstag, 17. Juni 2010
 Zeit: 7.15 - 8.15 Uhr, 11.00 - 12.00 Uhr
 Wetter: bewölkt, 14°/19°

1/4 Stunden-Werte der
 einzelnen Wege/Querschnitte und Richtungen



Uhrzeit	Zugang Z1			Zugang Z2		
	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt
7.15 - 7.30	152	28	180	106	20	126
7.30 - 7.45	143	93	236	96	48	144
7.45 - 8.00	90	62	152	68	39	107
8.00 - 8.15	115	46	161	61	32	93
Summe	500	229	729	331	139	470

Uhrzeit	Zugang Z1			Zugang Z2		
	zu	ab	gesamt	zu	ab	gesamt
11.00 - 11.15	42	27	69	16	9	25
11.15 - 11.30	37	28	65	23	21	44
11.30 - 11.45	48	40	88	15	16	31
11.45 - 12.00	31	35	66	29	31	60
Summe	158	130	288	83	77	160

"zu" zugehend ins Stationsgebäude, "ab" abgehend aus Stationsgebäude

7.3. Fotodokumentation

Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße



Geregelter Fußgängerübergang Hernalser Hauptstraße (Ü1)



Geregelter Fußgängerübergang Heigerleinstraße (Ü2)



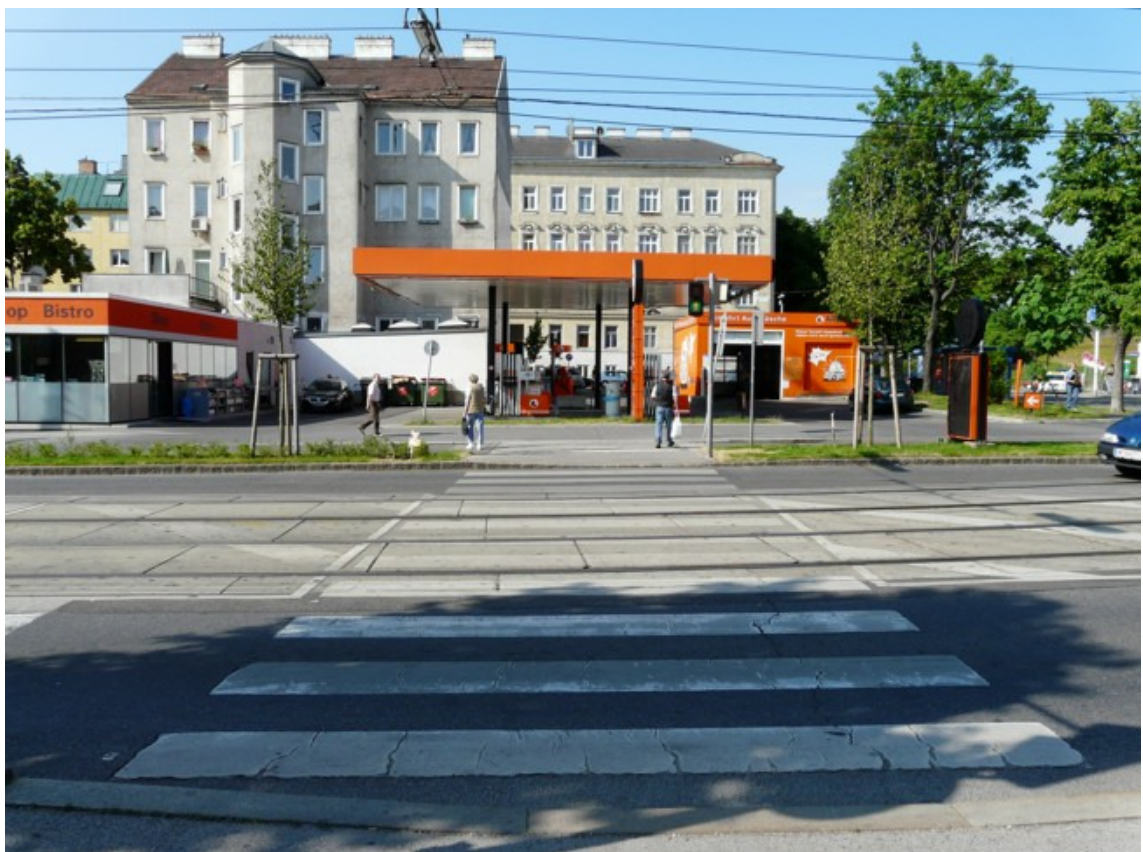
Geregelter Fußgängerübergang Dittersdorfgasse (Ü3)



Ungeregelter Übergang nördliche Nebenfahrbahn Hernalser Hauptstraße (Ü4)



Fußgängerübergang Hernalser Hauptstraße (Ü5, geregelt) und südliche Nebenfahrbahn (Ü6, unregelt)



Geregelter Fußgängerübergang Heigerleinstraße (Ü7)



Ungeregelter Übergang Gleiskörper Straßenbahn (Ü8)



Querung des Gleiskörpers vor/hinter der Straßenbahn (Schulweg)



Engstelle im Bereich der Ströck-Filiale



Kritische Situation beim Warten in der Spitzenstunde



Konflikte mit MIV (vor allem Rechtsabbieger) beim Queren von Ü1



Vorplatz Hernalser Hauptstraße – Straßenbahnhaltestelle 43



Haltestelleninsel 43 - Wartebereich und direkte Gehverbindung



Zu- und Abgehen in Richtung Julius Meini-Gasse



Zu- und Abgehen in Richtung S45



Fehlende Gehsteigabsenkungen in direkter Gehlinie



Hindernisse und Engstellen in direkter Gehlinie



Hindernisse und Engstellen in direkter Gehlinie



Situation Haltestellenbereiche und Vorplatz nachts





Vorplatz Heigerleinstraße



Queren des Platzes Richtung S45



Haltestellenbereich 42B

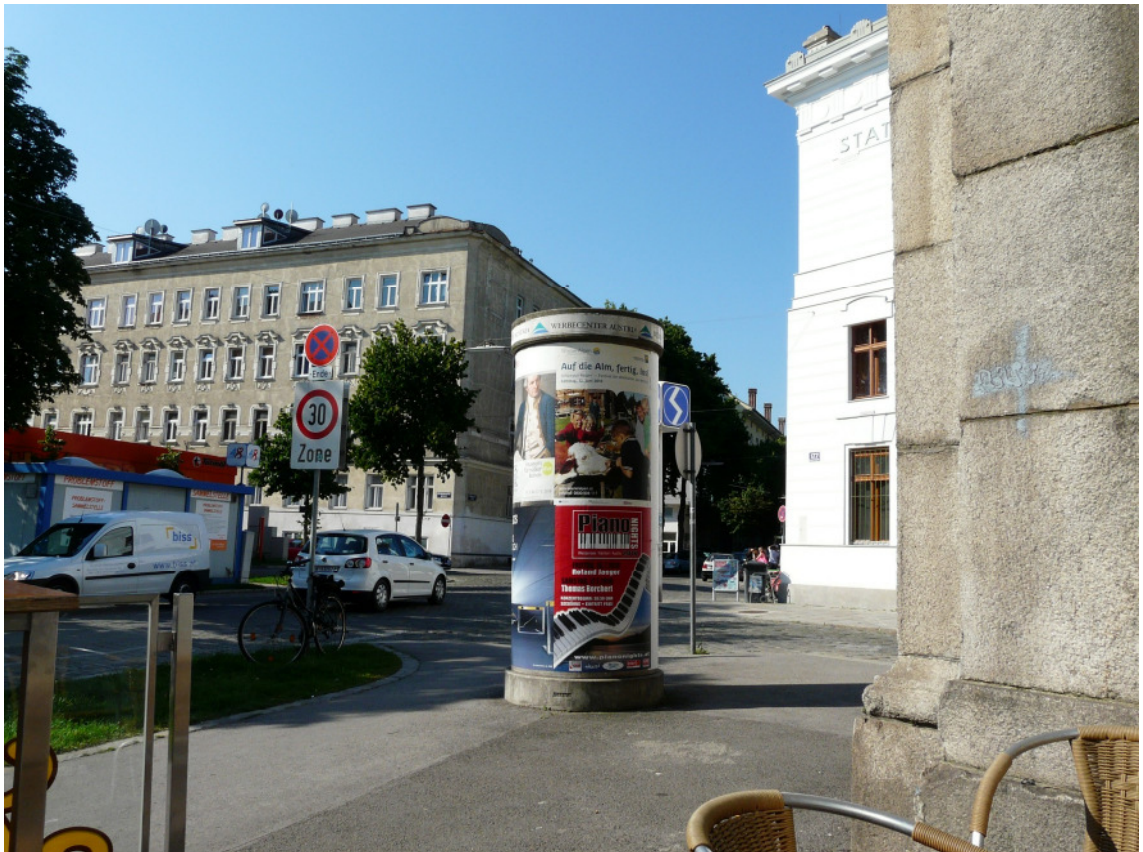


Haltestellenbereich 44B



Hindernisse und Engstellen







Konflikte mit MIV





Situation bei Nacht





Park





Uneinsehbarer Eingangsbereich in den Park



Fehlende Blick- und Wegebeziehung zum Stationsgebäude durch den Park



Direkter Weg nicht möglich, erzwungene Umwege



Situation bei Nacht



