

# FußgängerInnenenerhebung S45-Station Hernalts



## Kurzfassung

Wien, August 2010

Betreuung MA 18: DI Dr. Petra Dworzak

Bearbeitung: Technisches Büro für Raumplanung  
DI Thomas Meindl

Im Auftrag von: Dr. Ilse Pfeffer, Bezirksvorsteherin Hernalts

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

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -  
Stadtentwicklung und Stadtplanung

## 1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

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

Die Aufgabenstellung umfasst

- 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:

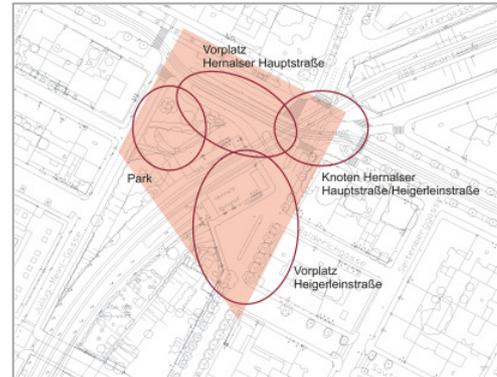
- Erhebung der Situation: Fotodokumentation des Stationsumfelds; Verbale Beschreibung; Zusammenstellung vorhandener Verkehrsdaten zur Abschätzung von Verkehrsmengen; Auswertung weiterer Verkehrsdaten; Lageskizze
- Zählung der FußgängerInnen: Zählung der FußgängerInnen im Kreuzungsbereich; Grobschätzung wie viele FußgängerInnen die jeweiligen Wege benutzen; Darstellung der Fußgängerströme und deren grobe Gewichtung
- Beobachtung der Verkehrsabläufe: Beobachtung und Dokumentation der Gehrelationen der FußgängerInnen im Stationsumfeld; 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 im Bereich des Stationsgebäudes zur Wegewahl, 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. Verkehrssituation

Untersucht wurde das nähere Stationsumfeld um die Station Hernals der S45 Vorortlinie zwischen Julius Meini-Gasse, Hernalser Hauptstraße und Heigerleinstraße. Das Gebiet ist durch Bereiche unterschiedlicher Funktionen und Verkehrssituationen charakterisiert und wie folgt gegliedert:



#### Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße

Dieser stark frequentierte und komplexe Knoten ist für den Fußgängerverkehr von und zu den Haltestellenbereichen verkehrsbestimmend. Die Schutzwege verfügen über Gehsteigabsenkungen, mit Ausnahme der Nebenfahrbahnen und des Gleiskörpers der Straßenbahn im Stationsbereich sind alle Übergänge ampelgeregelt, die zu querenden Weglängen liegen zwischen 5m und 13m.

Die Grünzeiten liegen zwischen 16 Sekunden beim Queren der Hernalser Hauptstraße und 103 Sekunden in deren Verlauf gemessen, die Umlaufzeit beträgt im Normalfall 130 Sekunden und variiert aufgrund der Ampelbeeinflussung durch die Straßenbahn. An allen Fußgängerübergängen werden die im Masterplan Verkehr geforderten, einer Gehgeschwindigkeit von 1m/s entsprechenden, Mindestgrünzeiten erfüllt.

#### Vorplatz Hernalser Hauptstraße - Stationsbereich Linie 43

Die Straßenbahnlinie 43 ist die wichtigste Anbindung des Bezirks ans Zentrum, der Vorplatz der S45-Station mit der Haltestelle somit wichtiger Verkehrsknoten. Er ist infolge einer Verschwenkung der Straßenbahngleise aus Mittel- in Seitenlage und der diesem Verlauf folgenden Busspur 44B von den Haltestelleninseln getrennt. Diese setzen sich unter dem Brückenbauwerk der S-Bahn als Warteinsel der Kreuzung bzw. als Gehsteig mit Haltestelle 44B fort. Der Zugang zum Stationsbereich von Nordwesten erfolgt über den ampelgeregelten Fußgängerübergang der Julius Meini-Gasse.

#### Park

Die Parkfläche erstreckt sich südlich der Straßenbahnhaltestelle und Busspur zwischen Vorplatz der S45-Station und Julius Meini-Gasse. 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 Meini-Gasse an.

#### Vorplatz Heigerleinstraße

Der Vorplatz erstreckt sich südlich des Stationsbauwerks der S45 dreieckig zur Heigerleinstraße hin. 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.



### 3.2. FußgängerInnenzählung und relevante Verkehrsströme

Zur Erhebung fußgängerrelevanten Verkehrs wurden die Verkehrsströme abgeschätzt.

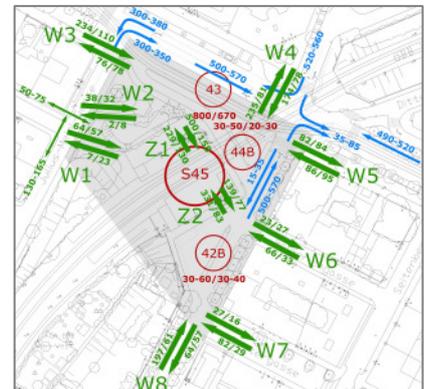
#### Auswertung vorhandener Verkehrsdaten

Verkehrszählungen der MA46 ergeben, dass in der Hernalser Hauptstraße zu Spitzenzeiten ca. 500-570 PKW/h stadteinwärts bzw. nachmittags 490-520 PKW/h stadtauswärts unterwegs sind. Im Verlauf der wichtigen Tangentialverbindung Gersthof-Sandleitengasse kommen rechtsabbiegend aus der Heigerleinstraße weitere 420-460 PKW/h morgens und 520-560 PKW/h abends hinzu, diese starke KFZ-Relation erklärt die kurzen Grünzeiten für FußgängerInnen. Am Übergang Julius Meinel-Gasse fahren rund 300-380 PKW/h je Fahrtrichtung. Das KFZ-Verkehrsaufkommen in und aus der südlichen Heigerleinstraße kann als gering bezeichnet werden.

Geschätzt auf Basis von Fahrgastzahlen der Wiener Linien bewegen sich im Haltestellenbereich der Linie 43 und auf den Wegen dorthin in der stärksten Morgenstunde durchschnittlich mehr als 800 Fahrgäste/h, mittags sind es rund 670 und nachmittags mehr als 900 Personen/h. Die Buslinie 42B Richtung Schafberg nutzen tagsüber rund 30-40 Fahrgäste/h, in der Abendspitze bis zu 60 Personen/h. Für die Buslinie 44B Richtung Heuberg wird die Zahl der Fahrgäste auf 30-50 Personen/h, in Normalstunden auf 20-30 Personen/h geschätzt.

#### FußgängerInnenzählung

Der Knoten Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße spielt als Zugang aus den umliegenden Wohngebieten und als Schulweg eine wesentliche Rolle. 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 über die Hernalser Hauptstraße. Über die Heigerleinstraße queren ca. 190 Personen/h zur Spitzenstunde und außerhalb rund 200 Personen/h. Die südseitige Gehrelation entlang der Hernalser Hauptstraße in Richtung Stationsumfeld wird stärker frequentiert als die nordseitige.



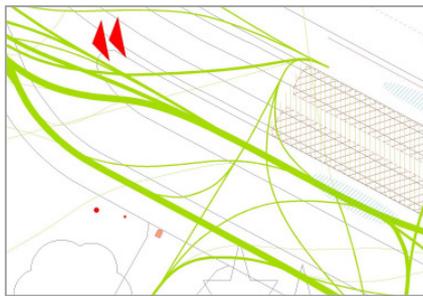
Insgesamt betreten bzw. verlassen in der Morgenspitzenstunde knapp 1500 Personen das Stationsumfeld, außerhalb der Spitzenstunde sind es knapp 900 Personen/h. Die Stärkste Wegerelation in der Morgenspitze ist jene aus Richtung Julius Meinel-Gasse.

In der Morgenspitze betreten rund 830 Personen/h das Stationsgebäude der S45, rund 370 Fahrgäste kommen an und verlassen es. Insgesamt nutzen morgens ca. 1200 Personen/h die S45 und bewegen sich auf den Wegen von bzw. zur Station, rund 730 Personen davon am Vorplatz Hernalser Hauptstraße und 470 Personen am 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. Beobachtung des Verkehrsverhaltens

Das FußgängerInnenverhalten im jeweiligen Platzbereich wurde beobachtet und die Wahl der Wege, Einschränkungen und Hindernisse sowie kritische Situationen und Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen aufgenommen.



#### Wahl der Fußwege – Gehlinien der FußgängerInnen

Wesentliches Augenmerk wurde auf die Erfassung der tatsächlichen Wege gelegt. Dazu wurden die Gehlinien beobachteter Personen aufgezeichnet. FußgängerInnen wählen die direkte Gehlinie zu den Eingängen der S45 und queren dazu die Vorplätze auch abseits der Gehwege. Gleiskörper und Nebenfahrbahn werden möglichst direkt gequert, so auch im Verlauf der Hernalser Hauptstraße. Die wenigen Gehsteigabsenkungen liegen außerhalb der tatsächlichen direkten Gehlinien und werden nur selten von Personen mit Kinderwagen o.ä. genutzt.

#### Warte- und Aufenthaltsbereiche

Die Warte- und Aufstellflächen für FußgängerInnen an den Ampeln sind auch für größere Gruppen und in Spitzenstunden ausreichend. Problematisch ist die Situation an der schmalen Warteinsel des Übergangs Hernalser Hauptstraße, wo zwischen 7.30 und 8.00 Uhr (Schulweg) bis zu 30 Personen warten, während die Straßenbahn hinter ihnen in die Station einfährt. Hier ist ein Einhalten von Sicherheitsabständen zu Fahrbahn und Gleiskörper kaum möglich und trotz langsamen Einfahrens der Straßenbahn mit Warnsignal die Situation kritisch.



Der Vorplatz Heigerleinstraße bietet trotz interessanter Platzsituation keinerlei Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen. Die Wartebedingungen an der Bushaltestelle 42B sind unzureichend, es gibt keinerlei Witterungsschutz und zu wenig Sitzmöglichkeiten, vor allem in Hinblick auf die beobachtete Benutzergruppe der älteren Menschen und Personen mit (Klein)Kindern bzw. die Intervalle.

Der Park wird im offeneren Teil an der Julius Meini-Gasse frequentiert, im stark bewachsenen schwer einsehbaren vorderen Bereich wird er kaum genutzt.

#### Problempunkte

Abgesehen von der wenig benutzerfreundlichen alten Großsteinpflasterung rund um das Stationsgebäude sind aus Sicht der FußgängerInnen in erster Linie Hindernisse und Einengungen in direkter Gehlinie relevant. So erschweren am Vorplatz Heigerleinstraße der Taxistandplatz und Parkstreifen vor dem Eingang des Stationsge-

bäudes den Zugang, FußgängerInnen müssen sich zwischen abgestellten Fahrzeugen durchzwängen. Engstellen entstehen im Bereich der Stationszugänge durch Litfaßsäulen, Fahrradständer, Kehrriechbehälter MA48 u.ä. in direkter Linie der FußgängerInnenströme sowie temporär durch (Werbe) Dreiecksständer und einen Marktstand. Gehsteigbreiten reduzieren sich dadurch an manchen Stellen z.B. von baulichen 3,8m auf tatsächlich nutzbare ca. 1,6m. Die Wegeführung z.B. im Park entspricht stellenweise nicht den direkten Gehlinien zu den wichtigen Zielen und erzwingt Umwege bzw. verleitet zu Abkürzungen über die Grünflächen.



### **Fehlverhalten der FußgängerInnen**

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung vor allem der Hernalser Hauptstraße wurde Queren bei Rot relativ selten beobachtet. Lediglich außerhalb der Spitzenzeiten sowie an weniger frequentierten oder kurzen Übergängen (z.B. Heigerleinstraße, Dittersdorf-gasse) wird generell deutlich öfter bei Rot gequert. Bei Personen mit Kinderwagen oder älteren FußgängerInnen ist zu beobachten, dass sie zur Vermeidung mehrerer Gehsteigkanten Schutzwege seitlich auf den Gleiskörper verlassen und dort niveaufrei bis zur nächsten Absenkung gehen.

### **Interaktion und Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen**

Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr gibt es am Fußgängerübergang Hernalser Hauptstraße durch die aus der Heigerleinstraße kommenden Rechtsabbieger in der gemeinsamen Grünphase, ein "drängeln" hinter FußgängerInnen ist die Folge. Im Vorplatz Heigerleinstraße kommt es fallweise zu unübersichtlichen Situationen mit in den Platzbereich einfahrenden PKW oder Taxis, wenn Wartende bei Einfahrt des Busses die Fahrbahn betreten. Kurzfristig vorschriftswidrig abgestellte Fahrzeuge behindern immer wieder FußgängerInnen.



Beim Queren des Gleiskörpers im Stationsbereich sind Konflikte zwischen FußgängerInnen und Straßenbahn selten, FußgängerInnen nähern sich vorsichtig und suchen Blickkontakt zu den FahrerInnen, die in diesen Situationen meist Signal geben. Fährt hinter der Straßenbahn Richtung stadteinwärts ein Bus 44B in die Busspur ein, müssen fallweise auf die Straßenbahn zugehende FußgängerInnen bei Wahrnehmen des Busses vor dem Queren der Busspur abbremsen.

Interaktionen zwischen FußgängerInnen sind im Haltestellenbereich 43 rund um das Wartehäuschen sowie im Bereich der Ströck-Filiale durch das Zusammentreffen von Gehenden und Wartenden zu beobachten. Vor allem für sich hier sehr häufig aufhaltende Personen mit Kinderwagen ist ein direktes ungehindertes Bewegen durch den Stationsbereich nur selten möglich.

## **3.4. Befragung und Interviews**

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, aufgrund des

geringen Stichprobenumfangs sind die Ergebnisse als Tendenz und ungefähre Abschätzung zu sehen. Ergänzt wurden die Erkenntnisse um Einschätzungen und Aussagen aus Interviews mit ausgewählten MultiplikatorInnen.

### Allgemeine Fragen zum Stationsumfeld der S45

Die befragten FußgängerInnen sind mit dem Stationsumfeld der S45 zufrieden und halten sich in erster Linie zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel hier auf. Bei den Gründen, die sie täglich bzw. mehrmals die Woche hierher in den Stationsbereich führen, werden neben Ausbildung, Arbeit und Einkauf am häufigsten Freizeitwege genannt, was die Bedeutung des Verkehrsknotens auch außerhalb der Spitzenzeiten für Wege zu Erholungszielen (Kongressbad, Schafberg, Heuberg) zeigt. Ziele im Stationsumfeld sind Ströck, Merkur, der Imbiss-Stand sowie der Tankstellenshop



### Stationsvorplatz S45/Haltestellenbereich

Die Haltestellenbereiche werden von den Befragten hinsichtlich Kürze und Direktheit der Wege zur Station bzw. beim Umsteigen grundsätzlich positiv gesehen. Verbesserungen werden hinsichtlich Witterungsschutz (Wartehäuschen in den Spitzenzeiten manchmal nicht ausreichend) und beengten Wartebereichen der stadteinwärtigen Straßenbahnhaltestelle gewünscht. Von ExpertInnen-Seite wird angeregt behindernde Elemente zu entfernen (z.B. die Litfasssäule zwischen Haltestelle 43 und Brückenbauwerk), Gehrelationen zu optimieren und vor allem die Höhenniveaus und Gehsteigkanten daraufhin zu überprüfen.

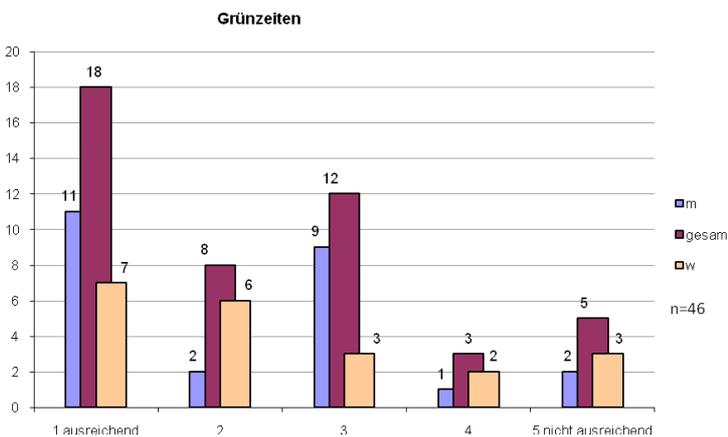
### Stationsrückseite/Heigerleinstraße

Der Vorplatz an der Heigerleinstraße wird an erster Stelle als (Arbeits- und Heim)Weg genutzt. Verbesserungsbedarf besteht nach ExpertInnenansicht in der Gestaltung des Platzes. Als wichtig wird die Schaffung angenehmerer Aufenthalts- und Wartesituationen mit ausreichend Sitzgelegenheiten und Schutz vor Regen und Sonne gesehen.

### Kreuzungsbereich Hernalser Hauptstraße

Insgesamt halten die befragten FußgängerInnen und ExpertInnen den Knoten (mit Ausnahme der Querung der Straßenbahntrasse) für sicher. Querungsmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden, der Platz zum Stehen und Gehen an der Kreuzung wird

ebenso wie die Sichtverhältnisse zu Autoverkehr bzw. öffentlichen Verkehrsmitteln als ausreichend gesehen. In den Interviews weisen die Befragten auf die Enge im Bereich zwischen Station und Schutzweg Hernalser Hauptstraße hin.



Die Grünzeiten finden immerhin mehr als ein Viertel der Antwortenden lediglich befriedigend bzw. für zu kurz. Es wird angeführt, dass die Räumzeiten für FußgängerInnen

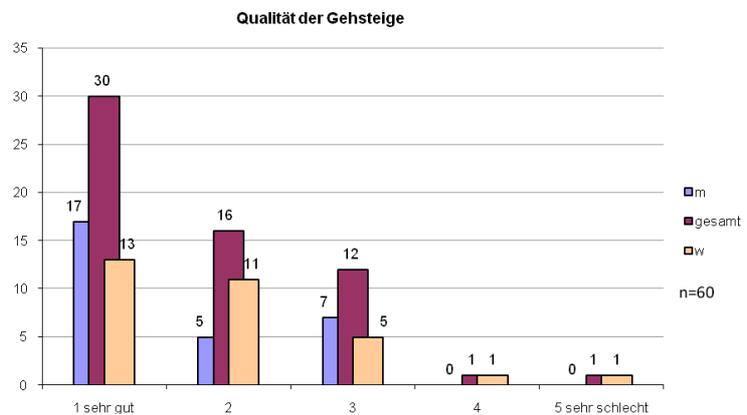
beim Queren der Hernalser Hauptstraße in Richtung S45 zu kurz sind und es daher öfter zu Konflikten mit stadteinwärts anfahrenen Straßenbahnzügen kommt, die nur ein sehr kurzes Zeitfenster zur Abfahrt haben.

## Park

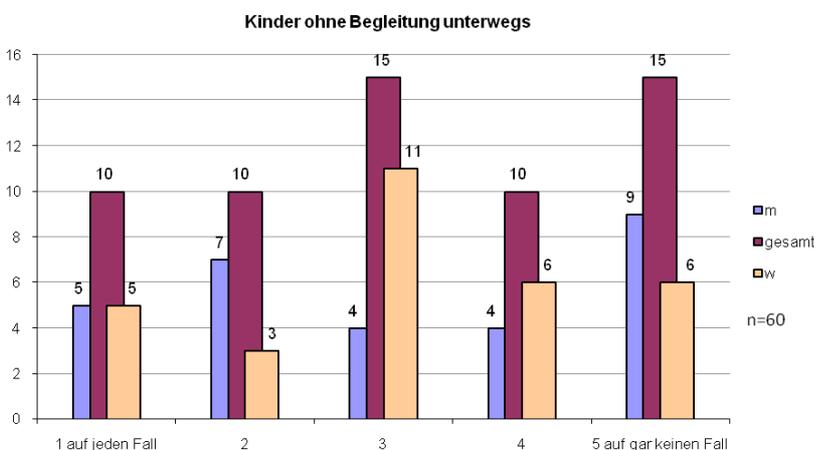
Rund drei Viertel aller befragten Personen gaben an den Park nie zu nutzen, er dient in erster Linie als Durchgangsmöglichkeit bzw. lediglich für kurzen Aufenthalt zur Überbrückung von Wartezeiten. Der Grünbestand mit Blumeninseln und Baumgruppen wird als positiv bewertet, die Wegeführung im Park hingegen als nicht optimal beurteilt. Gewünscht werden größere Grünflächen, mehr Sauberkeit und weniger Betrunkene/Obdachlose. Von den ExpertInnen wird eine Öffnung zum Stationsgebäude und eine bessere Wegeverbindung dorthin angeregt.

## Komfort und Sicherheit

Mehr als drei Viertel aller Befragten gehen in dieser Gegend gerne zu Fuß, das Stationsumfeld halten sie für übersichtlich und man kann sich leicht orientieren. Während die Befragten die Gehsteigbeläge eher als gegeben akzeptieren, ist der Pflasterbelag im Vorplatz Heigerleinstraße und der Busspur für ExpertInnen nicht optimal und schränkt die Gehqualität ein. In erster Linie werden aber die hohen Gehsteigkanten und fehlende bzw. schlecht platzierte Gehsteigabsenkungen als Problem für FußgängerInnen gesehen.



Die Beleuchtung bei Dunkelheit wird grundsätzlich für ausreichend gesehen, wobei der hintere Parkbereich zu dunkel ist und besser ausgeleuchtet gehört und auch unter dem Brückenbogen mehr Licht notwendig wäre. Immerhin fast ein Viertel der weiblichen Befragten findet die Beleuchtung lediglich befriedigend bis schlecht.



Rund 40% der Befragten würde Kinder sich nicht ohne Begleitung im Stationsbereich auf lassen, Gründe sind Unübersichtlichkeit und Gefährlichkeit hinsichtlich Straßenbahn und Autos. Die InterviewpartnerInnen sehen mit Ausnahme der Querung der Straßenbahngleise bzw. Hernalser Hauptstraße grundsätzlich kein Problem.