

Pilotprojekt FußgängerInnenverkehr Vorher – Nachher – Untersuchung – Elterleinplatz



Methodenentwicklung und Pilotanwendung an der Kreuzung Elterleinplatz / Hernalser Hauptstraße / Jörgerstraße / Kalvarienberggasse

Kurzfassung, Wien, November 2009

Auftraggeberin: MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Verkehrsplanung
und Mobilitätsstrategien, Mag.^a Dr.ⁱⁿ Astrid Klimmer-Pöllertzer

Bearbeitung: Technisches Büro für Landschafts- und Freiraumplanung,
Dipl.Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Gisa Ruland

Bearbeitungsteam: Dara Fischer, Barbara Vasold, cand. Dipl.Ing.ⁱⁿ Isabella Grandl

in Kooperation mit: Dr.ⁱⁿ Ilse Pfeffer, Bezirksvorsteherin Hernals,
Dipl.Ing.ⁱⁿ Gabriele Steinbach, FußgängerInnenkoordinatorin, MA 46
Ing. Gerhard Vogler, MA 46
Ing. Arthur Kienzl, MA 28
Dipl.Ing. Rudolf Polan, MA 21A
Ing. Wolfgang Pfeiffer, MA 33
Dipl.Ing.ⁱⁿ Gudrun Sturn, Gebietsbetreuung Hernals Währing



1. Zielsetzung des Projektes

- Entwicklung eines neuen Bausteins zur systematischen Erfassung des FußgängerInnenverkehrs bei Umgestaltungen an Kreuzungen – Teil 1 Vorher-Untersuchung, Teil 2 Nachher-Untersuchung.
- Aufzeigen, dass und wie die baulichen Veränderungen zur Verbesserung der Situation für die FußgängerInnen beitragen können.
- Entwicklung und Test eines qualitativen Verfahrens, das über die reinen verkehrstechnischen Parameter hinausgehend Analysen der Situation der FußgängerInnen vor und nach Umgestaltungsarbeiten im öffentlichen Raum erlaubt.

Die Ergebnisse sind ein Beitrag:

- zur Überprüfung der durchgeführten Maßnahmen auf ihre Effektivität für die Verbesserung von Gehbedingungen,
- zur Optimierung der Straßenraumqualität und der Verkehrssicherheit und
- zur Stärkung der Mobilitätschancen für FußgängerInnen.

Das Projekt wurde von der MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien beauftragt und unter Einbeziehung der zuständigen Fachabteilung MA 21, MA 28, MA 33, MA 46 und des 17. Bezirks Hernals durchgeführt.

2. Grundlagen für die Optimierung des Gehens

Verkehrssicherheit

Entschleunigung des MIV, Verkehrsberuhigung, gute Sichtbeziehungen und Ausleuchtung, klare Wegeverbindungen, kurze Wartezeiten an den Ampeln

Komfort und NutzerInnenfreundlichkeit

Barrierefreiheit, ausreichendes Raumangebot für FußgängerInnen (Gehsteige, Straßenbahnhaltestellen etc.), Qualität der Beläge, Gestaltung von FußgängerInnenüberwegen

Attraktivität und Wohlbefinden

Aufenthaltsqualität und Straßenraumqualität durch ansprechende Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz....)



3. Methodik und Arbeitsschritte

Entwickelt wurde ein qualitatives Bewertungsverfahren zur Beurteilung der Situation von FußgängerInnen in Kreuzungsbereichen, ohne Anspruch auf quantitativ messbare Ergebnisse.

Zu den Arbeitsschritten gehörten:

- Erhebung der Kreuzungssituation: Fotodokumentation, Lageskizze, Zusammenfassung der Verkehrsdaten und Plangrundlagen, verbale Beschreibung des Untersuchungsbereichs, Zählung der FußgängerInnen
- Beobachtung der Verkehrsabläufe insbesondere des FußgängerInnenverhaltens im umgestalteten Kreuzungsbereich in der Frühspitze, zu Mittag und in der Abendspitze an Werktagen sowie am Sonntag
- Befragung der FußgängerInnen zum Kreuzungsbereich: Entwicklung eines Fragebogens mit offenen und geschlossenen Fragen und Befragung zu unterschiedlichen Tageszeiten an verschiedenen Wochentagen
- Entwicklung eines Interviewleitfadens und Durchführung von ausführlichen Gesprächen mit MultiplikatorInnen



Elterleinplatz vor dem Umbau



Elterleinplatz nach dem Umbau



4. Umsetzung der Methodik an einem Beispielgebiet

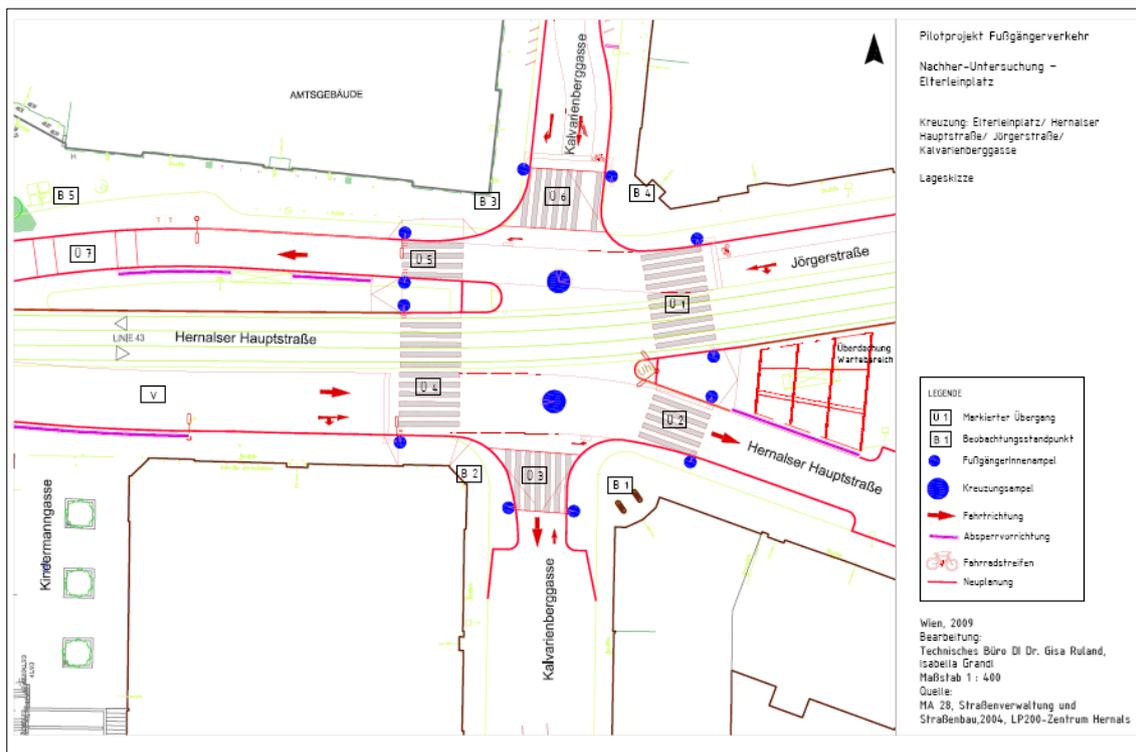
Erprobt wurde die Methodik am Kreuzungsbereich Elterleinplatz / Hernalser Hauptstraße / Jörgerstraße / Kalvarienberggasse, dessen Umgestaltung 2008 abgeschlossen wurde.

4.1. Erhebung der Situation nach der Umgestaltung

Das Verkehrsaufkommen im Kreuzungsbereich liegt werktags bei ca. 24.000 Kfz/Tag und etwa 20.000 FußgängerInnen/Tag (Schätzung auf Grundlage des Zählergebnisses von 2.685 PassantInnen/Stunde/Frühspitze).

Die wichtigsten Veränderungen sind:

- Gehsteigverbreiterungen, Gehsteigvorziehungen an den Kreuzungsecken, Herstellung neuer Beläge, unterschiedliche Farbgebung für Geh- bzw. Fahrbereiche, Realisierung eines ergänzenden Blindenleitsystems.
- Deutliche Vergrößerung und Umgestaltung der Haltestelle der Linie 43 stadtauswärts, Richtung Neuwaldegg und Fahrbahnerhöhung am westlichen Ende der Haltestelle.
- Umgestaltung der Haltestelle der Linie 43 stadteinwärts, Richtung Schottentor (Überdachung, Bänke, neue Uhr, Infotafeln).
- Erneuerung und teilweise Verlängerung der Absperrvorrichtungen im gesamten Untersuchungsgebiet.
- Markierung von Mehrzweckstreifen (nördliche Kalvarienberggasse und Jörgerstraße).





- Reduktion der Fahrbahnbreiten auf eine Fahrspur (Jörgerstraße, Elterleinplatz stadtauswärts, Hernalser Hauptstraße stadteinwärts).
- Anbringung von Werbe- und Informationstafeln und neuen Beleuchtungskörpern.
- Aufwertung des EKZ-Vorplatzes (z. B. Überdachung, zusätzliche Sitzplätze).
- Beschränkung der Linksabbieger von der Jörgerstraße (Einbahn stadtauswärts) in die Hernalser Hauptstraße Richtung Stadtzentrum zum Zweck des Umkehrens auf den Zeitraum zwischen 19:00 und 07:00 Uhr.
- Anpassung der von der Straßenbahn beeinflussten Ampelschaltung im Kreuzungsbereich an die neuen Querungslängen.

4.2. Beobachtung und Befragung - Ergebnisse

4.2.1 Sicherheit, Komfort und NutzerInnenfreundlichkeit

Die Beobachtungen und die Befragungen zeigen eindeutig, dass die Umgestaltung des Elterleinplatzes die Verkehrssicherheit und die Geh- und Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen wesentlich erhöht hat.

Positive Aspekte, die genannt wurden:

Optimierung der Aufenthaltsqualität

- Das Raumangebot auf den Gehsteigen und im Kreuzungs- und Haltestellenbereich der Linie 43 stadtauswärts ist wesentlich verbessert und wird als erhöhter Komfort mit einer deutlich erhöhten Aufenthaltsqualität empfunden.
- Infrastrukturmaßnahmen wie Gehsteigvorziehungen, -verbreiterungen, und -absenkungen und die Qualität der neuen Schutzwege und der Beläge werden als positiv empfunden. Dies erhöht nicht nur den Komfort der FußgängerInnen, sondern auch die Verkehrssicherheit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Kinderwagen etc., u. a. gibt es weniger Stürze von PensionistInnen.



Stärkung der Mobilität

- Der Übergang von der Haltestelleninsel der Linie 43 stadtauswärts zum EKZ wird sehr gut angenommen und als massive Verbesserung angesehen. Die schmalere Fahrbahn (ein statt zwei Fahrstreifen) erhöht stark die Sicherheit der Querenden. Der Übergang verbessert sowohl die Verkehrssicherheit, indem der MIV durch die Reduktion auf eine Fahrspur und die Fahrbahnanhebung entschleunigt wird, als auch den Komfort für die PassantInnen.





Das Amtshaus und das EKZ können jetzt ohne Umweg insbesondere auch von mobilitätseingeschränkten Menschen und Personen mit Kinderwagen erreicht werden. Die meisten AutofahrerInnen verhalten sich hier sehr rücksichtsvoll. Einige Befragte wünschen sich allerdings zusätzliche Maßnahmen, u. a. einen Zebrastreifen.

- Die Wegestrecken auf den Übergängen für die FußgängerInnen sind kürzer geworden, sodass auch ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Personen weniger Bedenken beim Queren haben.
- Die Realisierung eines ergänzenden Blindenleitsystems (und Blindenakustik) im Bereich der lichtsignalgeregelten Übergänge, der Haltestellenbereiche sowie des Eingangs zum Amtsgebäude ist positiv zu bewerten.



Verbesserung des Sicherheitsempfindens

- Das Sicherheitsempfinden ist insgesamt verbessert.
- Die Interaktion zwischen FußgängerInnen und MIV ist durch die Fahrbahnverengung und Aufdoppelungen weniger hektisch geworden (Verkehrsberuhigungsmaßnahmen), der MIV wird als entschleunigt wahrgenommen.
- Die Beleuchtungssituation im Kreuzungsbereich wird überwiegend gut beurteilt.



Verbesserung des Komforts

- Bänke und Überdachungen in den Haltestellenbereichen der Linie 43 werden überwiegend als sehr angenehm empfunden, insbesondere am „Hernalser Spitz“. Die Informationstafeln zu den Aktivitäten der Vereine im Bezirk werden positiv wahrgenommen.





Problembereiche, die durch die Untersuchung identifiziert wurden:

Interaktionen FußgängerInnen mit MIV

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) behindert bei hohem Verkehrsaufkommen in den Spitzenzeiten immer wieder FußgängerInnen sowie den öffentlichen Verkehr am Elterleinplatz, u. a. durch Blockieren der Schutzwege zwischen Hernalser Spitz und BAWAG.
- Die Werbetafeln an der Hernalser Hauptstraße stadteinwärts werden von einigen PassantInnen als neues Sicherheitsrisiko wahrgenommen. Hier können Personen unvermutet auf die Fahrbahn treten und werden wegen der Tafeln erst sehr spät gesehen.
- Die Kreuzung wird von vielen Befragten als kompliziert und unübersichtlich eingestuft, da es zahlreiche Querungsrelationen, Abbiegerelationen des MIV, MIV- und Straßenbahntrassen zu beachten gibt. Daher wird die Kreuzung, trotz allgemein verbessertem Sicherheitsempfinden, in Bezug auf die Sicherheit von Kindern immer noch kritisch beurteilt.



Interaktion FußgängerInnen mit RadfahrerInnen

- RadfahrerInnen benutzen die FußgängerInnenanlagen mit, indem sie auf Gehsteigen und Schutzwegen fahren, was gelegentlich zu Konflikten führt.



Interaktionen FußgängerInnen mit ÖV

- Die Geschwindigkeit der Straßenbahnen beim Einfahren in die Stationen sowie die geringe Lärmentwicklung der neuen Garnituren – die allerdings generell sehr positiv angenommen werden – werden von manchen Befragten als Sicherheitsrisiko bezeichnet.

Queren abseits des Schutzwegs, entlang der Gleise und Diagonalquerungen

- Diagonalquerungen bzw. Querungen entlang der Gleise wurden, wenn auch selten, in der Nachher-Untersuchung erneut registriert. Dieses Verhalten dient der Vermeidung von Umwegen, dem Erreichen der Straßenbahn und fungiert bei Jugendlichen manchmal als Mutprobe.

Pulkverhalten von FußgängerInnen

- Pulkverhalten beim Queren der Straße, d. h. in der Gruppe bei Rot gehen oder an nicht gesicherten Übergängen losgehen, wurde auch in der Naher-Untersuchung mehrfach beobachtet.
- Dieses Verhalten ist besonders häufig an der Zugspitze bei der Straßenbahnhaltestelle der Linie 43 stadtauswärts beobachtbar, kommt aber auch an anderen Kreuzungsstellen vor, z. B. um eine gerade einfahrende Straßenbahn zu erreichen.





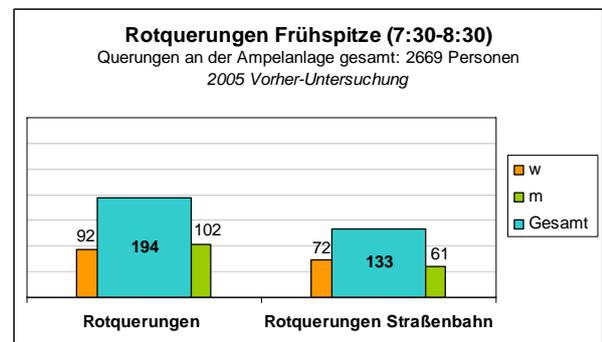
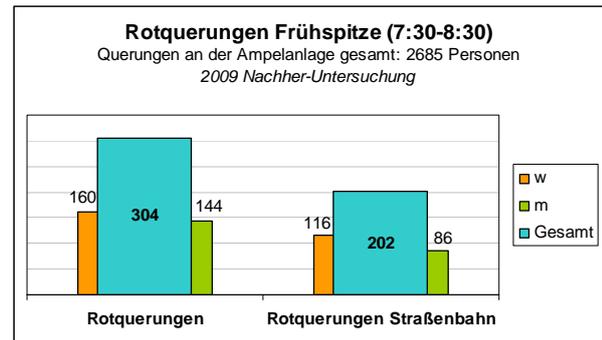
Grünphasen

- Die Grünphasen werden weiterhin von vielen Befragten als zu kurz empfunden, insbesondere beim Übergang zur Straßenbahnhaltestelle der Linie 43 stadteinwärts.
- Das Konzept der Räumphasen ist für ältere Menschen und jüngere Kinder eher schwer verständlich.
- Im Gegensatz zur Vorher-Untersuchung wurden in der Nachher-Untersuchung keine Zwangspausen auf den Mittelinseln zwischen den Übergängen beobachtet.



Querungen bei Rot

- Querungen bei Rot stellen das häufigste Fehlverhalten von FußgängerInnen dar. 2005 wurde dies von den Befragten teilweise als gefährlich wahrgenommen, 2009 jedoch kaum noch erwähnt.
- Die Rotquerungen zu den Spitzenzeiten haben sich um ein Drittel erhöht. Auch in der Nachher-Untersuchung konnten viele Personen beobachtet werden, die bei Rot queren, um die Straßenbahn zu erreichen. Wie in der Vorher-Untersuchung wurde beobachtet, dass schmale und übersichtliche Übergänge eher bei Rot gequert werden.
- Durch die Verbreiterung der Gehsteige und die Reduktion der Fahrbahnbreiten trauen sich auch mobilitätseingeschränkte Menschen eher eine Querung zu. Die Verschmälerung der Fahrbahn führt zur Reduktion der Geschwindigkeit des MIV, wodurch dieser als weniger furchterregend wahrgenommen wird.
- Die Anpassung der Ampelphasen an die Bedürfnisse der FußgängerInnen insbesondere in Verbindung mit der Ampelschaltung und der Phasenbeeinflussung durch die Straßenbahnlinie 43 ist weiterhin ein besonderes Anliegen der Befragten.





4.2.2 Zufriedenheit, Attraktivität und Wohlbefinden

Die ästhetische Ausgestaltung des Platzes nach dem Umbau wird ambivalent beurteilt. Die Gestaltung trifft nicht immer den persönlichen Geschmack der Befragten.

Positive Aspekte, die genannt wurden:

- Die Umgestaltungen im gesamten Kreuzungsbereich werden überwiegend als positiv wahrgenommen und tragen zum allgemeinen Wohlbefinden und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit der PassantInnen bei.
- Der Platz vor dem Eingangsbereich des Einkaufszentrums und dem Amtshaus wird nach der Umgestaltung insgesamt als geräumiger und freundlicher empfunden.
- Als besonders wichtige Bereicherung werden die zusätzlichen Sitzgelegenheiten klassifiziert.
- Positiv angemerkt wurde, dass sich der Vorplatz des EKZ zu einem Kommunikationsort und Treffpunkt für Hernals entwickeln kann. Der Wunsch nach einem zentralen Ort in Hernals, den man gerne aufsucht und an dem Veranstaltungen stattfinden können – man könnte sagen, ein Integrations- und Identifikationsort für den Bezirk – wurde immer wieder angesprochen.
- Der Wetterschutz, die Vielzahl an Sitzplätzen und die Informationstafeln steigern auch die Attraktivität des Wartebereiches der Linie 43 stadteinwärts am Hernalser Spitz.

Probleme, die durch die Untersuchung identifiziert werden konnten:

- Das städtebauliche Erscheinungsbild wurde aufgrund verschiedener Bauten zum Witterungsschutz, wie Überdachungen der Wartebereiche und des Eingangs zum Amtshaus, verändert. Diese Bauten werden z. T. kritisch gesehen, da das städtebauliche Ensemble nicht mehr so gut wahrnehmbar ist.
- Die neue Situation am Hernalser Spitz wird differenziert beurteilt. Kritische Anmerkungen betreffen die konkrete Gestaltung der Überdachungen und der Umstand, dass nicht alle Sitzgelegenheiten ausreichend wettergeschützt sind.
- Angemerkt wurde, dass im gesamten Platz- und Kreuzungsbereich nicht genug Begrünungsmaßnahmen (z. B. Pflanztröge) gesetzt wurden.
- Die Menge der kleinen Informationsbauwerke und Werbeflächen im Platz- und Kreuzungsbereich wird kritisiert. Sie reduzieren das Raumangebot für FußgängerInnen.
- Teilweise wurde die Farbgebung des Asphalt kritisiert. Das weiße Kleinpflaster auf dem Platz erscheint insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen als rutschgefährlich.

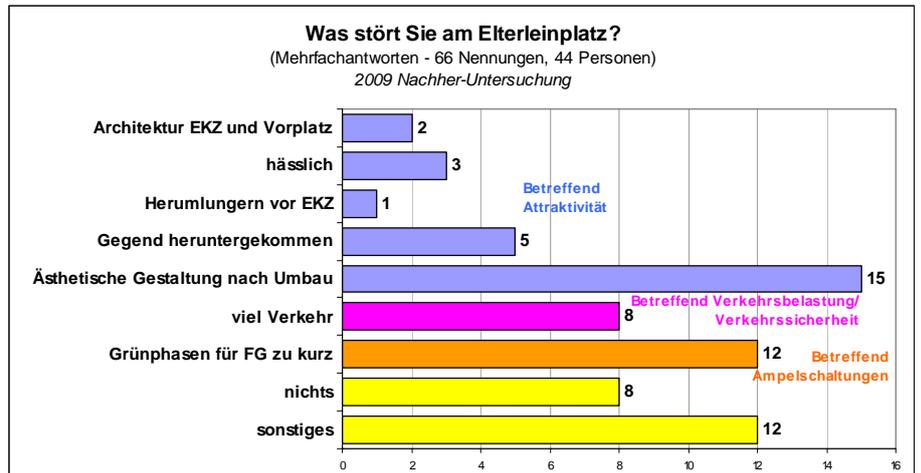


4.2.3 Zusammenfassung

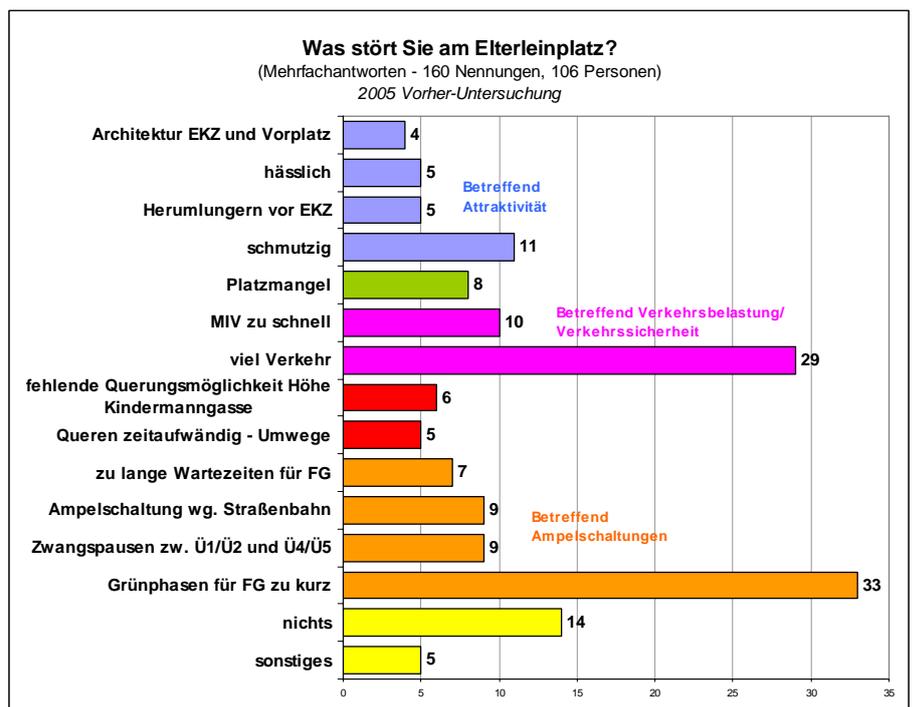
Sicherheit, Komfort und die NutzerInnenfreundlichkeit werden nach der Umgestaltung generell als stark verbessert beurteilt. Die Umgestaltungen im gesamten Kreuzungsbereich werden überwiegend als positiv wahrgenommen. Sie steigern die Aufenthaltsqualität und das Wohlbefinden der PassantInnen.

Die Ergebnisse der Befragung nach den verbliebenen Problemen der PassantInnen am Elterleinplatz zeigen eine deutliche Verringerung der Kritik an verkehrstechnischen Aspekten (etwa die Geschwindigkeit des MIV) und auch Aspekten des Komforts (wie etwa das Raumangebot für FußgängerInnen). Nach der Beseitigung der Mängel in den Bereichen der Verkehrssicherheit von FußgängerInnen, des Komforts und der NutzerInnenfreundlichkeit tritt die ästhetische Gestaltung des gesamten Bereiches in den Vordergrund. Diese wird sowohl mit Kritik als auch mit positiven Rückmeldungen bedacht.

Was stört am Elterleinplatz 2009



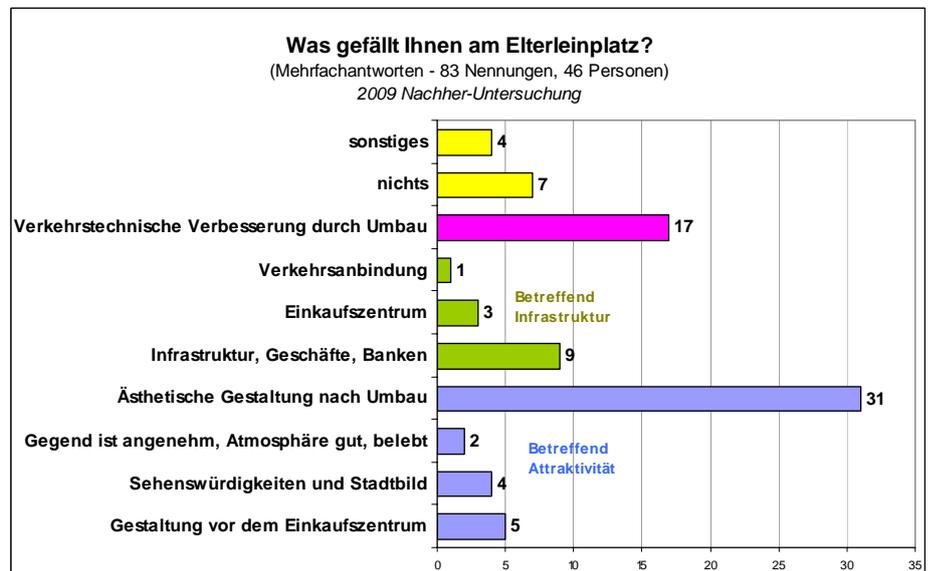
Was stört am Elterleinplatz 2005





Die angeführten graphischen Darstellungen illustrieren die Unterschiede in den Nennungen vor dem Umbau 2005 und nach dem Umbau 2009. Sie sind aus den Ergebnissen der offenen Fragen "Was gefällt Ihnen am Elterleinplatz?" und "Was stört Sie am Elterleinplatz?" entnommen und zeigen tendenziell, wie sich die Problemlagen verschoben haben, welche Bereiche in den Vordergrund und welche in den Hintergrund treten. Die Ergebnisse werden sowohl durch die Aussagen der MultiplikatorInnen als auch - v.a. im Bereich der Verkehrssicherheit und im Bereich der NutzerInnenfreundlichkeit - durch die Beobachtungen bestätigt.

Was gefällt am Elterleinplatz 2009



Was gefällt am Elterleinplatz 2005





5. Einschätzung der methodischen Herangehensweise

Die Methode einer Vorher-Nachher-Untersuchung ist ein sinnvolles qualitatives Instrument, um städtebauliche Situationen detailliert zu analysieren. Sie ist für die Evaluation von Maßnahmen im Stadtraum gut geeignet.

5.1. Erhebung der aktuellen Situation

Die Analyse der technischen und organisatorischen Gegebenheiten sind wichtige Voraussetzungen zur Beurteilung der Kreuzungssituation – u. a. die Zählung der FußgängerInnen, um eine Relation zum MIV herstellen zu können.

Besondere Bedeutung hat die Fotodokumentation, da sie anschaulich die Vor- und Nachteile für die FußgängerInnen an den jeweiligen Kreuzungen vermitteln kann.

5.2. Beobachtung

Mit Hilfe dieser Methode konnten gleichbleibende bzw. veränderte Verhaltensmuster zwischen der Situation vorher und nachher herausgearbeitet und verdeutlicht werden. Einige Verhaltensmuster sind unabhängig vom Umbau, bei anderen kann man sehr deutlich die Folgen des Kreuzungsumbaus nachweisen.

Im Zusammenhang mit der Befragung kann das tatsächliche Verhalten in Bezug auf das kommentierte Verhalten dargestellt werden – „Realitäts-Check“. Sichtbar wird durch die Beobachtung auch, wie sich die Mehrheit der FußgängerInnen im Kreuzungsbereich verhält. Damit wird eine umfassende Beurteilung der Gesamtsituation aus unterschiedlichen Blickwinkeln möglich.

5.3. Befragung

Während der Vorher-Untersuchung wurden 124 Personen befragt. Die Auswertung ergab, dass dieser Befragungsumfang für die Nachher-Untersuchung und für zukünftige Untersuchungen nicht notwendig ist. Im Zuge der Nachher-Untersuchung wurde die Stichprobengröße auf 55 Personen reduziert. Zusätzlich wurden 6 Leitfadeninterviews mit MultiplikatorInnen durchgeführt.

Insbesondere wurden die Aspekte Sicherheit, Komfort, NutzerInnenfreundlichkeit und Zufriedenheit, Attraktivität und Wohlbefinden abgefragt. Dadurch konnten die aktuelle Situation, die Befindlichkeit und die Bedürfnisse im Kreuzungsbereich aus Sicht der FußgängerInnen sehr deutlich herausgearbeitet werden.

Je weniger Personen befragt werden, desto mehr muss man von „Tendenzen“ reden und kann Zusammenhänge nicht mehr quantitativ festmachen. Die Befragungsergebnisse sind als wichtige Schlaglichter in qualitativer Hinsicht zu bewerten.

Allgemeine Anmerkungen zur Befragung

- Die Situation in Bezug auf Gestaltung und Organisation vor einem Umbau wird von den meisten Menschen sehr schnell vergessen. Umso wichtiger waren die Gespräche mit den MultiplikatorInnen und die Beobachtungsergebnisse, die das tatsächliche Verhalten im Straßenraum aufzeigen.



- Aspekte, egal ob positiv oder negativ, die sich durch die Umgestaltung nicht verändert haben, traten auch in der Nachher-Untersuchung klar zu Tage.
 - Aspekte, die eine Verbesserung gebracht haben, wurden von einigen Befragten deutlich erkannt, von vielen allerdings als „gegeben“ hingenommen bzw. im Sinn von „es gibt immer noch etwas zu verbessern“ kommentiert.
 - Aspekte, die durch den Umbau für FußgängerInnen nicht optimal gelöst wurden, waren auch in der Beobachtung erkennbar, z. B. das Problem mit den AbbiegerInnen und des MIV-Staus entlang des Elterleinplatzes und in der Hernalser Hauptstraße stadteinwärts.
- Funktionelle, Sicherheits- und Gestaltungsaspekte lassen sich in der Befragung nur schwer voneinander trennen, da die Geschmacksfrage sehr deutlich in die Beurteilung der Gesamtsituation hineinspielt. In den ergänzenden Leitfadeninterviews konnten diese Aspekte deutlicher differenziert werden.

5.4. Gespräche mit MultiplikatorInnen

Ein Ergebnis der Vorher-Untersuchung bestand in der Empfehlung, Leitfadeninterviews mit MultiplikatorInnen durchzuführen. Für die Gespräche anhand eines Interviewleitfadens stand wesentlich mehr Zeit zur Verfügung und sie fanden, anders als die Befragungen auf der Straße, in ungestörter Umgebung statt.

Den ausgewählten Personen wurde die Möglichkeit gegeben, die relevanten Aspekte mit ihren eigenen Worten zu beschreiben. Die These hat sich bestätigt, dass auf diese Weise zusätzliche Aspekte, Informationen und Sichtweisen besser zum Ausdruck kommen, als allein mit Hilfe der offenen Fragen des standardisierten Fragebogens.

Die MultiplikatorInnen konnten – jeweils für ihre Klientel sprechend – die Verhältnisse nach dem Umbau einschätzen, wodurch die Situation von Personengruppen, die durch Befragungen weniger gut erreicht werden können, wie z. B. Kinder, Jugendliche und SeniorInnen besser berücksichtigt werden konnten.

Der Informationsgewinn durch die Leitfadeninterviews entsprach den Erwartungen und lieferte sehr differenzierte zusätzliche Informationen zur Situation im Kreuzungsbereich nach der Umgestaltung.

5.5. Zusammenfassung

Befragungen im Straßenraum und Gespräche mit MultiplikatorInnen geben gemeinsam mit den Beobachtungen einen umfassenden Überblick über die Meinungen, Wünsche und Befindlichkeiten der PassantInnen im Untersuchungsgebiet.



6. Hinweise für weitere Planungen

Die vermehrte Berücksichtigung von FußgängerInnen und die Stärkung ihrer Position im Straßenraum ist ein wichtiges Ziel der Wiener Stadtplanung. Jeder Weg beginnt und endet als Fußweg, daher sind alle VerkehrsteilnehmerInnen auch FußgängerInnen. Zu den Zielen des Masterplans Verkehr 2003 und der Evaluierung und Fortschreibung 2008 gehören daher:

- Stabilisierung des FußgängerInnenverkehrs auf hohem Niveau
- Verbesserung der Qualität und Erhöhung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen

6.1 Resümee zur Vorher – Nachher – Untersuchung

FußgängerInnenstandards

- Breitere Gehsteige und Gehsteigvorziehungen und damit größere Wartebereiche an Übergängen führen zu deutlicher Entspannung der Wartesituation an Kreuzungen und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen in Wartesituationen erhöht sich beträchtlich.
- Durch bauliche Maßnahmen wie die Reduktion von Fahrspuren und Fahrbahnanhebungen wird der MIV entschleunigt. Dadurch können beispielsweise häufig genutzte „informelle“ Übergänge quasi „offiziell“ werden. Das bewirkt eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und stärkt die Position und den Komfort von FußgängerInnen im öffentlichen Raum. Umwege werden reduziert.
- Aufwertungen von Haltstellen der öffentlichen Verkehrsmittel durch erhöhtes Platzangebot, mehr Sitzgelegenheiten und Überdachungen sind Beiträge zur Erhöhung der Straßenraumqualität und zum Wohlbefinden von FußgängerInnen im öffentlichen Raum.
- Die gute Qualität von Straßen- und Gehsteigbelägen sowie verbesserte Gehsteigabflachungen, Beleuchtung und Blindenleitsysteme bieten einerseits mehr Sicherheit für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und andererseits mehr Komfort für Menschen mit Kinderwagen etc.
- Unzureichend lange Grünphasen und der abbiegende MIV verursachen Probleme beim Queren für FußgängerInnen.



Methodische Umsetzung

- Mit dieser Methode konnten kreuzungsspezifische Fragestellungen und Probleme der FußgängerInnen mittels der Vorher-Untersuchung erhoben werden und in die Planungen einfließen.
- Die Beobachtung und Befragung der FußgängerInnen an der Kreuzung brachte wertvolle Hinweise für die Entwicklung im Sinne der FußgängerInnenfreundlichkeit, v.a. zu den Themen Sicherheit, Komfort, NutzerInnenfreundlichkeit, Funktionalität, Attraktivität und Wohlbefinden.
- Mit der Nachher-Untersuchung konnten die umgesetzten Maßnahmen aus Sicht der FußgängerInnen auf ihre Effektivität für die Verbesserung der Geh- und Aufenthaltsbedingungen überprüft werden.

6.2 Zusammenfassende Einschätzung

- Die Ergebnisse helfen dabei, sowohl allgemeine Standards für FußgängerInnenfreundlichkeit zu entwickeln, als auch situationsspezifische Probleme aufzuzeigen und maßgeschneiderte Lösungen zu formulieren bzw. im Zuge der Nachher-Untersuchung zu überprüfen und weiter zu entwickeln.
- Die Vorher – Nachher – Untersuchung stellt ein kleines kompaktes Tool dar, das leicht an andere Kreuzungsanforderungen bzw. sonstige städtebauliche Situationen adaptierbar ist.
- Mit der qualitativen Herangehensweise und der Kombination von Erhebung – Beobachtung – Befragung und Gespräche mit Multiplikatorinnen wird ein ganzheitliches Bild einer Situation, beispielsweise eines Kreuzungsbereichs, geschaffen.
- Dieser neue Baustein für Planungen im öffentlichen Raum trägt dazu bei die Straßenraumqualität zu optimieren, die Verkehrssicherheit zu verbessern und die Mobilitätschancen für FußgängerInnen zu stärken.
- Die Ergebnisse dienen darüber hinaus als Basis für eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung der Anliegen der FußgängerInnen.

Aufgrund der positiven Erfahrungen am Elterleinplatz wurde dieses Tool in Hernals (17. Bezirk) erneut aufgegriffen und an weiteren Orten im Zusammenhang mit Planungen im Zentralraum Hernals erfolgreich angewandt.