



BürgerInnen in der Ottakringer Straße neu

Analyse der Situation nach dem Umbau

Gisa Ruland & stadtland



im Auftrag der Magistratsabteilung 21, Stadtteilplanung und Flächennutzung, Wien

BürgerInnen in der Ottakringer Straße Neu

Analyse der Situation nach dem Umbau

Wien, 29.11.2014

Auftraggeberin: MA 21 Stadtteilplanung und Flächennutzung
Dipl.-Ing. Gregor Puscher
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Maria Figl-Zavos

Bearbeitung: Dipl.-Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Gisa Ruland
Technisches Büro für Landschafts-
und Freiraumplanung
gisaruland@freiraum.or.at



Bearbeitungsteam: Dara Fischer
BA Bakk.techn.^a Isabella Grandl
Barbara Vasold
Judith Fischer

in Kooperation mit: stadtland Dipl.-Ing.ⁱⁿ Sibylla Zech GmbH
Technisches Büro für Raumordnung,
Raumplanung, Landschaftsplanung und
Landschaftsarchitektur
wien@stadtland.at, www.stadtland.at



Bearbeitungsteam: Dipl.-Ing. Herbert Bork
Dipl.-Ing. Philip Krassnitzer

Fotos: Mag.^a Ingrid Gregor
BA Bakk.techn.^a Isabella Grandl
Dipl.Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Gisa Ruland
Dara Fischer
Dipl.-Ing. Herbert Bork

Unser Dank für das Zustandekommen der Studie und für ihre Unterstützung gebührt folgenden Institutionen und Personen:

Dr.ⁱⁿ Ilse Pfeffer, Bezirksvorsteherin Hernals

Franz Prokop, Bezirksvorsteher Ottakring

Andreas Mrkvicka, Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission Ottakring

Dkfm. Werner Sogl, Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission Hernals

Franz Püngüntzky Bezirksrat, Vorsitzender der Bezirksverkehrskommission Ottakring

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Barbara Jeitler, GB*16

Dr.ⁱⁿ Amila Širbegović, GB*17_18

Martin Juric, Obmann des Kaufleutevereins der Ottakringer Straße

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Ursula Holzinger und Mag.^a Gabriele Grün, Recyling-Kosmos Ottakringer Straße

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Elisabeth Alexander, Dipl.-Ing. (FH) Werner Allmaier, Ing. Thomas Görlach, Sonja Feuchtinger, Matthias Holzmüller, MA 28

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Gabriele Steinbach, Ing. Bernd Hebenstreit, MA 46

Mag. Georg Winkler, Wirtschaftskammer Wien, Abteilung für Stadtplanung und Verkehrspolitik

Inhalt

Kurzfassung	5
1 Ausgangslage und Ziele.....	9
2 Methodik	10
3 Gebietscharakteristik und Rahmenbedingungen	11
Lage im Stadtgebiet und Funktionen der Ottakringer Straße	11
3.2 Bebauungsstruktur und Wohnsituation	11
3.3 Bevölkerungsentwicklung	12
3.4 Grünflächen und öffentlich zugängliche Parkanlagen.....	13
3.5 Betriebsstruktur, Wirtschaft und Konsum	13
3.6 Situation im Straßenraum vor dem Umbau.....	14
3.7 Besonderheiten der Ottakringer Straße.....	16
4 Entwicklung des Projekts „Ottakringer Straße Neu“	17
5 Verkehrsorganisation nach dem Umbau	20
5.1 Bauablauf und Bauzeit	20
5.2 Straßenraum nach dem Umbau	20
5.3 Gestaltungsmaßnahmen für die Ottakringer Straße Neu	28
5.4 Geschwindigkeiten des MIV.....	31
5.5 PassantInnenzählung	34
6 Beobachtung der VerkehrsteilnehmerInnen.....	35
6.1 Verkehrsgeschehen	36
6.2 Querungsverhalten	36
6.3 Interaktionen zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen	40
6.4 Aufenthaltsraum Ottakringer Straße Neu	48
7 Befragung der VerkehrsteilnehmerInnen	54
7.1 Allgemeine Befragungsergebnisse	54
7.2 Sicherheit	57
7.3 Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit	60
7.4 Attraktivität und ästhetische Gestaltung	63
8 Interviews mit MultiplikatorInnen	66
8.1 Zielsetzungen für die Ottakringer Straße.....	67
8.2 Planungsprozess	67
8.3 Sicherheit	68
8.4 Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit	73

8.5	Attraktivität und ästhetische Gestaltung	76
8.6	Geschäftsleben auf der Ottakringer Straße Neu	80
8.7	Ottakringer Straße in 10 Jahren	82
9	Hinweise der BürgerInnen für weitere Planungen	83
9.1	BürgerInnenbeteiligung.....	83
9.2	Sicherheit	83
9.3	Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit	84
9.4	Attraktivität und ästhetische Gestaltung	85
10	Conclusio: Situation auf der Ottakringer Straße nach dem Umbau	86
10.1	Verkehrsorganisation Neu.....	86
10.2	Fazit: Beobachtung der VerkehrsteilnehmerInnen	87
10.3	Fazit: Befragung der VerkehrsteilnehmerInnen	90
10.4	Fazit: Interviews mit MultiplikatorInnen.....	92
10.5	Die Ottakringer Straße Neu: ein vielfältiges Bild.....	94
Literatur		98
Tabellenverzeichnis		100
Abbildungsverzeichnis.....		101
Anhang		102
A	Beobachtungsbogen	102
B	Fragebogen	102
C	Gesprächsleitfaden für die MultiplikatorInnen-Interviews.....	105
D	Plandarstellung der Situation nach dem Umbau	106



Kurzfassung

Ausgangslage

Die Ottakringer Straße verläuft im dicht verbauten Stadtgebiet der Bezirke Ottakring und Hernals (ca. 2,6 km). Das Angebot an öffentlichem Freiraum ist im Umkreis der Ottakringer Straße sehr gering, der Straßenraum spielt daher für das Alltagsleben eine wichtige Rolle.

Die Ottakringer Straße weist eine hohe Verkehrsbelastung auf und ist überwiegend vom MIV geprägt. Vor dem Umbau verlief entlang der gesamten Strecke ein durchgehender Längsparkstreifen und die Gehsteige waren mit Ausnahme weniger Abschnitte eher schmal. Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen, ausreichend gesicherte Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsbereiche und Vegetation im Straßenraum waren kaum vorhanden. Die zur FernwärmeverSORGUNG notwendigen Aufgrabungsarbeiten boten zusammen mit der Möglichkeit einer EU-Co-Finanzierung den Anlass für eine Umgestaltung und Aufwertung der Ottakringer Straße zwischen Hernalser Gürtel und Nattergasse (Länge ca. 1,1 km, in der direkten Umgebung leben ca. 8.500 Menschen).

Zielsetzungen und Planungsprozess

Zu den Zielen der Stadt Wien und der Bezirke für den Umbau zählten u.a.: den FußgängerInnen neue gesicherte Querungen zur Verfügung stellen, die Attraktivität der Straßenbahn-Haltestellen steigern, die Situation für die RadfahrerInnen optimieren, den Verkehrslärm reduzieren und die Verkehrssicherheit, die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild des Straßenraums insgesamt verbessern. Ziele, die die BürgerInnen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens formulierten, waren u.a. Lärmreduktion, Verkehrsberuhigung und weniger Verkehr, verbesserte Aufenthalts- und Lebensqualität, Begrünung, mehr und sichere Querungsmöglichkeiten und mehr Geschäfte.

Zielsetzung der Studie

Zielsetzung der Studie war die Evaluierung der Situation der Ottakringer Straße nach dem Umbau mittels folgender Bausteine: Erfassung der neuen Verkehrssituation, Beobachtung der Verkehrsabläufe mit dem Schwerpunkt auf FußgängerInnen, Befragung der VerkehrsteilnehmerInnen im Rahmen einer Straßenbefragung, Befragung der TeilnehmerInnen am Beteiligungsverfahren vor dem Umbau online bzw. per Post und MultiplikatorInneninterviews mit VertreterInnen wichtiger Gruppen, die die BewohnerInnen repräsentieren.

Die Ergebnisse wurden aus Sicht der NutzerInnen des Straßenraums unter den Aspekten Sicherheit (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit), Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit (Wohlbefinden der NutzerInnen) und Attraktivität und ästhetische Gestaltung (Straßenraumqualität) erfasst und evaluiert.

Situation nach dem Umbau

Wichtige Neuerungen sind: eine neue Verkehrsorganisation mit Mehrzweckstreifen und beradelbaren Haltestellenkaps; Verbreiterung der Gehsteige, wo räumlich möglich; Gehsteigvorziehungen in allen Kreuzungsbereichen und folglich Verringerung der Querungslängen für FußgängerInnen; neue Schutzwände; Erneuerung der Fahrbahn und des Gehsteigbelags; Herstellung von zwanzig Verweilorten auf den Gehsteigen mit 35 Bänken, 24 Bäumen und 9 Pflanztrögen; Ausstattung mit weiterem Infrastrukturangebot wie Spielgeräte, Mistkübel, Poller, Trinkbrunnen und einer Citybike-Station; Ausleuchtung der Gehsteige mit 53 Kandelabern; Neuorganisation der Schanigärten; Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastanzeige und Wartehäuschen; Reduktion der Parkplätze im Straßenraum von 194 auf 118 und Planung einer neuen Wohnsammelgarage mit 110 für die Öffentlichkeit ausgewiesenen Stellplätzen.

Die Ottakringer Straße Neu – ein vielfältiges Bild

Die Meinungen und Kommentare zur Ottakringer Straße Neu sind vielfältig und in einigen Bereichen kontrovers – nicht alle Wünsche konnten erfüllt werden. In einem Punkt sind sich jedoch alle einig: Die Ottakringer Straße war vor dem Umbau eine sehr lebendige Straße und ist es auch nach dem Umbau geblieben. Die Bemühungen um die Straße freuen die Betroffenen, v.a., dass die „Ottakringer“ ins Rampenlicht gerückt wurde.

Hervorgehoben wurden die großzügig bemessenen Gehsteige, die Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen und die größtenteils verbesserte Sicherheitslage für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Weiters wurde positiv betont, dass die Ottakringer Straße nach dem Umbau eine abwechslungsreiche Abfolge vieler unterschiedlicher Verweilorte und eine nahezu durchgehende Begrünung bietet.

Das einheitliche, neue und frische Erscheinungsbild der Straße, die höhere Aufenthaltsqualität im Straßenraum, die vielen Sitzgelegenheiten und die zusätzliche Ausleuchtung der Gehsteige zählen zu den positiven Ergebnissen des Umbaus. Die neuen Verweilorte werden gut genutzt und viele Menschen halten sich im Straßenraum auf.

Die VerkehrsteilnehmerInnen sind gut aufeinander eingespielt, allerdings dominiert weiterhin der MIV. Der Lärm, die Geschwindigkeit des MIV und die Rücksichtslosigkeit mancher NutzerInnen bleiben auch nach der Umgestaltung yieldiskutierte Themen. Kritische bzw. konträre Anmerkungen beziehen sich auf ein Zuviel an Gehsteigmobiliar und auf die ästhetische Gestaltung etwa der Pflanztröge.

Aus der Beobachtung und den Befragungen (auf der Straße, online und Multiplikatoren-Interviews) ergibt sich folgendes Gesamtbild für die Ottakringer Straße Neu:

Einheitlich **positive Aussagen** gibt es zu folgenden Aspekten:

- verbessertes Raumangebot für FußgängerInnen im gesamten Straßenraum, insbesondere auf den Gehsteigen im Sinne des Ziels „FußgängerInnen zuerst“
- verringerte Querungsdistanzen für FußgängerInnen
- Mehrzweckstreifen für RadfahrerInnen und beradelbare Haltestellenkaps
- Angebot an Sitzgelegenheiten und Spielelementen
- Angebot an Schanigärten

- Beleuchtung der Gehsteige (mehr Sicherheit und Atmosphäre)
- allgemeine Begrünung (vor allem die Bäume)
- weitgehende Umsetzung der Vorschläge der BürgerInnenwerkstatt

Zu den ***kritisierten Aspekten*** zählen:

- vielfach als zu hoch wahrgenommene Geschwindigkeit des MIV
- mangelnde Wahrnehmung der neuen Schutzwege durch den MIV
- Qualität der Ausführung der Sitzgelegenheiten bzw. der Bodenmarkierungen
- ein Zuviel an Gehsteigmöblierung, wodurch der neugewonnene Platz auf den Gehsteigen gleich wieder reduziert wird
- nach wie vor bestehende Lärmbelästigung
- zu wenige Ladezonen

Konträre Meinungen gibt es zu den folgenden Aspekten:

- ästhetische Gestaltung und Bepflanzung der Pflanztröge
- Gestaltungskonzept versus gestalterisches Sammelsurium
- Rücksichtnahme versus Rücksichtslosigkeit der VerkehrsteilnehmerInnen
- Party- und Ausgeh-Meile Ottakringer Straße versus Ruhebedürfnis der AnrainerInnen



Abb. 1: Leben bei Nacht, Höhe Nr. 44

Abb. 2: Haltestelle Frauengasse Richtung Schottentor

Abb. 3: Sitzgruppe Smarties, Höhe 54-55

1 Ausgangslage und Ziele

Die Ottakringer Straße ist ein wichtiger Ort für das öffentliche Leben und für die Versorgung mit öffentlichem Freiraum der Bezirke Hernals und Ottakring.

Mit dem Umbau in den Jahren 2012 und 2013 sollte ein weiterer „Brückenschlag“ zwischen den beiden Bezirken geschaffen werden.

Die Ziele des Umbaus waren

- den FußgängerInnen neue gesicherte Querungen zur Verfügung zu stellen,
- die Attraktivität der Straßenbahn-Haltestellen zu steigern,
- die Situation für die RadfahrerInnen zu optimieren,
- den Lärm durch die hohe Verkehrsbelastung zu reduzieren und
- die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im und das Erscheinungsbild des Straßenraums insgesamt zu verbessern.

Das Ziel der vorliegenden Studie ist die Evaluierung der Situation nach dem Umbau. Es soll geprüft werden, ob die oben genannten Ziele mit dem Umbau erreicht werden konnten. Zur Vergleichbarkeit werden dafür auch die Daten der Situation vor dem Umbau aufgearbeitet und der aktuellen Situation im Straßenraum gegenübergestellt. Die NutzerInnen der Ottakringer Straße Neu werden beobachtet und deren Einschätzungen zur Nutzbarkeit der Straße nach dem Umbau erfragt.

2 Methodik

Als Baustein für eine systematische Evaluierung des FußgängerInnenverkehrs im Rahmen von Projekten der Wiener Stadtplanung wurde 2005 und 2009 in einem Pilotprojekt am Elterleinplatz im 17. Wiener Gemeindebezirk im Hernalser Zentralraum die Methode der Vorher-Nachher-Untersuchung entwickelt und durchgeführt (vgl. Ruland et al 2009a, 2009b).

Mit der Methode der Vorher-Nachher-Untersuchung lassen sich – über die reinen verkehrstechnischen Parameter hinausgehend – Analysen der Situation von FußgängerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen vor und nach Umgestaltungsarbeiten im öffentlichen Raum durchführen und bewerten. Die Verkehrsabläufe werden dabei aus verschiedenen Blickwinkeln untersucht und analysiert.

In der Ottakringer Straße wird in Anlehnung an diese Methode nach Abschluss der Umbauarbeiten im Rahmen einer abgestimmten Beobachtung und Befragung der FußgängerInnen und anderen NutzerInnen die Effektivität der Maßnahmen in Hinblick auf die verschiedenen oben genannten Zielsetzungen überprüft.

Das Grundgerüst der Methodik umfasst die folgenden Arbeitsschritte:

- Erhebung der Organisation und der Verkehrssituation nach dem Umbau
- Entwicklung von an die Situation angepassten Beobachtungsbögen
- Beobachtung der Verkehrsabläufe mit dem Schwerpunkt auf FußgängerInnen
- Entwicklung von an die Situation angepassten Fragebögen
- Befragung der FußgängerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen im Rahmen einer Straßenbefragung
- Entwicklung eines Fragebogens für die TeilnehmerInnen am Beteiligungsverfahren vor dem Umbau
- Durchführung einer online- bzw. per Post-Befragung der TeilnehmerInnen am Beteiligungsverfahren vor dem Umbau
- Entwicklung von an die Situation angepassten Leitfäden für MultiplikatorInnen-Gespräche
- Gespräche mit MultiplikatorInnen

Ein Schwerpunkt der Untersuchung liegt in der Beobachtung und Befragung der lokalen VerkehrsteilnehmerInnen. Damit soll die Grundlage dafür gewonnen werden, um einerseits Verhaltensmuster und andererseits positive bzw. negative Effekte des Umbaus aus Sicht der NutzerInnen evaluieren zu können.

Die Ergebnisse der Arbeitsschritte werden, u.a. in Hinblick auf die Situation vor dem Umbau, zusammenfassend betrachtet.

Die Evaluation des Straßenraumes aus Sicht der NutzerInnen ist in die folgenden Themenschwerpunkte gegliedert:

- Sicherheit (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit)
- Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnen Freundlichkeit (Wohlbefinden der NutzerInnen)
- Attraktivität und ästhetische Gestaltung (Straßenraumqualität)



Abb. 4: Haltestelle Yppengasse Richtung Schottentor

Abb. 5: Pflanztröge, Höhe Nr. 62

Abb. 6: querende Fußgänger, Höhe Nr. 66

3 Gebietscharakteristik und Rahmenbedingungen

Lage im Stadtgebiet und Funktionen der Ottakringer Straße

Die Ottakringer Straße verläuft im dicht bebauten Stadtgebiet von Osten nach Westen zwischen Hernalser Gürtel und Montleartstraße und hat eine Gesamtlänge von rund 2,6 km. Sie gehört bis zur Veronikagasse allein zum 17. Bezirk, im Abschnitt Veronikagasse bis Rosensteingasse ist sie die Grenzlinie zwischen Ottakring und Hernals und im Abschnitt Rosensteingasse bis Montleartstraße gehört sie allein zum 16. Bezirk.

In der Ottakringer Straße wohnen viele Menschen und die Straße erfüllt sowohl in Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr (Radiale Ost – West) als auch auf den öffentlichen Verkehr (Straßenbahn Linie 44)¹ eine wichtige Rolle als Hauptverkehrsstraße. Darüber hinaus ist sie eine Geschäftsstraße und eine Ausgehmeile.

Bereits diese knappe Aufzählung macht deutlich, dass die Ottakringer Straße vielen Interessen und Ansprüchen entsprechen muss, die zum Teil nicht leicht miteinander vereinbar sind.

Der Abschnitt zwischen Hernalser Gürtel und Nattergasse/Blumberggasse wurde neu gestaltet und aufgewertet. Dieses rund 1,1 km lange Stück der Ottakringer Straße wird im Rahmen der Studie im Detail untersucht.

3.2 Bebauungsstruktur und Wohnsituation

Die Ottakringer Straße ist vorwiegend durch (vor-)gründerzeitliche Bauten geprägt. Ab circa 1870 wurden in Neulerchenfeld, dem Gebiet südlich der Ottakringer Straße, binnen weniger Jahre 70.000 neue Wohnungen gebaut. Dies war bis dato die größte Bauleistung in der Geschichte Wiens. Eine Bebauung von Seiten der Stadt Wien war zwar geplant, wurde aber schließlich der privaten Spekulation überlassen. Um 1900 waren circa 5 % der Ottakringer Wohnungen mit eigenem fließendem Wasser ausgestattet. Die Wohnverhältnisse waren sprichwörtlich anarchisch und die sanitären Verhältnisse „legendär“.²

¹ weiters Linie 9 und 2 in der Taubergasse bzw. Rosensteingasse/Johann-Nepomuk-Berger-Platz

² vgl. Gegensatz des „famosen“ Wien zwischen der Innenstadt um 1900 und den ArbeiterInnenbezirken, Gespräch mit dem Historiker Wolfgang Maderthaner, in: Radio Ö1: „Diagonal: Stadtportrait Wien Ottakring“, Download der Sendung vom 23.11.2013, eigene Transkription.

1974 wurden die Baublöcke zwischen Hernalser Gürtel, Thaliastraße, Ottakringer Straße, Wattgasse und Johann-Nepomuk-Berger-Platz zum Modellgebiet für die „Sanfte Stadtneuerung“ und die Wien weit erste Wiener Gebietsbetreuung mit eigenem Lokal wurde eingerichtet. Ende der 1970er Jahre wurde mehr als die Hälfte der rund 80.000 Wohnungen in Ottakring und Hernals als sanierungsbedürftig eingestuft.

1977 lebten 80 % der GastarbeiterInnen aus (dem damaligen) Jugoslawien in den vorgründer- oder gründerzeitlichen Gebäuden, 55 % davon im Erdgeschoss oder Souterrain und 6 % im Keller. 50 % dieser Wohnungen hatten kein WC und keinen eigenen Wasseranschluss, 11 % keine Heizung. Die günstigen Teile des 15., 16. und 17. Bezirks wiesen den höchsten Anteil sanierungsbedürftiger Wiener Wohnungen auf.

Mitte der 1980er Jahre lebten fast 50 % der circa 15.000 Menschen in der Brunnenmarktgegend zwischen Thaliastraße und Ottakringer Straße in Substandardwohnungen, d.h. Wohnungen ohne Badezimmer und/oder WC.³ Bis zum Jahr 2001 sank der Anteil an Substandardwohnungen im Wiener Durchschnitt auf unter 8 %, lag jedoch in den günstigen Quartieren von Ottakring und Hernals immer noch deutlich höher.⁴

Die Ottakringer Straße wurde im Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) teils als städtebauliches Problemgebiet, teils als erneuerungsdringliches Zählgebiet ausgewiesen und zählt zu den Wiener Sanierungszielgebieten.⁵

3.3 Bevölkerungsentwicklung

1869 lebten in Ottakring 31.383 und in Hernals 34.793 Menschen. In den folgenden 40 Jahren explodierte die Bevölkerungszahl und stieg auf 179.045 bzw. 103.305 EinwohnerInnen im Jahr 1910 an. Damals war Ottakring der bevölkerungsreichste Bezirk Wiens.

Im 20. Jahrhundert verringerte sich die EinwohnerInnenzahl beträchtlich und erreichte im Jahr 2001 mit ca. 86.100 OttakringerInnen bzw. ca. 47.600 HernalserInnen einen Tiefststand.

Seitdem steigen die Bevölkerungszahlen wieder: 2013 lebten 97.565 Menschen in Ottakring und 53.489 in Hernals.⁶

Während des rasanten Bevölkerungsanstiegs an der Wende zum 20. Jahrhundert waren zeitweise bis zu 80 % der OttakringerInnen sogenannte „Fremdbürtige“, also MigrantInnen aus den Kronländern der Monarchie – der Großteil kam aus Böhmen und Mähren.

Die Zuwandergebiete haben sich seitdem kaum geändert. Die MigrantInnen um 1900 wohnten im Wesentlichen in den gleichen Wohnungen bzw. in den gleichen „Zuwandergrätzeln“ wie die MigrantInnen heute.⁷ Im Jahr 2013 hatten 29,8 % der OttakringerInnen und 27,8 % der HernalserInnen keinen österreichischen Pass.⁸

³ vgl. Kárász, Daniele: „Ein geschichtlicher Überblick“, in: Dika, Antonia et al. (Hg.) (2011): *Balkanmeile. Ottakringer Straße. 24 Stunden. Ein Reiseführer aus Wien. Lokale Identitäten und globale Transformationsprozesse*. Wien. Turia + Kant. 216ff.

⁴ vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/download/pdf/step-kapitel4-3.pdf>: 1

⁵ vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/download/pdf/step-kapitel4-3.pdf>: 7 bzw. <http://www.wohnfonds.wien.at/downloads/san/sanierungszielgebiete.pdf>

⁶ Magistrat der Stadt Wien, MA 23 (2013): *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien – 2013*. S. 60

⁷ vgl. Gegensatz des „famosen“ Wien der Innenstadt um 1900 und den ArbeiterInnenbezirken, Gespräch mit dem Historiker Wolfgang Maderthaner, in: „Diagonal: Stadtportrait Wien Ottakring“, Download der Sendung vom 23.11.2013, eigene Transkription.

⁸ vgl. MA 23 (2013): 61

Mehr als 40 % der Menschen, die zwischen Hernalser Gürtel und Johann-Nepomuk-Berger-Platz in der Ottakringer Straße und deren unmittelbarer Umgebung leben, haben Migrationshintergrund.⁹ Dieser Prozentsatz liegt etwas über dem Wiener Durchschnitt von 34,6 %.¹⁰

Entlang des neu gestalteten Teils der Ottakringer Straße leben etwa 8.500 Menschen.¹¹

3.4 Grünflächen und öffentlich zugängliche Parkanlagen

Der größte Anteil der Grünflächen der jeweiligen Bezirke entfällt sowohl in Ottakring mit 87,4 % als auch in Hernals mit 98 % auf den Wiener Wald.

Das Angebot an öffentlichen Parkanlagen, sprich an täglicher „Grünnahversorgung“ für BewohnerInnen in den dichtverbauten Gebieten, liegt deutlich unter dem Wiener Gesamtdurchschnitt: Der Anteil der Parkflächen an der Gesamtfläche des Bezirks beträgt in Ottakring 3,3 % und in Hernals 2,2 % (Wien gesamt: 4,1 %).

Anders ausgedrückt stehen jeder/jedem EinwohnerIn 1,40 m² Parkfläche in Ottakring und 1,54 m² in Hernals zur Verfügung (Wien gesamt: 7,4 m²/EinwohnerIn).¹²

3.5 Betriebsstruktur, Wirtschaft und Konsum

Gastronomie und Vergnügungsstätten haben in den günstigen Gebieten beider Bezirke Tradition. Vor allem in der Zeit zwischen 1830 und 1892 (Eingemeindung der damaligen Vororte) blühte die Gastwirtschaft, weil in den Gebieten außerhalb des Gürtels (damals „Linienwall“) weniger Steuern auf Getränke und Speisen erhoben wurden.

Bis in die 1950er Jahre gab es in den Gründerzeitquartieren Wiens eine intensive Mischung von Wohnen und Arbeiten. Nicht nur in den Fabriken der Vorstadt, sondern auch in den Erdgeschoßzonen und den Hofgebäuden der Wohnhäuser wurde – mit allen damit verbundenen Vor- und Nachteilen – produziert, repariert, gehandelt und konsumiert. Sukzessive begann die Abwanderung oder auch Schließung von produzierenden Betrieben und Handelsbetrieben.

Die 1960er und 1970er Jahre waren durch die Entwicklung des Massenkonsums gekennzeichnet und können als Blütezeit der Einkaufsstraßen bezeichnet werden. Von 1972 bis 1985 sank die Zahl der Beschäftigten in den gründerzeitlichen Vorstädten um 41,5 %. 1976 wurde mit der Shopping City Süd das erste Einkaufszentrum gegründet, das für KundInnen mit Pkw ausgelegt ist, und es folgten weitere Einkaufszentren vorwiegend an der Peripherie.¹³ In den letzten Jahrzehnten änderte sich grundlegend die Struktur des Einzelhandels infolge dieser Konzentrationsprozesse (z.B. Lebensmittel, Möbel). Seit ungefähr zehn Jahren gewinnt überdies der Onlinehandel zunehmend an

⁹ vgl. MA 23 (2013): 72; „Definition Bevölkerung mit Migrationshintergrund: Personen, die entweder nicht die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen oder außerhalb Österreichs geboren wurden, werden als Bewohnerinnen und Bewohner mit Migrationshintergrund bezeichnet. Nach der Kombination von Geburtsland und Staatsangehörigkeit kann in Anlehnung an die UNECE (Conference of European Statisticians Recommendations for the 2010 Censuses of Population and Housing) der Migrationshintergrund eindeutig identifiziert werden. Das definitorische Konzept basiert in den Registerdaten ausschließlich auf den Eigenschaften der betroffenen Personen. Aus der Sicht der Bevölkerungsstatistik endet der Migrationshintergrund somit bei Nachkommen von eingebürgerten Eltern(teilen).“ vgl. MA 23 (2013): 57

¹⁰ vgl. MA 23 (2013): 69

¹¹ vgl. MA 21A (2012): 11

¹² vgl. MA 23 (2013): 15, 50, eigene Berechnung auf Grundlage der Zahlenangaben auf den genannten Seiten

¹³ vgl. Kárász (2011): 215ff

Bedeutung. Diese Entwicklungen hatten und haben Auswirkungen auf die Nutzung der Erdgeschoßzonen in den dichtbebauten Gebieten.

Die Nutzung der Erdgeschoßzonen ist auch in der Ottakringer Straße durch (temporäre) Leerstände und hohe Fluktuation geprägt. Leer stehende Geschäftslokale werden zunehmend durch UnternehmerInnen mit Migrationshintergrund genutzt, wodurch der Niedergang der Ottakringer Straße als Geschäftsstraße gebremst wurde.¹⁴ Im Jahr 2010 hatten ungefähr zwei Drittel der UnternehmerInnen auf der Ottakringer Straße Migrationshintergrund.¹⁵

Im Sommer 2014 (Momentaufnahme) findet man zwischen Hernalser Gürtel und Johann-Nepomuk-Berger-Platz 32 Gastgewerbebetriebe bzw. Vergnügungslokale, der Großteil entfällt auf Cafés und Bars (12) sowie Imbisse mit internationalem Fast-Food wie Kebab-, Pizza- und Schnitzel-Stuben (8). Darüber hinaus bieten zwei Bäckereien die Möglichkeit, Kaffee zu trinken. Weitere Formen von „gemischten Betrieben“ gibt es in Form einiger Beisl bzw. Wettlokale, in denen Spielautomaten stehen. Zusätzlich gibt es z.B. einige Geschäfte, die neben neuen auch gebrauchte Waren verkaufen.

Weitere Einrichtungen gibt es im Bereich Textil (10, inklusive Zubehör und Reinigung), IT und Mobiltelefonie (8), Friseursalons (7) und Fitnesseinrichtung und Sportgeschäfte (6). Daneben gibt es Gebrauchtwarenläden (4), Supermärkte (2), ein Lebensmittelgeschäft (1), Drogerien (3, davon 2 Drogeriemärkte), Trafiken (2), Apotheke (1) und ein Papiergeschäft (1).¹⁶

3.6 Situation im Straßenraum vor dem Umbau

Die Situation im Straßenraum vor dem Umbau wird detailliert in der Tabelle „Übersicht der Verkehrssituation vor und nach dem Umbau in der Ottakringer Straße“ dargestellt (vgl. 5.1.3). Für einen generellen Überblick werden im Folgenden die wesentlichen Charakteristika auf Basis der Studie „Wien 16., 17., Ottakringer Straße Verkehrsuntersuchung“ von AXIS (2011) zusammengefasst:

Motorisierter Individualverkehr

Die Fahrbahnen waren bis zu 14,00 m breit.

In der Ottakringer Straße lag die Geschwindigkeitsbegrenzung bei 50 km/h. Die umgebenden Stadtgebiete waren überwiegend verkehrsberuhigte Zone (Tempo-30 km/h-Zone). Beides ist auch nach dem Umbau der Fall.

Es gab fünf MIV-Querungsmöglichkeiten über die Ottakringer Straße. Der durchgehend querende Verkehr lag 2011 in den Querungen Kalvarienberggasse/Haberlgasse und Hubergasse/Bergsteiggasse zwischen teilweise 15 % morgens und maximal 38 % abends (AXIS 2011: 33).

Die Verkehrsbelastung lag sowohl in der Morgen- (06:00–09:00) als auch Abendspitze (15:00–19:00) durchschnittlich bei ca. 600 Pkw-E/h pro Fahrtrichtung (ebd.: 32).

¹⁴ vgl. Diskussion „StadtRaum Erdgeschoß“, in: Dika, Antonia; Jeitler, Barbara; Krasny, Elke; Širbegović, Amila (Hg.) (2011): 52f.

¹⁵ vgl. Kárász (2011): 223

¹⁶ Eigene Erhebung Stand Frühjahr – Sommer 2014. Auflistung der Betriebe vgl. Anhang



Abb. 7: alte Haltestelle Ortliebgasse, Süd

Abb. 8: alte Haltestelle Ortliebgasse, Nord

Abb. 9: alte Kreuzungssituation Haberlgasse

Öffentlicher Verkehr

Die nächste U6-Station ist die Station Alser Straße. In der Ottakringer Straße wird die Straßenbahlinie 44 geführt, im westlichen Bereich kreuzen die Straßenbahnen Linie 2 und 9 (Intervall zur Hauptverkehrszeit 5–6 Minuten).

Vor dem Umbau gab es drei Haltestellen im Untersuchungsgebiet (Hernalser Gürtel, Inselhaltestelle mit Wartehäuschen; Bergsteiggasse, Haltestelle mit Fahrbahnanhebung und Ortliebgasse, Haltestellenkap).

Zwischen Hernalser Gürtel und Bergsteiggasse wurde die Straßenbahn Linie 44 auf einer selbstständigen Gleistrasse auf Fahrbahniveau geführt, von der Bergsteiggasse bis zur Nattergasse wurde sie gemeinsam mit dem MIV geführt. Die Abstände zwischen den Straßenbahn-Haltestellen lagen zwischen 190 m und 530 m, die Ausstattung war teilweise mangelhaft (fehlende Wartehäuschen, keine ergänzende Serviceausstattung).

Ruhender Verkehr

Es gab einen durchgehenden Längsparkstreifen entlang der gesamten Ottakringer Straße, ausgenommen Hauseinfahrten und -ausfahrten, Straßenbahnhaltestellen und Abbiegefahrstreifen.

Es gab keine Radfahranlagen und kaum Radabstellanlagen im Straßenraum.

FußgängerInnen

In der Ottakringer Straße dominierte der MIV. Die Gehsteige waren in Summe eher schmal. Zahlreiche Gehsteigabschnitte waren 2,00 m breit, besonders schmale Gehsteige < 2,00 m gab es v.a. auf der Südseite zwischen Hellgasse und Johann-Nepomuk-Berger-Platz und in einigen angrenzenden Quergassen. Besonders breite Gehsteige > 3,50 m gab es im Bereich der Gebäude ONr. 68–78 und 82 auf der Nordseite und bei ONr. 29 auf der Südseite (ebd.: 12–13, 48).

Gehsteigvorziehungen waren nur teilweise, zwischen Frauengasse und Nattergasse gar nicht vorhanden. Gesicherte Querungen gab es bei den Kreuzungen Bergsteiggasse/Ottakringer Straße und Kalvarienberggasse/Ottakringer Straße. Auf einer Länge von 440 bzw. 420 m gab es keine gesicherten Querungen für FußgängerInnen.

FußgängerInnenverbindungen fehlten insbesondere im Abschnitt Brunnengasse bis Weyprechtgasse bzw. bei der ampelgeregelten Kreuzung Ottakringer Straße/Bergsteiggasse am westlichen Kreuzungsast (vgl. ebd.: 53).

Die Ottakringer Straße ist eine Geschäftsstraße mit zugehöriger Kurzparkregelung und liegt seit September 2012 im Parkraumbewirtschaftungsgebiet.

3.7 Besonderheiten der Ottakringer Straße

Die Ottakringer Straße liegt in einem Gebiet, in dem seit einigen Jahren ein Aufwertungsprozess stattfindet. Indikator bzw. Auslöser dafür ist das Aufblühen von Beisln und Veranstaltungsorten in der unmittelbaren Umgebung der Straße, u.a. am Gürtel, in der Brauerei Ottakring, am Yppenplatz und am Brunnenmarkt und in der Grundsteingasse.

Darüber hinaus sind in dieser Gegend einige kulturelle Initiativen, wie z.B. „SOHO in Ottakring“ beheimatet. Durch diese Initiativen gab es 2010 und 2011 auch innovative Veranstaltungen in der Ottakringer Straße, die vom „Reisebüro Ottakringer Straße“, einer Initiative der Gebietsbetreuungen, organisiert wurden.

Spätestens seit der Fußballeuropameisterschaft 2008 ist die Ottakringer Straße überdies als Ausgehzone bekannt – Stichwort „Balkanmeile“¹⁷.

¹⁷ Der Begriff „Balkanmeile“, kann als erfolgreiches Beispiel für die „Resignifikation“, d.h. Inbesitznahme und Umwertung negativ konnotierter Begriffe durch die davon betroffene Gruppe, interpretiert werden. vgl. „Von 'Ausländer/-innen', 'Personen mit Migrationshintergrund' und anderen Bezeichnungen sozial benachteiligter Menschengruppen.“ Barbara Jeitler im Gespräch mit dem Sprachwissenschaftler Martin Reisigl. In: Dika, Antonia et al. (Hg.) (2011): 127f



Abb. 10: Höhe ONr. 41, vor Penny-Filiale

Abb. 11: Höhe ONr. 49-51

Abb. 12: vor ONr. 86

4 Entwicklung des Projekts „Ottakringer Straße Neu“

Die zur Fernwärmeversorgung notwendigen Aufgrabungsarbeiten boten zusammen mit der Möglichkeit einer EU-Co-Finanzierung den Anlass für eine Umgestaltung und Aufwertung der Ottakringer Straße zwischen Hernalser Gürtel und Nattergasse, ein Teilstück, das knapp 1,1 km lang ist. Die Bauarbeiten zur Fernwärmeversorgung waren zeitlich gebunden und mussten bis Ende 2013 fertig gestellt werden. Auch die EU-Fördergelder mussten bis spätestens Ende 2013 abgerufen werden. Aus diesem Grund stand das Projekt zur Neugestaltung der Ottakringer Straße unter einem gewissen zeitlichen Druck.

Vor der Umsetzung der Neugestaltung wurde ein umfassendes BürgerInnenbeteiligungsverfahren durchgeführt. Eine wichtige Grundlage dafür bildete das Strategiekonzept der GB*16 und 17_18 und hier vor allem dessen Hinweise zum Verkehr und zum öffentlichen Raum.

Der Beteiligungsprozess war modular aufgebaut und umfasste eine Sozialraumbeobachtung, aktivierende Interviews, zwei Workshops mit Politik, Verwaltung und einer BürgerInnen-Werkstatt.

Die Ergebnisse wurden in einem funktionalen Gestaltungskonzept zusammengefasst und mündeten im „1. Entwurf Detailplan“. Dieser Detailplan wurde in rund 15 Abstimmungsgesprächen im Zeitraum zwischen August 2011 und Jänner 2012 mit den beteiligten Bezirken und Magistratsdienststellen, der Fernwärme Wien, den Wiener Linien, „Wien leuchtet“ und allen PlanerInnen und TechnikerInnen diskutiert, modifiziert und auf dessen Machbarkeit überprüft.

Der abgestimmte Detailplan bildete die Diskussionsgrundlage für eine BürgerInnen-Feedback-Veranstaltung, an der mehr als 60 Interessierte teilnahmen. Das Feedback war überwiegend positiv und der präsentierte Detailplan wurde im Wesentlichen zustimmend aufgenommen.¹⁸

¹⁸ vgl. stadtland (2012): *Aufwertungsprozess Ottakringer Straße. Umfassende Dokumentation des Beteiligungsprozesses*, i.A. d. MA 21A, S. 1f, 138ff; MA 21A (2012): *Ottakringer Straße Neu – Ein erfolgreicher Beteiligungsprozess*, S. 23, 55.

Die Anliegen der BürgerInnen und die wesentlichen Ziele des Projekts lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Maßnahmen der Verkehrsorganisation (Führung MIV und Straßenbahn, Mehrzweckstreifen, Verlegung von Haltestellen etc.)¹⁹
- Verbesserung der Sicherheit bei Querungen der Ottakringer Straße im gesamten Abschnitt durch Reduktion der Querungsdistanzen mittels breitere Gehsteige und Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen; Abschnitte mit großen Querungsdistanzen waren vor dem Umbau Hernalser Gürtel bis Steiner-gasse/Hubergasse und Frauengasse/Deinhardsteingasse bis Taubergasse²⁰
- Schaffung neuer, gesicherter Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen mit hilfe von Schutzwegen, Ampeln und Querungshilfen wie Mittelinseln (in dem Zusammenhang wurden die Kreuzungen Veronikagasse, Palffygasse/Brunnen-gasse, Steinergasse/Hubergasse und Taubergasse/Johann-Nepomuk-Berger-Platz (knapp außerhalb des Projektgebiets) wiederholt genannt; Bereiche ohne gesicherte Übergänge waren vor dem Umbau Hernalser Gürtel bis Bergsteig-gasse/Weyprechtgasse mit 430 m, Bergsteiggasse/ Weyprechtgasse bis Kalva-rienberggasse/Haberlgasse mit 200 m und Kalvarienberggasse/Haberlgasse bis Johann-Nepomuk-Berger-Platz mit 440 m
- Sichere Querungen über die Seitengassen der Ottakringer Straße
- Entschärfung der Gefahrenstelle zwischen Hernalser Gürtel und Veronikagasse durch Querschnittsverengung zur Verminderung der MIV-Geschwindigkeit, insbesondere an der Nordseite der Ottakringer Straße
- Erhöhung der Sicherheit der RadfahrerInnen durch Schaffung von Radfahranlagen (Mehrzweckstreifen oder Radweg)
- Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste des ÖPVN an den Haltestellen der Wiener Linien
- Bessere Beleuchtung der Gehsteige in der Ottakringer Straße

Erhöhung des Komforts und der NutzerInnenfreundlichkeit

- Ausreichendes Platzangebot für FußgängerInnen auf den Gehsteigen: verfügbare Mindestbreite von 2,00 m schaffen (folgende Engstellen wurden vor dem Umbau identifiziert: vor den Hausnr. 30, 62, 98, 100 an der Nordseite und der gesamter Bereich zwischen Lindauergasse und Johann-Nepomuk-Berger-Platz an der Südseite) und „Entrümpelung“ der Gehsteigflächen, v.a. zur Beseitigung punktueller Engstellen
- Konsequente barrierefreie Gestaltung realisieren

¹⁹ Zu den in dem Kapitel genannten Wünschen und Anregungen vgl. MA 21A 2012: 29f und stadtland 2012: 126f

²⁰ alle Angaben zur Situation vor dem Umbau in diesem Kapitel vgl. stadtland 2012: 40f

- Durchziehen der Gehsteige über die Seitengassen, d.h. Querungen der Seitengassen auf Gehsteigniveau (dient zugleich der Erhöhung der FußgängerInnensicherheit, weil der MIV dadurch beim Ab- und Einbiegen eine kleine Steigung überwinden muss)
- Radfahren gegen die Einbahn mittelfristig in allen Seitengassen ermöglichen, besonders aber in den Gassen Weyrechtgasse, Frauengasse, Ortliebgasse, Lindauergasse, Steinergasse, Hubergasse, Palffygasse, Veronikagasse
- Fahrradabstellanlagen und Citybike-Stationen einrichten
- Komfortable Ausstattung der Haltestellenbereiche: Wetterschutz, Sitz- und Abstellmöglichkeiten und Fahrgastanzeigen realisieren

Erhöhung der Attraktivität und der Aufenthaltsqualität/Gestaltung

- Mehr Grün für die Ottakringer Straße: Bäume, Pflanztröge und Vertikalbegrünung
- Verringerung des Verkehrslärms durch bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, z.B. Verengungen, Verschwenkungen, Aufdoppelungen bei Straßenbahn-Haltestellen u.ä.
- Verweilorte: Sitzgelegenheiten, Flächen zum Anlehnen und Abstellen schaffen
- „Marke Ottakringer Straße“: Verbesserung des Erscheinungsbildes und Identitätsstiftung durch ansprechende, einheitliche Gestaltungselemente
- Beschattung der Nordseite der Ottakringer Straße v.a. im Bereich zwischen Palffygasse/Brunnengasse und Steinergasse/Hubergasse (z.B. begrünte Pergolen, Sonnensegel, Markisen)
- „Tor zur Ottakringer Straße“: Gestalterische Maßnahmen auf der Ottakringer Straße im Grenzbereich zum Hernalser Gürtel
- Ansprechende Gestaltung des Zugangs zum Markt (Brunnengasse, Yppengasse und Weyrechtgasse)

Häufig genannte Anliegen, die über den Rahmen des Umbauprojektes hinausgehen

- ÖV: Verbesserung der Umsteigesituation zwischen 44er und U6, längere Straßenbahngarnituren, kürzere Intervalle, Ausdehnung der Betriebszeiten
- Lokalszene: Maßnahmen zur Verminderung des Lärms (sehr häufig genannt), der LokalbesucherInnen und des „Autocruising“
- Maßnahmen gegen die Verschmutzung durch LokalbesucherInnen
- Geschäfte: Branchenmix verbessern, Ladenleerstände bekämpfen, einen Bankomaten in der Straße aufstellen
- Mehr Kontrollen bezüglich des Lärm und den MIV-Geschwindigkeiten
- Bessere Radverbindungen nach Norden und Süden



Abb. 13: Pflanztröge, z.B. Höhe 49 bis 51

Abb. 14: verschiedene Sitzelemente, z.B. Höhe Nr. 28

Abb. 15: neue Haltestellen, Yppengasse

5 Verkehrsorganisation nach dem Umbau

5.1 Bauablauf und Bauzeit

Die Bauarbeiten für die Ottakringer Straße Neu begannen im Mai 2012 mit den Maßnahmen der Fernwärme Wien, die im Dezember 2012 abgeschlossen wurden.

Die Durchführung des Umgestaltungsprojektes erfolgte in zwei Abschnitten:

Abschnitt 1: Steinergasse bis Nattergasse

Abschnitt 2: Hernalser Gürtel bis Steinergasse

Die Umgestaltungsarbeiten begannen im August 2012. Die Verkehrsfreigabe erfolgte im Juli 2013. Ende August 2013 wurden die Arbeiten abgeschlossen und am 6. September 2013 wurde die „Ottakringer Straße Neu“ mit einem großen Straßenfest eröffnet.²¹

5.2 Straßenraum nach dem Umbau

Die Umgestaltung der Ottakringer Straße in den Jahren 2012 bis 2013 brachte eine Reihe von Veränderungen auf verschiedenen Ebenen im Straßenraum der Ottakringer Straße mit sich.

Der gesamte Straßenabschnitt der umgestalteten Ottakringer Straße ist dem Anhang D Plandarstellung der Situation nach dem Umbau zu entnehmen.

Im Folgenden sind einzelne Abschnitte und Kreuzungen der Ottakringer Straße Neu im Detail dargestellt.

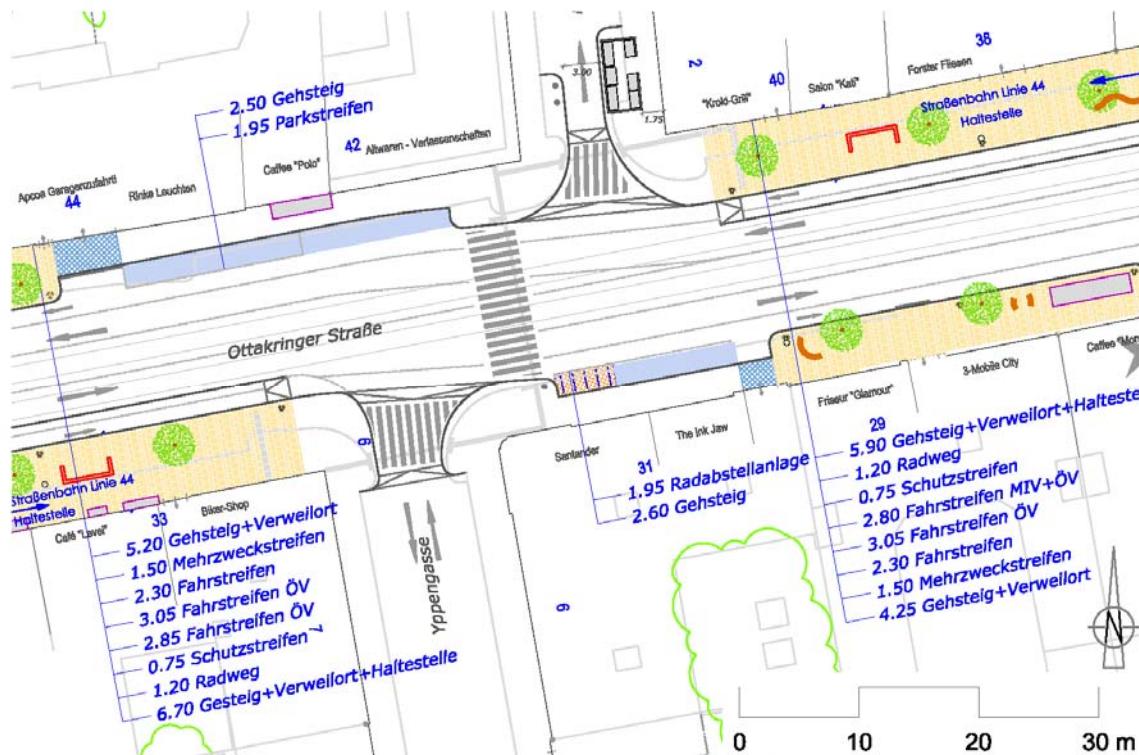
²¹ <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/09/02015.html>, letzter Zugriff 7.7.2014;
<https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/archiv/grossprojekte/ottakring.html>, letzter Zugriff 7.7.2014

LEGENDE

	Fahrbahn Bodenmarkierung neu
	Straßenbahngleise Bestand
	Gehsteigkante neu
	Gehsteigkante vor Umgestaltung
	Pflasterung Verweilort
	Schanigartenfläche
	Gehsteig Auf- und Überfahrt
	Pflasterung Parkstreifen/Parkspur
	Radabstellanlage
	Akustiksignalsteher Blindenleitsystem
	neues Blindenleitsystem
	Wartehäuschen der Wiener Linien
	Geländer Haltestelle
	Altstoffsammelstelle
	neue Baumpflanzung
	Baumbestand
	Pflanztrog
	Trog für Fassadenbegrünung
	Sitzbank
	Spielgerät "Smarties"
	Spielgerät "Dribbler"
	GEWISTA City Light-Säule
	Trinkbrunnen
	Telefonzelle
	neue Poller
	Mistkübel
	neue Kandelaber Ø 50 cm
	Frequenzort/wichtige Einrichtung
	Frequenzort bei Nacht

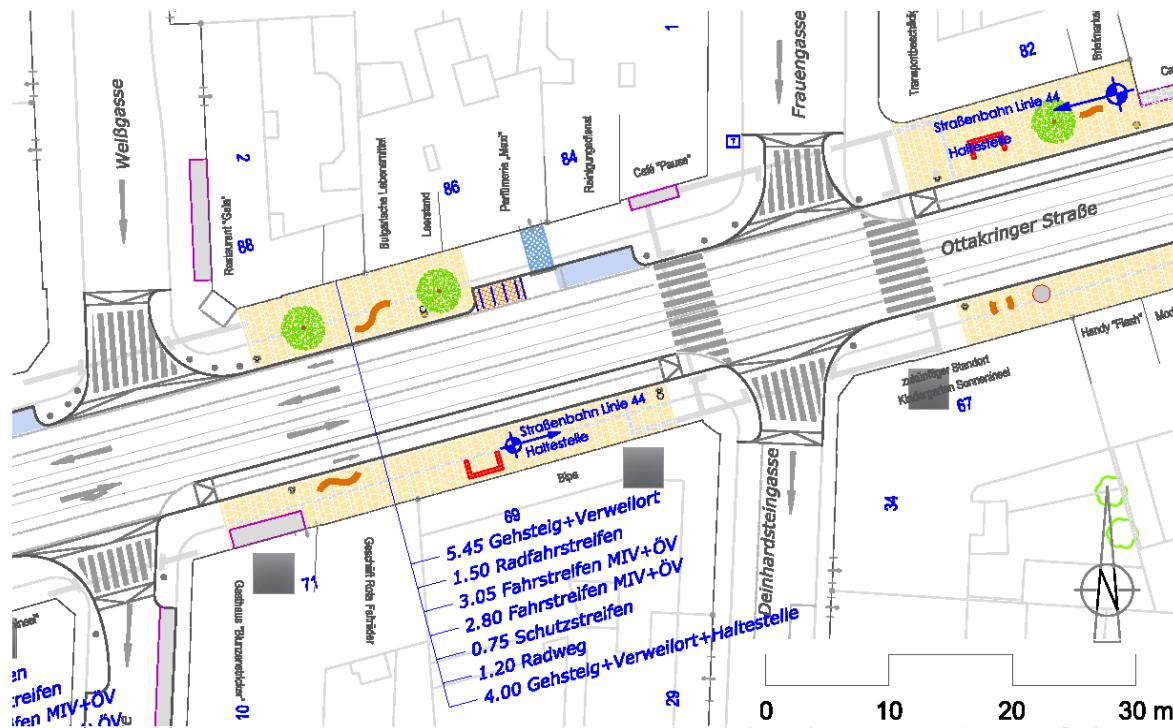
Planausschnitt 1:

neuer nicht lichtsignalgeregelter Schutzweg zwischen Helblinggasse und Yppengasse und neue Standorte der Straßenbahn-Haltestellen



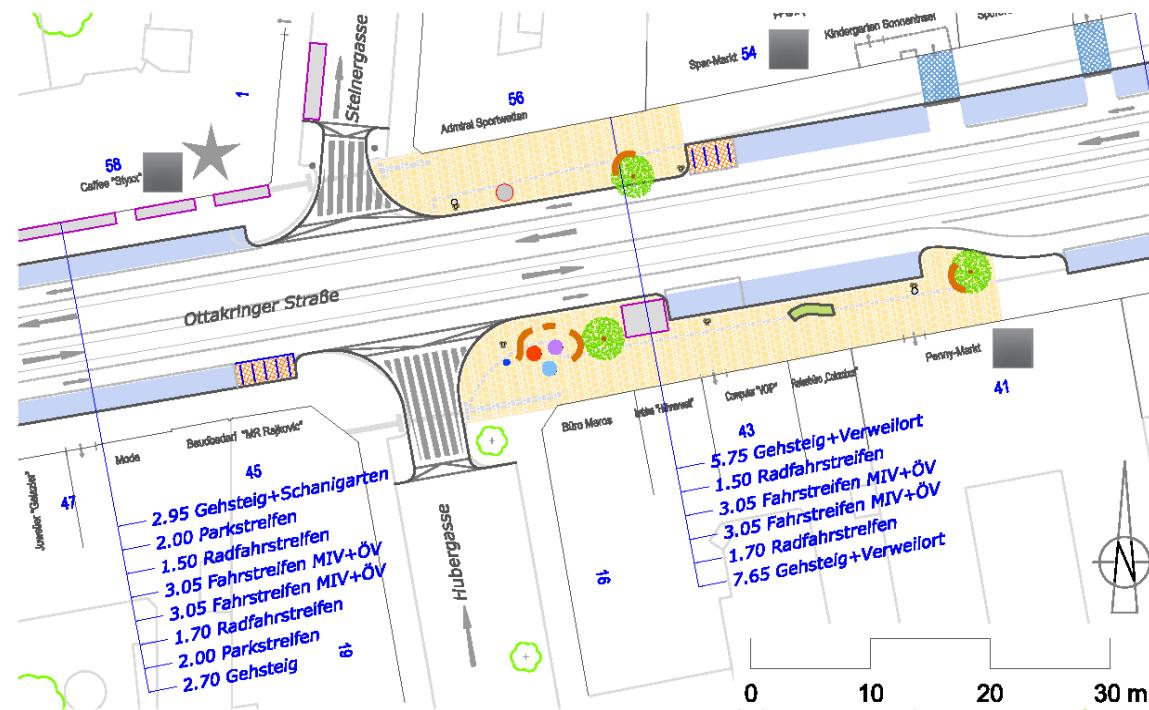
Quelle: MA 28 (2013), eigene Bearbeitung

Planausschnitt 2:
neue nicht lichtsignalgeregelte Schutzwege über die Ottakringer Straße Höhe Frauen-gasse/Deinhardsteingasse und neue Standorte der Straßenbahn-Haltestellen



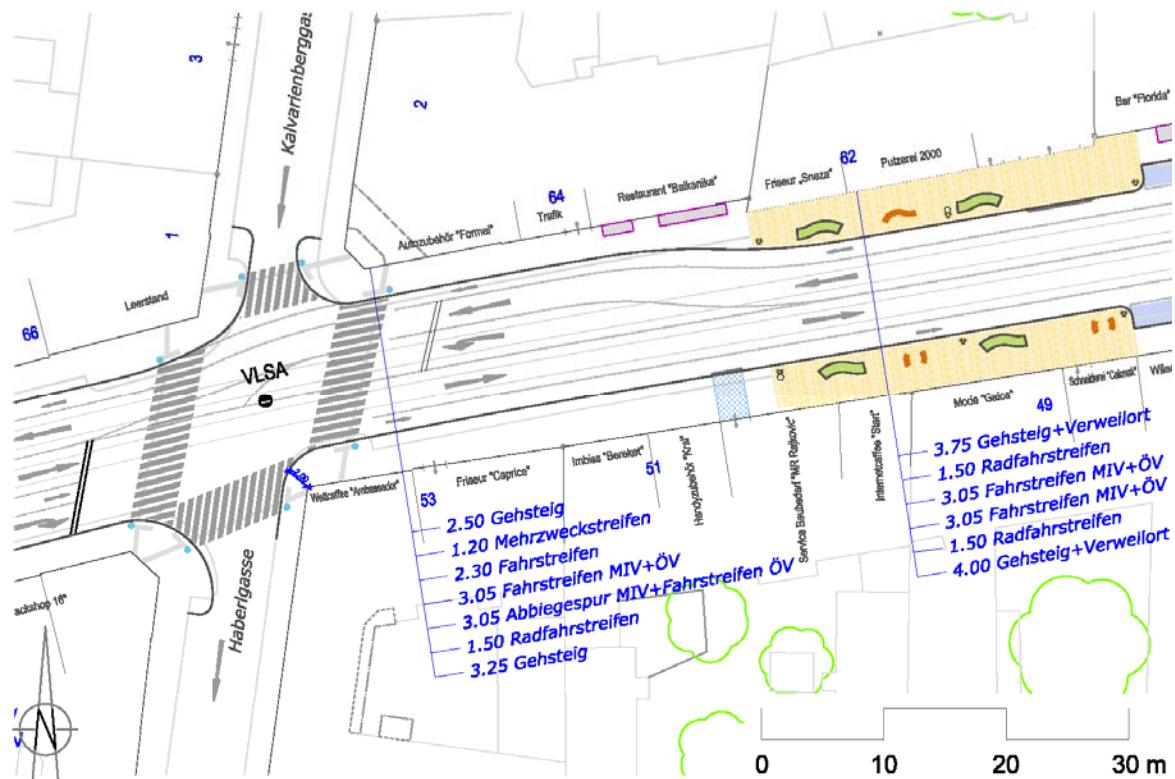
Quelle: MA 28 (2013), eigene Bearbeitung

Planausschnitt 3:
Verweilort Smarties Höhe Kreuzung Steinergasse/Hubergasse



Quelle: MA 28 (2013), eigene Bearbeitung

Planausschnitt 4:
Kreuzung Kalvarienberggasse/Haberlsgasse mit lichtsignalgeregelten Schutzwegen



Quelle: MA 28 (2013), eigene Bearbeitung



Abb. 16: zwischen Yppengasse und Weyprechtgasse



Abb. 17: zwischen Steinergasse und Kalvarienberggasse



Abb. 18: Haltestelle Yppengasse Richtung Schottentor

Im Folgenden werden die Situation im Straßenraum nach dem Umbau im Vergleich zur Situation vor dem Umbau (vgl. auch 3.6) in der Ottakringer Straße Neu tabellarisch gegenübergestellt sowie weitere Veränderungen erläutert.

Tab. 1: Übersicht der Situation vor und nach dem Umbau in der Ottakringer Straße

Kategorie	Vor dem Umbau	Nach dem Umbau: „Ottakringer Straße Neu“
Zonierung des Straßenraums		
Gleistrasse	selbstständig geführte Gleistrassen auf Fahrbahniveau in beide Richtungen im Abschnitt Hernalser Gürtel bis Bergsteiggasse gemeinsame Führung ÖV und MIV in beide Richtungen im Abschnitt Bergsteiggasse bis Nattergasse	selbstständig geführte Gleistrasse auf Fahrbahniveau: Richtung Schottentor zwischen Hernalser Gürtel und Helblinggasse, Richtung Dornbach von Helblinggasse bis Bergsteiggasse gemeinsame Führung Richtung Dornbach Hernalser Gürtel bis Helblinggasse und Bergsteiggasse bis Nattergasse, Richtung Schottentor Helblinggasse bis Nattergasse
Fahrbahn	je Richtung ein Fahrstreifen, teils auf der Gleistrasse (s.o.) sehr unterschiedliche Fahrbahnbreiten zwischen mind. 7,00 m (Brestlgasse bis Frauengasse) und max. 14,20 m (Helblinggasse bis Bergsteiggasse)	je Richtung ein Fahrstreifen, teils auf der Gleistrasse (s.o.) Fahrbahnbreiten zwischen mind. 8,30 – 9,05 m (Brestlgasse bis Frauengasse) und max. 11,70 m (Palffygasse bis Bergsteiggasse)
Abbiege-Streifen	Hernalser Gürtel Bergsteiggasse Haberlgasse	Hernalser Gürtel Bergsteiggasse Haberlgasse für Radverkehr: Weyprechtgasse (Nord)
Mehrzweck-Streifen/Radweg	keine radialen bzw. tangentialen Radverbindungen und Radfahrranlagen	durchgehende beidseitige radiale Radfahr-anlage zwischen Hernalser Gürtel und Nattergasse, ausgebildet als Mehrzweckstreifen oder Radstreifen mit einer Breite von 1,50 m (Aus-nahme: Hernalser Gürtel bis Ottakringer Straße ONr. 7: 1,20 m) bzw. im Bereich der Haltestellenkaps als Radweg mit 1,20 m tangentielle Radverbindungen: Veronikagasse (Süd), Brunnengasse, Weyprechtgasse

Parkstreifen und Stellplätze: MIV und Rad	<p>keine Parkraumbewirtschaftung bis Herbst 2012</p> <p>Geschäftsstraßenregelung: Montag bis Freitag (werktags), von 8 bis 18 Uhr sowie Samstag (werktags), von 8 bis 12 Uhr, Parkdauer: 1,5 h</p> <p>durchgehender Längsparkstreifen im Straßenraum mit 194 Stellplätzen zwischen Hernalser Gürtel und Nattergasse/Blumberggasse</p> <p>3 kostenpflichtige Parkplätze bzw. Garagen mit je 50 Stellplätzen</p> <p>eine kleine Radabstellanlage im Parkstreifen vor ONr. 45</p> <p>keine Citybike-Station</p>	<p>Parkraumbewirtschaftung seit Herbst 2012</p> <p>Geschäftsstraßenregelung: Montag bis Freitag (werktags), von 8:00–18:00, Samstag von 8:00–12:00; Parkdauer: 1,5 h</p> <p>Auflassung von 76 Stellplätzen im Straßenraum</p> <p>3 kostenpflichtige Parkplätze bzw. Garagen mit je 50 Stellplätzen</p> <p>in Planung: Tiefgarage im Zuge des Neubaus ONr. 70 mit 150 Stellplätzen, davon 110 für die Öffentlichkeit ausgewiesen</p> <p>ausgewiesene Taxistandplätze und Ladezonen für Gewerbetreibende vor bestimmten Gebäuden und Lokalen</p> <p>8 Radabstellanlagen im Parkstreifen: je 1 x vor ONr. 17, 30, 31, 39, 54, 45, 86 und 73</p> <p>eine Citybike-Station in der Brestelgasse Ecke Ottakringer Straße Neu</p>
Gehsteig	<p><i>besonders schmal:</i> auf der Süd-Seite im westlichen Bereich zwischen Hellgasse und Johann-Nepomuk-Berger-Platz (streckenweise 1,90 und 1,80 m) und in einigen angrenzenden Quergassen (Bergsteiggasse, Steinergasse, Kalvarienberggasse)</p> <p><i>besonders breit:</i> > 3,50 m vor ONr. 68 bis 78 und 82 (Nord) und ONr. 29 (Süd)</p>	<p><i>besonders schmal:</i> < 2,00 m bei ONr. 61, 79 bis 81, 98 bis 100 und in einigen angrenzenden Quergassen</p> <p>an einigen Stellen aufgrund von Schanigärten oder Pflanztrögen (s.u.) 2,00 m: u.a. bei ONr. 47–49, 58 und 80</p> <p><i>besonders breit:</i> > 3,50 m nordseitig im Bereich ONr. 12, 28, 30, 34, 52, 56, 62, 92, 96 und südseitig 11, 43, 49, 65, 77</p> <p>zusätzlich bei den Haltestellen mind. 4,00 bis max. 6,70 m breite Aufenthaltsbereiche</p>
Organisation für MIV, ÖV, Rad und FußgängerInnen		
Lichtsignalanlagen	<p>Kreuzung Hernalser Gürtel</p> <p>Kreuzung Bergsteiggasse/ Weyprechtgasse</p> <p>Kreuzung Kalvarienberggasse/Haberlg., kein Schutzweg auf der West-Seite</p>	<p>Kreuzung Hernalser Gürtel</p> <p>Kreuzung Bergsteiggasse/Weyprechtgasse</p> <p>Kreuzung Kalvarienberggasse/Haberlgasse, kein Schutzweg auf der West-Seite</p>
Verbindungen für den MIV über die Ottakringer Straße Neu	<p>Hubergasse – Ottakringer Straße – Bergsteiggasse (S–N)</p> <p>Kalvarienberggasse – Haberlgasse (N–S)</p> <p>Weißgasse – Hellgasse (N–S)</p>	<p>Hubergasse – Ottakringer Straße Neu – Bergsteiggasse (S–N)</p> <p>Hubergasse – Steinergasse – Haslingerstraße – Ortliebgasse (S–N)</p> <p>Kalvarienberggasse – Haberlgasse (N–S)</p> <p>Frauengasse – Deinhardsteingasse (N–S)</p> <p>Weißgasse – Hellgasse (N–S)</p> <p>Blumberggasse – Nattergasse (S–N)</p>
Haltestellen der Straßenbahn-Linie 44	<p>keine Wartehäuschen (Ausnahme Haltestelle „Hernalser Gürtel“), keine ergänzende Serviceausstattung wie z.B. Fahrgastinformation</p> <p>„Hernalser Gürtel“: Inselhaltestelle mit Wartehäuschen</p> <p>„Bergsteiggasse“: Haltestelle mit Fahrbahnhebung</p>	<p>alle mit Wartehäuschen und beradelbaren Haltestellenkaps</p> <p>„Hernalser Gürtel“: Inselhaltestelle mit Wartehäuschen; Vorziehung der Insel bis zum Schutzweg über die Ottakringer Straße</p> <p>„Yppengasse“: Verlegung der Haltestelle Richtung Dornbach nach Osten Höhe Helblinggasse, der Haltestelle Richtung Schottentor nach Westen Höhe Yppengasse</p>

	<p>„Ortliebgasse“: Haltestellenkap Abstände zwischen den Haltestellen sind sehr ungleichmäßig: 190 m bis 530 m</p>	<p>„Frauengasse“: Verlegung der Haltestelle Richtung Schottentor nach Westen Höhe Frauen-gasse/Deinhardsteingassse Ausstattung: Wartehäuschen, Digitale Fahrgas-tinformaton, Haltestellenkaps (Ausnahme In-selhaltestelle „Hernalser Gürtel“) Abstände zwischen den Haltestellen sind an-nähernd ähnlich: ca. 370 m bis 500 m</p>
Gehsteig-vorziehung	nur teilweise vorhanden	in allen Kreuzungsbereichen außer an der Ost-Ecke Lindauergasse (Gehsteig von 3,20 auf 1,70 m reduziert), O-Ecke Haberl-gasse (Gehsteig von 3,45 auf 3,10 m reduziert)
Lichtsignal-geregelte Schutzwege	Kreuzung Hernalser Gürtel Kreuzung Bergsteiggasse: kein Schutzweg an der West-Seite Kreuzung Kalvarienberggasse	Kreuzung Hernalser Gürtel Kreuzung Bergsteiggasse: kein Schutzweg an der Westseite Kreuzung Kalvarienberggasse
Schutzwege ohne Licht-signalregelung	keine gesicherten Querungen für FußgängerInnen auf Längen von bis zu 440 m FußgängerInnen-Querungen fehlen v.a. im Abschnitt Brunnengasse bis Weyprechtgasse keine Schutzwege ohne Lichtsignal-regelung, weder über die Ottakrin-ger Straße noch über die Seiten-gassen	2 Schutzwege ohne Lichtsignalregelung Höhe Haltestelle „Frauengasse“ 1 Schutzweg ohne Lichtsignalregelung Höhe Haltestelle „Yppengasse“ gesicherte Querungen für FußgängerInnen auf Längen von ca. max. 350 m nicht lichtsignalgeregelte Schutzwege über alle Seitengassen der Ottakringer Straße Neu
Besonderheiten und Gestaltungselemente		
Verweilorte im Straßenraum	keine	speziell gepflasterte Aufenthaltsbereiche (Pflasterplatten aus gelbgrauem Granit, 30 x 30, 60 x 40, und 60 x 60, im Bereich der Auf- und Überfahrten mit Kleinsteinpflaster) Basisausstattung der Verweilorte: spezieller Bodenbelag und Kandelabern, plus je nach Platzangebot: Sitzgelegenheiten und Bäume oder Pflanztröge
Baumbestand und Pflanzen im Straßen-raum	Baumreihe im Bereich vor ONr. 9 bis 15 (Südseite) bestehend aus 12 Celtis australis	Baumreihe im Bereich vor ONr. 9 bis 15 (Süd) bestehend aus 11 Celtis australis 24 Baumneupflanzungen (Ginkgo biloba): Ein-fassungen aus Granitstein, auf denen Baum-haltelelemente aus Nirosta aufgebaut sind; au-ßerdem Abdeckungen der Baumscheiben aus gelochtem Edelstahl, die später entfernt wer-den können 9 geschwungene Pflanztröge aus Cortenstahl (3,80 x 0,90 x 0,85 m, Tiefe inkl. Wellenlinie: ca. 1,20 m), Bepflanzung: Ziergras; vor ONr. 78, 77, 75, 2 x 62, 51, 49, 43, 1 x 16 2 kleine Pflanztröge (1,00 x 0,50 m) Pflanztröge aus Cortenstahl zur Fassadenbegrünung vor ONr. 14, tlw. privat finanziert

Sitzbänke, Trinkbrunnen, Spielgeräte etc.	keine Bänke, keine Trinkbrunnen, keine Spielgeräte	35 geschwungene Sitzbänke: aus thermobehandelter Esche mit punktuellen Edelstahlrücken und teils -armlehnen bestehend aus einem oder mehreren Sitzelementen, wodurch verschiedene Formen und Größen entstanden Tiefe der Bänke: 0,45 m, inkl. Wellenlinie (bei Lage parallel zur Gehsteigkante): 0,50, 0,85 bzw. 2,45 m 3 Trinkbrunnen 1 „Dribbler“ in Fußball-Optik und 1 Sitz- bzw. Spielsteingruppe (drei „Smarties“)
Schanigärten im Straßenraum	nicht erhoben	20 Cafés mit Sommer-Schanigarten, 2 weitere Cafés in der Straße haben einen Schanigarten in einer Seitengasse Positionierung in Abhängigkeit der jeweiligen Gehsteigbreiten, möglich geradliniger Wegführung für FußgängerInnen und der Lage zu Straßenbahn-Haltestellen Situierungsvarianten: am Gehsteig direkt am Gebäude (meist ohne Abgrenzung); am Gehsteig an den Mehrzweckstreifen angrenzend (meist mit Abgrenzungen aus Glas); im Parkstreifen auf einer (temporären) Holzbohlenkonstruktion teils auch mittels Kunststoff-Pflanztrögen abgegrenzt
Litfaßsäulen, Poller, Altstoffsammelstellen, Mistkübel Hundekotsackerlspender	nicht erhoben	3 Litfaßsäulen („City Lights“) 43 Poller aus Granit mit abgeschrägter Deckelfläche (Durchmesser 0,35 m, mittlere Höhe 0,57 m): auf allen Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen, Ausnahme Kreuzung Kalvarienberggasse/Haberlgasse 2 Altstoffsammelstellen: 1 x in der Baumreihe vor ONr. 13 und 1 x an der Ost-Ecke in der Helblinggasse 29 Mistkübel 7 Hundekotsackerlspender

Quelle für Daten für vor dem Umbau: AXIS 2011; Daten für nach dem Umbau: eigene Erhebung, Plan der MA 28, Schreiben vom 25.07.2014 der MA 28

Wegen der Erneuerungsarbeiten an der Wiener Wasserleitung war der Hernalser Gürtel zwischen Mitte April und Ende August 2014 großteils gesperrt und der MIV wurde über die Jörgerstraße und Veronikagasse umgeleitet. Aus diesem Grund wurden an der Kreuzung Veronikagasse/Ottakringer Straße automatisch geschaltete Lichtsignalanlagen für den MIV und Bedarfssampeln für die FußgängerInnen aufgestellt und auf Höhe der Mittelinsel ein Schutzweg über die Ottakringer Straße markiert. Nach Abschluss der Bauarbeiten wurden die Lichtsignalanlagen entfernt, der markierte Schutzweg jedoch beibehalten.

Der Schutzweg über die Mittelinsel an der Kreuzung Veronikagasse war nicht Bestandteil der Umgestaltungsmaßnahmen und ist daher nicht in der Übersicht der Umgestaltungsmaßnahmen für die Ottakringer Straße Neu angeführt.



Abb. 19: Höhe Spar, ONr. 54



Abb. 20: Höhe Station Yppengasse
Richtung Dornbach



Abb. 21: Verweilort Smarties vor ONr. 54-56

5.3 Gestaltungsmaßnahmen für die Ottakringer Straße Neu

Die Gestaltungsmaßnahmen, die im Zuge des Umbaus der Ottakringer Straße getroffen wurden, lassen sich in drei Themenschwerpunkte unterteilen: in Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, in solche zur Erhöhung des Komforts, der Aufenthaltsqualität und der NutzerInnenfreundlichkeit und in Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und ästhetischen Gestaltung.

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

Wesentliche Ziele der Umgestaltungsmaßnahmen für die Ottakringer Straße Neu waren u.a. die Reduktion der Fahrbahnbreiten und die quantitative und qualitative Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen.

Verkehrsorganisation

- Die Reduktion auf zwei Fahrstreifen, die großteils gemeinsame Führung von ÖV und MIV, die Verringerung der Fahrbahnbreite und die Errichtung von Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen bewirken eine Querschnittsverengung der Ottakringer Straße Neu. Mit diesen Maßnahmen wurde neben kürzeren Querungsdistanzen für FußgängerInnen auch eine Reduktion der durchschnittlichen Geschwindigkeit des MIV intendiert.
- Die drei neuen nicht lichtsignalregelten Schutzwege – jeweils ein Schutzweg östlich und westlich der Kreuzung Deinhardsteingasse/Frauengasse auf Höhe der Haltestelle „Frauengasse“ und ein Schutzweg im Bereich der Haltestelle „Yppengasse“ zwischen Helblinggasse und Yppengasse –, und die Errichtung einer Mittelinsel ohne Schutzweg Höhe Veronikagasse sind eine Erweiterung im Angebot der Querungsmöglichkeiten der Ottakringer Straße Neu.
- In allen Seitengassen wurden die Gehsteige im Kreuzungsbereich zur Ottakringer Straße Neu verbreitert, und die Kreuzungsbereiche mit Bodenschwellen ausgestattet und Schutzwege markiert.
- Die zusätzliche Beleuchtung der Gehsteige durch Kandelaber sorgt für eine bessere Ausleuchtung des Straßenfreiraums am Abend und in der Nacht.
- Das taktile Bodenleitsystem ermöglicht sehbehinderten Menschen die Ottakringer Straße Neu barrierefrei und sicher zu nutzen.

- Alle baulichen Maßnahmen sind ein umfassendes Angebot zur Erhöhung des allgemeinen Sicherheitsgefühls, insbesondere der Zufußgehenden und RadfahrerInnen.

Öffentlicher Verkehr

- Die Ausstattung der Straßenbahn-Haltestellen mit Haltestellenkaps ermöglichen ein sicheres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste der Linie 44, da durch die neue Situation keine Fahrbahnquerungen beim Ein- und Aussteigen mehr notwendig sind.
- Die Haltestelleninsel der Straßenbahn-Haltestelle Hernalser Gürtel wurde bis zum Schutzweg über die Ottakringer Straße Neu vorgezogen und eine neue Abgrenzung zur Fahrbahn errichtet.

Radverkehr

- In beiden Richtungen wurde ein Radstreifen zwischen Parkstreifen und Fahrbahn errichtet, der großteils als Mehrzweckstreifen angelegt ist und nur in den Bereichen der Haltestelle „Yppengasse“ und „Frauengasse“ über die Haltestellenkaps als Radweg geführt wird.
- Bei den neuen Standorten der Straßenbahn-Haltestellen „Frauengasse“ und „Yppengasse“ wurden in einem Pilotversuch erstmals in Wien beradelbare Haltestellenkaps errichtet.

Maßnahmen zur Erhöhung des Komforts, der Aufenthaltsqualität und der NutzerInnenfreundlichkeit

Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen war u.a., die Ottakringer Straße in Zukunft nicht nur als Transitbereich, sondern auch als Straßenraum mit attraktivem Aufenthaltscharakter zu etablieren.

FußgängerInnen

- In vielen Teilbereichen wurde der Gehsteigbelag erneuert und die Gehsteige verbreitert.
- Die Gestaltung von 20 neuen Verweilorten in Bereichen mit breiteren Gehsteigabschnitten mittels einer speziellen Bodenpflasterung. Diese Bereiche wurden jeweils unterschiedlich mit Bänken, Kandelabern, Bäumen, Pflanztrögen und insgesamt zwei Spielgeräten ausgestattet. Sie bieten FußgängerInnen vermehrt Raum zum Verweilen und Gehen im Straßenraum.
- Die Errichtung von aufgedoppelten Schutzwegen über alle Seitengassen bietet Raum für ein bequemes Queren der Seitengassen, auch mit Kinderwagen, Rollator oder im Rollstuhl.
- Durch die Ausstattung mit Bänken, Beleuchtungskörpern, Trinkbrunnen, Pollern, Litfaßsäulen, Mistkübeln und Hundekotsackerlspendern wurde das Infrastrukturgebot auf den Gehsteigen verbessert und erweitert.
- Der den Schanigärten zugewiesene Raum wurde teilweise vergrößert, wodurch mehr Cafés eine Außengastronomie anbieten können. Bei einigen Cafés wurde

der Schanigartenbereich – etwa aufgrund der Nähe zu einem neuen Straßenbahn-Haltestellenbereich – im Vergleich zu vor dem Umbau verkleinert.

Radverkehr

- Die Errichtung von Radwegen bei den Straßenbahn-Haltestellen in Form von beradelbaren Haltestellenkaps ermöglicht RadfahrerInnen ein bequemes Passieren der Haltestellen, womit die sonst verbreitete enge und unbequeme Situation zwischen Bordstein und Straßenbahnschiene vermieden werden konnte.
- Neben der Ausstattung mit Mehrzweckstreifen in beide Richtungen wurden acht Radabstellanlagen (jeweils vier in den Bezirken Ottakring und Hernals) in Form von Parkplatzaussparungen im Parkstreifen und eine Citybike-Station errichtet.
- Eine separate Abbiegemarkierung für RadfahrerInnen Höhe Bergsteiggasse erleichtert das Abbiegen in die Weyprechtgasse. Weiters wurde das Fahren gegen die Einbahn in der Weyprechtgasse für RadfahrerInnen gestattet.

Öffentlicher Verkehr

- Die neuen Standorte der Straßenbahn-Haltestellen sind im Vergleich zu vor dem Umbau zentraler und für die FußgängerInnen entlang der gesamten Strecke günstiger angeordnet.
- Alle Straßenbahn-Haltestellen wurden mit der aktuellen Infrastruktur wie Wartehäuschen und Fahrgastanzeigen sowie benachbarte Verweilorte mit Bänken und zum Teil Bäumen ausgestattet, um eine verbesserte Aufenthaltsqualität für die wartenden ÖV-NutzerInnen zu gewährleisten.
- Die Einführung der beradelbaren Haltestellenkaps ermöglicht im Vergleich zu vor dem Umbau (angehobene Fahrbahn zwischen Schienen und Gehsteig) eine kürzere Wegdistanz für Ein- und Aussteigende.
- Bei der Haltestelle „Hernalser Gürtel“ bietet die neue Abgrenzung östlich des Wartehäuschens zur Fahrbahn die Möglichkeit sich anzulehnen.

MIV und ruhender Verkehr

- Die Erneuerung des Fahrbahnbelags trägt zu einer Reduktion des durch Abriebgeräusche verursachten Lärms bei.
- Die gemeinsame Führung von MIV und ÖV im Abschnitt Bergsteigasse bis Nattergasse zu Gunsten der Querschnittsverengung hat bisweilen tageszeitlich und MIV-Aufkommen abhängigen zähen Verkehrsfluss zur Folge.
- Die punktuelle Reduktion der Parkstreifenfläche zu Gunsten von breiteren Verweilorten auf Gehsteigniveau hat stellenweise unbequemere Ladetätigkeiten zur Folge, etwa wenn Fahrzeuge nun auf dem Mehrzweckstreifen halten müssen.

Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und der ästhetischen Gestaltung

Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen war u.a. der Ottakringer Straße ein einheitliches Erscheinungsbild zu geben und die Straße durch eine neue Gestaltung aufzuwerten.

Gestaltungs- und Ausstattungselemente der Ottakringer Straße Neu

- Die neuen Bodenbeläge der Gehsteige und die Bodenbefestigung mit Natursteinplatten bei den 20 Verweilorte, die Baumneupflanzungen, die Pflanztröge und die goldfarbenen Kandelaber verleihen der Ottakringer Straße Neu ein einheitliches Erscheinungsbild.
- In Abhängigkeit des Platzangebots, der Untergrundbeschaffenheit sowie der unterirdischen Einbauten wurden auf dem Gehsteig zahlreiche Bäume neu gepflanzt und neun Pflanztröge errichtet. Weiters wurde der Straßenraum mit zahlreichen Sitzbänken auf dem Gehsteig ausgestattet. Dadurch wurde das Angebot für Zufußgehende für den Aufenthalt in der Ottakringer Straße erweitert.
- Die Schanigärten tragen zur Lebendigkeit der Ottakringer Straße Neu bei und sind als zusätzliches Gestaltungselement zu werten.

5.4 Geschwindigkeiten des MIV

Die Geschwindigkeit des MIV in der Ottakringer Straße Neu ist für viele der Interviewten und der TeilnehmerInnen am Beteiligungsverfahren ein wichtiges Thema.

Die Interviewten klagten über die „hohen Geschwindigkeiten“ und die „rücksichtslosen Raser“ auf der Straße, die es scheinbar noch auch nach dem Umbau gibt (vgl. 5.3).

Um dies Problem näher zu betrachten, wurde eine Geschwindigkeitsmessung als sinnvoll erachtet. Da derzeit keine offizielle Geschwindigkeitsmessung der Stadt Wien vorliegt, wurde auf die Geschwindigkeitsmessgeräte der beiden Bezirke zurückgegriffen.

Mit diesen Messgeräten lassen sich jedoch nur Tendenzen und ein relatives Bild der Geschwindigkeit des MIV darstellen. Für genauere Aussagen ist eine offizielle Geschwindigkeitsmessung notwendig.

Mit Unterstützung der beiden Bezirke konnten die Messgeräte im September entlang der Ottakringer Straße platziert werden.

Zeitraum: 08.09 – 15.09.2014

Standorte: stadtauswärts im Abschnitt Steinergasse – Kalvarienberggasse
stadteinwärts im Abschnitt Blumberggasse – Hellgasse

Tab. 2: MIV-Geschwindigkeit stadtauswärts und stadteinwärts

Geschwindigkeiten <i>stadtauswärts</i> im Abschnitt Steinergasse – Kalvarienberggasse		Geschwindigkeiten <i>stadteinwärts</i> im Abschnitt Blumberggasse – Hellgasse	
bis 50 km/h	97 %	bis 50 km/h	94 %
< 35 km/h	20 %	< 40 km/h	22 %
zw. < 20–45 km/h	83 %	zw. < 20–45 km/h	81 %
über 50 km/h	3 %	über 50 km/h	5,6 %
< 55 km/h	1,9 %	< 55 km/h	3,8 %
< 60 km/h	0,7 %	< 60 km/h	1,2 %
zw. < 65–90 km/h	0,4 %	zw. < 65–90 km/h	0,5 %

Abschnitt Steinergasse – Kalvarienberggasse, stadtauswärts

Mit 97 % fuhr die überwiegende Mehrheit des MIV in der Ottakringer Straße Neu stadtauswärts, bis 50 km/h, was der gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeit in der Straße entspricht. Knapp 20 % des MIV war mit 30 bis 35 km/h unterwegs, die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 31 km/h.

Rund 83 % des MIV war somit mit einer Geschwindigkeit zwischen 20 bis 45 km/h unterwegs.

Bei 3 % des MIV wurde eine erhöhte Geschwindigkeit verzeichnet: Davon fuhren 1,9 % zwischen 50–55 km/h, 0,7 % < 60 km/h und 0,4 % < 65 bis 90 km/h. In Zahlen sind das, bei einer Gesamtsumme von 46.434 MIV in der genannten Messwoche, 902 MIV bis 55 km/h, 325 MIV < 60 km/h und 208 MIV zwischen < 65 bis 90 km/h.

Die Verteilung der MIV-Anzahl auf die Tages- und Nachtzeiten entspricht im Mittel den tageszeitlichen Schwankungen mit einem höheren Verkehrsaufkommen ab dem späten Vormittag bis zum späten Abend.

Geschwindigkeitsüberschreitungen von 50–55, < 60 und < 65 km/h traten prinzipiell zu allen Tageszeiten auf, mit einem Mittel von 5 Fahrzeugen pro Stunde und einer Häufung in den späten Nachtstunden und den Morgenstunden. Eine überhöhte Geschwindigkeit von bis zu 55 km/h mit durchschnittlich 5 bis 8 Pkws/h wurde gehäuft wochentags zwischen 17:00–19:00 und ca. 22:00–08:00 sowie sonntags von 07:00–09:00 und gegen 19:00 verzeichnet. Maximal waren 13 Fahrzeuge pro Stunde mit 50–55 km/h unterwegs.

Von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag waren nachts im selben Zeitabschnitt wie werktags etwas weniger Pkws mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs, obwohl absolut gesehen mehr MIV unterwegs war.

Die Verteilung der absoluten Pkw-Anzahl pro Tageszeit zeigt, dass tendenziell dann mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird, wenn eher weniger Fahrzeuge stadtauswärts fahren. So macht beispielsweise die Zahl der Fahrzeuge, die in den frühen Morgenstunden zwischen 01:00–06:00 mit bis zu 55 km/h unterwegs waren, durchschnittlich mitunter mehr als 10 % der Gesamtzahl aus.

Tendenziell gehäufte Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis zu 60–65 km/h traten zu ähnlichen Zeiten wie die Überschreitungen von bis zu 55 km/h auf: Hier liegen die Spitzen bei 7 Pkw/h wochentags gegen 03:00 und 07:00 bzw. 3 Pkw/h wochentags zwischen 01:00–02:00, 05:00–06:00, gegen 15:00 und 21:00 und sonntags gegen 17:00.

Vereinzelte sehr hohe Geschwindigkeiten mit Spitzenwerten (120 km/h sonntags 12:00; 110 km/h wochentags 18:00; 100 km/h sonntags 23:00; 95 km/h wochentags 01:00) kamen zu allen Tageszeiten vor.

Abschnitt Blumberggasse – Hellgasse, stadteinwärts

Mit 94 % fuhr die überwiegende Mehrheit des MIV in der Ottakringer Straße Neu stadteinwärts bis 50 km/h. Rund 22 % des MIV war mit 40–45 km/h unterwegs, die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 34 km/h.

Somit waren rund 81 % des MIV mit einer Geschwindigkeit von 20–45 km/h unterwegs.

Eine Geschwindigkeit von über 50 km/h wurde bei 5,6 % des MIV aufgezeichnet: Davon fuhren 3,8 50–55 km/h, 1,2 % < 60 km/h und 0,5 % < 65 bis 90 km/h. In Zahlen sind das, bei einer Gesamtsumme von 41.544 MIV in der genannten Messwoche, 1.596 MIV bis 55 km/h, 492 MIV < 60 km/h und 223 MIV zwischen < 65 bis 90

km/h. Die Verteilung der MIV-Anzahl auf die Tages- und Nachtzeiten entspricht im Mittel den tageszeitlichen Schwankungen.

Geschwindigkeitsüberschreitungen von 50–55, < 60 und < 65 km/h traten prinzipiell zu allen Tageszeiten auf, mit einem Mittel von 9 Fahrzeugen pro Stunde und einer Häufung in der Früh, untertags sowie in den frühen Nachtstunden. Eine überhöhte Geschwindigkeit von bis zu 55 km/h mit durchschnittlich 10 bis 13 Pkws/h wurde gehäuft wochentags zwischen 05:00–08:00, 10:00–17:00 und 21:00–23:00 aufgezeichnet. Pro Stunde waren maximal 26 Fahrzeuge mit 50–55 km/h stadteinwärts und mindestens 2 Fahrzeuge unterwegs.

Von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag waren nachts von 22:00–01:00 mehr Fahrzeuge mit 50–55 km/h unterwegs als an den Werktagen, nämlich durchschnittlich 11 Pkws/h. Sonntags fuhren zwischen 10:00–19:00 ca. 16 Pkws pro Stunde mit < 55 km/h.

Tendenziell gehäufte Geschwindigkeitsüberschreitungen von < 60 km/h bzw. 65 km/h traten zu ähnlichen Zeiten wie die Überschreitungen von bis zu 55 km/h auf. Mit bis zu 60 km/h wurden durchschnittlich 5 Fahrzeuge pro Stunde (max. 10 Pkw/h) wochentags zwischen 05:00–07:00, 10:00–13:00, 17:00–18:00 und 20:00–00:00, und am Wochenende morgens und nachmittags verzeichnet. Mit < 65 km/h wurden maximal 5 Fahrzeuge pro Stunde (Montag, 07:00) aufgezeichnet, Fahrzeuge mit < 65 km/h sind vereinzelt zu allen Tageszeiten unterwegs, eine explizite Häufung war nicht zu beobachten.

Ebenso wenig traten extrem erhöhte MIV-Geschwindigkeiten zu einer bestimmten Tageszeit auf. Ein Spitzenwert von 105 km/h wurde samstags um 15:00 verzeichnet.

Einschätzung

Zusammenfassend zeigt diese Messung, dass sich die große Mehrheit des MIV an die gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitsgrenze von 50 km/h hält. Ein geringer Prozentanteil des MIV war, zumindest in der Messwoche, mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist.

Tendenziell wurden stadauswärts absolut mehr Fahrzeuge, jedoch weniger Geschwindigkeitsüberschreitungen, stadteinwärts absolut weniger Fahrzeuge, jedoch deutlich mehr Geschwindigkeitsüberschreitungen verzeichnet.

Einen Schwerpunkt von Überschreitungen mit < 55 km/h gibt es stadauswärts in den Morgenstunden (07:00–09:00), den späten Nachtstunden (22:00–08:00) und teilweise abends (17:00–19:00), stadteinwärts hingegen in der Früh (05:00–08:00), untertags (10:00–17:00) sowie in den frühen Nachtstunden (21:00–23:00). Die Verteilung der absoluten Pkw-Anzahl pro Tageszeit zeigt, dass stadauswärts tendenziell dann mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird, wenn eher weniger Fahrzeuge fahren. Während etwa Freitag und Samstagnacht stadauswärts proportional weniger Fahrzeuge die 50 km/h-Grenze überschritten, fuhren im selben Zeitraum stadteinwärts proportional mehr Fahrzeuge < 55 km/h.

Weiters gab es einzelne Ausreißer insbesondere nachts und an den Wochenenden, hier v.a. sonntags.

Eine differenziertere Darstellung der Situation ist erst mit einer genaueren Geschwindigkeitsmessung möglich.

5.5 PassantInnenzählung

Seit den 1970er Jahren erhebt die Wirtschaftskammer Wien im Zweijahresrhythmus die Zahl der PassantInnen in ausgewählten Geschäftsstraßen.

Im Jahr 2014 wurden die FußgängerInnen in der Ottakringer Straße am Donnerstag, 9. Oktober zwischen 8:30 und 19:00 Uhr und am Samstag, 11. Oktober zwischen 8:30 und 18:00 Uhr gezählt. Die Zählstelle an der Ottakringer Straße liegt am Westast der Kreuzung Lindauergasse/Ortliebgasse vor ONr. 63 bzw. 76. Am Donnerstag wurde im Zeitraum von 10,5 Stunden 3.594 und am Samstag in 9,5 Stunden 3.085 PassantInnen gezählt, das sind durchschnittlich 342 bzw. 325 PassantInnen pro Stunde. Das FußgängerInnenaufkommen weist eine große Streuung über den Tag auf: Donnerstags wurden zwischen 9:30 und 10:30 nur 230 Menschen und zwischen 16:30 und 17:30 488 Menschen gezählt. Samstags lag der tiefste Wert bei 193 PassantInnen pro Stunde im Zeitraum zwischen 8:30 und 9:30 und der höchste Wert mit 394 PassantInnen zwischen 12:30 und 13:30.

In den Vormittagsstunden bis 13:30 Uhr waren am Donnerstag mit 1.342 Menschen (37 %) deutlich weniger Menschen unterwegs als in der Zeit zwischen 13:30 und 19:00 (2.253 bzw. 63 %). Am Samstag war die Tagesganglinie ziemlich ausgeglichen: Jeweils 50 % waren zwischen 8:30 und 13:30 sowie zwischen 13:30 und 18:00 unterwegs. Das liegt zum Teil daran, dass am Samstag nur bis 18:00 gezählt wird. An beiden Tagen wurden auf der Hernalser Straßenseite der Ottakringer Straße (Donnerstag 59 %, Samstag 58 %) deutlich mehr PassantInnen gezählt als auf der Ottakringer Straßenseite. An beiden Tagen gingen etwa gleich viele Menschen stadtauswärts und stadteinwärts (Werte jeweils knapp über bzw. 50 %).²²

Vergleich der PassantInnenzählung in den Jahren 2008 und 2014

Die letzte Zählung vor der Umgestaltung der Ottakringer Straße erfolgte im Jahr 2008 am Donnerstag, 9. Oktober und Samstag, 11. Oktober.²³ Im Jahr 2014 passierten am Donnerstag 395 (10 %) und am Samstag 723 (19 %) weniger Personen die Zählstelle an der Ottakringer Straße als im Jahr 2008.

In der tageszeitlichen Verteilung der PassantInnen hat sich von 2008 auf 2014 nicht viel geändert. Auch im Jahr 2008 waren in den frühen Vormittagsstunden am wenigsten Menschen auf der Ottakringer Straße unterwegs und um ca. 17:00 am meisten. Die Verteilung auf Vormittags- und Nachmittagsstunden war bei der Donnerstagszählung 2008 sehr ähnlich. Am Samstag waren 2008, anders als 2014, vormittags mehr Menschen unterwegs als nachmittags. 2008 benutzten mehr PassantInnen den Gehsteig an der Nordseite der Ottakringer Straße, hier war der Unterschied mit jeweils 53 % auf der Hernalser Seite bzw. 47 % auf der Ottakringer Straßenseite etwas geringer als im Jahr 2014.

²² vgl. Wirtschaftskammer Wien (2014), Ergebnisse Ottakringer Straße 63/76 und eigene Berechnungen auf dieser Grundlage

²³ 2010 wurde in der Ottakringer Straße nicht gezählt. Die Zählung 2012 fand während der Umbauarbeiten statt und wird daher hier nicht berücksichtigt. weiter Angaben vgl. Wirtschaftskammer Wien 2008, Seite 65;



Abb. 22: Schutzweg Frauengasse, Ost-Seite



Abb. 23: Haltestelle Frauengasse, Richtung Dornbach



Abb. 24: zwischen Veronikagasse und Palffystraße, Höhe Nr. 30

6 Beobachtung der VerkehrsteilnehmerInnen

Die Beobachtung erfolgte zu unterschiedlichen Uhrzeiten und an verschiedenen Wochentagen. Ziel war es, das FußgängerInnenrelevante Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet festzuhalten wie z.B. wiederkehrende Verhaltensmuster in der Interaktion von FußgängerInnen, RadfahrerInnen, MIV und ÖV, die das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen nach dem Umbau charakterisieren. Es sollten positive Aspekte der Umgestaltung herausgearbeitet sowie auf etwaige noch vorhandene Mängel hingewiesen werden. Zu diesem Zweck wurde auf Basis der vorliegenden Sozialraumbeobachtung von stadtland (2012) und angepasst an die Umbaumaßnahmen der gesamte Bereich zwischen Hernalser Gürtel und Taubergasse/Johann-Nepomuk-Berger-Platz beobachtet.

Besonderes Augenmerk wurde dabei auf folgende Bereiche gelegt:

- neue Schutzwände über die Ottakringer Straße Neu auf Höhe Helblinggasse/Yppengasse und Frauengasse/Deinhardsteingasse
- Haltestellenbereiche inklusive der angrenzenden Radwege

Für die Beobachtung wurde ein Beobachtungsbogen (vgl. Anhang) entwickelt.

Beobachtet wurde während zwei Beobachtungszeiträumen:

1. Beobachtungszeitraum 27.03. – 10.04.
2. Beobachtungszeitraum 14.06. – 27.06.

Beobachtet wurde je Beobachtungszeitraum insgesamt zu den folgenden Tages- und Nachtzeiten:

Tag	Uhrzeit	sonstiges
werktags	07:15–19:40	
abends, nachts	20:00–24:00	im ersten Beobachtungszeitraum an einem Freitag im zweiten Beobachtungszeitraum an einem Samstag
samstags	10:30–13:00 10:45–13:15	im ersten Beobachtungszeitraum im zweiten Beobachtungszeitraum

Beobachtet wurden die Kreuzungsbereiche, die Haltestellenbereiche, die neuen Schutzwege über die Ottakringer Straße und die Abschnitte zwischen zwei Kreuzungen, besonders in Hinblick auf Querungen und Verweilorte.

Im Rahmen der Beobachtungen wurden zusätzlich Halbstundenzählungen der querenden FußgängerInnen in den Kreuzungsbereichen inklusive angrenzender Blockabschnitte durchgeführt.

6.1 Verkehrsgeschehen

Die Ottakringer Straße Neu ist eine relativ stark befahrene Verkehrsader und gleichzeitig ein belebter und beliebter Stadtraum. Auf den ersten Blick sind die VerkehrsteilnehmerInnen gut aufeinander eingespielt, es herrscht unter fast allen VerkehrsteilnehmerInnen gegenseitige Rücksichtnahme. Generell sind alle bemüht, niemand anderen zu behindern und einander ein rasches Weiterkommen zu ermöglichen.

Allerdings ist bei näherer Beobachtung festzustellen, dass der MIV seine Stärke vor allem auf Kosten der FußgängerInnen ausspielt und das Verkehrsgeschehen entsprechend dominiert. Diese Tatsache zeigt sich einerseits in der direkten Interaktion dieser beiden VerkehrsteilnehmerInnengruppen und andererseits im Verhalten der FußgängerInnen beim Queren der Fahrbahnen.

6.2 Querungsverhalten

Prinzipiell wird die Ottakringer Straße Neu überall von FußgängerInnen gequert – auf Schutzwegen, aber auch abseits davon. Die Formen, wie FußgängerInnen queren, sind mannigfaltig: FußgängerInnen queren

Die Querung der Ottakringer Straße Neu abseits von ampelgeregelten Schutzwegen ist bei niedrigem und sehr hohem MIV-Verkehrsaufkommen leicht möglich. Wenn sehr viel MIV unterwegs ist, ermöglicht der zähflüssige Verkehr (Stop-and-Go oder Staus) Querungen ohne Verzögerungen.

Beobachtungsbeispiel (Sa..,

- 38 FußgängerInnen queren die Ottakringer Straße Neu ohne besondere Erschwernisse, 29 davon geradlinig.
- Viermal müssen Querende längere Wartezeiten vor Querungsantritt in Kauf nehmen, wodurch es in einem dieser Fälle zu einer spontanen Querungsge-meinschaft von 3 Menschen kommt.
- Ein Fußgänger muss beim Queren eine Pause in der Fahrbahnmitte einlegen.
- 3 Menschen queren im Laufschritt (davon 1 Frau mit kleinem Kind).

Beobachtungsbeispiel (Sa., 14.6. 12:00–12:30) Kreuzung Bergsteiggasse/Weyprechtgasse:

- Die meisten FußgängerInnen (117 von 166) queren die Ottakringer Straße Neu am Schutzweg bei Grün.
- 5 Personen queren über den Schutzweg bei Rot (die meisten davon in der Räumungsphase).
- 35 Personen queren die Ottakringer Straße Neu im Westteil der Kreuzung parallel zum Schutzweg, 8 davon bei Rot.
- 9 FußgängerInnen queren abseits der Kreuzung.
- Die Bergsteiggasse und die Weyprechtgasse queren insgesamt 148 Personen, davon rund die Hälfte (72) bei Rot.
- Die FußgängerInnen haben unterschiedliche Strategien entwickelt, um die Ottakringer Straße Neu möglichst ungefährdet zu queren. Im Folgenden werden einige unterschiedliche Muster im Querungsverhalten beschrieben.

6.2.1 Zögerliches Queren

Während des Beobachtungszeitraums wurde häufig zögerliches Verhalten vor bzw. beim Queren notiert. Bei dieser Form des Querens setzen FußgängerInnen zum Queren an, indem sie einen Schritt zum Gehsteigrand oder einen Schritt vom Gehsteig auf die Fahrbahn machen, lassen jedoch, nachdem sie sich einen Überblick über die Verkehrssituation verschafft haben, von ihrem Vorhaben ab, um daraufhin entweder nach einem gewissen Zeitraum doch dort zu queren (eventuell gemeinsam mit anderen in einer spontanen Querungsgemeinschaft), oder aber eine andere Stelle zum Queren aufzusuchen. Diese Personen müssen also mehrere Anläufe nehmen, um die Straße zu überqueren. Das geschieht vor allem bei Querungen abseits der Schutzwälle, konnte jedoch auch direkt an den Schutzwegen beobachtet werden.

Bei dichterem Verkehrsaufkommen kommt es zu längeren Wartezeiten, bis (subjektiv) sicher gequert werden kann; oft muss in der Fahrbahnmitte eine Pause eingelegt werden, um den Verkehr aus der Gegenrichtung abzuwarten.

Beobachtungsbeispiel (Di., 24.6., 14:45-15:15) Abschnitt zwischen Palffygasse/Brunnengasse und Helblinggasse/Yppengasse:

- Eine alte Frau versucht die Ottakringer Straße Neu von Süden nach Norden auf Höhe der Haltestelle zu queren. Sie steht und schaut, setzt einen Fuß auf den Mehrzweckstreifen, zieht ihn wieder zurück, schaut noch eine Zeitlang und geht dann zum Schutzweg Höhe Helblinggasse. Hier wartet sie wieder kurz und quert dann zusammen mit anderen Personen die Ottakringer Straße Neu. Am nördlichen Gehsteig geht sie zurück bis zur Haltestelle.
- Ein Fußgänger will die Ottakringer Straße Neu abseits des Schutzwegs stadtauswärts queren, schaut einige Zeit lang, geht dann doch über die Schutzwälle Yppengasse und Ottakringer Straße Neu.

Beobachtungsbeispiel (Fr., 28.3., Abendbeobachtung):

- Bei der Straßenbahn-Haltestelle Frauengasse Richtung Schottentor versucht ein Fahrgast, die Ottakringer Straße Neu sofort nach dem Aussteigen zu queren. Er tritt vom Radweg auf die Fahrbahn, steigt wieder zurück, wartet, macht wieder

ein Schritt auf die Fahrbahn, zögert wieder und quert schließlich die Fahrbahn im Laufschritt.

6.2.2 Eilendes Queren

Hastiges Queren wurde entlang der gesamten Ottakringer Straße Neu beobachtet. Das Tempo der FußgängerInnen ist in diesen Fällen vor und nach der Querung deutlich langsamer als während des Querungsvorgangs. Manche FußgängerInnen beschleunigen ihr Gehtempo wenn ein Fahrzeug naht, indem sie kurz hopen und dann schneller weitergehen. Diese Form des Querungsverhaltens wurde als „Beschleunigungshopen“ erfasst.

Beobachtete Ursachen und mögliche Gründe für eilendes Queren:

- Einige FußgängerInnen haben es aus individuellen Gründen eilig, z.B. wenn sie eine gerade herannahende Straßenbahn erwischen möchten.
- Manche Personen wollen die Fahrbahn, und damit die potentielle Gefährdung durch andere VerkehrsteilnehmerInnen, möglichst rasch hinter sich bringen.
- Einige FußgängerInnen sind beim Queren besonders schnell unterwegs, weil sie rasch noch vor dem nächsten MIV-Schub die Straßenseite wechseln wollen.
- In manchen Fällen sind rasche Querungen durch den Wunsch motiviert, schnellere VerkehrsteilnehmerInnen möglichst wenig zu behindern.

6.2.3 Queren nach dem Prinzip „Ökonomie der kurzen Wege“

- Diagonales Queren der Fahrbahn bei Kreuzungen: geradliniger Querungsantritt beim Schutzweg oder nahe eines Schutzweges, dann Übergang in diagonales Queren; vor allem, um eine Straßenbahn zu erreichen
- Gehen auf dem Parkstreifen oder dem Mehrzweckstreifen, bis sich die Möglichkeit zur Querung ergibt; vor allem, wenn Schanigärten Gehsteige beengen oder eng aneinander parkende Pkws nach Abschluss der Querung den Durchgang zum Gehsteig versperren
- Queren abseits von Schutzwegen, auch wenn ein Schutzweg in der Nähe liegt: meist direkt vor oder hinter der Straßenbahngarnitur
- Queren von den „Ohrwascheln“ (Gehsteigvorziehungen) aus: Gehsteigvorziehungen an den Kreuzungsecken werden häufig als Ausgangs- und Zielpunkt von Querungen genutzt. FußgängerInnen schätzen von hier aus ab, ob und wann der MIV ein Queren zulässt. Die Querungsdistanzen sind hier teilweise sehr kurz. Oft kommt es auch bei diesen Querungen zu spontanen Querungsgemeinschaften.

Beispiel Kreuzung Helblinggasse/Yppengasse:

- Der Schutzweg Höhe Helblinggasse/Yppengasse liegt zwischen den beiden Straßenbahnhaltestellen „Yppengasse“ Richtung Dornbach bzw. Schottentor, grenzt aber nicht direkt an eine Haltestelle. Um den Schutzweg zu erreichen, muss von beiden Haltestellen eine Seitengasse (Yppengasse bzw. Helblinggasse) überquert werden. Vermutlich kommt es hier deshalb häufig zu diagonalem Queren, um Wegstrecke oder Zeit zu sparen.

6.2.4 Queren in Zusammenhang mit der Straßenbahn

Wenn eine Straßenbahn in Sicht ist, kommt es vermehrt zu raschen und/oder diagonalem Queren der Ottakringer Straße Neu, um die Straßenbahn zu erreichen. Aussteigende Fahrgäste queren die Straße ebenfalls häufig diagonal, um Weg und Zeit zu sparen.

Beispiel Haltestelle Hernalser Gürtel (Richtung Schottentor), Kreuzung Hernalser Gürtel:

- Vor allem um zur Station „Hernalser Gürtel“ zu gelangen, kommt es am Westende der Station zu Querungen der Ottakringer Straße Neu. Andererseits queren Aussteigende die Fahrbahn am Schutzweg auch bei Rot, um der Beengtheit am Ostende der Haltestelle rasch zu entkommen bzw. ihren Weg so rasch wie möglich fortsetzen zu können.

Beispiel Haltestelle Yppengasse, Kreuzung Ottakringer Straße Neu:

- Beim Herannahen einer Straßenbahn wird die Ottakringer Straße Neu im Bereich dieser Kreuzung häufig diagonal gequert, um die Straßenbahn zu erreichen.

6.2.5 Querungsgemeinschaften

Entlang der Ottakringer Straße Neu wurde beobachtet, dass Zufußgehende auf andere FußgängerInnen warten und auf diese Weise spontane Querungsgemeinschaften bilden, um dann gemeinsam „überzusetzen“. Diese Form der Querung scheint einerseits die (subjektive) Sicherheit zu erhöhen und trägt andererseits dazu bei, von AutofahrerInnen besser wahrgenommen zu werden.

- Eine zufußgehende Person wartet am Gehsteigrand, beobachtet den Verkehrsfluss und wartet auf eine Möglichkeit, queren zu können, bis an der gleichen Stelle jemand anderer zu queren beginnt und schließt sich dann schnell an; besonders häufig an Schutzwegen, parallel zu ampelgeregelten Schutzwegen und an Kreuzungen ohne Schutzweg über die Ottakringer Straße Neu.
 - „Querung im Windschatten“: Eine Fußgängerin wartet am Gehsteigrand, beobachtet den Verkehrsfluss und wartet auf eine Möglichkeit, queren zu können, bis jemand auf der gleichen Straßenseite in naher Entfernung die Straße zu queren beginnt, und schließt sich schnell an.
 - „Gemeinsames“ Queren der Fahrbahn mit einer bzw. mehreren zufußgehenden Personen, die von der gegenüberliegenden Straßenseite quert bzw. queren.
 - „Pulk-Querungen“: Eine größere Gruppe von Personen quert gemeinsam. Diese Form des Querens geschieht besonders häufig nach dem Aussteigen aus der Straßenbahn, kommt aber auch in anderen Situationen vor. Selbst bei der Querung von ungeregelten Schutzwegen bilden sich manchmal spontane Querungsgemeinschaften, da das Recht auf Querung in der „Masse“ gegenüber dem MIV offensichtlich besser durchzusetzen ist.
- Beispiel: Ein Mann geht sehr schnell zum Schutzweg, um die Ottakringer Straße Neu zusammen mit 2 anderen Menschen, die vor ihm gehen, queren zu können, und reduziert sein Gehtempo, als er den Schutzweg erreicht.
- „Tritt Brett-Querungen“ am Schutzweg ohne Ampelregelung: FußgängerInnen gehen bzw. laufen schnell zum Schutzweg, wenn sich gerade andere FußgängerInnen auf dem Gehsteig befinden.

gerInnen auf dem Schutzweg befinden, um die Gunst des wartenden Autofahrers zu nützen.

6.2.6 Kinder ohne Begleitung

Nur wenige Kinder ohne Begleitung von Erwachsenen oder Jugendlichen queren die Ottakringer Straße Neu. Von den insgesamt 603 gezählten Personen, die im Beobachtungszeitraum die Ottakringer Straße Neu ohne besondere Erschwernisse querten, waren im Abschnitt zwischen Hernalser Gürtel und Steinergasse/Hubergasse nur 11 Kinder, also gerade einmal 1,8 % (gesamtes Beobachtungsgebiet: 1.226 Querende, davon 26 Kinder allein, d.h. 2,1 %, Abschnitt Steinergasse/Hubergasse: 618 Querende, davon 15 Kinder ohne Begleitung, d.h. 2,4 %). Bezieht man die Zahl der Kinder, die ohne Begleitung unterwegs waren, auf die Zahl aller Querungen (also inklusive der Seitengassen), ergibt sich ein Prozentsatz von 1 %. Das zeigt deutlich, dass auf der Ottakringer Straße Neu sehr wenige Kinder ohne Begleitung unterwegs sind.

6.3 Interaktionen zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen

6.3.1 Interaktion FußgängerInnen und MIV

Während der Beobachtungen zeigte sich, dass FußgängerInnen im Allgemeinen eher defensiv unterwegs sind und ihren Vorrang auf Schutzwegen nur selten durchsetzen. Viele FußgängerInnen sind sich ihres Vorrangs beim Queren über den Schutzweg entweder nicht bewusst und warten zum Teil lange auf eine Querungsmöglichkeit. Andererseits ist ihnen sicherlich aber bewusst, dass sie, wenn's hart auf hart kommt, den Kürzeren ziehen, und verhalten sich daher aus Rücksicht auf die eigene Sicherheit defensiv und warten lieber eine sichere und entspannte Möglichkeit ab, um über den Schutzweg queren zu können. Ebenso ist es vielen FahrzeuglenkerInnen scheinbar nicht bekannt (oder gleichgültig), dass Zufußgehende bei Schutzwegen Vorrang haben.

Etliche AutofahrerInnen halten aber aus Rücksicht auf FußgängerInnen, die auf dem Gehsteig bei einem Schutzweg auf eine Querungsmöglichkeit warten. Diese wiederum versuchen teilweise, den Verkehrsfluss nicht zu behindern, wodurch manchmal regelrecht ein „gegenseitiges Durchwinken“ entsteht.

AutofahrerInnen kommunizieren mit FußgängerInnen häufig über Hupen. Zusammen mit Quietschbremsungen und dem Warnsignal der Straßenbahn ergibt das eine unruhige und zuweilen irritierende Geräuschmelange.

Beobachtungsbeispiel (Do., 27.3., 9:15–10:45) Kreuzung Steinergasse/Hubergasse und angrenzende Baublöcke

- Dreimal winken FußgängerInnen dem MIV weiterzufahren, zweimal winken Pkw-LenkerInnen wartenden FußgängerInnen, dass diese queren können.

Beobachtungsbeispiel (Do., 27.3., 14:15–14:45) Kreuzung Helblinggasse/Yppengasse

- Ein Fahrgast möchte die Ottakringer Straße Neu auf der nördlichen Straßenseite vor dem Straßenbahnwagon queren und steht einige Zeit wartend auf der Fahrbahn. Schließlich erbarmt sich ein Pkw-Lenker und winkt den Fußgänger über die Straße.

Behinderungen von FußgängerInnen finden zuweilen auch auf den Schutzwegen über die Seitengassen der Ottakringer Straße Neu statt: Auf diesen halten häufig Fahrzeuge, die in die Ottakringer Straße Neu einbiegen wollen. Dies liegt z.B. an der Kreuzung Steinergasse/Hubergasse daran, dass die LenkerInnen nur im vorderen Bereich der Kreuzung (also auf dem Schutzweg haltend) so weit in die Ottakringer Straße Neu einsehen können, um abschätzen zu können, ob das Einbiegen möglich ist.

In manchen Fällen halten die Fahrzeuge in den Seitengassen derart knapp hintereinander, dass die FußgängerInnen nicht zwischen den wartenden Fahrzeugen über den Schutzweg queren können und gezwungen sind, entweder Umwege über die Fahrbahn hinter oder vor den wartenden Fahrzeugen in Kauf zu nehmen oder sich unbequem zwischen den Fahrzeugen „durchzuschlängeln“.

Auf ungeregelten Schutzwegen wird FußgängerInnen von Pkw-FahrerInnen sehr häufig der Vorrang genommen. Oft müssen Pkw-LenkerInnen hier stark abbremsen, da sie querende FußgängerInnen zu spät sehen.

Der MIV hält manchmal erst dann, wenn eine Fußgängerin bzw. ein Fußgänger einfach los geht und auf die Fahrbahn tritt. Mit anderen Worten: Vor allem dann, wenn FußgängerInnen zügig – meist das Gehtempo nicht drosselnd – die Fahrbahn betreten, bremsen bzw. halten Pkws für sie.

Bei beiden Schutzwegen Höhe Frauengasse über die Ottakringer Straße Neu halten Pkws kaum, obwohl FußgängerInnen wartend am Gehsteigrand stehen. Hier fahren Pkws häufig über die Kreuzung, ohne dabei ihre meist hohe Geschwindigkeit zu reduzieren.

*Beobachtungsbeispiel (Mo., 7.04., 17:40–18:10) Schutzweg Frauengasse/
Deinhardsteingasse:*

- Pkws verstehen teilweise den Schutzweg und FußgängerInnen müssen hinter einem Pkw, der auf dem Schutzweg steht, ausweichen (11-mal).
- 4 Pkws fahren über den Schutzweg, obwohl FußgängerInnen queren wollen und die Straßenbahn in der Station steht.
- Ein Pkw hupt einen Fußgänger an, der in ausreichender Distanz zum herannahenden Pkw die Ottakringer Straße Neu im Laufschritt über den Schutzweg quert.
- Eine Radfahrerin bremst für einen Fußgänger ab, der am Gehsteig beim Schutzweg steht, ein Pkw fährt jedoch weiter – ein weiterer Pkw hupt.
- Fußgängerin will die Ottakringer Straße queren und wartet am Gehsteigrand mindestens 5 Pkws ab, bevor sie übersetzt.
- FußgängerInnen müssen vor der Querung über einen Schutzweg oft lange warten, selbst die Polizei hält nicht.

Der neue Schutzweg auf Höhe Yppengasse bot im Beobachtungszeitraum verschiedene anschauliche Fälle: FußgängerInnen lassen bei dieser Kreuzung häufig die Pkws vorbei fahren, bevor sie selbst die Straße über den Schutzweg queren. Zum Teil schauen abbiegende Pkw-FahrerInnen nur nach links in die Ottakringer Straße Neu und ignorieren dabei FußgängerInnen, die rechts von ihnen stehen und über den Schutzweg queren wollen.

Beobachtungsbeispiel (Mo., 31.3., 15:20–16:05) Kreuzung Helblinggasse/Yppengasse:

- Insgesamt hielten – bei Stop-and-go-Verkehr – 24 Fahrzeuge direkt auf dem Schutzweg über die Ottakringer Straße Neu, eines davon war ein Polizeifahrzeug.
- 8 FußgängerInnen wurde der Vorrang über den Schutzweg genommen.
- 4 FahrzeuglenkerInnen hielten sehr knapp vor dem Schutzweg und bedrängten dabei die darauf querenden Personen.
- 3-mal rollte ein Fahrzeug langsam weiter, obwohl sich Personen auf dem Schutzweg befanden.
- 4 LenkerInnen bremsten mit lautem Quietschen vor dem Schutzweg.
- Auf dem Schutzweg über die Seitengassen wurde 2 FußgängerInnen der Vorrang genommen.

Häufig sind die (ungeregelten) Schutzwägen durch den MIV verstellt. Dies geschieht besonders zu Zeiten, zu denen das Verkehrsaufkommen sehr hoch und der Verkehr zähflüssig bis stehend ist.

Beobachtungsbeispiel (Do., 26.6., 7:30–8:00) Kreuzung Veronikagasse:

Direkt auf dem Schutzweg haltender MIV ist der Regelfall, weitaus seltener kommt es vor, dass der Schutzweg für querende FußgängerInnen freigehalten wird:

- Insgesamt wurde 26-mal auf dem Schutzweg gehalten (eines der dort haltenden Fahrzeuge war ein Polizeifahrzeug).
- Davon waren 3-mal die gesamte Kreuzung und 7-mal ein großer Teil der Kreuzung durch haltende Fahrzeuge blockiert.
- Trotz dieser häufigen Verstellung des Schutzweges wurden FußgängerInnen dabei „nur“ viermal behindert, da vergleichsweise wenige (20) FußgängerInnen die Ottakringer Straße Neu an dieser Kreuzung queren wollten.

Beobachtungsbeispiel (Di., 24.6., 16:15–16:45) Schutzweg über Ottakringer Straße Neu zwischen Helblinggasse und Yppengasse:

- Zu Zeiten, zu denen der Verkehrsfluss stadtauswärts zähflüssig ist, halten fast immer Fahrzeuge auf diesem Schutzweg (13-mal).
- Im Beobachtungszeitraum fuhren nur zwei LenkerInnen nicht in die Kreuzung ein, als ersichtlich war, dass nicht der gesamte Kreuzungsbereich inklusive Schutzweg passiert werden kann.
- Der Schutzweg wurde durch die haltenden Fahrzeuge zweimal solcherart blockiert, dass querende FußgängerInnen dadurch behindert wurden.

Beobachtungsbeispiel (Mo., 31.3., 18:00–18:45) Haltestelle Yppengasse Richtung Dornbach:

- 3 FußgängerInnen winkten den MIV durch.
- 2 LenkerInnen winkten FußgängerInnen abseits des Schutzwegs durch.
- Fast immer standen Fahrzeuge auf dem Schutzweg über die Ottakringer Straße Neu, in einigen Fällen war der Schutzweg vollkommen verstellen.

- 2 FußgängerInnen wurde der Vorrang genommen, ein drittes Fahrzeug rollte weiter, obwohl sich eine Fußgängerin am Schutzweg befand.
- Fünfmal bremste der MIV derart abrupt ab, dass die Bremsen quietschten.

An geregelten Schutzwegen kommt es immer wieder zu Querungen bei Rot. Die FußgängerInnen vergewissern sich dabei jedoch im Regelfall, dass die Situation ungefährlich ist und sie beim Queren weder den fließenden Verkehr behindern noch sich selbst mit ihrem Verhalten gefährden.

Beispiel Kreuzung Bergsteiggasse/Weyprechtgasse (geregelter Schutzweg):

- Die weit überwiegende Anzahl quert die Ottakringer Straße Neu an dieser Kreuzung über den Schutzweg bei Grün. Zusätzlich kommt es zu Querungen parallel zum Schutzweg, am Westast der Kreuzung: Diese Querungen erfolgen meist während der Grünphase auf dem Schutzweg. Die Bergsteiggasse und die Weyprechtgasse werden meist über den Schutzweg, allerdings sehr häufig bei Rot gequert. Das liegt unter anderem daran, dass die Wartezeiten bei Rot aufgrund des Abbiegeverkehrs aus der Ottakringer Straße Neu recht lang ausfallen können.

Beispiel Kreuzung Kalvarienberggasse/Haberlgasse (geregelter Schutzweg):

- FußgängerInnen queren diese Kreuzung häufig bei Rot, mit kurzem Blick, ob kein MIV naht.

6.3.2 Interaktion FußgängerInnen und RadfahrerInnen

RadfahrerInnen verhalten sich in den meisten Fällen umsichtig und rücksichtsvoll gegenüber FußgängerInnen. Sie sind im Bereich der Straßenbahn-Haltestellen im Regelfall achtsam und langsam unterwegs, und halten für FußgängerInnen, die die Straßenbahn erreichen wollen bzw. nehmen Rücksicht auf ein- und aussteigende Fahrgäste.

Beobachtungsbeispiel (Do., 27.3.2014, 7:15–8:00) Haltestelle Gürtel Richtung Schottentor, Kreuzung Hernalser Gürtel, Blöcke zwischen Hernalser Gürtel und Veronikagasse:

- RadfahrerInnen halten auf dem Mehrzweckstreifen, um es FußgängerInnen zu ermöglichen die Fahrbahn zu queren und die Straßenbahn in letzter Sekunde zu erreichen.

Beobachtungsbeispiel (Do., 27.3.2014, 14:15–14:45) Kreuzung Helblinggasse/Yppengasse:

- Eine Frau, die vergeblich versucht, eine Straßenbahn zu erwischen, sieht einen Radler am Mehrzweckstreifen/Radweg erst sehr spät. Dieser ist aber achtsam und fährt sehr langsam.
- FußgängerInnen und RadfahrerInnen kommen auf den Radwegen, Mehrzweckstreifen und Gehsteigen teilweise in engen Kontakt miteinander. Obwohl die weitaus meisten FußgängerInnen, die auf dem Mehrzweckstreifen/Radweg gehen oder stehen, darauf achten, den RadfahrerInnen nicht im Weg zu sein, kommt es manchmal zu Behinderungen der RadfahrerInnen.

Beobachtete Ursachen für den Aufenthalt von FußgängerInnen auf dem Mehrzweckstreifen bzw. Radweg:

- während der Wartezeit auf eine Straßenbahn aus Unachtsamkeit, oft während Wartende in ein Gespräch vertieft sind (von Angesicht zu Angesicht oder über das Telefon).
- FußgängerInnen halten sich auf dem Mehrzweckstreifen auf, bis sie eine Gelegenheit zum Queren finden. Um die Querungsdistanz über die Ottakringer Straße Neu abzukürzen, gehen FußgängerInnen auf den Mehrzweckstreifen und bleiben dort so lang stehen oder gehen hier weiter, bis sich eine Möglichkeit zum Queren ergibt.
- FußgängerInnen können nach der Querung den Gehsteig nicht sofort betreten, weil die Fahrzeuge auf dem Parkstreifen, so dicht hintereinander stehen, dass sie nicht zwischen ihnen hindurchgehen können.
- Der Weg auf dem Mehrzweckstreifen ist die kürzeste Verbindung zum abgestellten Fahrzeug.

Beobachtungsbeispiel (Sa., 29.3.2014, 11:35–12:25) Kreuzung Bergsteiggasse/Weyprechtgasse:

- Ein Fußgänger geht nach dem Queren der Ottakringer Straße Neu mehrere Meter auf dem Mehrzweckstreifen, weil die Fahrzeuge auf dem Parkstreifen so dicht geparkt sind, dass er erst um sie herum gehen muss, um auf den Gehsteig zu gelangen. Ein Radfahrer muss deswegen abbremsen.
- An der Südostecke der Kreuzung kommt es für FußgängerInnen wiederholt zu längeren Wartezeiten auf Grün. Dabei stehen die PassantInnen auf dem Mehrzweckstreifen. Der Grund dafür ist das beengte Platzverhältnis auf dem Gehsteig im Wartebereich der Ampelanlage.

Beobachtungsbeispiel (Do, 27.03., 8:00–8:45) Haltestelle Yppengasse Richtung Schottentor

- Fahrgäste wollen nach dem Aussteigen am vorderen oder hinteren Ende des Straßenbahnwagens die Ottakringer Straße Neu queren. Weil dies aufgrund des fließenden Verkehrs nicht sofort möglich ist, warten einige ausgestiegene Personen auf dem Radweg. Solche Situationen wurden wiederholt beobachtet, allerdings wurde dadurch in keinem der Fälle eine Radfahrerin behindert.
- Zweimal treffen Straßenbahn und Radfahrer etwa gleichzeitig im Bereich der Haltestelle ein. In beiden Fällen ist der Radfahrer relativ langsam unterwegs und bremst rechtzeitig, sodass keine wartenden Personen gefährdet sind.
- Einmal hält eine Radlerin knapp vor den aussteigenden Fahrgästen. Weil sie während des Haltens die Füße auf den Pedalen lässt, ist es für die Ankommenden nicht eindeutig zu beurteilen, ob das Rad steht oder in Bewegung ist.

An den neuen Haltestellekaps und an den neuen Schutzwegen kommt es immer wieder zu Situationen, in denen sich RadfahrerInnen und FußgängerInnen gegenseitig bedrängen oder behindern. Während des Beobachtungszeitraums wurden keine gefährlichen Situationen notiert, allerdings kam es immer wieder zu Irritationen und Unmut, vor allem auf Seiten der FußgängerInnen.

Beobachtungsbeispiel (Di., 24.6., 16:15–16:45) Schutzweg über die Ottakringer Straße Neu zwischen Helblinggasse und Yppengasse

- Ein Radfahrer fährt in so hohem Tempo auf den Schutzweg zu, dass ein querender Fußgänger irritiert stehen bleibt und abwartet, was der Radfahrer vorhat. Dieser signalisiert dem Fußgänger die Querung fortzusetzen.

Beobachtungsbeispiel (Mo., 31.3., 15:20–16:05) Kreuzung Helblinggasse/Yppengasse

- Ein Radfahrer bedrängt einen querenden Fußgänger, indem er sehr knapp an ihn heranrollt und der Fußgänger eilig weiter über den Schutzweg geht.
- Eine Fußgängerin geht (beim Warten auf eine Querungsmöglichkeit) mehrere Meter auf dem Mehrzweckstreifen, behindert in dieser Zeit aber keine RadfahrerInnen.

Beobachtungsbeispiel (Mo., 31.3., 18:00–18:45) Haltestelle Yppengasse Richtung Dornbach

- Ein Fußgänger wartet einige Zeit am Mehrzweckstreifen, ohne dabei RadfahrerInnen zu behindern.
- Ein Fahrgast behindert eine Radlerin, indem er am Radweg auf die Straßenbahn wartet.
- Eine Radfahrerin bedrängt FußgängerInnen am Schutzweg.

Beobachtungsbeispiel (Sa., 29.3., 10:45–11:35) Haltestelle Yppengasse Richtung Dornbach

- Die wenigen vorbeikommenden RadfahrerInnen reagieren sehr umsichtig. Ausnahme: Eine Radlerin, die während des Ein- und Aussteigens an der Haltestelle ankommt, bleibt nicht stehen, sondern weicht auf den Gehsteig aus und radelt in Schlangenlinien zwischen den FußgängerInnen weiter. Dabei werden die PassantInnen nicht gefährdet, einige wirken allerdings irritiert.
- Eine wartende Person steht sehr knapp neben dem Radweg – ihr Rucksack ragt in den Luftraum des Radwegs – in dieser Zeit fahren 2 vorbeikommende RadlerInnen in einem kleinen Bogen um sie herum.

6.3.3 Interaktion FußgängerInnen und ÖV

Die beobachteten Interaktionen beschränken sich hauptsächlich darauf, dass FußgängerInnen von der Straßenbahn beim Queren oder beim Warten auf Querungen mittels Läuten gewarnt werden.

Beobachtungsbeispiele:

- Kreuzung Helblinggasse/Yppengasse (Mo., 31.3.2014, 15:20–16:05): 5-maliges Läuten der Straßenbahn, entweder zur Warnung von FußgängerInnen oder aufgrund einer Behinderung durch den MIV.
- Haltestelle Gürtel Richtung Schottentor, Kreuzung Hernalser Gürtel (Do., 27.3.2014, 7:15–8:00): Die StraßenbahnfahrerInnen läuten insgesamt 7-mal: 4-mal davon, weil die Straßenbahn Richtung Dornbach durch den MIV behindert wird, 3-mal zur Warnung von FußgängerInnen.

- Hernalser Gürtel bis Steinergasse/Hubergasse (Fr., 27.6.14, 15:45–17:30): Eine Frau mit Kinderwagen und 3 Kindern hastet über den Schutzweg auf Höhe der Helblinggasse, um die Straßenbahn Richtung Schottentor zu erreichen. Die Straßenbahnfahrerin öffnet die (schon geschlossene) Tür und winkt der Frau freundlich zu. Die Kinder finden das ganz aufregend und kreischen vor Spaß.

6.3.4 Interaktion MIV und RadfahrerInnen

Oft hält sich der MIV auf Mehrzweck- oder Radfahrstreifen auf, RadfahrerInnen sind dadurch gezwungen, auszuweichen. Motorroller nutzen den Mehrzweckstreifen um zu überholen und Taxis um für ein- und aussteigende Personen zu halten.

Beobachtete Ursachen für den Aufenthalt des MIV auf dem Mehrzweckstreifen:

- Motorrad- oder Mopedfahrer überholen den fließenden oder stockenden Verkehr auf der Fahrbahn am Mehrzweckstreifen. In einigen Fällen werden RadfahrerInnen dadurch bedrängt.
- Motorrad- oder Mopedfahrer auf dem Weg zu einem Parkplatz für ihre Gefährte: In beiden beobachteten Fällen waren die Fahrer sehr langsam unterwegs.
- unachtsame LenkerInnen von Pkws (sowie Kastenwagen und Lkws)
- sehr breite oder schlampig geparkte Fahrzeuge, die einen Teil des Mehrzweckstreifens in Anspruch nehmen

Beobachtungsbeispiele:

- Kreuzung Palffygasse/Brunnengasse (Mo., 31.3.2014, 12:30–13:15): Ein einbiegendes Fahrzeug aus der Palffygasse blockiert den Mehrzweckstreifen und zwingt eine RadfahrerIn auf die Fahrbahn auszuweichen.
- Abschnitt zwischen Bergsteiggasse/Weyprechtgasse und Steinergasse/Hubergasse (Sa., 14.6., 12:00–12:30): Während einer Ladetätigkeit hält ein Fahrzeug auf dem Mehrzweckstreifen, die RadfahrerInnen müssen vor ONr. 41 während eines Zeitraums von ca. 10 Minuten auf die Fahrbahn ausweichen.
- Kreuzung Palffygasse/Brunnengasse (Mo., 31.3., 12:30–13:15): Ein einbiegendes Fahrzeug aus der Palffygasse blockiert den Mehrzweckstreifen und zwingt eine RadfahrerIn auf die Fahrbahn auszuweichen.
- Kreuzung Helblinggasse/Yppengasse (Mo., 31.3.2014, 15:20–16:05): Eine RadfahrerIn wird von einem ausparkendem Fahrzeug auf der Weiterfahrt am Mehrzweckstreifen behindert. 2 MotorradfahrerInnen fahren am Mehrzweckstreifen, eineR davon mit geringem Abstand hinter einem Radfahrer.

6.2.5 Interaktion MIV und ÖV

Es kommt zu Situationen, in denen die Straßenbahn aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens behindert wird. Zusätzlich muss die Straßenbahn den MIV wiederholt warnen. Die StraßenbahnfahrerInnen nutzen das Läuten als Kommunikationsmittel nicht nur gegenüber FußgängerInnen, sondern auch gegenüber RadfahrerInnen und dem MIV.

Beobachtungsbeispiel (Di., 24.6., 15:15–15:45) Haltestelle Yppengasse Richtung Dornbach:

- Die Straßenbahnen müssen wegen des MIV-Rückstaus von der Kreuzung Bergsteiggasse/Weyprechtgasse oft beträchtliche Zeit warten, bis sie in die Haltestelle einfahren können.

6.3.6 Interaktion MIV untereinander

Häufig blockiert sich der MIV gegenseitig auf Kreuzungen oder beim Abbiegen (und blockiert damit wiederum Schutzwände und dadurch FußgängerInnen).

Beobachtungsbeispiele:

- Kreuzung Bergsteiggasse/Weyprechtgasse (Sa., 29.3., 11:35–12:25): Durch Ladetätigkeit vor dem Supermarkt ONr. 41 ist die Abbiegespur/Fahrbahn eine Zeitlang nur eingeschränkt nutzbar.
- Kreuzung Helblinggasse/Yppengasse (Do., 27.3., 14:15–14:45): Bei zähflüssigem Verkehr behindert ein stadtauswärts fahrendes Fahrzeug ein in die Helblinggasse abbiegendes Fahrzeug. Nach kurzem Hupen fährt der Pkw in Fahrtrichtung weiter, wodurch sein Fahrzeug nun auf dem Schutzweg hält.
- Kreuzung Bergsteiggasse/Weyprechtgasse Mo., 31.3., 18:55–19:40): Ein Fahrzeug, das vom Westast der Kreuzung in die Bergsteiggasse abbiegt, kann gerade noch vermeiden, mit einem Fahrzeug, das in Richtung Westen (stadtauswärts) fährt, zusammen zu stoßen. Begleitet wird das Manöver von einem Kurzhupkonzert. In einer weniger gefährlichen Situation hupen sich Fahrzeuglenker ein weiteres Mal gegenseitig an.

Beobachtungsbeispiel (Do., 26.6., 7:30–8:00) Kreuzung Veronikagasse:

- Die Kreuzung ist 10-mal ganz oder teilweise blockiert, in den meisten Fällen durch Fahrzeuge auf dem Weg stadteinwärts, seltener durch Fahrzeuge, die die Ottakringer Straße Neu queren, also Richtung Süden fahren. Dadurch behindern sich die Pkw-LenkerInnen gegenseitig, vier-mal auch FußgängerInnen und einmal eine Radfahrerin.
- Ein Fahrzeug hat massive Probleme aus der Veronikagasse in die Ottakringer Straße Neu stadteinwärts einzubiegen, weil der Verkehrsfluss an der Kreuzung durch ein hohes MIV-Aufkommen Richtung Süden nahezu gestoppt wird. Während des Einbiegemanövers wird das Fahrzeug zusätzlich durch ein überholendes Motorrad behindert.
- Weiters überholen Fahrzeuge, die aus der Ottakringer Straße Neu in die Veronikagasse einbiegen, in einigen Fällen die Fahrzeuge, die sich auf der Fahrbahn befinden.
- U.a. aus diesen Gründen ist die Kreuzung für alle VerkehrsteilnehmerInnen immer wieder ziemlich unübersichtlich.

Im Gürtelbereich ergeben sich immer wieder Konflikte zwischen dem MIV, der aus der Alser Straße kommt und geradeaus in die Ottakringer Straße Neu fahren will, und dem MIV, der vom Hernalser Gürtel in die Ottakringer Straße Neu einbiegt, was oft von Hupen begleitet wird.

6.3.7 Interaktion FußgängerInnen untereinander

FußgängerInnen entlang der Ottakringer Straße Neu müssen sich an manchen Stellen sehr wenig Platz teilen. An den Stellen, wo es auf Gehsteigen oder im Haltestellenbereich enger wird, wurden bei den Begegnungen keine größeren Vorkommnisse beobachtet. An Gehsteigabschnitten, die für Begegnungsverkehr eher schmal sind, muss bei einander entgegenkommenden FußgängerInnen-Gruppen eine Person mitunter auf andere Flächen (Mehrzweck- oder Parkstreifen) ausweichen oder aber eine der entgegenkommenden Personen vorbeilassen, indem eine Person im Gehen kurz innehält.

Im Abschnitt zwischen Veronikagasse und Palffygasse/Brunnengasse (vor ONr. 19 bis 21) reihen sich die Schanigärten, aufgestellt an der Kante zum Mehrzweckstreifen, lückenlos aneinander. Wenn FußgängerInnen hier die Ottakringer Straße Neu von Norden nach Süden queren, können sie den Gehsteig nur mit Mühe sofort nach der Querung nutzen, weil dafür entlang der Schanigärten nur ca. 30 cm zur Verfügung stehen. Diese Schanigärten liegen in schmalen bzw. sehr schmalen Gehsteigbereichen. Das Queren an dieser Stelle ist also nicht komfortabel, die Benutzung des Gehsteigs selbst ist allerdings unproblematisch.

Die Schanigärten schirmen die FußgängerInnen vielmehr vor dem Verkehr ab. Das lässt sich mit den Pflanztrögen vergleichen – auch diese können an manchen Stellen „Platzräuber“ sein, sie schützen aber auch gleichzeitig die PassantInnen vor dem fließenden Verkehr.

Beobachtungsbeispiel Fr., 28.03., 20:00–22:30 Abendbeobachtung:

- Vor ONr. 61 liegt ein sehr schmaler Gehsteigabschnitt (1,70 m). In einem beobachteten Fall kommt ein Fußgänger einer kleinen Gruppe von drei Personen entgegen: Eine Person der kleinen Gruppe steigt auf den Mehrzweckstreifen, um dem einzelnen Fußgänger auszuweichen.

Beobachtungsbeispiel (Do., 27.3.2014, 7:15–8:00) Haltestelle Gürtel (Richtung Schottentor), Kreuzung Hernalser Gürtel, Blöcke zwischen Hernalser Gürtel und Veronikagasse:

- Obwohl das Platzangebot beim Warten auf eine Querungsmöglichkeit am vorderen Ende der Straßenbahn teilweise recht begrenzt ist, waren keine Drängeleien oder Schubsereien zu beobachten.

Beobachtungsbeispiel (Do., 27.3., 12:15–13:45) Kreuzung Bergsteiggasse/Weyprechtgasse und angrenzende Blöcke

- Beim Warten auf Grün wird es am Südostast der Kreuzung manchmal etwas eng, v.a. dann, wenn hier Personen mit Kinderwagen oder Einkaufstrolley warten. Allerdings waren keine Drängeleien oder Schubsereien zu beobachten. An dem Kreuzungsast befindet sich der Eingang zu einem Drogeriemarkt, vor dem ab und zu Kinderwagen abgestellt werden. Außerdem ist direkt im Wartebereich an der Kreuzung ein Mistkübel aufgestellt.

6.4 Aufenthaltsraum Ottakringer Straße Neu

Als Aufenthalts- und Verweilorte auf der Ottakringer Straße Neu werden die Straßenbahn-Haltestellen „Frauengasse“ und „Yppengasse“ (alle mit Wartehäuschen ausgestattet), die 20 neuen und speziell gestalteten Verweilorte mit Sitzbänken und teils Bäumen oder Pflanztrögen, die „Smarties“ sowie die Schanigärten definiert.

Die Schanigärten als kommerzielle Verweilorte in der Ottakringer Straße Neu sind gut besucht, dasselbe trifft auf die nicht-kommerziellen Verweilorte zu, wie etwa die neuen Sitzbänke – abhängig natürlich von den Witterungsbedingungen und den Temperaturen.

6.4.1 Aufenthalt wochentags

Die Aufenthaltsorte werden unter der Woche je nach Tageszeit unterschiedlich intensiv genutzt. In der Früh werden vor allem die Haltestellen und die benachbarten Sitzgelegenheiten genutzt. Die Aktivitäten während des Wartens sind zumeist Plaudern, sich mit dem Mobiltelefon beschäftigen, Rauchen, Zeitung lesen oder Kaffee trinken. Auf Sitzbänken im Haltestellbereich sitzen meist 1 bis 4 Personen, weiters werden gerne Taschen abgestellt oder umgepackt.

Im Frühjahr, d.h. in eher kühleren Jahreszeiten, werden schattige Sitzgelegenheiten im Haltestellbereich eher als Abstellfläche verwendet, sonnige Bänke (zum Beispiel am „Sonnenzipfel“ der Haltestelle) zum Telefonieren, sich Wärmen oder Plaudern. Fahrgäste, die alleine warten, suchen sich abgelegene Plätze zum Telefonieren oder anderweitigen Beschäftigungen mit ihrem Mobiltelefon aus, schauen umher oder lesen. Bei der Haltestelle Yppengasse Richtung Dornbach lehnt oft eine auf die Straßenbahn wartende Person an dem Fenstersims bei ONr. 40. Auch bei anderen Straßenbahn-Haltestellen lehnen manchmal Personen an Hausmauern oder Laternen, lesen oder beobachten das Geschehen.

Am frühen bis späten Vormittag werden die Schanigärten häufig von Männern besucht und werden im weiteren Verlauf eines sonnigen Tages von vielen Personen gut frequentiert. So waren beispielsweise an einem Schönwettertag mindestens zwei Tische je Schanigarten von Gästen besetzt. Wenig bis gar nicht wurden die Schanigärten genutzt, wenn diese im Schatten lagen.

Die neuen Sitzbänke werden gut angenommen. Je nach jahreszeitlicher Witterung werden bei kühleren Temperaturen eher die Sonnenseiten, an sehr warmen Tagen eher die beschatteten Seiten bevorzugt. Eine Ausnahme stellt dabei die Sitzbank vor ONr. 54 (Höhe Sparfiliale) dar: Sie wurde während der gesamten Beobachtungen 10-mal im Zeitraum von einer halben Stunde von durchschnittlich 2 Personen genutzt. Obwohl sie dabei oft im Schatten lag, hielten sich Personen bis zu 15 Minuten auf: Häufig jausnen hier kleine Gruppen oder Einzelpersonen, oder Kinder warteten auf ihre einkaufende Mutter. Vermutlich ist für die intensive Nutzung dieser Sitzbank die Lage vor dem Supermarkt ausschlaggebend, denn eine weitere Bank ganz in der Nähe, die im Beobachtungszeitraum in der Sonne lag, wurde nur selten genutzt.

Sitzmöbel in guter Lage, also vor Hotels, Supermärkten, Lokalen oder anderen Geschäften, sind sehr beliebt, sind sie etwas abgelegen, wird ihnen weniger Beachtung geschenkt.

Die Bänke am Johann-Nepomuk-Berger-Platz sind nachmittags bei passablem Wetter immer belegt – die Personen sitzen im Durchschnitt 10 Minuten lang auf einer Bank, plaudern, beschäftigen sich mit dem Mobiltelefon, Kinderwagen etc.

6.4.2 Aufenthalt samstags tagsüber

Samstags bleibt vermutlich mehr Zeit für Mußestunden, so wird etwa mit dem Fußballlabyrinth, besonders von Kindern sowie jungen und älteren Männern, gerne gespielt.

Der „Smarties“-Bereich ist eine Art Hotspot in der Ottakringer Straße Neu. Oft kommt es vor, dass Erwachsene hier auf ihre Kinder, die im „Smarties“-Bereich umher hüpfen, warten. Dies wurde auch an Wochentagen beobachtet. Dieser Bereich ist zusätzlich ein

Rastplatz für Erwachsene oder Jugendliche. Es wird geraucht, geruht, geplaudert, gejausnet, getrunken und Dinge werden abgestellt.

Personen, die zu zweit unterwegs sind und sich in der Ottakringer Straße Neu verabschieden, halten sich manchmal noch eine Weile bei einer Kreuzung auf dem Gehsteig plaudernd auf, bevor sie trennen.

Weiters wurden Personen beobachtet, die ihre Sitzgelegenheiten selber mitbringen:

- Ein Mann stellt einen Hocker vor das Friseurgeschäft „Kristall“ ONr. 27 und plaudert mit einem anderen Mann, der sich nach kurzer Zeit einen weiteren Hocker holt und ihn daneben stellt.
- Ein Mann sitzt auf seinem Koffer vor dem Hotel bei ONr. 34-36 und wartet. Ganz in der Nähe steht eine in diesem Zeitraum nicht benutzte Sitzbank.
- Auf den Stufen im Eingangsbereich einer Drogerie an der Ecke Weyprechtgasse sitzt ein Mann und schaut auf 2 Kinderwagen.

6.4.3 Aufenthalt Saturday Night Fever

An zwei Abenden wurde das Verkehrsgeschehen auf der Ottakringer Straße Neu beobachtet: Freitag, 28.03. und Samstag, 14.06., jeweils von 20:00–24:00. Während der Beobachtungsphase im Juni waren die Schanigärten in Betrieb, sie wurden um circa 22:45 geschlossen. Der Beobachtungszeitraum fiel in die Fußball-WM-Zeit.

Besonders an warmen Abenden ist die Ottakringer Straße Neu intensiv genutzt und belebt. Aber auch bei kühlerem Wetter wurden viele Menschen im Straßenraum beobachtet. Bis ca. 23:00 sind Erwachsene mit ihren Kindern ebenso wie viele Jugendliche unterwegs und flanieren die Straße entlang. Danach wird eher die junge Szene (ohne Familien) (nacht-)aktiv.

Bänke werden oft als Treffpunkte oder zum Sitzen und Plaudern genutzt. Vor vielen Lokaleingängen und vor dem „Fit-Inn“ halten sich Gruppen von meist 5 bis 10 Personen auf, plaudern, scherzen oder warten auf Aussteigende von Taxis oder Privatautos. Einzelne Personen, die sich vor Lokalen aufhalten, telefonieren meistens.

Nicht nur die Sitzgelegenheiten, Straßenbahnhaltestellen, Gehsteigvorziehungen und „Vorplätze“ von Lokalen, sondern auch Fahrzeuge dienen als Kommunikationsorte. Die Pkws stehen bei solchen Gelegenheiten zwischen 5 und 20 Minuten mit eingeschalteter Alarmlinkanlage an Straßenecken bzw. in zweiter Spur.

Auf den Gehsteigen vor den Lokalen, insbesondere vor dem „Styxx“, stehen sehr häufig größere Personengruppen und plaudern. Wenn jemand auf dem Gehsteig nur vorbeigehen will, ohne zu verweilen, stehen die Leute Spalier.

Die FußgängerInnen haben in Summe viel Platz zum Gehen und Stehen und bewegen sich in beide Richtungen verteilt auf den Gehsteigen. Die Ottakringer Straße Neu pulsiert, es wird geplaudert, zugerufen, einzelne Personen und Gruppen bewegen sich auf der Straße auf Lokale zu oder weg. Das alles wird von einem hohen Verkehrsaufkommen begleitet. Dieser Mix an Aktivitäten ergibt eine beträchtliche Lautstärke.

Nicht nur Personen, sondern auch Fahrzeuge, manche mit erhöhten Geschwindigkeiten, sind auf dem „Corso Ottakringer Straße Neu“ unterwegs. Man hört quietschende Bremsmanöver, „winselnde“ Keilriemen, stotternde Mopeds, röhrende Motorräder, aufheulende Motoren, laute Musik aus heruntergekurbelten Autofenstern und bei kurz geöffneten Türen aus den Lokalen. Autofahrer grüßen, indem sie hupen und kommunizieren rufend mit Bekannten auf den Gehsteigen.

Das Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass es – z.B. an der Kreuzung Kalvarienberggasse/Haberlgasse – nicht einfach ist, die Ottakringer Straße Neu zu Fuß zu queren.

Auf beiden Ästen der Ottakringer Straße Neu beschleunigt der MIV häufig kurz vor der Kreuzung, um gerade noch bei Grün (in einigen Fällen Gelb) über die Kreuzung zu kommen. Dies passiert insbesondere dann, wenn der Verkehrsfluss stadteinwärts bzw. -auswärts aufgrund des abbiegenden MIV kurzzeitig verlangsamt oder gar gestoppt wird.

FußgängerInnen queren an allen Stellen der Ottakringer Straße Neu, einzeln, in Gruppen, quer, bei Rot, bei Grün, auf und abseits der Schutzwege.

Zwischen 20:00 und ca. 23:00 Uhr im Frühjahr und ab ca. 21:00 Uhr im Sommer sind in allen Teilbereichen der Ottakringer Straße Neu viele PassantInnen unterwegs. Ab ca. 23:00 Uhr nimmt die Zahl deutlich ab, nur im Bereich der „Hauptattraktionen“ – vor allem „Styxx“ (Ecke Steinergasse), zum Teil auch Café City (Ecke Brestelgasse) und „Insomnia“ (Ecke Bergsteiggasse) – spielt sich dann noch mehr ab.

Zwischen 22:30 und 0:00 Uhr sind zwischen Weißgasse/Hellgasse und Taubergasse bzw. Helblinggasse/Yppengasse und Hernalser Gürtel nur noch wenige FußgängerInnen unterwegs. Das MIV-Aufkommen ist aber immer noch so hoch, dass bei Querungen der Ottakringer Straße zwischen Hernalser Gürtel und Bergsteiggasse/Weyprechtgasse abseits von ampelgeregelten Schutzwegen entweder Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen, Pausen auf der Fahrbahn eingelegt werden oder die Querungen im Laufschritt erfolgen.

Der Altersdurchschnitt liegt an den beobachteten Abenden auf der Ottakringer Straße Neu weit unter dem Wiener Gesamtdurchschnitt: Es sind viele junge Leute unterwegs (zw. 15 und 35 Jahre), viele in Gruppen (ca. 3 Personen) oft nach Geschlecht getrennt – Burschengruppen von 2 bis 7, Mädelsgruppen 2 bis 3 – zahlreiche Personen sind paarweise (gleich- oder gemischtgeschlechtlich) und auch viele alleine unterwegs. Die Flaniergruppen schlendern zum Teil langsam und gemütlich nebeneinander, andere sind im Eilschritt unterwegs in Richtung Lokals.

Beobachtungsbeispiel Samstag, 14.06. Abendbeobachtung:

- Anfangs sind wenige Gruppen junger Menschen auf der Ottakringer Straße Neu unterwegs. Im Laufe des Abends (ab ca. 22:00 Uhr) werden es immer mehr Grüppchen (3 bis maximal 7 Menschen). Insgesamt waren z.B. im Abschnitt Steinergasse/Hubergasse bis Taubergasse/Johann-Nepomuk-Berger-Platz zwischen 21:30 und 23:00 Uhr 23 Flaniergruppen unterwegs, davon 7 (Jung-) Männergruppen, 10 Grüppchen junger Frauen und 6 Gruppen mit Männern und Frauen, davon eine Gruppe von TouristInnen, die zwischen 30 und 40 Jahren alt waren.
- Unter dem Motto „Zum Plaudern taugt jede Ecke“ werden alle möglichen Gehsteigabschnitte immer wieder für kurze oder auch längere Gespräche genutzt – selbst relativ schmale Stellen an der Kreuzung Kalvarienberggasse/Haberl-gasse.
- Flirten mit Motor: Etliche Autolenker bringen durch das Aufjaulenlassen des Motors jeweils ihre Anerkennung für eine Gruppe junger Frauen zum Ausdruck.
- Engstellen: Zwischen dem Schanigarten des Café Laby und dem Pflanztrog vor ONr. 76 stehen längere Zeit 3 junge Frauen. Deswegen entstehen hier „Gänsemärsche“, wenn Flaniergruppen vorbeikommen. Das scheint aber für niemanden ein Problem zu sein – es geht sowieso darum, „sehen und gesehen werden“.

Es wird sehr viel kommuniziert, Stichprobenzählung, Freitag, 28.3.:

- 21:30–21:45 zwischen Hellgasse und Taubergasse: Rund zwei Drittel der insgesamt 68 FußgängerInnen kommuniziert entweder mit ihren Begleitpersonen oder über Mobiltelefon.
- 22:15–22:30 Höhe Kalvarienberggasse/Haberlgasse: 56 (75 %) der insgesamt 75 PassantInnen kommunizieren entweder mit ihren Begleitpersonen oder über Mobiltelefon.

Typische Szenen:

- Ein Taxi hält, z.B. in der Nähe des „Insomnia“. Daraus steigen 4 junge, sehr gestylte Männer und Frauen. Die Frauen tragen häufig Stilettos. Die Gruppe geht schnurstracks auf das angestrebte Lokal zu. Variante: Statt des Taxis hält ein Privatfahrzeug. Da es in der Ottakringer Straße Neu am Freitagabend kaum verfügbare Stellplätze gibt, lässt der junge Fahrer die Gruppe aussteigen und verabschiedet sich mit aufheulendem Motor, um einen Stellplatz zu suchen.
- Gruppen von jungen Männern flanieren, unterhalten sich dabei, bleiben stehen, unterhalten sich weiter, schauen umher, wer sonst noch so unterwegs ist und gehen wieder weiter. Manchmal wird ein Lokal aufgesucht, manchmal drehen die Gruppen um und das Ganze beginnt von vorne.
- Spätestens um 22:45 Uhr sind alle Schanigärten leer. Vor den Lokalen herrscht noch immer reges Treiben, wo sich kleinere Gruppen plaudernd oder rau-chender Menschen treffen. Manche Lokale haben Türsteher, die dafür sorgen, dass es nicht zu laut wird. Grüppchen sich unterhaltender Menschen sind auch abseits von Lokalen v.a. an den Gehsteigvorziehungen wiederholt zu sehen, z.B. an der Kreuzung Brunnengasse oder der Kreuzung Weyprechtgasse.

Der MIV ist auch um diese Zeit rege und es sind viele FußgängerInnen unterwegs. Auffällig ist die große Zahl an Taxis in der Ottakringer Straße Neu. Die meisten halten von dem „Insomnia“ (ONr. 50), aber auch andere Lokale gehörten zu den Taxizieladressen.

Beobachtungsbeispiel Samstag, 14.06., ab 23:00:

- Die Schanigärten waren um diese Zeit bereits geschlossen. Es standen aber wiederholt Einzelpersonen (rauchend oder telefonierend) oder Gruppen junger Leute, die sich ruhig miteinander unterhielten, vor Lokalen:
- „Insomnia“: wiederholt 1 bis 4 Personen
- „Paradox“ (ONr. 32): wiederholt 1 bis 5 Personen
- „Aurora“ (ONr. 21): wiederholt 1 bis 3 Personen
- „Bon“ (ONr. 35): wiederholt 1 bis 2 Personen
- Einzelpersonen, Paare und 23 „Flaniergruppen“ (3 bis 6 Menschen) besuchten die Ottakringer Straße Neu um diese Zeit.

Geräuschkulisse

Immer wieder wird gehupt, es sind quietschende Bremsen zu hören oder/und Mopeds oder Motorräder mit aufjaulenden (oder getunten) Motoren und Pkws mit lauter Musik aus geöffneten Autofenstern und/oder Imponier-Motorgeräusche, sowie fallweise laute

Musik und menschliche Stimmen aus geöffneten Fenstern von Wohnhäusern. Ebenso dringt aus geöffneten Türen von Lokalen Musik.

Parkplatzsituation

Während der Samstagbeobachtung (14.06., 20:00 bis 0:00 Uhr) sind kaum Parkplätze im Parkstreifen frei – sobald ein Parkplatz frei wird, ist er spätestens nach 5 Minuten wieder belegt, häufig wartet bereits ein Pkw auf den freiwerdenden Parkplatz. Daher wird wiederholt auf dem Mehrzweckstreifen gehalten.

Beispiele:

- In der Nähe des „Styxx“ (Ecke Steinergasse) steht ein junger Mann in einer Parklücke, offensichtlich um den Platz für einen Pkw freizuhalten. Der Mann pfeift um den Pkw auf sich aufmerksam zu machen.
- Ein Fahrzeug hält auf dem Mehrzweckstreifen, um auf einen frei werdenden Parkplatz zu warten und wird von einem nachkommenden Pkw angehupt.
- 3-mal hält ein Pkw auf dem Mehrzweckstreifen zwischen Steinergasse/ Hubergasse und Taubergasse.
- Vor dem Hotel hält ein Taxi auf dem Mehrzweckstreifen, um Gäste aussteigen zu lassen.
- Auf dem Parkstreifen vor dem Hotel ONr. 34-36 parken ein Reisebus und ein großer Kastenwagen, der dem Gehsteig Laternenlicht nimmt, sodass der Gehsteig etwas unterbelichtet wirkt (der Bus nimmt zusätzlich gut ein Drittel des Mehrzweckstreifens ein).



Abb. 25: Kreuzung Steinergasse



Abb. 26: Kreuzung Veronikagasse



Abb. 27: Abschnitt
Brunnengasse – Veronikagasse

7 Befragung der VerkehrsteilnehmerInnen

Um einen Querschnitt der Meinungen der VerkehrsteilnehmerInnen zu erhalten, wurden Straßenbefragungen auf der Ottakringer Straße Neu durchgeführt und die TeilnehmerInnen am Beteiligungsverfahren per mail bzw. Brief befragt. Darüber hinaus wurden MultiplikatorInneninterviews durchgeführt (vgl. Kap. 8). Die Ergebnisse der Straßenbefragung und der Online- bzw. Postbefragung werden im Folgenden zusammenfassend betrachtet.

Straßenbefragung

Entsprechend der neuen Situation wurde im Bezug zur Situation vor dem Umbau ein Fragebogen mit standardisierten und offenen Fragen entwickelt.

Die Straßenbefragung erfolgte zu unterschiedlichen Uhrzeiten und an verschiedenen Wochentagen. Sie wurde im Juni 2014 durchgeführt. (für Fragebogen vgl. Anhang)

In Summe wurden 60 Personen befragt, jeweils anteilig in drei Altersgruppen:
bis 30 Jahre / 30 – 60 Jahre / älter als 60 Jahre.

Je Altersgruppe wurden 10 Frauen und 10 Männer befragt.

Online- bzw. Postbefragung der TeilnehmerInnen am Beteiligungsverfahren

Um die TeilnehmerInnen des Beteiligungsverfahrens vor dem Umbau mit einzubinden, wurde der Fragebogen der Straßenbefragung für die Online- bzw. Postbefragung adaptiert. Dieser Fragebogen wurde per mail an 146 Adressen und per Post an 79 TeilnehmerInnen des Beteiligungsverfahrens ausgeschickt. Online bzw. per Post wurde der Fragebogen von 44 Personen (42 online und 2 per Post, in Summe davon 22 Männer und 22 Frauen) ausgefüllt.

7.1 Allgemeine Befragungsergebnisse

Die im Rahmen der Evaluation geführten standardisierten Interviews waren grundsätzlich an dem Ziel orientiert, die Geh- und Aufenthaltsqualität der Ottakringer Straße Neu, unter Berücksichtigung der Aspekte Sicherheit, Komfort, NutzerInnenfreundlichkeit, Wohlbefinden, Attraktivität und ästhetischer Gestaltung, zu erheben. Herausgearbeitet werden die Meinungen zur aktuellen Situation, die Befindlichkeiten und die Bedürfnisse der BürgerInnen.

Je geringer die Anzahl an Personen ist, die im Rahmen einer Studie befragt werden, desto mehr muss in der Ergebnisauswertung von „Tendenzen“ gesprochen werden und desto weniger lassen sich Zusammenhänge nicht mehr quantitativ festmachen.

Aufgrund der Gesamtsumme der Befragten und der Anzahl der Retourmeldungen der Online- bzw. Postbefragungen wird der Fokus auf eine deskriptive Beschreibung der Ergebnisse und auf die intensive Analyse der offenen Fragen gelegt.

Die Befragungsergebnisse sind als wichtige Schlaglichter in qualitativer Hinsicht zu bewerten.

Die Ergebnisse der Straßen- und Onlinebefragung werden im Folgenden inhaltlich strukturiert zusammengefasst und analysiert. Die Antworten der Postbefragung werden in der Auswertung mit den Antworten der Online-Befragung zusammengefasst. Zitate dienen zur Illustration der Aussagen der Befragten; die Abkürzungen (s) und (o) stehen für „Straßenbefragung“ und „Online- bzw. Postbefragung“. (für die Detailauswertungen der Befragung vgl. Materialienband)

Insgesamt wurden 104 Personen auf der Straße bzw. online oder per Post befragt:

- 60 Personen wurden auf der Straße befragt
- 42 Personen nahmen an der Online- und 2 an der Postbefragung teil
- davon waren 52 Männer und 52 Frauen
- davon sind 40 Personen direkte AnrainerInnen, 48 Personen wohnen in der Nähe der Ottakringer Straße und 14 Personen wohnen in anderen Bezirken

Der Grundton der Reaktionen auf die Ottakringer Straße Neu ist durchwegs positiv. Nicht alle Wünsche wurden im Zuge der Neugestaltung erfüllt, und nicht alle Erwartungen wurden getroffen, jedoch werden die Umbaumaßnahmen als wichtigen Eingriff in die richtige Richtung gewertet.

Die Umbauten auf der Ottakringer Straße haben für alle VerkehrsteilnehmerInnen Änderungen mit sich gebracht. Besonders betont werden dabei die folgenden Themen:

FußgängerInnen

Der Komfort und die Aufenthaltsqualität haben sich durch die Umbaumaßnahmen für FußgängerInnen stark verbessert. FußgängerInnen empfinden die Veränderungen im Straßenraum als durchwegs positiv, obwohl einige bereits vor dem Umbau bestehende Problemfelder nicht wesentlich verbessert wurden. Letztere Kritik betrifft vor allem die hohen Geschwindigkeiten des MIV, die generelle Rücksichtslosigkeit anderer VerkehrsteilnehmerInnen gegenüber zu Fuß gehenden Personen (vor allem beim Queren der Fahrbahn) und die Lärmbelästigung.

„Ich gehe oft zum Markt und lass sowohl das Auto als auch das Fahrrad stehen. Das Flanieren auf der Ottakringer Straße ist mit Sicherheit besser geworden. Nutzbare Geschäfte sind allerdings noch rar auf der Ottakringer Straße.“ (o)

RadfahrerInnen

RadfahrerInnen sehen die Maßnahmen, die getroffen wurden, als sehr positiv an: Der durchgehende Mehrzweck- bzw. Radstreifen wird als ein Mehr an Schutz und Platz aufgefasst. Die beradelbaren Haltestellenkaps werden als positive Innovation angesehen.

„Als Radfahrer kann ich nur sagen: Danke sehr! Das ist jetzt viel besser als davor.“ (s)

ÖV-NutzerInnen

Auch die NutzerInnen der Straßenbahnlinie 44 sehen die neuen Haltestellenkaps als positive Einrichtung, wenngleich das Zusammenspiel von AutofahrerInnen und RadfahrerInnen nicht immer ganz reibungslos ist. Negativ angesehen werden die Behinderungen des ÖV durch den MIV und die dadurch entstehenden langen Fahr- und Wartezeiten während der Stoßzeiten.

„Besonders in der Stoßzeit steckt die Linie 44 auf der Strecke zwischen Station Gürtel und Station Bergsteiggasse wiederholt fest, wird ständig von Autos behindert, sodass ein Weiterkommen der Bim in diesem Bereich nur sehr langsam möglich ist, die Situation hat sich dort durch das Einführen einer neuen Ampelanlage etwas verbessert, ist aber noch immer alles andere als ideal.“ (o)

Pkw-FahrerInnen

Bei den Pkw-FahrerInnen steht die Frage der Parkplätze im Mittelpunkt. Einerseits ist 2012 im 16. und 17. Bezirk die Parkraumbewirtschaftung eingeführt worden, was insgesamt eine Entlastung der Parksituation bewirkte, andererseits sind im Zuge der Umgestaltung der Ottakringer Straße zahlreiche Parkplätze im Straßenraum weggefallen. Beides hat die Parkraumsituation in der Ottakringer Straße maßgeblich verändert.

„Es gibt sicher zu wenige Parkplätze, aber das geht nicht anders, wenn man will, dass für Fußgänger und Radfahrer mehr Platz zur Verfügung steht. Ich finde den Umbau sehr gelungen, für mich ist das ein großer Gewinn.“ (s)

Ob die Umgestaltungsmaßnahmen positiv oder eher negativ bewertet werden, hängt unter anderem davon ab, wie sehr sich die Befragten in der Ottakringer Straße zu Hause fühlen und inwieweit sie sich mit der Straße und der Umgebung identifizieren:

„Die Umgestaltung ist super geworden!! Ich halte mich sehr viel lieber auf der Ottakringer Straße auf als früher.“ (o)

„Mir gefällt's hier. Ich arbeite und wohne hier in der Nähe und kenne viele Leute da. Am Wochenende ist viel los, aber sonst ist es auch gut in der Ottakringer Straße.“ (s)

„Es gibt genug Platz zum Gehen, alles ist gut erreichbar und ich find's hier gemütlich.“ (s)

„Weil es ein lebendiges Viertel ist. Dank der vielen Menschen, die auch gerne Lebenszeit außerhalb ihrer vier Wände verbringen.“ (o)

„Es gibt hier zu viele Ausländer. Ich fühle mich hier nicht mehr daheim.“ (s)

„Es gibt hier fast keine Österreicher mehr. Daher auch keine Geschäfte. Wozu? Die einzigen Geschäfte sind die Einkaufsshops für Lebensmittel. Sonst gibt es wenig zu schauen, nur viele neue Mitbürger, die in den Cafés sitzen.“ (o)

„Die Radwege sind ohnehin sinnlos, werden nur von einer Handvoll Inländer benutzt, die Migranten fahren doch bekanntermaßen lieber BMW und Mercedes.“ (o)

Zwar verschwinden bei einer prinzipiell positiven Grundeinstellung Kritikpunkte nicht, mit einer positiven Grundeinstellung werden diese jedoch als primär lösbar Probleme angesehen.

Bei einer sehr negativen Grundeinstellung werden die Probleme tendenziell als unlösbar bewertet. Sehr oft wird mit Entfremdungs- und Ausländerargumenten geantwortet, ganz gleich, um welches Thema es sich handelt.

Im Folgenden werden die Aussagen zu den folgenden drei Themenschwerpunkten vertiefend betrachtet: 1. Sicherheit, 2. Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnen-freundlichkeit und 3. Attraktivität und ästhetische Gestaltung.

7.2 Sicherheit

Sicherheit bezeichnet auf der einen Seite objektive Gefahren- oder Risikofreiheit und auf der anderen Seite die subjektive Empfindung der Geborgenheit.

Die folgenden Aspekte haben daher für das Sicherheitsgefühl der/des Einzelnen eine große Bedeutung: die Verkehrssicherheit, das Verhalten der (anderen) VerkehrsteilnehmerInnen und die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum.

Tab. 3: Im Rahmen der standardisierten Befragung genannte positive und negative Aspekte zur Sicherheit

Bei der standardisierten Befragung wurden ...	
positiv gesehen	<ul style="list-style-type: none"> + neue Straßenraumaufteilung + beradelbare Haltestellenkaps + neue Schutzwege (teilweise) + verbesserte Lichtverhältnisse auf Gehsteigen + einige Kreuzungsorganisationen + pulsierendes Leben
negativ gesehen	<ul style="list-style-type: none"> - hohe Geschwindigkeiten des MIV - Vorrangverletzungen bzw. abruptes Bremsen durch den MIV - Verkehrsübertretungen durch den MIV und RadfahrerInnen - bestimmte Kreuzungssituationen (Einbiegen in die Ottakringer Straße)

Positiv empfundene Aspekte

neue Straßenraumaufteilung

Die neue räumliche Aufteilung des Straßenraums in Fahrbahn, Mehrzweckstreifen bzw. Radfahrstreifen und Gehweg scheint gut zu funktionieren. Viele der Interviewten berichten von guten Erfahrungen mit der neuen Zonierung.

beradelbare Haltestellenkaps

Die neuen beradelbaren Haltestellenkaps haben ein erhöhtes Sicherheitsgefühl mit sich gebracht.

neue Schutzwege (teilweise)

Die Situation bezüglich der offiziellen Querungsmöglichkeiten hat sich zwar verbessert. Die neuen Schutzwege ohne Ampelregelung werden jedoch von vielen FußgängerInnen als wenig geschützt und sicher wahrgenommen.

„Unbedingt notwendig für Autofahrer ist eine sichtbare Bezeichnung, dass da Zebrastreifen sind. Als Fußgänger muss man sich das Recht zu queren regelrecht erkämpfen, freiwillig bleibt selten ein Auto stehen. Manche Autos fahren – obwohl man am Zebrastreifen die Ottakringer Straße überquert – weiter, weichen in einem Bogen aus und verfehlten knapp den Fußgänger. Selbst erlebt und auch gesehen, öfters! Dieser Missstand gehört unbedingt verändert.“ (o)

„Die Autofahrer bleiben oft nicht stehen, wenn man über den Zebrastreifen will. Das macht die Verkehrssituation komplizierter, als sie sein müsste. Das ist aber in ganz

„Wien so. Ich hab einfach beschlossen zu gehen und dann gibt's eh kein Problem. Ich seh aber, dass andere Fußgänger da schon ein bissl zögern.“ (s)

„Das Queren über Zebrastreifen ohne Ampel finde ich gefährlicher als das Queren irgendwo ohne Zebrastreifen.“ (s)

Abruptes Bremsen von Pkws vor den FußgängerInnen-Übergängen trägt ebenso wenig weder zum Wohlbefinden noch zum Sicherheitsempfinden bei.

Die beschriebenen infrastrukturellen Neuerungen sind insgesamt vielfach noch gewöhnungsbedürftig, entsprechend kommt es immer wieder zu Übertretungen der Verkehrsregeln:

- auf den Haltestellenkaps: Behinderungen der einsteigenden oder aussteigenden Fahrgäste durch AutofahrerInnen und RadfahrerInnen
- auf dem Mehrzweckstreifen: Gefährdung der RadfahrerInnen durch einerseits abbiegende AutofahrerInnen oder Verkehr, der auf dem Mehrzweckstreifen ausweicht oder hält
- auf den neuen Schutzwegen: Behinderung und Gefährdung von FußgängerInnen durch den MIV

„Meistens fahre ich sowieso mit dem Rad – auch oft in der Ottakringer Straße. Da ist es mir kurz nach dem Umbau einmal passiert, dass ich an einer Haltestelle fast in einen Fußgänger, der am Radweg gewartet hat, gefahren wäre. Inzwischen pass' ich da besser auf, aber ich kann mir vorstellen, dass sich die Leute da nicht so sicher fühlen.“ (s)

verbesserte Lichtverhältnisse

Ein wichtiger Beitrag zum Sicherheitsempfinden von Personen, die zu Fuß unterwegs sind, sind gute Lichtverhältnisse. Die Installation der zusätzlichen Beleuchtungselemente hat die Lichtverhältnisse auf den Gehsteigen verbessert.

„Auch die Beleuchtung finde ich gut, ich gehe oft mit meinem Hund (Anm.: Pekinese) spazieren und auch in der Nacht fühle ich mich sicher.“ (s)

Für FußgängerInnen verbesserte Kreuzungen

- Die Kreuzung Bergsteiggasse wird jetzt als viel übersichtlicher bewertet.
- Die Mittelinsel Höhe Veronikagasse wird als sehr positiv hervorgehoben.

Negativ empfundene Aspekte

hohe Geschwindigkeit des MIV

Zum Aspekt der Verkehrssicherheit in der Ottakringer Straße Neu werden immer wieder die hohen Geschwindigkeiten des MIV genannt. Diese, gepaart mit Rücksichtslosigkeit und Vorrangverletzungen, wird von sehr vielen Befragten explizit thematisiert.

Besonders schwerwiegend werden diese Schwierigkeiten einerseits von denjenigen Personen empfunden, die mit Kindern unterwegs sind und/oder Kinder im Volksschulalter haben, die den Straßenraum selbstständig begehen sollen, und andererseits von denjenigen, die nicht so gut zu Fuß sind.

„Vor dem Umbau war eine Bremsschwelle im unteren Teil der Ottakringer Straße. Diese fiel nach dem Umbau weg. Statt eine Zweite einzurichten, etwas weiter oben, ist es nun möglich, vom Gürtel bis zur Wattgasse in einer Grünphase 'Gas' zu geben, was auch von Motorradfahrenden und Autofahrern sehr häufig genutzt wird. Die Geschwindigkeit und der Lärm haben sich dadurch eher erhöht statt verringert.“ (o)

„Weil die zu vielen Pkws das Leben hier nicht sicher machen. Wir haben gehofft, dass nach dem Umbau nur mehr einige wenige Autos im Schritttempo fahren werden.“ (s)

„Wenn die Autos und Motorräder so daherbrausen, traue ich mich kaum auf den Zebrastreifen.“ (o)

FußgängerInnen empfinden die hohen Geschwindigkeiten auch deshalb als besonders unangenehm, da sie zum hohen Lärmpegel in der Straße beitragen; hinzukommen aufheulende Motoren, quietschende Reifen und klappernde Straßenbahn-Schwellen.

Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen

Bei Konflikten mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen handelt es sich vor allem um Vorrangverletzungen und Rücksichtslosigkeit – in erster Linie der MIV-LenkerInnen, wiederholt werden in dem Zusammenhang auch RadfahrerInnen genannt.

Besonders wird der Umstand beklagt, dass viele AutofahrerInnen die zum Teil neuen FußgängerInnen-Übergänge schlichtweg ignorieren und nicht halten, um PassantInnen queren zu lassen. Diese Aussagen werden durch die Ergebnisse aus den MultiplikatorInneninterviews und den Beobachtungen bestätigt.

„Die Autofahrer respektieren nicht wirklich die Zebrastreifen, sondern zählen auf das Prinzip des Stärkeren.“ (o)

„Die Radfahrer sind total rücksichtslos. Sie fahren oft am Gehsteig und da höre ich sie bei dem Wirbel auf der Straße nicht. Sie können zwar ausweichen, und tun das auch, aber ich fühle mich wegen der Radfahrer nicht ganz sicher.“ (s)

Zusätzlich wird beklagt, dass AutofahrerInnen zuweilen auch an den Kreuzungen links abbiegen, wo es verboten ist und mit diesem Verhalten sowohl FußgängerInnen als auch RadfahrerInnen stressen und gefährden.

Gefährliche Kreuzungen

- Kreuzung Hubergasse/Steinergasse:
hohes Unfallrisiko
- Schutzweg bei Helblinggasse:
Dieser Übergang wird von vielen AutofahrerInnen ignoriert.
- Schutzweg bei Yppengasse:
Dieser Übergang wird von vielen AutofahrerInnen ignoriert.
- Kreuzung Bergsteiggasse/Weyrechtgasse:
Hier ist die Grünphase für das Queren auf dem Schutzweg ist zu kurz.

Soziale Sicherheit

Abseits der Verkehrssicherheit wird in der Beantwortung der offenen Fragen vielfach die soziale Sicherheit thematisiert. Während das pulsierende Leben auf der Ottakringer Straße aus der Sicht der einen die soziale Sicherheit erhöht, empfinden die anderen eben diesen Umstand als unangenehm und beängstigend.

„Insgesamt bin ich sehr zufrieden mit der Ottakringer Straße. Da ist viel los und es sind immer Leute auf der Straße. Ich fühl' mich viel sicherer, wenn noch andere Leute unterwegs sind, als in menschenleeren Gegenden.“ (s)

„Am Samstagabend würde ich mich nie und nimmer auf der Ottakringer Straße aufzuhalten wollen – das ist mir zu gefährlich. Nein, nicht wegen des Verkehrs, aber da geht es rund.“ (s)

Vorschläge der Befragten zum Thema Sicherheit

Die Befragten schlagen folgende Maßnahmen vor, um die Verkehrssicherheit auf der Ottakringer Straße zu verbessern:

- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Entschleunigung: Forderung nach einer 30 km/h-Zone
- bessere Markierung der Schutzwege
- Polizeipräsenz und Verkehrskontrollen
- eine ampelgeregelte Kreuzung bei der Hubergasse/Steinergasse und eine Ampel beim Schutzweg Helblinggasse
- einen weiteren Schutzweg bei der Kreuzung Taubergasse

7.3 Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit

Viele Aspekte, die der Sicherheit, insbesondere Verkehrssicherheit dienen, haben auch Auswirkungen auf den Komfort, die Aufenthaltsqualität und die NutzerInnenfreundlichkeit für VerkehrsteilnehmerInnen, wie z.B. die Lichtverhältnisse.

Einerseits spielt die Ausstattung mit verschiedenen Infrastruktureinrichtungen z.B. Bänke, Lampen oder Haltestellenhäuschen eine wichtige Rolle, andererseits ist die Verteilung dieser Infrastrukturelemente bzw. sonstiger Einbauten wie z.B. Poller oder Litfaßsäulen im Straßenraum und speziell auf den Gehsteigen ein wichtiger Aspekt bezogen auf die NutzerInnenfreundlichkeit.

Tab. 4: Im Rahmen der standardisierten Befragung genannte positive und negative Aspekte zu Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit

Bei der standardisierten Befragung wurden ...	
positiv gesehen	<ul style="list-style-type: none"> + Raumangebot für FußgängerInnen + verringerte Querungsdistanz + neue Schutzwege (teilweise) + Gestaltung der Kreuzungsinfrastruktur
negativ gesehen	<ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelästigung - Nutzbarkeit der Schutzwege - Qualität der Bodenmarkierungen - Gehsteigmöbelierung als Platzräuber - Nutzbarkeit einzelner Kreuzungen

Positiv empfundene Aspekte

Raumangebot für FußgängerInnen

Hinsichtlich der Frage nach der Zufriedenheit mit dem verfügbaren Raum für FußgängerInnen herrscht die größte Einigkeit: Rund drei Viertel der Befragten sind mit dem neuen Raumangebot sehr zufrieden.

verringerte Querungsdistanz

Durch die Umbauten wurde die Distanz zwischen den gegenüberliegenden Gehsteigen reduziert, wodurch das Queren der Straße komfortabler wurde.

Viele Befragte betrachten das Überqueren der Fahrbahn allerdings nach wie vor als „Glücksspiel“ für „Mutige“.

Schutzwege (teilweise, vgl. auch negativ empfundene Aspekte)

Die zusätzlich eingerichteten Schutzwege in der Ottakringer Straße werden als positiv angesehen. Generell wird die Menge an Querungsmöglichkeiten von den Befragten als ausreichend erachtet.

Gestaltung der Kreuzungsinfrastruktur

Die Übersichtlichkeit einiger Kreuzungen z.B. bei der Bergsteiggasse und die Abflachungen im Kreuzungsbereich und bei den Übergängen werden generell als positiv wahrgenommen.

Negativ empfundene Aspekte

Lärmbelästigung

Ein sehr großer Kritikpunkt ist die Lärmbelästigung auf der Ottakringer Straße, besonders die AnrainerInnen sind hiervon betroffen. Bedauert wird, dass keine Lärmbereuhigungsmaßnahmen getroffen wurden, obwohl Lärm eines der Hauptprobleme war, die bei den Beteiligungsprozessen identifiziert wurden.

Die Befragten beschreiben zwei primäre auch nach dem Umbau weiterhin vorhandene Lärmquellen:

- **Verkehrslärm:** Neben allgemein hohem Verkehrsaufkommen sind besonders die hohen Geschwindigkeiten, die aufheulenden Motoren und auffrisierten Motorräder Lärmverursacher.
- **Lokale:** Die Ottakringer Straße ist eine Ausgehmeile. Die vielen Lokale sind recht beliebt, was die AnrainerInnen weniger erfreut als die LokalbesitzerInnen. Die Nichteinhaltung der Sperrstunde und lärmende Gäste vor den Lokalen verursachen den AnrainerInnen schlaflose Nächte, vor allem in den Sommermonaten, wenn die Schanigärten geöffnet sind. Allgemeine Events wie Fußballspiele der verschiedenen Nationalmannschaften o.ä. beleben die Straße zusätzlich und sorgen bis weit nach Mitternacht für reges Treiben, erhöhtes Verkehrsaufkommen und dadurch eine gestörte Nachtruhe.

„Die Lokale und Geschäfte hier sind katastrophal; und während es untertags hier durch die Autos schon sehr laut ist, ist der Lärm am Wochenende noch schlimmer: hier ist der Wochenend-Balkan, da ist es bis nach Mitternacht sehr laut, das stört.“ (s)

„Tempo 30 für Autos und Motorräder. Diese brausen oft, meistens am Abend und in der Nacht mit irrer Geschwindigkeit und auch Lärm durch die Ottakringer. Ich wünsche mir Temporeduktion und mehr Kontrolle.“ (o)

„Die Umbaumaßnahmen waren ein sehr guter und wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Leider hat sich beim wichtigsten Punkt, der Lärmbekämpfung, nur wenig getan. Es waren viele Vorschläge da. Von Geschwindigkeitsbegrenzung bis zu mehr Bremsschwellen, sogar Einbahnstraße oder gar einer Fußgängerzone war die Rede. Ich glaube, ich bin nicht allein mit meinen Gedanken. Vielleicht hilft ein erneutes Treffen der Anrainer?“ (o)

„Ja mei, in jeder Stadt ist es laut, mit Verkehr ist das halt so, wir sind hier halt nicht am Land, das muss man wissen.“ (s)

Schutzwege (teilweise)

Generell wurde weniger thematisiert, ob es ausreichend Querungsmöglichkeiten gibt, sondern vielmehr bemängelt, dass die vorhandenen Querungsmöglichkeiten nicht immer ideal zu nützen sind (vgl. 5.1.1 Sicherheit).

Negativ angemerkt wird, dass die Schutzwege ihren Zweck nicht erfüllen, da die Pkw-FahrerInnen die neuen Querungsmöglichkeiten noch nicht wahrnehmen oder nicht berücksichtigen und sich einige FußgängerInnen folglich beim Queren unsicher fühlen.

„Als Fußgänger bin ich eine arme Sau, die Autos halten beim Zebrastreifen kaum.“ (s)

„Mit Kind ist das Queren der Straße sehr mühsam, selbst beim Zebrastreifen.“ (s)

Qualität der Bodenmarkierungen

Die Qualität der Bodenmarkierungen wird beanstandet: Stellenweise ist die Farbe der Schutzwege und Haltelinien bereits verblasst und besonders für Pkw-FahrerInnen bei schlechten Witterungs- und Lichtverhältnissen nicht gut sichtbar.

Gehsteigmöblierung als Platzräuber

Kritische Stimmen merken an, dass es zwar generell mehr Platz auf den Gehsteigen gibt, durch die Gehsteigmöblierung, die Einbauten und dergleichen aber teilweise genauso wenig Raum zur Verfügung steht wie vor dem Umbau.

Die Platzierung der Schanigärten, der Litfaßsäulen, der Pflanztröge und der Bäume ist bei der Befragung – ähnlich wie in den MultiplikatorInneninterviews – ein wichtiges Thema: Bemängelt werden vor allem die Verengung des Gehsteigs durch strategisch ungeschickt aufgestellte Pflanztröge und die Pflanzung eines Baumes auf Kosten der Ladezone vor der Lebensmittelfiliale „Penny“. Dadurch würden jetzt die Lkws die Fahrspur und den Mehrzweckstreifen blockieren.

„An den Stellen, wo die verrosteten Blumenkisten stehen, kann man fast nicht vorbei, falls gerade eine Person mit einem Kinderwagen kommt.“ (o)

„Außerdem waren sie beim Aufstellen dieser Dinger nicht gerade gescheit: Vor unserem Haus haben sie einen Rostkübel so aufgestellt, dass die Einfahrt nicht mehr nutzbar war. Ich habe gehört, dass das noch in zwei anderen Fällen passiert ist. Nachdem wir protestiert haben, wurde der Pflanztrog versetzt, jetzt ist die Einfahrt wieder nutzbar.“ (s)

Nutzbarkeit einzelner Kreuzungen

Einzelne Kreuzungen, z.B. Hubergasse/Steinergasse werden weiterhin als unübersichtlich und schlecht zu queren empfunden (vgl. 5.1.1 Sicherheit).

Vorschläge der Befragten zum Thema Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit

- Kontrolle der Lärmvorschriften und Einhaltung der Nachtruhezeiten der Lokale
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30
- Verkehrskontrollen, speziell bezogen auf „Raser“ und überlauten Motorräder
- Nachtfahrverbote für Pkws insbesondere in den Sommermonaten testen
- Ausweitung des Parkpickerls
- Sanierung der Betonplatten der Straßenbahn

7.4 Attraktivität und ästhetische Gestaltung

Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit ist eng mit der Attraktivität und der ästhetischen Gestaltung verzahnt.

Die Attraktivität des Straßenraumes wird u.a. durch gestalterische Maßnahmen beeinflusst. Bedeutsam ist auch das generelle Image eines Stadtteils oder Grätzels. Es prägt das Wohlbefinden der/des Einzelnen.

Bei der Frage nach dem Erscheinungsbild der Ottakringer Straße gibt es sehr differierende Meinungen im Hinblick auf die Bewertung der ästhetischen Ausführungen.

Einerseits finden sich positive Stimmen, die das gesamte Erscheinungsbild loben, andererseits gibt es negative Anmerkungen, die sich mit der Gestaltqualität nicht einverstanden zeigen. Zwischen diesen beiden Polen sind zahlreiche Befragte teils zufrieden, teils unzufrieden – deren Bewertungen liegen überwiegend im Mittelfeld. Deutlich wird, dass die ästhetische Gestaltung für die den Befragten ein wichtiges Thema ist.

Tab. 5: Im Rahmen der standardisierten Befragung genannte positive und negative Aspekte zur Attraktivität und ästhetischen Gestaltung

Bei der standardisierten Befragung wurden ...	
positiv gesehen	<ul style="list-style-type: none"> + Begrünung: Bäume, Pflanztröge, Fassadenbegrünung (teilweise) + Bänke + Beleuchtung + Smarties + Angebot an Geschäften und Lokalen (teilweise)
negativ gesehen	<ul style="list-style-type: none"> - Stil der Straßenmöbelierung - Qualität der Bänke - Verschmutzung - Angebot an Geschäften und Lokalen (teilweise)

Positiv empfundene Aspekte

Begrünung (teilweise)

Die Begrünung der Ottakringer Straße Neu gefällt den Befragten prinzipiell gut. Die neu gepflanzten Bäume finden weit mehr Gefallen als die Pflanztröge. Einige der Befragten merken an, dass sich die Ginkgobäume erst entwickeln müssen, bevor sie eine positive Auswirkung auf das Straßenbild haben, und äußern ihre Befürchtung, dass die Bäume eventuell zu wenig gepflegt werden.

„Die Rostkübel gefallen mir sehr gut. Es sind aber immer noch viel zu wenige Bäume hier. Da hätte man noch ein paar Parkplätze auflassen können und dafür mehr Bäume pflanzen.“ (s)

„Natürlich wär noch ein bissl mehr Grün auf der Straße noch besser. Aber ich freu' mich über die Bäume und die Rostkübel gefallen mir ausgesprochen gut.“ (s)

„Die Tröge gefallen mir überhaupt nicht, für die allein würde ich einen Fünfer geben. Die Bäume allein wären ein Dreier. Die sind ja jetzt noch so klein, in 20 Jahren oder so ist das dann besser.“ (s)

Viele Befragte merken an, dass es ihrer Meinung nach zu wenig Begrünung im Straßenraum gibt. Ein ähnliches Ergebnis gab es bei der Evaluierung des neugestalteten

Elterleinplatzes bzw. des Bartholomäusplatzes im 17. Bezirk (vgl. Ruland et al. 2009a, 2009b; Ruland et al. 2011). Die Stadtbevölkerung hat allgemein ein großes Bedürfnis nach „Grün“ im öffentlichen Raum, besonders nach Bäumen.

Einige der Befragten in der Ottakringer Straße Neu bedauern darüber hinaus, dass es nicht bzw. nur in sehr geringem Ausmaß zu den Fassadenbegrünungen gekommen ist, obwohl ursprünglich mehr davon geplant war.

Die Pflanztröge werden von den Interviewten sehr kontrovers betrachtet – einige finden sie attraktiv, und die Bepflanzung schön und originell. Zahlreiche Rückmeldungen zu den offenen Fragen zu dem Thema Attraktivität und ästhetische Gestaltung fallen jedoch nicht sehr positiv aus. Einerseits steht das Material der Pflanztröge zur Diskussion, da der Cortenstahl nicht jeden Geschmack trifft. Andererseits wird die Bepflanzung kritisch betrachtet, da sie nicht den in Wien gängigen und bekannten Bepflanzungen entspricht – in den Pflanztrögen kommen vor allem Gräser zum Einsatz.

„Die Pflanztröge gefallen mir teilweise sehr gut, aber teilweise sieht es mehr nach wucherndem Unkraut aus.“ (o)

Bänke

Die neuen Bänke werden ebenfalls überwiegend positiv bewertet. Vor allem die Tatsache, dass jetzt überhaupt öffentlich nutzbare Sitzgelegenheiten auf der Ottakringer Straße vorhanden sind, wird als eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität der Straße angesehen.

„Die Bänke finde ich super, ganz besonders bei den Haltestellen, aber eigentlich überhaupt.“ (s)

Beleuchtung

Die neuen Beleuchtungselemente werden sehr positiv bewertet, vor allem aufgrund der verbesserten Lichtverhältnisse auf den Gehsteigen.

Angebot an Geschäften und Lokalen (teilweise)

Das Angebot von Geschäften und Lokalen auf der Ottakringer Straße wird insgesamt als eher mittelmäßig angesehen. Denn Fast Food, Imbisse und Gasthäuser, sowie Cafés und Bars sind reichlich vorhanden, Geschäfte für den täglichen Bedarf jedoch eher weniger.

„Ich bin sehr zufrieden mit dem Geschäfts- und Beislangebot hier in der Gegend. Es gibt alles, was ich brauch'. In die Lokale auf der Ottakringer Straße geh ich selber nicht, ich geh lieber auf den Yppenplatz. Aber ich find's toll, dass es mehr Schanigärten gibt und dass sich das mit den dunklen Scheiben aufgehört hat. Jetzt wirken die Lokale viel einladender und nicht mehr so abweisend.“ (s)

„Es gibt hier in der Gegend alles, was ich brauch'. Wenn es warm genug ist, trinke ich in der Früh gleich einen Kaffee im Schanigarten. Am Wochenende ist es manchmal ein bissl dreckig, aber das wird dann eh schnell wieder weggeräumt. Der Lärm stört mich nicht, weil ich eh derrisch bin.“ (s)

Negativ empfundene Aspekte

Stil der Straßenmöblierung

Insgesamt wird die Kombination der verschiedenen Materialien der Straßenmöblierung (Holz, Edelstahl, Cortenstahl, goldene Farbe der Laternen) als unkoordiniert kritisiert. Die hier gewählte Ausführung entspricht nicht jedem Geschmack.

„Die rostigen Blumenkisten sind ein ziemlicher Fehlgriff in der ansonsten sehr guten Gestaltung.“ (o)

„Wieso goldene Laternen? In Kombination mit Rosttöpfen und silbernen Mülltonnen.... Ich dachte, es gab einen Architekten?“ (o)

Qualität der Bänke

Auch die Ausführung der Bänke trifft nicht jeden Geschmack. Ein zentraler Kritikpunkt ist deren Qualität: Das genutzte Holz wird als ein für diese Zwecke sehr ungünstiges Material angesehen. Die Befragten bedauern, dass kein witterungsbeständiges, langlebiges Material verwendet wurde und die Bänke bereits nach einem halben Jahr Risse aufweisen und daher repariert und neu gestrichen werden müssen.

„Die Sitzbänke, obwohl an und für sich schön, sind leider nach dieser nur sehr kurzen Zeit zum Teil verwittert und sehen verbraucht aus.“ (o)

Verschmutzung

Weiters wird die Verschmutzung der Ottakringer Straße und ihrer Möblierungen in der Straßen- und Onlinebefragung thematisiert. Die AnrainerInnen und GeschäftsinhaberInnen beanstanden, dass es vor allem nach den langen Ausgeh-Nächten an den Wochenenden viel Müll und andere Verschmutzung gibt.

Die MA 48 wird zwar für ihre generellen Aufräumarbeiten sehr gelobt, allerdings bleiben in den Pflanztröge und unter den Sitzbänken Müllreste liegen, die teilweise von den AnrainerInnen weggeräumt werden.

Angebot an Geschäften und Lokalen

Mit dem Angebot an Geschäften für den täglichen Bedarf zeigen sich nicht alle zufrieden. Konkret fehlen einigen Befragten ein Bankomat, ein klassisches Kaffeehaus, eine (weitere) Bäckerei und attraktive, niveaupvolle Geschäfte. Die zahlreichen Wettbüros stellen für viele einen Niveauberlust der Straße dar.

„Genehmigungen für Wettcafés kann man sich eigentlich sparen, wenn die Straße an Attraktivität gewinnen soll. Auch Cafés gibt es mittlerweile mehr als genug.“ (o)

Vorschläge der Befragten zum Thema Attraktivität und ästhetische Gestaltung

- Attraktivierung der Ottakringer Straße für Geschäftsleute
- Verbesserung der Angebote bei Geschäften und Lokalen – nicht vom Gleichen noch mehr, sondern andere Angebote
- Eindämmung der Wettbüros
- Etablierung einer Bankfiliale bzw. Einrichtung eines Bankomat
- Sicherung der Pflege der Pflanztröge und Bäume



Abb. 28: Blick stadtauswärts, Steinerg. bis Kalvarienbergg., Höhe ONr. 58-64

Abb. 29: Höhe ONr. 64

Abb. 30: Blick stadteinwärts, Kreuzung Kalvarienberggasse/Haberlgasse, Höhe ONr. 55

8 Interviews mit MultiplikatorInnen

Für die Befragung der MultiplikatorInnen wurde ein Gesprächsleitfaden entwickelt (vgl. Anhang).

Folgende MultiplikatorInnen wurden befragt:

- Bezirksvorsteherin des 17. Bezirks, Frau Dr.ⁱⁿ Ilse Pfeffer
- Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission des 17. Bezirks, Dkfm. Werner Sogl
- Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission des 16. Bezirks, Andreas Mrkvicka
- Obmann des Kaufleutevereins der Ottakringer Straße, Martin Juric
- Recycling-Kosmos Ottakringer Straße, Architektin Dipl.-Ing.ⁱⁿ Ursula Holzinger
- Recycling-Kosmos Ottakringer Straße, Mag.^a Gabriele Grün
- Gebietsbetreuung 17. Bezirk, Dr.ⁱⁿ Amila Sirbegovic
- Gebietsbetreuung 16. Bezirk, Dipl.-Ing.ⁱⁿ Barbara Jeitler

In den Interviews wurden verschiedene Themenbereiche im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ottakringer Straße angesprochen:

- die Zielsetzungen für die Ottakringer Straße,
- der Planungsprozess mit dem Beteiligungsverfahren,
- die Sicherheit im Zusammenhang mit der neuen Verkehrssituation bzw. mit der sozialen Sicherheit
- der Komfort und die NutzerInnenfreundlichkeit des neu gestalteten Straßenraumes,
- die Attraktivität, die Aufenthaltsqualität und die ästhetische Gestaltung,
- das Geschäftsleben auf der Ottakringer Straße Neu und
- die Zukunft der Ottakringer Straße Neu.

Alle befragten MultiplikatorInnen und insbesondere die direkt in die Durchführung Involvierten sind sehr stolz auf das Projekt und auf die Aufwertung der Straße. Die Entwicklung der Ottakringer Straße wird insgesamt als positiv angesehen.

Positive und kritische Anmerkungen der Interviewten werden im Folgenden an Hand der oben genannten Themenbereiche zusammenfassend dargestellt. Zu Beginn eines Themenschwerpunkts gibt jeweils eine tabellarische Darstellung einen Überblick über positiv und negativ angemerkt Aspekte, die in der Folge detailliert erläutert werden.

8.1 Zielsetzungen für die Ottakringer Straße

Zu den Schwerpunkten bei der Umgestaltung der Ottakringer Straße gehörten für die Bezirksvorstehungen der Bezirke Hernals und Ottakring u.a. die Entwicklung eines fußgängerInnengerechten Straßenraumes, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Nahversorgung, die ausreichende Beleuchtung der Gehwege zur Verbesserung von Wohlbefinden und Sicherheit und soweit möglich die Einbindung der Bevölkerung in die Planung der Umgestaltung.

Die generelle Zielsetzung für den Umbau sah laut der Bezirksvorsteherin von Hernals folgende Rangfolge vor: „Zuerst die Berücksichtigung der Bedürfnisse der FußgängerInnen, danach die des öffentlichen Verkehrs, dann die der RadfahrerInnen und am Schluss die des MIVs.“

8.2 Planungsprozess

Der Planungsprozess startete laut den Beteiligten zunächst etwas holprig, wurde dann aber schnell sehr gut koordiniert und entwickelte sich insgesamt zu einem spannenden Verfahren, welches „solch ein großes Projekt mit sehr vielen beteiligten Dienststellen relativ schnell und effizient umsetzen konnte“ (Vorsitzender der Bezirksentwicklungs-kommission Ottakring).

Die beteiligten Bezirke erkannten, dass sie durch die Zusammenarbeit stärker geworden sind. Das Projekt wird u.a. auch deshalb als Erfolg für den Westen von Wien gewertet, da sich derzeit viele Planungen der Stadt auf den Osten von Wien, u.a. auf das Flugfeld Aspern konzentrieren.

Alle Befragten bedauern den großen Zeitdruck, unter dem das Projekt von Anbeginn stand, worunter insbesondere das Beteiligungsverfahren gelitten hat.

Beteiligungsverfahren

Der Umbau der Ottakringer Straße wurde durch ein intensives Beteiligungsverfahren begleitet, das dem Projekt Impulse geben sollte. Den Bezirksvorstehungen war es ein wichtiges Anliegen, AnrainerInnen in den Planungsprozess einzubeziehen.

Positiv empfundene Aspekte

Die Einbeziehung der NutzerInnen der Ottakringer Straße, insbesondere der AnrainerInnen durch ein Beteiligungsverfahren und die Organisation und Durchführung der BürgerInnenwerkstatt wird von allen Befragten sehr positiv angesehen.

Negativ empfundene Aspekte

An der Durchführung des gesamten Verfahrens wird teilweise Kritik geübt. Vor allem wird die geringe Zeitdauer des Projektes und der damit verbundenen Zeitdruck u.a. für die BürgerInnenbeteiligung angesprochen.

Als problematisch wird angesehen, dass der hohe MigrantInnenanteil der Bezirke wenig beachtet und viele Gruppen auf der Ottakringer Straße nicht angesprochen wurden. Der Beteiligungsprozess berücksichtigte und repräsentiert nicht alle Gruppen

– so wird etwa angemerkt, dass „nur“ die „üblichen Verdächtigen“ daran partizipierten. (GB 16/17)

Weiters wurden nach Ansicht einiger MultiplikatorInnen die Bedürfnisse der direkten NutzerInnen nur teilweise bzw. zu wenig berücksichtigt (z.B. Platzbedarf vor Kindergärten und anderen Einrichtungen).

Angesprochen wird auch, dass der angestoßene Prozess nicht weiter begleitet wurde bzw. wird. „Im Beteiligungsverfahren wurde Motivation und Vertrauen aufgebaut, doch dann gab es keine weiteren Planungsaufträge mehr und jeder ging wieder seiner Wege, Nachfolgeprozesse werden nicht begleitet.“ (Recycling-Kosmos)

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- Als wünschenswert für zukünftige Verfahren werden die Beteiligung aller betroffenen Geschäftsleute und BewohnerInnen und ihre Einbindung in den Prozess angesehen. Wichtig für so einen Prozess wäre nach Ansicht einiger MultiplikatorInnen ein Zugehen auf Personen, eine intensivere Bedürfniserhebung und die Einbeziehung auch derjenigen, die sich nicht schnell und freiwillig melden.
- Vorgeschlagen wird, solche Prozesse kontinuierlich weiter zu begleiten, auch nach dem Umbau, ähnlich eines Stadtteilmanagements.
- Für Nachfolgeprojekte und -prozesse, die teilweise schon im Beteiligungsverfahren angedacht wurden, sollten Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.

8.3 Sicherheit

Nach Einschätzung der Befragten hat sich bezüglich der Verkehrssicherheit einiges verbessert:

Alle MultiplikatorInnen stimmen darin überein, dass die Situation für FußgängerInnen wesentlich besser geworden ist, insbesondere das Sicherheitsgefühl betreffend.

Die Aufenthaltsqualität auf der Ottakringer Straße Neu wird auch in Bezug auf die Sicherheit und die Atmosphäre am Abend als deutlich verbessert empfunden. Von einigen Befragten wird berichtet, dass nach dem Umbau mehr Personen zu Fuß auf der Ottakringer Straße Neu unterwegs sind.

Weiters wird festgestellt, dass sich die Situation für RadfahrerInnen durch die infrastrukturellen Maßnahmen stark verbessert hat.

Es wird allerdings auch angemerkt, dass noch nicht alle Aspekte optimal gelöst sind:

Die InterviewpartnerInnen weisen wiederholt darauf hin, dass sich die VerkehrsteilnehmerInnen derzeit noch nicht an die neuen Bedingungen gewöhnt haben und noch nicht optimal aufeinander eingespielt sind.

Einige Aspekte u.a. in Kreuzungsbereichen bzw. bei den Querungsmöglichkeiten sind noch weiter zu entwickeln.

Im Zusammenhang mit der neuen Verkehrssituation werden verschiedene Aspekte der Sicherheit in der Ottakringer Straße Neu angesprochen:

- die Verkehrsorganisation,
- die Geschwindigkeit des MIV,
- das Queren der Ottakringer Straße Neu und
- das Radfahren auf der Ottakringer Straße Neu.

Tab. 6: Im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannte positive und negative Aspekte zur Sicherheit

Bei den MultiplikatorInnen-Interviews wurden ...	
positiv gesehen	<ul style="list-style-type: none"> + mehr Platz für FußgängerInnen + Queren fällt leichter + neue FußgängerInnen-Übergänge + eigene Radstreifen (Mehrzweckstreifen) + beradelbare Haltestellenkaps + Beleuchtung der Gehsteige und Gestaltungszonen + Verbesserung des Sicherheitsempfindens und des Wohlbefindens
negativ gesehen	<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeit des MIV Verkehrs - Unübersichtlichkeit mancher Kreuzungsbereiche - zu wenig sichere Querungsmöglichkeiten - Qualität der Bodenmarkierungen - Interaktion zwischen MIV und FußgängerInnen - Interaktion zwischen MIV und RadfahrerInnen

8.3.1 Verkehrsorganisation

Ziel der neuen Verkehrsorganisation war, die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen zu erhöhen. Im Zuge des Umbaus der Ottakringer Straße wurden die Gehsteige teilweise verbreitert, Mehrzweckstreifen auf beiden Seiten der Straße eingerichtet und neue Querungsmöglichkeiten geschaffen (vgl. Kap. 5.3).

Die InterviewpartnerInnen sind sich darin einig, dass die Sicherheit im Straßenraum mit der Neuorganisation desselben zugenommen hat.

Die Mehrzweckstreifen werden als eine sehr gute Verbesserung innerhalb der neuen Verkehrsorganisation wahrgenommen. Die Bezirke wurden für die innovative Lösung, als Pilotprojekt die Mehrzweckstreifen über die Haltestellenkaps der Straßenbahnhaltestellen zu führen und somit beradelbaren Haltestellenkaps zu schaffen, mit der „Goldenen Speiche 2013“ der Radlobby IGF ausgezeichnet.

Allgemeine Meinung ist, dass der optimale Umgang der VerkehrsteilnehmerInnen mit den Haltestellenkaps, Mehrzweckstreifen etc. zwar manchmal zu wünschen übrig lässt, dass es aber auch vor dem Umbau rücksichtslose VerkehrsteilnehmerInnen gab und diese im Zuge des Umbaus nicht verschwunden sind. Die strukturelle Situation wird jedoch als wesentlich verbessert wahrgenommen.

Positiv empfundene Aspekte

mehr Platz für FußgängerInnen

Die teilweise breiteren Gehsteige, die Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen und die ampelgeregelten Querungsmöglichkeiten unterstützen das Sicherheitsgefühl der Zufußgehenden.

Errichtung der Mehrzweckstreifen

Die RadfahrerInnen fühlen sich durch die eigene Fahrspur auf dem Mehrzweckstreifen in der Ottakringer Straße Neu überwiegend sicherer als vor dem Umbau. Einige MultiplikatorInnen merken an, dass der MIV den Mehrzweckstreifen manchmal mitbenutzt und dass daher manchmal gefährliche Situationen für RadfahrerInnen entstehen (GB 16/17, Recycling-Kosmos).

Inzwischen gibt es auch Rückmeldungen von RadfahrerInnen bei der Gebietsbetreuung, dass das Radfahren auf der Ottakringer Straße nach dem Umbau viel angenehmer sei als davor.

Führung der Radwege über die Haltestellenkaps

Die Führung des Radwegs über die Haltestellenkaps wird von dem InterviewpartnerInnen als sinnvoll und positiv empfunden.

Angemerkt wird, dass noch ein gewisses Aneinander-Gewöhnen von RadfahrerInnen und wartenden Fahrgästen der Wiener Linien in den Haltestellenbereichen notwendig ist. Es gibt einzelne Aussagen zum Radverkehr im Bereich der Straßenbahn-Haltestellen, die darauf verweisen, dass FußgängerInnen und RadfahrerInnen noch nicht ausreichend aufeinander eingespielt sind. Die MultiplikatorInnen sind aber der Ansicht, dass die beradelbaren Haltestellenkaps eine neue Situation darstellen, die geübt werden muss und an die sich alle VerkehrsteilnehmerInnen erst gewöhnen müssen.

Negativ empfundene Aspekte

Interaktion zwischen MIV, FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Von einigen MultiplikatorInnen wird erwähnt, dass die aus den Seitengassen in die Ottakringer Straße Neu einfahrenden Pkws den die Seitengassen querenden FußgängerInnen Probleme bereiten, da die Pkws aufgrund der teils schlechten Sichtrelationen in die Ottakringer Straße Neu sehr weit aus den Seitengassen hinausfahren. Dieses Verhalten wird auch als problematisch für RadfahrerInnen beschrieben, da die abbiegenden Pkws dabei meist auf den Mehrzweckstreifen zum Stehen kommen (siehe weiter unten Stichwort Querungen).

8.3.2 Geschwindigkeit des MIV

Ein wesentliches Ziel der Umbaumaßnahmen war die Geschwindigkeit des MIV zu reduzieren.

„Für eine Geschäftsstraße ist es besonders wichtig, dass die Verkehrsgeschwindigkeit so reduziert wird, damit man überall queren kann. Das Sicherheitsgefühl der VerkehrsteilnehmerInnen steigt und die Attraktivität einer Geschäftsstraße für Laufkundschaft erhöht sich.“ (GB 16/17)

Negativ empfundene Aspekte

In diesem Punkt bleibt einer der größten Kritikpunkte, der bereits vor dem Umbau genannt wurde, bestehen: die Dynamik und die Geschwindigkeit des MIV.

Die baulichen Maßnahmen, die gesetzt wurden, um die Geschwindigkeit des MIV zu drosseln, werden von einigen MultiplikatorInnen als unzureichend angesehen.

Das Tempo auf der Straße wird teilweise als relativ hoch wahrgenommen.

Es entsteht ein sogenannter „Carrerabahn-Effekt: Generationen von Männern sind darauf getrimmt worden, auf den kurzen Geraden immer schnell zu fahren. Jetzt entsteht der Effekt durch den engbegrenzten Straßenraum. Sie haben die Linie in der Mitte und auf den Seiten, jetzt haben sie eine Carrerabahn und können rasen. Sie

müssen jetzt auch nicht mehr auf ausparkende Pkws Rücksicht nehmen – da gibt es noch einen Fahrradstreifen als Knautschzone.“ (Recycling-Kosmos)

Auch hinsichtlich des Themas Geschwindigkeit des MIV stimmen die Interviewten darin überein, dass sich die VerkehrsteilnehmerInnen erst an die neuen Gegebenheiten gewöhnen müssen.

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- Geschwindigkeitsmessungen inklusive Polizeipräsenz (Ziel: Einbremsen der SchnellfahrerInnen)
- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion verstärken:
 - höhere Schwellen in den einmündenden Seitengassen, um die Geschwindigkeit des aus den Seitengassen kommenden MIV zu drosseln
 - Abmilderung des „Carrerabahn-Effektes“

8.3.2 Querungen der Ottakringer Straße Neu

Ein weiteres wichtiges Ziel des Projekts war, neue Querungsmöglichkeiten zu schaffen und eine Querschnittsverengung der Fahrbahn zu erzielen.

Die neuen Querungssituationen in den Kreuzungsbereichen mit den Gehsteigvorziehungen und den neuen nicht lichtsignalgeregelten Querungsmöglichkeiten werden von den MultiplikatorInnen unterschiedlich wahrgenommen.

Positiv empfundene Aspekte

Queren fällt leichter

Die InterviewpartnerInnen stellen fest, dass die Ottakringer Straße Neu überall gequert wird. Da die Straße an einigen Stellen objektiv schmäler geworden ist, fällt das Queren jetzt leichter. Somit ist das Sicherheitsgefühl insgesamt und insbesondere im westlichen Bereich, wo der Fahrbahnquerschnitt schmäler geworden ist, größer geworden.

neue FußgängerInnenüberwege

Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten wurde mit der Schaffung von drei, im Planungsprozess abgestimmten, neuen markierten FußgängerInnen-Überwegen an der Yppengasse und zwei an der Frauengasse umgesetzt. Diese neuen nicht ampelgeregelten Schutzwege erzeugen nach Ansicht einiger MultiplikatorInnen ein gewisses Sicherheitsgefühl im Queren (Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission Hernals).

Negativ empfundene Aspekte

Unübersichtlichkeit mancher Kreuzungsbereichen

An einigen Kreuzungen muss der MIV nach Beobachtung einiger MultiplikatorInnen aus den Seitengassen sehr weit in die Ottakringer Straße Neu einfahren, um sich einen Überblick über die Verkehrslage zu verschaffen, z.B. bei der Einmündung der Brunnengasse. Die FahrerInnen fahren meist bis über den Mehrzweckstreifen, um in die Straße einsehen zu können.

Weiters werden die neuen Linksabbiegeverbote häufig nicht berücksichtigt.

Beides behindert und gefährdet sowohl FußgängerInnen als auch RadfahrerInnen (Recycling-Kosmos).

zu wenig sichere Querungsmöglichkeiten

Laut Einschätzung einiger MultiplikatorInnen werden die neuen nicht ampelgeregelten Schutzwege von den Pkw-FahrerInnen derzeit noch zu wenig beachtet. Der MIV bleibt häufig nicht für querende FußgängerInnen stehen und ist in diesem Fahrbahnabschnitt zu schnell unterwegs. Die FußgängerInnen fühlen sich beim Queren über die neuen Schutzwege teilweise noch sehr unsicher und müssen dann relativ weit gehen, um zu einer als sicher empfundenen Querungsmöglichkeit zu kommen (Recycling-Kosmos, GB 16/17).

Qualität der Bodenmarkierungen

Die Bodenmarkierungen sind an einigen Stellen, insbesondere im Bereich der Querungen, nach der Beobachtung einzelner MultiplikatorInnen bereits nach einem Jahr kaum noch erkennbar. Da der MIV sie nicht mehr rechtzeitig genug sehen kann, kann dies zu einer Gefahr für die querenden FußgängerInnen führen. Insbesondere am Abend oder bei Regen sind die Markierungen oft schwer sichtbar (Recycling-Kosmos).

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- nicht ampelgeregelte Querungen besser sichern bzw. kennzeichnen
- Sichtrelationen für Pkw-LenkerInnen in den Kreuzungsbereichen verbessern, u.a. durch bauliches Freihalten (eventuell durch mehr Radständer bzw. Motorradabstellplätze statt Pkw-Abstellplätzen in den nicht gut einsehbaren Kreuzungsbereichen)
- Verkehrssituation für AutofahrerInnen übersichtlicher gestalten, damit wiederum die Sicherheit der FußgängerInnen verbessert wird
- verblasste Bodenmarkierungen erneuern und verbessern
- Bodenschwellen errichten
- Polizeikontrollen bei den neuen Schutzwegen abhalten, damit der MIV auf diese neuen Schutzwege aufmerksam wird

Konkret genannte Problembereiche:

- Kreuzung Hubergasse/Steinergasse
- neue Schutzwege Yppengasse und Frauengasse
- Bereich Palffygasse

8.3.3 Beleuchtung

Die neuen Beleuchtungskörper und insbesondere die bessere Ausleuchtung der Gehsteige werden von den MultiplikatorInnen als sehr positiv wahrgenommen.

Die Situation vor dem Umbau war diesbezüglich unzureichend. Lediglich die Fahrbahn war beleuchtet, während die Gehsteige vergleichsweise dunkel waren. Laut den Befragten konnten durch die zusätzliche Beleuchtung der neu gestalteten Straßenabschnitte und die gute Ausleuchtung der Gehsteig das Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl der Zufußgehenden, vor allem in den Abendstunden bzw. in den dunklen Jahreszeiten, verbessert werden.

8.4 Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit

Der Komfort, die Aufenthaltsqualität und die NutzerInnenfreundlichkeit auf der Ottakringer Straße Neu wird von allen Befragten als sehr positiv wahrgenommen.

Viele Aspekte der Umgestaltung haben Auswirkungen auf den Komfort und die Nutzungsmöglichkeiten auf der Ottakringer Straße Neu, u.a. die Gehsteigbreiten, die Anordnung von Gehsteigmobiliar, Schanigärten, Bäumen etc., die Geräuschkulisse, die Nutzungsmöglichkeiten des ÖV oder die Parkplatzsituation.

Im Zusammenhang mit der neuen Verkehrssituation werden von den Befragten verschiedene Aspekte zum Thema Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit auf der Ottakringer Straße Neu angesprochen:

- Gehen auf der Ottakringer Straße Neu: Gehsteigbreiten,
- die Geräuschkulisse,
- der ÖV in der Ottakringer Straße Neu und
- die Parkplätze.

Tab. 7: Im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannte positive und negative Aspekte zu Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit

Bei den MultiplikatorInnen-Interviews wurden ...	
positiv gesehen	<ul style="list-style-type: none"> + Gehen ist angenehmer geworden + Gehsteigmobiliar (inkl. Beleuchtungselemente) + Lärmverringerung
negativ gesehen	<ul style="list-style-type: none"> - schmale Gehsteige in einzelnen Abschnitten - Anordnung und Ausführung des Gehsteigmobiliars in einzelnen Abschnitten - unverändert hoher Lärmpegel - Ampelschaltung für den ÖV - Parkplatzsituation

8.4.1 Gehen auf der Ottakringer Straße: Gehsteigbreiten

Allgemein sind die Befragten der Ansicht, dass das Gehen auf der Ottakringer Straße Neu großteils leichter und angenehmer geworden.

Positiv empfundene Aspekte

Gehen ist angenehmer geworden

Generell werden die in vielen Teilen der Straße breiteren Gehsteige als angenehm empfunden, und positiv hervorgehoben, dass nach dem Umbau mehr Platz für FußgängerInnen vorhanden ist, um sich zu begegnen und zu bewegen.

„Da die Gehsteigbreite von in vielen Gehsteigabschnitten vergrößert wurde, ist das Gehen hier angenehmer geworden. Personen mit Kinderwagen oder Einkaufstrolleys können unbeschwert mit anderen gleichzeitig den Gehsteig benutzen.“ (Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission Ottakring)

Gehsteigmobiliar

Das Gehsteigmobiliar wird in Hinblick auf die NutzerInnenfreundlichkeit unterschiedlich wahrgenommen:

„Die Pflanztröge wirken für einige FußgängerInnen auch als eine Art Schutz vor dem Straßenverkehr.“ (GB 16/17)

Weiters wird die Überlegung geäußert, dass „die Pflanzentröge die Wahrnehmung des Straßenraums der Ottakringer Straße für den MIV an sich verengen, da sie raumbildend wirken.“ (Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission Hernals)

Weiters wird die Positionierung einiger Pflanzentröge thematisiert: „Noch im Zuge des Baus, wurden manche Standorte der Tröge verlegt oder ganz weggelassen, um den Bedürfnissen der AnrainerInnen gerecht zu werden.“ (Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission Ottakring)

Die neuen Beleuchtungselemente sind nicht nur ein schönes Gestaltungselement, sondern übernehmen auch eine wichtige Funktion. Licht und Transparenz tragen dazu bei, dass Straßen von FußgängerInnen gut frequentiert werden und sind darüber hinaus für die Nutzung von Lokalen und Veranstaltungsorten wichtig.

Die Nutzungsqualität und die Atmosphäre der Straße haben sich nach Aussagen der MultiplikatorInnen zum Positiven verändert.

Negativ empfundene Aspekte

Gehsteigbreiten in einzelnen Abschnitten

An einigen Stellen werden die Gehsteigbreiten auch nach dem Umbau als nicht ausreichend empfunden. In den Gesprächen hervorgehoben wurde der Abschnitt zwischen Kalvarienberggasse/Haberlgasse und Palffygasse/Brunnengasse. Die Gebietsbetreuungen 16/17 verweisen darauf, dass es in diesem Straßenabschnitt zeitweise ein größeres Menschenaukommen gibt, da viele FußgängerInnen in Richtung Brunnenmarkt unterwegs sind, z.B. auch Familien mit Kindern. Der Platz auf dem Gehsteig ist insbesondere in den Stoßzeiten am Samstag zu eng.

Von den verbreiteten Gehsteigen ist in bestimmten Abschnitten einige InterviewpartnerInnen zu Folge aufgrund der zusätzlichen Ausstattung mit neuen Sitzbänken, Pflanztrögen und anderem Mobiliar nicht viel spürbar.

Anordnung des Gehsteigmobiliars in einzelnen Abschnitten

Einige merken an, dass in der Planung und Ausführung nicht genügend auf die Bedürfnisse der AnrainerInnen und NutzerInnen eingegangen wurde. Im mittleren Teilbereich der Ottakringer Straße Neu befinden sich viele Einrichtungen, die einen erhöhten Platzbedarf vor den Gebäuden haben. Die Gehsteigbreite wurde jedoch entlang der gesamten Straße gleichmäßig angelegt, sodass es zu einem Platzmangel beispielsweise vor Kindergärten oder Jugendeinrichtungen gekommen ist (GB 16/17).

Die Straße wirkt teilweise „angeräumt“ (GB 16/17, Recycling-Kosmos).

Nach Ansicht einiger InterviewpartnerInnen schränken die Pflanztröge den Raum für FußgängerInnen ein, da sie nicht nur breit sind, sondern auch eine gewisse Höhe haben (Recycling-Kosmos).

Weiters wird angemerkt, dass die Litfaßsäulen an einigen Stellen den Gehfluss auf den Gehsteigen beeinträchtigen. Die FußgängerInnen müssen dann einen „Schlenker“ machen und darüber hinaus ist deren Einsicht in bestimmte Kreuzungen beeinträchtigt, z.B. stadtauswärts Ecke Lindauerstraße/Deinhardsteingasse.

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- „Aufräumen“ der Gehsteige
- Bessere Planung der Positionierung von Straßenmobiliar:
 - Anpassung der Planung an die Bedürfnisse der NutzerInnen
 - Anpassung des Straßenmobiliars an die räumlichen Gegebenheiten und raumbildende Wirkung von Straßenmobiliar optimal einsetzen

8.4.2 Geräuschkulisse

Die Geräuschkulisse war vor und ist nach dem Umbau ein wichtiges, facettenreiches Thema auf der Ottakringer Straße.

Die Meinung der Befragten, ob der Umbau zur Lärmminderung beigetragen hat, ist nicht eindeutig und zum Teil sogar konträr.

Das Nachtleben in der Ottakringer Straße ist berühmt und zieht viele Menschen auch von außerhalb der Bezirke und der Stadt an. Die Lokale sind gut besucht und so kommt es vor, dass sich vor den Lokalen Personengruppen ansammeln und auch noch spät nachts eine gewisse Lautstärke herrscht.

Die Bezirksvorstehungen bestätigen, dass es in der Schanigarten-Saison nach wie vor zu Konflikten in Bezug auf die Lärmentwicklung mit dem Ruhebedürfnis der AnrainerInnen kommt.

Den meisten Lärm verursacht laut Einschätzung der Befragten der MIV.

Positiv empfundene Aspekte

Lärmverringerung

Nach Meinungen der GB 16 und 17 konnte der Lärm auf der Ottakringer Straße durch den Umbau deutlich verringert werden: „Zuvor hat man kaum oder nur schwer ein Gespräch auf der Straße führen können, das ist jetzt wesentlich besser möglich.“

Negativ empfundene Aspekte

weiterhin hoher Lärmpegel

Der Obmann des Geschäftsleutevereins und die Bezirksvorsteherin von Hernals können keinen Unterschied der Lärmbelastung vor und nach dem Umbau erkennen.

Die Lärmentwicklung durch die BesucherInnen des „Corso“ Ottakringer Straße wird nach wie vor als hoch empfunden.

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit für den Straßenverkehr
- Kontrollen der nächtlichen Lärmentwicklung an den Wochenenden, v.a. im Sommer

8.4.3 Öffentlicher Verkehr

Abgesehen von den Umbauten an den Haltestellenkaps ist die Situation der Straßenbahn Linie 44 nach Meinung der InterviewpartnerInnen unverändert geblieben.

Vor dem Umbau gab es verkehrsbedingte Staus, vor allem in der Früh und am Nachmittag. Das ist auch nach dem Umbau weiterhin der Fall.

Negativ empfundene Aspekte

Ampelschaltung für den ÖV

Von einzelnen MultiplikatorInnen wird die Ampelschaltung für den ÖV als unzureichend angesehen. Die derzeitige Schaltung wird als Grund dafür erachtet wird, dass die Straßenbahnen manchmal im Stau stehen müssen.

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- Nachjustierung der Ampelschaltung zugunsten des ÖV insbesondere bei der Bergsteiggasse und der Kalvarienberggasse

8.4.4 Parkplätze

Im Zuge der Umgestaltung der Ottakringer Straße sind zahlreiche Parkplätze im Straßenraum weggefallen. Zeitgleich ist die Parkraumbewirtschaftung im 16. und 17. Bezirk eingeführt worden, was insgesamt eine Entlastung der Parksituation bewirkte. Aufgrund der hohen Siedlungsdichte kommt es gerade am Abend trotzdem zu einem hohen Parkraumbedarf. Deshalb ist eine Kompensation für die weggefalloen Parkplätze in Form einer Parksammelgarage mit 150 Plätzen geplant.

Negativ empfundene Aspekte

Parkplatzsituation

Die Gesprächspartnerinnen des Recycling-Kosmos haben beobachtet, dass das Parken vor den Geschäften für den Zuliefererverkehr, aber auch für einzelne AnwohnerInnen, teilweise schwieriger geworden ist, da es nunmehr weniger (legale) Möglichkeiten gibt, stehen zu bleiben.

Der Obmann des Geschäftsleutevereins merkt an, dass den UnternehmerInnen Parkplätze fehlen, ganz besonders zum Be- und Entladen: „Einige Geschäftstreibende sind bereits ungeduldig und sehen in dem neuen Radstreifen eine 'Konkurrenz' für ihre benötigten Ladezonen.“

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- Halte- bzw. Parkmöglichkeiten für Privatpersonen verbessern
- Lieferzonen für Geschäfte: Nachjustierung der Bedürfnisse der Geschäftsleute
- neue Parksammelgarage (ist in Planung, Kapazität: etwa 150 Pkws)

8.5 Attraktivität und ästhetische Gestaltung

Die Steigerung der Attraktivität zählte zu den wichtigen Zielsetzungen bei der Umgestaltung und wurde während des Planungsprozesses intensiv diskutiert.

Ziel der Bezirksvorstehung Hernals z.B. war, statt der „Balkanmeile“ einen „Balkanboulevard“ zu entwickeln. Insgesamt wurden 20 Gestaltungszonen vor den Gebäuden zwischen den jeweiligen Seitenstraßen definiert. Diese Gestaltungszonen wurden mit Gehsteigvorziehungen, Baumpflanzungen, Kandelabern, Pflanztrögen, Spielgeräten, Schanigärten etc. entwickelt (vgl. Kap. 5).

Generell hat sich für die Befragten das Erscheinungsbild und die Qualität der Ottakringer Straße Neu deutlich verbessert, da der Straßenraum insgesamt zugunsten der FußgängerInnen und RadfahrerInnen umverteilt wurde.

Im Zusammenhang mit der neuen Situation in der Ottakringer Straße werden verschiedene Aspekte zum Thema Attraktivität und ästhetische Gestaltung der Ottakringer Straße Neu angesprochen:

- allgemeine Gestaltungsaspekte,
- die Begrünung,
- die Sitzgelegenheiten und
- das Spielmobiliar.

Tab. 8: Im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannte positive und negative Aspekte zur Attraktivität und ästhetischen Gestaltung

Bei den MultiplikatorInnen-Interviews wurden ...	
positiv gesehen	<ul style="list-style-type: none"> + attraktive Gestaltung + Bäume + Pflanztröge (teilweise) + Fassadenbegrünung (teilweise) + Bänke + Smarties
negativ gesehen	<ul style="list-style-type: none"> - Uneinheitlichkeit der Gestaltungselemente - Überfüllung des Straßenraums - Pflanztröge (teilweise) - Fassadenbegrünung (teilweise) - Qualität der Bänke - einige Pflegeaspekte

8.5.1 Allgemeine Gestaltungsaspekte

Was die ästhetische Gestaltung der Ottakringer Straße Neu betrifft, sind nicht alle MultiplikatorInnen einer Meinung. Geschmacksfragen können allgemein sehr unterschiedliche Ansichten evozieren.

Positiv empfundene Aspekte

attraktive Gestaltung

Das einheitliche frische Erscheinungsbild des Straßenraums der Ottakringer Straße Neu ist aus Sicht einiger Interviewten eines der positiven Ergebnisse des Umbaus. Es führt dazu, dass jetzt mehr Menschen unterwegs sind und sich im Straßenraum aufhalten (Recycling-Kosmos).

Laut einigen MultiplikatorInnen gibt es eine verbesserte Aufteilung des Straßenraumes und einen gestalterischen Rahmen mit Sitzmobiliar, Beleuchtungskörpern, Grünausstattung etc. (Bezirksvorstehungen Hernals und Ottakring).

Negativ empfundene Aspekte

Uneinheitliche Gestaltungselemente

Angemerkt wird von einigen MultiplikatorInnen die Uneinheitlichkeit der Gestaltungselemente. „Es handelt sich um unterschiedlichste Komponenten im Straßenraum, die kein großes Ganzes ergeben, sondern ein „Sammelsurium“ bilden, wie etwa die Kombination von goldenen Lampen und rostigen Pflanztrögen. Weiters wird bedauert, dass kein Gestaltungswettbewerb stattgefunden hat (Recycling-Kosmos, GB16/17).

Überfüllung des Straßenraums

Die Überfüllung der Gehsteige wird als weiterer Punkt angemerkt. Insbesondere werden die Gewista-Säulen (Litfaßsäulen) als „entbehrlich“ bewertet, da sie die Sichtrelationen einschränken und auf dem Gehsteig, der häufig bereits überfüllt ist, zusätzlich stören (Recycling-Kosmos, GB 16/17).

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- „Aufräumen“ der Gehsteige
- Für zukünftige Planungen:
 - Gestaltungswettbewerb
 - einheitliche Gestaltung

8.5.2 Begrünung

Generelle Zielsetzung des Projektes war es, der Ottakringer Straße mittels Bäumen und Pflanztrögen ein neues Gesicht zu geben und den vorher eher grau wirkenden Straßenraum aufzuwerten. Geplant war, so viele Bäume wie möglich im Straßenraum unterzubringen. Insbesondere auf der eher sonnigen Hernalser Seite sollen die Bäume dazu beitragen, im Sommer vermehrt Schatten zu spenden.

Die Meinung der MultiplikatorInnen zu den Begrünungsmaßnahmen ist generell positiv. Insbesondere die Bäume werden, obwohl sie sich derzeit noch im Wachstumsstadium befinden, positiv gesehen.

Hinsichtlich der Pflanztröge sind die Meinungen gespalten, insbesondere bezüglich deren Gestaltung, Proportionen und Ausführung. Im Zuge des Planungsprozesses wurden von Seiten der Bezirke bestimmte Vorgaben für die Gestaltung der Pflanztröge entwickelt: Sie sollten robust sein, Hunde sollten nicht hineinspringen können, sie sollten vandalismussicher sein und eine pflegeleichte Bepflanzung haben. Das Ergebnis dieser Vorgaben waren die Pflanztröge aus Cortenstahl, die sehr unterschiedlich bewertet werden. Die Geschmacksfrage steht hier bei der Bewertung im Vordergrund.

„Die Pflanztröge aus Cortenstahl sind zwar attraktive Gestaltungselemente, passen eventuell jedoch besser in eine andere, 'schickere' Gegend.“ (Recycling-Kosmos, GB 16/17)

Positiv empfundene Aspekte

Bäume

Die Bäume werden von allen InterviewpartnerInnen als sehr positiv wahrgenommen. Sie lockern den Straßenraum auf und die Baumstandorte werden jetzt schon als kleine Erholungsplätze gut genutzt. Es wird erwartet, dass die Bäume in der Zukunft den Gesamteindruck des Straßenraumes positiv beeinflussen.

Pflanztröge

Von einigen MultiplikatorInnen werden die Pflanztröge als praktisch, relativ vandalismussicher und pflegeleicht angesehen. „Die Bepflanzung wurde so gewählt, dass nicht

jeder sofort eine Pflanze mitnimmt und die Pflege nicht so teuer ist.“ (Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission Hernals)

Die Bezirksvorsteherin von Hernals und die GB 16/17 können sich auch eine eigenständige Bepflanzung der Pflanztröge von BewohnerInnen vorstellen.

Fassadenbegrünung

Fassadenbegrünung wurde als weitere Möglichkeit zur Begrünung der Ottakringer Straße angedacht und in geringem Umfang umgesetzt (GB 16/17).

Negativ empfundene Aspekte

Pflanztröge

Einige der InterviewpartnerInnen bezeichnen die Pflanztröge als „Rostlauben“, „Särge“ oder zu groß geratene Blumenvasen, andere sind sich nicht sicher, ob die NutzerInnen der Ottakringer Straße Neu an der Bepflanzung Gefallen finden.

Als problematisch erweist sich die Verschmutzung der Tröge vor allem an Wochenenden (Zigarettenstummel, Dosen und sonstiger Müll).

Hierzu wird in einem Gespräch festgestellt, dass in Gegenden, wo abends und vor allem an Wochenenden viele Menschen unterwegs sind, die Verschmutzung ein stadtweites Phänomen ist. Mittels Einsätzen am Sonntag versucht die MA 48, die Ausmaße der Verschmutzung so gering wie möglich zu halten (Vorsitzender der Bezirksentwicklungskommission Ottakring).

Fassadenbegrünung

Der Versuch, an mehreren Stellen entlang der Ottakringer Straße Fassadenbegrünung umzusetzen, scheiterte am Zeitmangel (es war nicht genug Zeit, um mit den HausbesitzerInnen Kontakt aufzunehmen) und an der Finanzierung.

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- Sicherstellung einer guten Pflege der neu installierten Begrünungselemente
- Verschmutzung der Pflanztröge beseitigen bzw. verhindern
- Für zukünftige Planungen:
 - mehr Zeit für eine vernünftige Planung
 - bessere Finanzierung für Begrünungselemente
 - Unterstützung (nicht nur finanziell, sondern v.a. mit Information und Beratung) von HausbesitzerInnen, die Fassadenbegrünungen umsetzen wollen

8.5.3 Sitzgelegenheiten und Spielmobiliar

Für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Attraktivität des Straßenraumes, spielen die neuen Sitzgelegenheiten und das Spielmobiliar eine wesentliche Rolle.

Nach Meinung der MultiplikatorInnen werden die Sitzbänke und die Spielgeräte insgesamt gut von der Bevölkerung angenommen und bis auf einige Kritikpunkte überwiegend als positiv wahrgenommen.

Positiv empfundene Aspekte

Bänke

Die neuen Sitzgelegenheiten werden von den MultiplikatorInnen als sehr positiv wahrgenommen.

Bevor die Ottakringer Straße umgestaltet wurde, gab es entlang der Gehsteige keine Sitzbänke. Diese werden jetzt vor allem vor Imbissgeschäften oder Supermärkten häufig genutzt. Für betagte Personen, Wartende, Menschen mit Kindern, Schwangere und FußgängerInnen, die viele Einkäufe oder sonstige Dinge schleppen, erweisen sich die Bänke als gute Erholungsmöglichkeit.

Die Sitzgelegenheiten wurden speziell auch für Personen mit einem Rollator angefertigt. Sie können diesen leicht unter die Bank ziehen, um dann auch wieder unbeschwert aufzustehen zu können (Bezirksvorstehung Hernals).

Smarties

Nach Beobachtung der MultiplikatorInnen sind die „Smarties“ bei Kindern besonders beliebt, da sie darauf umher hüpfen und spielen können. Aber auch Erwachsene legen hier häufiger eine Pause ein.

Ein Sicherheitsaspekt wird vom Obmann des Geschäftsleutevereins angesprochen: Seiner Meinung nach befinden sich die „Smarties“ für spielende Kinder zu nahe an der Fahrbahn.

Negativ empfundene Aspekte

Qualität der Bänke

Die Qualität der Bänke wird von einigen MultiplikatorInnen stark kritisiert, da sie bereits nach einem knappen Jahr Risse bekommen haben und damit sanierungsbedürftig wären.

Pflege

Weiters glauben einige, dass die Oberfläche der Sitzbänke relativ leicht verschmutzt und deshalb nicht so viele Menschen darauf sitzen wollen (Recycling-Kosmos, Obmann des Geschäftsleutevereins).

„Die Smarties sind starken Strapazen ausgesetzt, was man bereits nach einem Jahr optisch bemerken kann. Die Farbe ist nicht mehr so strahlend, im Großen und Ganzen wirken sie schon abgenützt.“ (Recycling-Kosmos)

Weiters wird angemerkt, dass sich Staub und Mist unter den Bänken sammeln.

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- Verbesserung der Materialqualität der Bänke, um eine häufige Reparatur zu vermeiden
- Regelmäßige Reinigung der Smarties, damit sie die frische Farbe behalten; Reinigung der Flächen auch unterhalb der Smarties

8.6 Geschäftsl Leben auf der Ottakringer Straße Neu

Für die Geschäftsleute war die Umbauphase der Straße eine besonders schwierige Zeit. Trotzdem konnte ein Geschäftsleuteverein in der Ottakringer Straße gegründet werden. Die Mitglieder sind stolz auf ihn und versuchen „ihre“ Straße weiter zu entwickeln.

Der Obmann des Geschäftsleutevereins merkt an, dass die Geschäftsleute durch die Baustellentätigkeiten „eine lange Durststrecke hatten und an einem geschäftlichen Tiefpunkt angelangt waren“. Jetzt geht es nicht so schnell wieder bergauf wie erhofft, was die Ungeduld einiger Geschäftstreibender erklärt.

Die befragten MultiplikatorInnen wünschen sich eine Belebung des Geschäftslbens und eine Beständigkeit der ansässigen Geschäfte und Lokale.

Eventuell könnten die Schwierigkeiten und Anliegen der MultiplikatorInnen durch die Initiativen des Geschäftsleutevereins aufgearbeitet werden.

Tab. 9: Im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannte positive und negative Aspekte zum Geschäftsleben auf der Ottakringer Straße

Bei den MultiplikatorInnen-Interviews wurden ...	
positiv gesehen	<ul style="list-style-type: none"> + Geschäftsleuteverein und Recycling-Kosmos + Belebung der Straße durch neue Wohnungen und Geschäfte + Schanigärten
negativ gesehen	<ul style="list-style-type: none"> - Leerstände und das Fehlen einiger Grundeinrichtungen - Größe der Schanigärten - Ladezonen und Parkplätze

Positiv empfundene Aspekte

Geschäftsleuteverein und Recycling-Kosmos

Sehr positiv werden die Bemühungen des neu entstandenen Geschäftsleutevereins und des Recycling-Kosmos angesehen. Der Recycling-Kosmos hat für seine Aktivitäten bereits einen Umweltpreis erhalten.

Der Geschäftsleuteverein war bezüglich neuer Geschäftsansiedlungen bereits erfolgreich: Es gibt u.a. ein neues Hochzeitsgeschäft, das Columbus-Reisebüro, das Werkzeuggeschäft Rajkovic, ein Lokal für Bohrmaschinen, den Recycling-Kosmos, ein Fahrradgeschäft, ein Nähgeschäft.

Belebung der Straße durch neue Wohnungen

Auf beiden Seiten der Ottakringer Straße Neu sind neue Wohnungen im Entstehen, als neuer Nahversorger kommt eine Lidl-Filiale auf der Straße hinzu. Durch diese Neuan-siedlung werden eine weitere Geschäfts- bzw. Lokalbelebung und eine Aufwertung der Straße als Geschäftsstraße erhofft.

Schanigärten

Die Schanigärten werden generell als Belebung des Straßenraums angesehen. Einige Betriebe haben jetzt größere Schanigärten als vor dem Umbau.

Dem Obmann des Geschäftsleutevereins ist es ein Anliegen, die Ottakringer Straße Neu weiter zu beleben. Ein wichtiger Aspekt bei der Umsetzung dieser Idee ist die Größe der Gastgärten. Geräumigere Gastgärten würden nach Ansicht des Obmanns viele Menschen auf die Straße bringen und somit eine Art „Flaniermeile“ initiieren.

Auch die Gebietsbetreuung spricht von der Bedeutung der Schanigärten.

Negativ empfundene Aspekte

Leerstände und das Fehlen einiger Grundeinrichtungen

Einige Geschäftslokale stehen derzeit noch leer. Die Neubelebung der Erdgeschoßzone wäre besonders wichtig.

Derzeit fehlen einige Grundeinrichtungen wie eine Bank bzw. zumindest ein Bankomat. Weiters besteht der Wunsch nach einer weiteren Bäckerei in der Straße.

Größe der Schanigärten

Bezüglich der Größe und Gestaltung der Gastgärten existieren derzeit noch keine einheitlichen Vorgaben. Einigen Cafés steht nach dem Umbau mehr Fläche vor ihren Geschäftslokalen zur Verfügung, anderen weniger. Als problematisch erweist sich die Platzsituation vor dem Café Laby sowie vor dem Café Bon. Die verfügbare Fläche ist jetzt deutlich geringer als zuvor.

Ladezonen und Parkplätze

Ein wesentlicher Aspekt aus Sicht des Obmanns ist, genügend Parkplätze für Kunden bzw. BesucherInnen der Geschäfte, Gastgärten und Lokale zur Verfügung zu stellen. Hier ist die Situation nach dem Umbau schwieriger geworden.

Ein weiterer für die Geschäftstreibenden wichtiger Aspekt ist die Frage der Anlieferungen. Hier gibt es bei einigen Betrieben Probleme mit den derzeit zur Verfügung stehenden Ladezonen.

Vorschläge der MultiplikatorInnen zu diesem Thema

- weitere Belebung der Erdgeschosszone mit neuen Geschäften
- „Flaniermeile“ Ottakringer Straße Neu
- Nachjustierung der Schanigärten bezüglich Größe und Gestaltung
- Nachjustierung der Ladezonen bei einzelnen Betrieben
- Initiativen durch den neu gegründeten Geschäftsleuteverein

8.7 Ottakringer Straße in 10 Jahren

Der generelle Wunsch lautet, dass sich die Ottakringer Straße in den kommenden 10 Jahren positiv weiter entwickelt. Für manche Entwicklungen werden die Weichen bereits als gelegt erachtet, bei anderen Wünschen bedarf es noch gewisser Anstrengungen und Initiativen.

Als eine gute Grundlage für Weiterentwicklung und Nachbesserung wird die, jetzt schon sehr gut funktionierende, Gebietsbetreuung und der seit einem Jahr bestehende Geschäftsleuteverein angesehen.

Folgende Wünsche werden geäußert:

- florierendes Geschäftsleben ohne Leerstände, „Flaniermeile Ottakringer Straße“
- eine lebendige Ottakringer Straße aufgrund guter Begegnungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Partizipation der AnrainerInnen und starke Identifikation mit der Straße
- Verkehrsberuhigung
- Ausweitung der Umgestaltung auch auf die äußere Ottakringer Straße



Abb. 31: Haltestelle Yppengasse
Richtung Schottentor

Abb. 32: Aufenthaltsbereich Smarties

Abb. 33: Haltestelle Yppengasse
Richtung Schottentor

9 Hinweise der BürgerInnen für weitere Planungen

Von den Befragten und den MultiplikatorInnen kamen zahlreiche Hinweise, wie die Situation auf der Ottakringer Straße Neu noch mehr verbessert werden kann bzw. wie vorhandene Probleme gelöst werden könnten.

Im Folgenden werden diese Vorschläge zusammengefasst.

9.1 BürgerInnenbeteiligung

- Beteiligung aller betroffener Geschäftsleute und BewohnerInnen und deren Einbindung in weitere Planungsprozesse
- eine intensivere Bedürfniserhebung
- Zugehen auf Personen und die Einbeziehung auch derjenigen, die sich nicht schnell und freiwillig melden
- Kontinuierliche Weiterbegleitung von BürgerInnenbeteiligungsprozessen, auch nach dem Umbau, ähnlich eines Stadtteilmanagements
- Zur Verfügung Stellung von Finanzmitteln für Nachfolgeprojekte und -prozesse, die teilweise schon im Beteiligungsverfahren angedacht wurden

9.2 Sicherheit

Geschwindigkeit

- Geschwindigkeitsmessungen, -kontrollen (Ziel: Einbremsen der SchnellfahrerInnen)
- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion verstärken:
 - höhere Schwellen, um die Geschwindigkeit aus den Seitengassen zu drosseln
 - Abmilderung des „Carrerabahn-Effektes“
- Tempo 30-Zone in der Ottakringer Straße Neu
- Installierung von Schwellen zur Reduktion der Geschwindigkeit

Querungen

- vorhandene nicht ampelgeregelte Schutzwege besser kennzeichnen bzw. sichern
- Sichtrelationen für Pkw-FahrerInnen in den Kreuzungsbereichen verbessern, u.a. durch bauliches Freihalten (eventuell durch mehr Radständer bzw. Motorradabstellplätze statt Pkw-Abstellplätzen in den wenig einsehbaren Kreuzungsbereichen)
- Verkehrssituation für AutofahrerInnen übersichtlicher gestalten, damit wiederum die Sicherheit der FußgängerInnen und RadfahrerInnen verbessert wird
- Verblassende Bodenmarkierungen erneuern und verbessern
- Punktuelle Polizeikontrollen bei den neuen Schutzwegen, damit der MIV auf die neuen Schutzwege aufmerksam wird und Vorrangverletzungen verhindert werden
- Wunsch nach einer Ampelregelung bei der Kreuzung Hubergasse/Steinergasse
- Wunsch nach einem weiteren Schutzweg auf der Höhe Taubergasse

Konkret genannte Problembereiche im Hinblick auf die Sicherheit:

- Kreuzung Hubergasse/Steinergasse
- Neue Schutzwege Yppengasse und Frauengasse
- Bereich Palffygasse

9.3 Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit

Gehen und Gehsteigbreiten

- „Aufräumen“ der Gehsteige
- Bessere Planung der Positionierung von Straßenmobiliar:
 - Anpassung der Planung an die Bedürfnisse der NutzerInnen
 - Anpassung des Straßenmobiliars an die räumlichen Gegebenheiten
 - raumbildende Wirkung von Straßenmobiliar optimal einsetzen

Geräuschkulisse

- Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit für den MIV
- Kontrolle der abendlichen und nächtlichen Lärmentwicklung bei den Lokalen und des Verkehrs an den Wochenenden, insbesondere im Sommer
- Sanierung der lockeren Betonplatten der Straßenbahngleise, um das laute Klappern zu mindern

Öffentlicher Verkehr

- Nachjustierung der Ampelschaltung zugunsten des ÖVs insbesondere bei der Bergsteiggasse und der Kalvarienberggasse

Parkplätze

- Halte- bzw. Parkmöglichkeiten für Privatpersonen verbessern
- Lieferzonen für Geschäfte: Nachjustierung der Bedürfnisse der Geschäftsleute

9.4 Attraktivität und ästhetische Gestaltung

Attraktive Gestaltung

- Für zukünftige Planungen:
 - Gestaltungswettbewerb
 - einheitliche Gestaltung
- Weitere Attraktivierung der Straße für die Ansiedlung neuer Geschäfte
- Eindämmung der Ansiedlung von Wettbüros
- Angebot an bestimmten Versorgungseinrichtungen verbessern, u.a. eine Bank bzw. ein Bankomat und eine weitere Bäckerei

Begrünung

- Sicherstellung einer guten Pflege der neuen Begrünung (Bäume und Pflanztröge)
- Verschmutzung der Hochbeete beseitigen bzw. verhindern und deren Pflege optimieren
- Für zukünftige Planungen:
 - mehr Zeit für eine „vernünftige“ Planung
 - Unterstützung (nicht nur finanziell, sondern vor allem mit Information und Beratung) von HausbesitzerInnen, die Fassadenbegrünungen umsetzen wollen

Sitzgelegenheiten

- Verbesserung der Materialqualität der Bänke, um eine häufige Reparatur zu vermeiden
- Regelmäßige Reinigung der Smarties, damit sie die frische Farbe behalten, und Reinigung der Flächen auch unterhalb der Smarties

Geschäftsleben

- Weitere Belebung der Erdgeschosszone mit neuen Geschäften
- Weiterentwicklung der „Flaniermeile“ Ottakringer Straße
- Nachjustierung der Schanigärten in Bezug auf deren Größe und Gestaltung
- Nachjustierung der Ladezonen bei einzelnen Betrieben
- Weitere Initiativen durch den neu gegründeten Geschäftsleuteverein



10 Conclusio: Situation auf der Ottakringer Straße nach dem Umbau

Um ein umfassendes Bild der Ottakringer Straße Neu zu erhalten, wurden die Straße sowie ihre Nutzungen und NutzerInnen mittels unterschiedlicher Herangehensweisen und Methoden betrachtet.

Berücksichtigt wurden die neue Verkehrsorganisation und Verkehrssituation, die Ergebnisse der Beobachtung der VerkehrsteilnehmerInnen, die Ergebnisse der Befragung der VerkehrsteilnehmerInnen, der Onlinebefragung der BürgerInnen, die am Beteiligungsprozess teilgenommen haben, sowie der Interviews mit den MultiplikatorInnen aus Hernals und Ottakring.

Schwerpunkte der zusammenfassenden Bewertung lagen auf folgenden Themen:

- Sicherheit (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit)
- Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit (Wohlbefinden der NutzerInnen)
- Attraktivität und ästhetische Gestaltung (Straßenraumqualität)

10.1 Verkehrsorganisation Neu

Fakten der Neugestaltung bezogen auf die Schwerpunkte der Bewertung:

Sicherheit

Die neue Verkehrsorganisation mindert durch Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen und Verbreiterung der Gehsteige und Schutzwege zur Querung der Seitengassen die Querungslängen für FußgängerInnen. Zusätzlich gibt es drei neue nicht lichtsignalgeregelte Schutzwege und bei einer Querung eine Mittelinsel. Diese Maßnahmen sind ein umfassendes Angebot zur Stärkung des Sicherheitsgefühls der Zufußgehenden.

Die Ausstattung der Straßenbahn-Haltestellen mit Haltestellenkaps ermöglicht ein sicheres Ein- und Aussteigen der ÖV-NutzerInnen und die neu errichteten Mehrzweckstreifen in beiden Fahrtrichtungen erhöhen die Sicherheit der RadfahrerInnen.

Die zusätzliche Beleuchtung der Gehwege bietet ein verbessertes Sicherheitsgefühl am Abend und in der Nacht und das taktile Bodenleitsystem ermöglicht Sehbehinderten die Ottakringer Straße barrierefrei und sicher zu nutzen.

Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit

Die Erneuerung des Fahrbahn- und Gehsteigbelags und die in vielen Teilbereichen breiteren Gehsteige mit 20 neuen Verweilorten und 35 Bänken bringen neuen Komfort und ein Angebot für den Aufenthalt in der Ottakringer Straße.

Die neuen Straßenbahnhaltestellen sind zentraler gelegen und für die FußgängerInnen entlang der gesamten Strecke günstiger angeordnet. Weiters sind alle Stationen mit der zeitgemäßen Infrastruktur wie Wartehäuschen, Zeitangaben, Sitzgelegenheiten etc. ausgestattet.

Für die RadfahrerInnen gibt es neben dem Komfort der neuen Mehrzweckstreifen ein Angebot von 8 Radabstellanlagen und einer Citybike-Station.

Auf den Gehsteigen gibt es ein neues umfassend erweitertes Infrastrukturangebot mit Bänken, Beleuchtungskörpern, Trinkbrunnen, Pollern, Litfaßsäulen, Mistkübeln und Hundekotsackerlspendern neu ausgestattet bzw. erweitert.

Der Raum für Schanigärten ist teilweise vergrößert, bei einigen Cafés wurde er jedoch im Vergleich zu vor dem Umbau verkleinert.

Die Anzahl der Stellplätze im Straßenraum wurde von 194 auf 118 reduziert.

Als Ersatz ist eine zusätzliche Tiefgarage mit 150 Stellplätzen in Planung, von denen 110 Stellplätze für die Öffentlichkeit ausgewiesen sind. Weiters gibt es seit Herbst 2012 in diesem Teil von Ottakring und Hernals eine Parkraumbewirtschaftung.

Attraktivität und ästhetische Gestaltung

Die speziellen Bodenbeläge für die Gehsteige und Verweilorte bieten ein neues einheitliches Bild des FußgängerInnenbereichs der Ottakringer Straße. Für den neuen ästhetischen Charakter der Straße sorgen weiters insgesamt 24 Bäume, 9 Pflanztröge, 2 Spielgeräte, 3 Trinkbrunnen und 53 goldfarbene Kandelaber.

10.2 Fazit: Beobachtung der VerkehrsteilnehmerInnen

Die Beobachtungen erfolgten im März und April sowie im Juni 2014 an verschiedenen Werktagen und Samstagen, sowie an einzelnen Abenden. Schwerpunkte der Beobachtung waren Kreuzungsbereiche, Schutzwege, Haltestellen und die Gehsteigabschnitte zwischen den Kreuzungen.

Die VerkehrsteilnehmerInnen scheinen generell gut aufeinander eingespielt, auf den ersten Blick betrachtet nehmen alle VerkehrsteilnehmerInnen Rücksicht aufeinander.

Bei näherer Beobachtung zeigt sich allerdings, dass der MIV, wie an vielen anderen Orten der Stadt, das Geschehen bestimmt und bei direkten Interaktionen die übrigen VerkehrsteilnehmerInnen entsprechend dominiert.

Sicherheitsthemen

Ein Sicherheitsthema, das u.a. intensiv beobachtet wurde, war das Querungsverhalten der FußgängerInnen.

Generell queren die FußgängerInnen die Ottakringer Straße, ähnlich wie vor dem Umbau, immer und überall – alleine, in Gruppen, geradlinig, schräg, über Schutzwege bei Grün oder Rot, diagonal über Kreuzungen etc.

Die Art der Querung hängt einerseits vom MIV ab – von der Dichte des Verkehrsaufkommens und der Geschwindigkeit –, andererseits individuell von dem/der Querenden. Zu den Querungsstrategien gehören z.B. zögerliches oder eilendes Queren, kurze

Querungswege oder Querungsgemeinschaften. Kinder (bis 12 Jahre) ohne Begleitung queren die Ottakringer Straße Neu eher selten.

Die Querung der Ottakringer Straße Neu abseits von lichtsignalgeregelten Schutzwegen ist bei (sehr) niedrigem oder sehr hohem MIV-Verkehrsaufkommen relativ leicht möglich. Zur Erhöhung der persönlichen Sicherheit bilden die Zufußgehenden oft spontane Querungsgemeinschaften, um ihre Sichtbarkeit gegenüber dem MIV zu erhöhen.

Verbreitet ist auch das „Durchwinken“, einerseits winken PassantInnen den MIV durch und queren nach diesem, andererseits winken auch MIV-FahrerInnen die PassantInnen über die Fahrbahn bzw. den Schutzweg.

Das Queren auf lichtsignalgeregelten Schutzwegen funktioniert überwiegend sehr gut. An den ungesicherten Schutzwegen scheinen sich die PassantInnen derzeit noch nicht durchwegs sicher zu fühlen. Teilweise wird hier die Strategie der spontanen Querungsgemeinschaften angewendet. Die Beobachtung der Interaktion zwischen MIV und FußgängerInnen zeigt, dass bei den neuen Schutzwegen Höhe Frauengasse bzw. Höhe Yppengasse der MIV häufig mit „ungedrosselter“ Geschwindigkeit weiter fährt, ohne die FußgängerInnen zu beachten.

Auch in einigen Seitengassen kommt es zu Behinderungen und teilweise gefährlichen Situationen, da der MIV sehr weit aus den Gassen herausfahren muss, um die Verkehrssituation auf der Ottakringer Straße Neu überblicken zu können. Dabei verstellt der MIV die Schutzwege in den Seitengassen und teilweise auch den Mehrzweckstreifen und gefährdet oder behindert dadurch FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

RadfahrerInnen und FußgängerInnen gehen – mit einzelnen Ausnahmen – meist rücksichtsvoll miteinander um, v.a. auch in den Straßenbahn-Haltestellenbereichen bei den Haltestellenkaps.

Gefährlich für RadfahrerInnen wird es, wenn der MIV auf den Mehrzweckstreifen ausweicht (z.B. zum Überholen) oder dort anhält oder steht (z.B. zum Be- oder Entladen).

Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit

Die Angebote, die Ottakringer Straße Neu zu Queren, sind durch die Neuorganisation verbessert worden. Die verringerte Querungsdistanz, die Gehsteigvorziehungen und die zusätzlich errichtete Mittelinsel erleichtern das Queren der Straße. Die Gehsteigvorziehungen dienen z.B. häufig als Ausgangspunkt für Querungen. Von diesen Standorten lässt sich für jede Einzelne und jeden Einzelnen gut abschätzen, wann eine Querung möglich ist.

Der Mehrzweckstreifen, die Errichtung beradelbarer Haltestellenkaps und der dadurch entstandene Komfort einer eigenen Fahrspur werden von den RadfahrerInnen sehr gut angenommen.

Die Ausstattung aller Haltstellen mit Fahrgastinformationen und überdachtem Haltestellenhäuschen wurde teilweise mit zusätzlichen Sitzgelegenheiten in der Umgebung der Stationen ergänzt. Die Sitzgelegenheiten werden insgesamt von den PassantInnen intensiv genutzt.

Auf den Gehsteigen haben die FußgängerInnen in Summe viel Platz zum Gehen und Stehen. Die sehr vielfältige Gehsteigmöblierung engt diesen Platz jedoch teilweise ein. Beobachtet wurde, dass die FußgängerInnen teilweise auf andere Flächen (Mehrzweck- oder Parkstreifen) ausweichen oder in ihrem Gehfluss kurz anhalten müssen, wenn der Gehsteigabschnitt zu schmal ist und PassantInnen entgegenkommen.

Die Gehsteigmöblierung kann an einigen Stellen, an denen sie sehr dicht steht, z.B. bei einigen Pflanztrögen oder Schanigärten, auch als Schutzschild zum Straßenraum angesehen werden. Die Kette aneinandergereihter Schanigärten führt jedoch manchmal dazu, dass die FußgängerInnen eine Strecke auf dem Parkstreifen oder dem

Mehrzweckstreifen gehen müssen, um nach dem Queren abseits der Kreuzungen wieder auf den Gehsteig zu kommen.

Attraktivität und ästhetische Gestaltung

Das neue Sitzmobiliar auf der Ottakringer Straße und die neuen Verweilorte in den Straßenbahn-Haltestellenbereichen werden insgesamt sehr gut angenommen.

Wesentlich für die Attraktivität der Bänke ist deren Lage bzw. die Wettersituation: in der Sonne: häufige Nutzung, im Schatten: eher seltene Nutzung, – in der heißen Jahreszeit ist die Situation genau umgekehrt. Vor Supermärkten, Hotels oder der Apotheke: häufige Nutzung; abseitige Lage ohne Attraktoren in der nahen Umgebung: seltene Nutzung.

Die Smarties und das Fußballlabyrinth sind besondere Anziehungspunkte. Die Smarties sind bei den Kindern und auch bei einigen Erwachsenen zu allen Tageszeiten beliebt. Ein Fußballmatch am Labyrinth wurde eher am Wochenende beobachtet.

Die Schanigärten waren im Beobachtungszeitraum je nach Tageszeit teilweise sehr gut besucht. So waren an einem Schönwettertag durchschnittlich mindestens zwei Tische je Schanigarten von Gästen besetzt.

An den Wochenenden, insbesondere an warmen Sommerabenden, pulsiert das Leben auf der Ottakringer Straße Neu, es wird geplaudert, zugerufen, einzelne Personen und Gruppen bewegen sich auf der Straße auf Lokale zu oder von Lokalen weg. Das alles wird begleitet von einem hohen Verkehrsaufkommen, mit teilweise geräuschintensivem Starten und Bremsen insbesondere von Pkw-FahrerInnen. Dieser Mix ergibt eine beträchtliche Lautstärke und führt, wie die immer wieder beim Bezirk eintreffenden Beschwerden zeigen, zu Lärmbelästigungen für die AnrainerInnen.

Tab. 10: Zusammenfassende Darstellung der positiven und negativen Aspekte der Beobachtung

	Sicherheit	Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit	Attraktivität und ästhetische Gestaltung
positiv	Rücksichtnahme der VerkehrsteilnehmerInnen auf einander ist teilweise vorhanden Vorhandensein neuer Schutzwege über die Ottakringer Straße Haltestellenkaps: die Interaktion zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen funktioniert Mehrzweckstreifen: die Interaktion zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen funktioniert überwiegend	neue Schutzwege Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen neue Haltestellenkaps Mehrzweckstreifen verringerte Querungsdistanz größeres Raumangebot für FußgängerInnen Gehsteigmöblierung als Schutzhilfe für FußgängerInnen	Sitzbänke werden gut angenommen Lokalangebot wird gut angenommen
negativ	Rücksichtslosigkeit einiger VerkehrsteilnehmerInnen hohe Geschwindigkeiten des MIV Vorrangverletzungen durch den MIV gegenüber FußgängerInnen an den neuen Schutzwegen über die Ottakringer Straße bzw. Nichtbeachtung der neuen Schutzwege Verkehrsübertretungen durch den MIV und RadfahrerInnen	Nutzbarkeit der Schutzwege ist durch die Nichtbeachtung vom MIV nicht immer gegeben Gehsteigmöblierung in bestimmten Gehsteigbereichen als Platzräuber	Lärmbelästigung

10.3 Fazit: Befragung der VerkehrsteilnehmerInnen

Insgesamt wurden 104 Personen auf der Straße, online oder per Post befragt.

Aufgrund der Anzahl der Befragten insgesamt und der Anzahl der Rückmeldungen der Online- bzw. Postbefragungen wurde der Fokus auf eine deskriptive Beschreibung der Ergebnisse und auf die intensive Analyse der offenen Fragen gelegt. Je weniger Personen im Rahmen einer Studie befragt werden, desto mehr muss von „Tendenzen“ gesprochen werden und desto weniger können Zusammenhänge quantitativ festgemacht werden.

Der Grundtenor der Reaktionen auf die Ottakringer Straße Neu ist durchwegs positiv. Nicht alle Wünsche wurden im Zuge der Neugestaltung erfüllt, und nicht alle Erwartungen wurden getroffen. Die Umbaumaßnahmen werden jedoch als ein wichtiger Eingriff in die richtige Richtung gewertet.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Befragung an Hand der einzelnen Gruppen der VerkehrsteilnehmerInnen zusammengefasst.

FußgängerInnen

Der Komfort und die Aufenthaltsqualität haben sich durch die Umbaumaßnahmen für FußgängerInnen stark verbessert. Zufußgehende empfinden die Veränderungen im Straßenraum, die neue Raumaufteilung, die Gestaltung einiger Kreuzungsbereiche, die Verringerung der Querungsdistanzen, die Haltestellenkaps, die Begrünung und die neuen sehr guten Lichtverhältnisse auf den Gehsteigen als durchwegs positiv.

Mit dem nach dem Umbau noch intensiver pulsierenden Leben auf der Ottakringer Straße steigt für einige Befragte auch die soziale Sicherheit, andere wiederum fühlen sich durch bestimmte NutzerInnengruppen des Straßenraums eher verunsichert.

Angemerkt wurde, dass einige Problemfelder, die bereits vor dem Umbau bestanden, nicht wesentlich verbessert wurden. Die PassantInnen fühlen sich insbesondere von den hohen Geschwindigkeiten des MIV und der generellen Rücksichtslosigkeit anderer VerkehrsteilnehmerInnen bedroht. Sie sind u.a. durch den MIV, der vor den neuen nicht lichtsignalgeregelten Schutzwegen abrupt bremst, verunsichert. Die Platzierung einzelner Gehsteigmöblierungen z.B. Schanigärten, Pflanztröge oder Litfaßsäulen, wird von einigen Befragten als problematisch angesehen, da sie den neu „gewonnenen“ Platz gleich wieder weg nehmen und Querungen behindern.

Die Lärmbelästigung ist auch nach dem Umbau ein wichtiges Thema. Die von den Befragten empfundene „hohe“ Geschwindigkeit trägt neben aufheulenden Motoren, quietschenden Reifen und klappernden Straßenbahnschwellen zur allgemeinen Lärmbelastung und teilweise zur Verunsicherung bei. Die Verunsicherung durch die hohen MIV-Geschwindigkeiten wird besonders stark von jenen Menschen empfunden, die mit Kindern im Vorschulalter unterwegs sind.

Das Vorhandensein und die Verteilung der neuen Infrastruktureinrichtungen spielt eine wichtige Rolle. Die neuen Bänke werden überwiegend als positiv angesehen, insbesondere, da es vor dem Umbau keine Sitzgelegenheiten im Straßenraum gab. Deren Ausführungsqualität wird jedoch stark kritisiert. Der Stil und die Ausführung der Pflanztröge ist ein sehr kontroverses Thema, das je nach individueller Geschmacksvorstellung unterschiedlich kommentiert wurde. Einige der Befragten finden sie attraktiv, für andere sind es nur „Rostkübel“.

Die Verschmutzung nach den Ausgeh-Nächten an den Wochenenden wird zwar angemerkt, die MA 48 für ihre Aufräumarbeiten aber sehr gelobt.

RadfahrerInnen

RadfahrerInnen sehen die Maßnahmen, die getroffen wurden, als sehr positiv an: Der durchgehende Mehrzweck- bzw. Radstreifen wird als ein Mehr an Platz und Schutz gegenüber dem MIV aufgefasst. Die beradelbaren Haltestellenkaps werden als positive Innovation angesehen.

Problematische Situationen werden von einigen RadfahrerInnen bemerkt, wenn der MIV auf den Mehrzweckstreifen ausweicht oder von den Seitengassen kommend auf dem Mehrzweckstreifen stehen bleibt.

ÖV-NutzerInnen

Auch die NutzerInnen der Straßenbahn Linie 44 sehen die neuen Haltestellenkaps als positive Einrichtung, wenngleich das Zusammenspiel von Pkw-FahrerInnen und RadfahrerInnen noch nicht immer ganz reibungslos ist. Negativ angesehen werden die Behinderungen des ÖV durch den MIV und die dadurch entstehenden langen Fahr- und Wartezeiten während der Stoßzeiten.

Berichtet wird von einzelnen Behinderungen der ein- und aussteigenden Fahrgäste durch vorbeifahrende RadfahrerInnen an den Haltestellenkaps.

Pkw-FahrerInnen

Bei den Pkw-FahrerInnen steht die Frage der Parkplätze im Mittelpunkt. Zum einen hat die Einführung der Parkraumbewirtschaftung und zum anderen die Reduktion der Stellplatzanzahl in der Ottakringer Straße Neu die Situation verändert hat.

Tab. 11: Zusammenende Darstellung der im Rahmen der Befragung genannten positiven und negativen Aspekte

	Sicherheit	Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit	Attraktivität und ästhetische Gestaltung
positiv	<ul style="list-style-type: none"> neue Straßenraumaufteilung beradelbare Haltestellenkaps neue Schutzwege (teilweise) verbesserte Lichtverhältnisse auf den Gehsteigen einzelne Kreuzungsorganisationen pulsierendes Leben verbessert die soziale Sicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> Raumangebot für FußgängerInnen neue verringerte Querungsdistanz neue Schutzwege Gestaltung der Kreuzungsinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> Begrünung: Bäume, Pflanztröge, Fassadenbegrünung Bänke Beleuchtung Smarties Angebot an Lokalen und Geschäften
negativ	<ul style="list-style-type: none"> hohe Geschwindigkeiten des MIV Vorrangverletzungen bzw. abruptes Abbremsen des MIV bei nicht lichtsignalgeregelten Schutzwegen Verkehrsübertretungen durch den MIV und RadfahrerInnen aus bestimmten Seitengassen in die Ottakringer Straße Neu ein- biegender MIV bestimmte NutzerInnengruppen verunsichern, subjektiv wahrgenommen, die soziale Sicherheit einzelner Befragter 	<ul style="list-style-type: none"> Lärmbelästigung (Verkehrslärm und durch das Nachtleben verursachter Lärm) Nutzbarkeit der Schutzwege Qualität der Bodenmarkierungen Gehsteigmöblierung als Platzräuber Nutzbarkeit einzelner Kreuzungen 	<ul style="list-style-type: none"> Lärmbelästigung Stil der Straßenmöblierung Qualität der Bänke Verschmutzung nach den Wochenenden Angebot an Lokalen und Geschäften

10.4 Fazit: Interviews mit MultiplikatorInnen

Insgesamt wurden 8 MultiplikatorInnen (PolitikerInnen, Gebietsbetreuung, Geschäftsleute, Recycling Kosmos) aus beiden Bezirken in jeweils ca. ein- bis eineinhalb stündigen Interviews zu den Veränderungen nach dem Umbau befragt.

Angesprochen wurden verschiedene Themen, die im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ottakringer Straße eine Bedeutung haben.

- die Zielsetzungen für die Ottakringer Straße Neu,
- der Planungsprozess mit dem Beteiligungsverfahren,
- die Sicherheit im Zusammenhang mit der neuen Verkehrssituation bzw. mit der sozialen Sicherheit
- der Komfort- und die NutzerInnenfreundlichkeit des neu gestalteten Straßenraumes,
- die Attraktivität, die Aufenthaltsqualität und die ästhetische Gestaltung,
- das Geschäftsleben auf der Ottakringer Straße Neu und
- die Zukunft der Ottakringer Straße.

Alle befragten MultiplikatorInnen und insbesondere die direkt in die Durchführung Involvierten sind sehr stolz auf dieses Projekt und auf die Aufwertung der Straße. Insgesamt sehen sie die Entwicklung der Straße als positiv an. Die Umverteilung des Straßenraums zugunsten der FußgängerInnen und RadfahrerInnen wird besonders positiv hervorgehoben.

Die Zielsetzung für den Umbau sah von Seiten der Politik folgende Rangfolge vor: Primär die Berücksichtigung der Bedürfnisse der FußgängerInnen, danach die des ÖV, dann die der RadfahrerInnen und am Schluss die des MIVs.

Den Planungsprozess empfanden die MultiplikatorInnen – nach einem holprigen Start – als sehr gut koordiniert und effizient. Besonders hervorgehoben werden die gute und erfolgreiche Zusammenarbeit der beiden Bezirke und die Durchführung der BürgerInnenwerkstatt. Kritisiert wird von einigen Interviewten der Zeitdruck²⁴, insbesondere im Beteiligungsverfahren, und dass im Beteiligungsprozess der hohe MigrantInnenanteil in den günstigeren Bereichen der Bezirke wenig berücksichtigt wurde.

Beim Thema Sicherheit sind die InterviewpartnerInnen einhellig der Meinung, dass die neue Verkehrsorganisation die Situation für die FußgängerInnen und RadfahrerInnen verbessert hat. Die Mehrzweckstreifen und die Führung der Radstreifen über die Haltestellenkaps werden als Erfolg angesehen und funktionieren im Wesentlichen gut.

Das Queren fällt durch die kürzeren Querungswege leichter und die neuen nicht lichtsignalgeregelten Schutzwege bringen den FußgängerInnen ein gewisses Sicherheitsgefühl. Die Absenkungen und Gehsteigvorziehungen tragen zum Komfort und zur Nutzungsqualität der Kreuzungsbereiche bei.

Einige Kreuzungsbereiche sind jedoch noch nicht optimal gelöst. Hier kommt es durch einbiegende und aus den Seitengassen herausfahrende Fahrzeuge zu unübersichtlichen Situationen. Einige MultiplikatorInnen haben beobachtet bzw. erhielten Rückmeldungen über einzelne Konflikte zwischen MIV, FußgängerInnen und RadfahrerInnen,

²⁴ Vgl. Kap.4: „Die Bauarbeiten zur Fernwärmeversorgung waren zeitlich gebunden und mussten bis Ende 2013 fertig gestellt werden. Auch die EU-Fördergelder mussten bis spätestens Ende 2013 abgerufen werden. Aus diesem Grund stand das Projekt zur Neugestaltung der Ottakringer Straße unter einem gewissen zeitlichen Druck.“

u.a. über aus den Seitengassen in die Ottakringer Straße einfahrende Pkws, die sehr weit aus diesen Straßen herausfahren müssen, um die Verkehrssituation in der Ottakringer Straße Neu erkennen zu können.

Die neuen Querungsmöglichkeiten werden derzeit noch nicht von allen VerkehrsteilnehmerInnen wahrgenommen, die Bodenmarkierungen sind nach Aussagen einiger InterviewpartnerInnen bereits nach einem Jahr kaum noch zu erkennen, wodurch es an den Schutzwegen zu gefährlichen Situationen kommen kann.

Festgestellt wird, dass die Gehsteige jetzt viel mehr Platz und Aufenthaltsmöglichkeiten für die FußgängerInnen bieten. Kritisiert wird, dass es kein einheitliches Gestaltungskonzept gab und dass durch die zahlreichen neuen Infrastruktureinrichtungen (Litfaßsäule, Pflanztröge etc.) der gewonnene Platz gleich wieder eingeengt wird.

Die Begrünung, insbesondere die Bäume, findet generell Anklang. Bei dem Design und der Bepflanzung der Pflanztröge gehen die Meinungen auseinander. Für die Bezirksvertretungen war es wichtig, dass die Tröge robust, vandalismussicher und leicht zu pflegen sind. Bei den übrigen MultiplikatorInnen gibt es unterschiedliche Rückmeldungen zur Gestaltung und Bepflanzung. Einige finden die Pflanztröge sehr gelungen, andere bezeichnen sie negativ als „Rostkübel“.

Die Sitzgelegenheiten und die Spielgeräte werden von allen grundsätzlich als positiv wahrgenommen, an ihren Standorten sind bereits wichtige soziale Treffpunkte entstanden. Die Ausführungsqualität der Bänke wird jedoch teilweise stark kritisiert, u.a., da sie bereits nach einem Jahr reparaturbedürftig sind.

Die neue Beleuchtungssituation auf den Gehsteigen wird durchwegs als positiv und angenehm beschrieben. Die Beleuchtung gibt der Straße am Abend eine ganz neue angenehme Atmosphäre. Hervorgehoben wird auch die Beleuchtung der Sitzplätze, dort treffen sich die Menschen am Abend zum Plaudern.

Ein Kritikpunkt, der bereits vor dem Umbau genannt wurde, besteht immer noch: die Dynamik und die von einigen InterviewpartnerInnen als zu hoch empfundene Geschwindigkeit des MIV. Die umgesetzten baulichen Maßnahmen reichen nach Meinung einiger MultiplikatorInnen nicht aus, um die Geschwindigkeit des MIV zu reduzieren.

Die Parkplatzsituation wird insbesondere von den Geschäftsleuten kritisiert, es fehlen weitere Ladezonen.

Die Schanigärten beleben die Ottakringer Straße und unterstützen das neue Leben im Straßenraum. Ein Problem wird in der uneinheitlichen Flächengröße der einzelnen Betriebe gesehen.

Insgesamt wird angemerkt, dass sich derzeit noch nicht alle VerkehrsteilnehmerInnen an die neuen Bedingungen gewöhnt haben und noch nicht optimal aufeinander eingespist sind.

Die MultiplikatorInnen wünschen sich, dass sich die Ottakringer Straße neu in den nächsten Jahren positiv weiter entwickelt und zu einer „Flaniermeile“ wird. Die AnrainerInnen sollten weiterhin an der Entwicklung der Straße beteiligt werden. Wunsch ist auch, die Umgestaltung in der äußeren Ottakringer Straße fortzusetzen.

Tab. 12: Zusammenfassende Darstellung der im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannten positiven und negativen Aspekte

	Sicherheit	Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit	Attraktivität und ästhetische Gestaltung
positiv	<ul style="list-style-type: none"> neue Straßenraumaufteilung Mehrzweckstreifen für RadfahrerInnen Haltestellenkaps neue Schutzwege verbesserte Beleuchtungssituation auf den Gehwegen Belebung des Straßenraums 	<ul style="list-style-type: none"> Raumangebot für FußgängerInnen Queren fällt leichter neue Schutzwege Gestaltung der Kreuzungsinfrastruktur Schanigärten 	<ul style="list-style-type: none"> Begrünung: Bäume, Pflanztröge, Fassadenbegrünung Gehsteigmobiliar: Bänke, Spielgeräte, Trinkbrunnen Beleuchtung
negativ	<ul style="list-style-type: none"> VerkehrsteilnehmerInnen sind, bezüglich der neuen Situation, noch nicht aufeinander eingespielt hohe Geschwindigkeiten des MIV Vorrangverletzungen durch den MIV bei den Schutzwegen und Kreuzungen einige Kreuzungsbereiche und Schutzwege 	<ul style="list-style-type: none"> Lärmbelästigung Qualität der Bodenmarkierungen der Schutzwege Gehsteigbreite in einzelnen Abschnitten Nutzbarkeit einzelner Kreuzungen Überfüllung des Gehsteigs Ampelschaltung für den ÖV fehlende Ladezonen und Parkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> uneinheitliches Gestaltungskonzept Qualität der Bänke einige Pflegeaspekte Angebot an Lokalen und Geschäften

10.5 Die Ottakringer Straße Neu: ein vielfältiges Bild

10.5.1 Grundeinstellungen und Erwartungshaltungen

Die Meinungen, Kommentare und Beobachtungen zur Ottakringer Straße sind vielfältig und in einigen Bereichen kontrovers. In einem Punkt sind sich aber fast alle einig:

Die Ottakringer Straße war vor dem Umbau eine sehr lebendige Straße und ist es auch nach dem Umbau geblieben. Die Bemühungen um die Straße erfreuen die Betroffenen – die „Ottakringer“ wurde ins Rampenlicht gerückt.

Ob diese Umgestaltungsmaßnahmen positiv oder eher negativ bewertet werden, hängt unter anderem davon ab, wie sehr sich die Befragten in der Ottakringer Straße zu Hause fühlen und inwieweit sie sich mit der Straße und der Umgebung identifizieren. Bei einer grundsätzlich positiven Grundeinstellung verschwinden Kritikpunkte zwar nicht, werden jedoch als lösbare Probleme angesehen. Bei einer sehr negativen Grundeinstellung werden die Probleme tendenziell als unlösbar bewertet. Sehr oft wird bei der Straßenbefragung mit Entfremdungs- und Ausländerargumenten geantwortet, ganz gleich, um welches Thema es sich handelt.

Konkrete technische Probleme, wie etwa eine Ampelschaltung, klappernde Straßenbahnschwellen, fehlende Fahrradabstellanlagen oder Lieferzonen, schlechte Sichtrelationen für den Abbiegeverkehr oder ähnliches sind vergleichsweise viel einfacher zu lösen als Probleme des Miteinanders, der Kommunikation oder der Integration.

Eine der Befragten hat sehr pointiert auf den Punkt gebracht, was ihr wichtig ist: „Alles ist sehr schön gemacht worden, nur die Menschen könnten netter zueinander sein.“ (Straßenbefragung)

10.5.2 Neuerungen in der Lebensumgebung – eine Herausforderung

Der Umbau einer ganzen Straße ist nicht nur ein Eingriff, der Verkehrssicherheit, Komfort und Ästhetik verbessern soll. Berührt werden Aspekte der Kultur und der Identität der BewohnerInnen.

Neuerungen im ästhetisch-gestalterischen Bereich treffen auf den jeweils individuellen Geschmack – und Gewöhnungseffekte treten erst mit der Zeit ein.

Die Einführung der Mehrzweckstreifen wird von den einen als Erleichterung für ihren Alltag angesehen, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind, für andere bedeutet es die Bevorzugung einer Gruppe von VerkehrsteilnehmerInnen auf Kosten einer anderen.

Die Nutzung der Bänke durch MigrantInnen berührt z.B. die Frage der Heimat: Wer gehört dazu und wer nicht? Warum stört es manche Menschen, wenn die Ruhezonen genutzt werden, wenn sich Menschen dort treffen, kommunizieren, Spaß haben? Einige Befragte merken explizit an, dass sie sich in der Gegend nicht mehr zu Hause fühlen, und dass sie ihre „eigene“ Kultur und ihre „eigene“ Sprache vermissen.

Das Gefühl, dass der MIV besonders schnell unterwegs ist, konnte im Rahmen einer Messung mit den bezirkseigenen Geschwindigkeitsmessgeräten nur bedingt bestätigt werden. Mit diesen Messgeräten konnte zwar nur ein tendenzielles Bild der Geschwindigkeit ermittelt werden, sie zeigen aber, dass sich die Mehrheit des MIV an die vorgeschriebenen 50 km/h hält. Überschreitungen bis 55 km/h und in geringer Zahl darüber hinaus gibt es vor allem außerhalb der Stoßzeiten bzw. jeweils in die Fahrtrichtungen, in denen gerade kein Stoßzeitenverkehr fährt z.B. stadtauswärts in den Morgenstunden.

Festzustellen ist, dass das Geschwindigkeitsempfinden vieler FußgängerInnen eine andere Fahrzeuggeschwindigkeit vermuten lässt, als auf die objektiv gemessene Geschwindigkeit zutrifft bzw., dass 50 km/h bei einem Straßenraumquerschnitt wie der Ottakringer Straße von FußgängerInnen als eine sehr hohe Geschwindigkeit des MIV empfunden wird.

10.5.3 Meine Meinung – Unsere Meinung – Eure Meinung

Viele der Interviewten bewerten es als ausgesprochen positiv, dass sie befragt wurden und werden, und dass sie dabei die Chance hatten und haben, ihre Ideen und Anliegen einzubringen.

Andere Befragte glauben, dass die Bedürfnisse der AnwohnerInnen und NutzerInnen der Ottakringer Straße nur wenig gehört und ernstgenommen werden, trotz der Bemühungen, die von Seiten der Bezirke und von den PlanerInnen unternommen wurden. Das äußert sich in Verdrussmeldungen wie „Es kümmert eh niemanden.“ oder „Wozu eine Befragung, das ändert eh nix.“

Ein Beispiel ist der Umgang mit den Pflanztrögen, die an für manche HausbewohnerInnen ungünstige Positionen gestellt wurden: Auf der einen Seite meinten manche AnrainerInnen, dass ihre Bedürfnisse von den PlanerInnen nicht berücksichtigt wurden. Auf der anderen Seite wurde ihnen jedoch die Möglichkeit geboten, Einspruch zu erheben und gehört zu werden. Die Folge war, dass einige der Pflanztröge wieder entfernt bzw. versetzt wurden.

Der Umbau der Ottakringer Straße hat viele Themen aufgewühlt. Der Prozess des Beteiligungsverfahrens im Vorfeld zeigte dies genauso auf wie die Ergebnisse der Befragung und Interviews nach dem Umbau.

10.5.4 Ist der Umbau gelungen?

Innerhalb kürzester Zeit wurden alle relevanten Dienststellen und Bezirke zusammengetrommelt, eine BürgerInnenbeteiligung zum Leben erweckt und begleitet und die Wünsche und Bedürfnisse der Betroffenen soweit wie möglich umgesetzt. Nicht alles ist glatt gelaufen, manche Umsetzungen waren holprig, manche Maßnahmen aufgrund des Zeitdrucks mangelhaft und nicht alle Bedürfnisse wurden befriedigt. Ist dieses Projekt trotzdem eine Erfolgsgeschichte?

Gemessen an den Zielvorgaben und den Ergebnissen fällt die Antwort eindeutig positiv aus.

Herauszuhoben sind die großzügig bemessenen Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen und die erweiterte Sicherheitslage für FußgängerInnen und RadfahreInnen. Weiters bietet die Ottakringer Straße nach dem Umbau entlang der Gehsteige eine abwechslungsreiche Abfolge unterschiedlicher Verweilorte.

Das einheitliche neue frische Erscheinungsbild des Straßenraums der Ottakringer Straße ist aus Sicht einiger Interviewten eines der positiven Ergebnisse des Umbaus. Es führt dazu, dass jetzt mehr Menschen unterwegs sind und sich im Straßenraum aufhalten.

Und schließlich wird der Umbau von vielen Befragten überwiegend als eine Wertschätzung durch die Stadtverwaltung angesehen.

Aus der Beobachtung und den Befragungen (auf der Straße, online und MultiplikatorInnen-Interviews) ergibt sich folgendes Gesamtbild für die Ottakringer Straße Neu:

Einheitlich positive Aussagen gibt es zu folgenden Aspekten:

- verbessertes Raumangebot für FußgängerInnen im gesamten Straßenraum, insbesondere auf den Gehsteigen im Sinne des Ziels „FußgängerInnen zuerst“
- verringerte Querungsdistanzen für FußgängerInnen
- Mehrzweckstreifen für RadfahrerInnen
- Führung des Mehrzweckstreifens als Radstreifen über die Haltestellenkaps
- Angebot an Sitzgelegenheiten und einzelnen Spielelementen
- Angebot an Schanigärten
- Beleuchtung der Gehsteige (mehr Sicherheit und Atmosphäre)
- Begrünung generell (vor allem die Bäume)
- weitgehende Umsetzung der Vorschläge der BürgerInnenwerkstatt

Zu den **kritisierten Aspekten** gehören:

- von vielen als zu hoch wahrgenommene Geschwindigkeit des MIV
- mangelnde Wahrnehmung der neuen nicht lichtsignalgeregelten Schutzwege über die Ottakringer Straße durch den MIV
- Qualität in der Ausführung der Sitzgelegenheiten bzw. der Bodenmarkierungen
- ein Zuviel an Gehsteigmöblierung, wodurch der neugewonnene Platz auf den Gehsteigen gleich wieder reduziert wird
- nach wie vor bestehende Lärmbelästigung
- zu wenige Ladezonen

Konträre Meinungen gibt es zu folgenden Aspekten:

- Ästhetische Gestaltung und Bepflanzung der Pflanztröge
- Gestaltungskonzept versus gestalterisches Sammelsurium
- Rücksichtnahme versus Rücksichtslosigkeit der VerkehrsteilnehmerInnen
- Party- und Ausgeh-Meile Ottakringer Straße versus Ruhebedürfnis der AnrainerInnen

Der Umbau der Ottakringer Straße ist zwar baulich beendet, die gesellschaftlichen Prozesse, die mit der Umgestaltung initiiert wurden, jedoch noch lange nicht. Im Gegenteil – es ist ein „work in progress“, ein nie endender Prozess, der es verdient, begleitet zu werden. In den MultiplikatorInneninterviews wurde u.a. angeregt, die Gebietsbetreuungen aufzuwerten, damit sie die nachfolgenden Entwicklungen auf der Ottakringer Straße Neu begleiten, steuern und unterstützen können.

Literatur

Axis Ingenieurleistungen (2011): *Wien 16., 17., Ottakringer Straße, Verkehrsuntersuchung*. i.A. des Magistrat der Stadt Wien, MA 21A, Wien.

Dika, Antonia; Jeitler, Barbara; Krasny, Elke; Širbegović, Amila (Hg.) (2011): *Balkanmeile. Ottakringer Straße. 24 Stunden. Ein Reiseführer aus Wien. Lokale Identitäten und globale Transformationsprozesse*. Wien. Turia + Kant.

Kárász, Daniele (2011): „Ein geschichtlicher Überblick“, in: Dika, Antonia; Jeitler, Barbara; Krasny, Elke; Širbegović, Amila (Hg.) (2011): *Balkanmeile. Ottakringer Straße. 24 Stunden. Ein Reiseführer aus Wien. Lokale Identitäten und globale Transformationsprozesse*. Wien. Turia + Kant. S. 216ff.

Lepuschitz, Andreas u.a. (2008): „Straßenraumanalyse Kreuzung Ottakringer Straße – Blumberggasse – Nattergasse“. Programm im Rahmen der VO Verkehrsplanung 213.029 der TU Wien. Unveröffentlichtes Gruppenprotokoll.

Magistrat der Stadt Wien, MA 28 Straßenverwaltung und Straßenbau (2011): *Gestaltungskonzepte und Detailplanungen zur Umgestaltung der Ottakringer Straße*. Wien.

Magistrat der Stadt Wien, MA 21A Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West (Hg.) (2012): *Ottakringer Straße Neu – Ein erfolgreicher Beteiligungsprozess*. Wien.

Magistrat der Stadt Wien, MA 23 Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2013): *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien – 2013*. Wien.

Radio Ö1 (2013): „Diagonal: Stadtportrait Wien Ottakring“, Gespräch mit dem Historiker Wolfgang Maderthaner. Sendung vom 23.11.2013, eigene Transkription.

Ruland, Gisa et al. (2009a): *Pilotprojekt FußgängerInnenverkehr Vorher- Nachher- Untersuchung. Elterleinplatz*. Studie i.A.d. MA 21. Wien.

Ruland, Gisa et al. (2009b): *FußgängerInnenverkehr Vorher-Untersuchung St. Bartholomäus-Platz/Kalvarienberggasse-Süd Zentralraum Hernals*. i.A.d. MA 18. Wien.

Ruland, Gisa et al. (2011): *FußgängerInnenverkehr Nachher – Untersuchung – St.- Bartholomäus-Platz – Kalvarienberggasse - Süd Zentralraum Hernals*. Studie i.A.d. MA 18. Wien.

stadtland (2012): *Aufwertungsprozess Ottakringer Straße. Umfassende Dokumentation des Beteiligungsprozesses*. i.A. des Magistrat der Stadt Wien, MA 21A, Wien.

Wirtschaftskammer Wien, Abteilung für Stadtplanung und Verkehrspolitik (Hg.) (2008): *Passantenzählung 2008*. Wien

Wirtschaftskammer Wien, Abteilung für Stadtplanung und Verkehrspolitik (Hg.) (2014): *Passantenzählung 2014*. Wien

Kartengrundlage

Magistrat der Stadt Wien, MA 28 Straßenverwaltung und Straßenbau (2011): „16., 17., Ottakringer Straße, von Taubergasse bis Hernalser Gürtel“, Lageplan M=1:200 [als dwg-file „neu_1608_lp_o für Radfahrer befahrbare Kaps Index AE – Standard“, erhalten am 9.10.2014]

Internetquellen

<https://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/09/02015.html>, letzter Zugriff am 7.7.2014;
<https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/archiv/grossprojekte/ottakring.html>, letzter Zugriff am 7.7.2014

<https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/archiv/grossprojekte/ottakring.html>, letzter Zugriff am 7.7.2014 <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/09/02015.html>, letzter Zugriff am 7.7.2014

<http://www.falter.at/falter/2013/09/03/nenn-sie-einfach-otk/>, letzter Zugriff am 7.7.2014

<http://www.fqp.at/neugestaltung-ottakringerstrasse-zwischen-g%C3%BCrtel-und-nattergasse> und http://www.fqp.at/sites/default/files/fqp_imce/Pflasteradler-2013-Ottakring-teeragasdag-Strabag-FQP.pdf, letzter Zugriff am 7.7.2014

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/download/pdf/step-kapitel4-3.pdf>, letzter Zugriff am 28.8.2014

<http://www.wohnfonds.wien.at/downloads/san/sanierungszielgebiete.pdf>, letzter Zugriff am 28.8.2014

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Übersicht der Situation vor und nach dem Umbau in der Ottakringer Straße	24
Tab. 2: MIV-Geschwindigkeit stadtauswärts und stadteinwärts	31
Tab. 3: Im Rahmen der standardisierten Befragung genannte positive und negative Aspekte zur Sicherheit.....	57
Tab. 4: Im Rahmen der standardisierten Befragung genannte positive und negative Aspekte zu Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit....	60
Tab. 5: Im Rahmen der standardisierten Befragung genannte positive und negative Aspekte zur Attraktivität und ästhetischen Gestaltung.....	63
Tab. 6: Im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannte positive und negative Aspekte zur Sicherheit.....	69
Tab. 7: Im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannte positive und negative Aspekte zu Komfort, Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit.....	73
Tab. 8: Im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannte positive und negative Aspekte zur Attraktivität und ästhetischen Gestaltung	77
Tab. 9: Im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannte positive und negative Aspekte zum Geschäftsleben auf der Ottakringer Straße.....	81
Tab. 10: Zusammenfassende Darstellung der positiven und negativen Aspekte der Beobachtung.....	89
Tab. 11: Zusammenfassende Darstellung der im Rahmen der Befragung genannten positiven und negativen Aspekte.....	91
Tab. 12: Zusammenfassende Darstellung der im Rahmen der MultiplikatorInnen-Interviews genannten positiven und negativen Aspekte.....	94

Abbildungsverzeichnis

Planausschnitt 1:	
neuer nicht lichtsignalgeregelter Schutzweg zwischen Helblinggasse und Yppengasse und neue Standorte der Straßenbahn-Haltestellen.....	21
Planausschnitt 2:	
neue nicht lichtsignalgeregelte Schutzwiege über die Ottakringer Straße Höhe Frauengasse/Deinhardsteingasse und neue Standorte der Straßenbahn-Haltestellen.....	22
Planausschnitt 3:	
Verweilort Smarties Höhe Kreuzung Steinergasse/Hubergasse.....	22
Planausschnitt 4:	
Kreuzung Kalvarienberggasse/Haberlgasse mit lichtsignalgeregelten Schutzwegen	23

Anhang

A Beobachtungsbogen

Beobachtungsbogen "BürgerInnen in der Ottakringer Straße" 2014	Standort: Wochentag/Datum/Zeit:	Witterung:	Bogen Nr.: Beobachterin:
Bereich Gehsteig inkl. Verweilorte	Anmerkungen Gehsteig inkl. Verweilorte		
Bereich Mehrzweckstreifen	Anmerkungen Mehrzweckstreifen		
Bereich Fahrbahn	Anmerkungen Fahrbahn		
Bereich Kreuzungen	Anmerkungen Kreuzungen		
Bereich Haltestellen	Anmerkungen Haltestellen		

B Fragebogen

Projekt: „BürgerInnen in der Ottakringer Straße“	Interviewerin:.....	Bogen Nr
--	---------------------	----------

Fragebogen

Einleitung: Wir machen im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien eine Untersuchung über die Zufriedenheit der FußgängerInnen mit der neugestalteten Ottakringer Straße... (Kurze Beschreibung warum, wozu und für wen)

01 Wie oft kommen Sie auf die Ottakringer Straße? (Kategorien vorlesen)

01	(1) Täglich	(2) Mehrmals die Woche	(3) Mehrmals im Monat	(4) Seltener
----	-------------	------------------------	-----------------------	--------------

02 Wie zufrieden sind Sie als NutzerIn mit der Ottakringer Straße? Bitte benoten Sie nach dem Schulnotenprinzip von 1 bis 5! (Kategorien vorlesen)

02	1 Sehr zufrieden	2	3	4	5 Gar nicht zufrieden
----	------------------	---	---	---	-----------------------

Ich werde Ihnen nun einige Aspekte die Ottakringer Straße betreffend vorlesen und Sie benoten das bitte nach dem Schulnotenprinzip von 1 bis 5, wobei 1 sehr positiv und 5 sehr negativ ist.

Fragenkomplex zur Sicherheit

03	Wie sicher fühlen Sie sich als FußgängerIn auf der Ottakringer Straße?	1 sehr sicher	2	3	4	5 nicht sicher
04	Wie sicher fühlen Sie sich beim Queren von Schutzwegen (Zebrastreifen, ohne Ampel)?	1 sehr sicher	2	3	4	5 nicht sicher
05	Wie sicher fühlen Sie sich allgemein beim Queren der Ottakringerstraße?	1 sehr sicher	2	3	4	5 nicht sicher
06	Wie ist die Situation mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen (Autoverkehr, Fahrradverkehr)?	1 unkompliziert	2	3	4	5 sehr schwierig
07	Wie funktioniert die neue räumliche Aufteilung von Fahrbahn – Mehrzweckstreifen/ Radfahrtreifen – Gehsteig?	1 sehr gut	2	3	4	5 gar nicht
08	Wie sicher fühlen Sie sich an den Straßenbahnhaltestellen / Haltestellenkaps?	1 sehr sicher	2	3	4	5 nicht sicher
09	Wie ist hier die Beleuchtung bei Dunkelheit? <i>Kann ich nicht beurteilen</i>	1 sehr gut	2	3	4	5 sehr schlecht

10 Würden Sie Kinder (etwa 6 bis 12 Jahre) ohne Begleitung den Straßenraum queren lassen? nach dem Schulnotenprinzip:

10	1 Auf jeden Fall	2	3	4	5 Niemals
----	------------------	---	---	---	-----------

11 Was möchten Sie uns noch zur Verkehrssicherheit bzw. Sicherheit im Allgemeinen sagen? Haben Sie dazu ein Anliegen?

.....
.....

Fragenkomplex zu Komfort und NutzerInnenfreundlichkeit

12	Sind für Sie als FG alle gewünschten Querungsmöglichkeiten vorhanden? (Können Sie überall dort hinüber, wo Sie möchten?)	1 ausreichend	2	3	4	5 nicht ausreichend
13	Wie bequem finden Sie das Überqueren der Straße?	1 sehr bequem	2	3	4	5 sehr unbequem
14	Wie zufrieden sind Sie mit den Zebrastreifen und Abflachungen? (Gestaltung der Fußgänger-Übergänge)	1 sehr zufrieden	2	3	4	5 sehr unzufrieden
15	Wie sieht es mit dem verfügbaren Raum für FG aus: Ist der Platz zum Gehen und Stehen...	1 ausreichend	2	3	4	5 nicht ausreichend
16	Wie gemütlich finden Sie die Sitzgelegenheiten auf der Ottakringer Straße? <i>Kann ich nicht beurteilen</i>	1 sehr gemütlich	2	3	4	5 nicht gemütlich

17 Was möchten Sie uns noch zum Komfort und zur NutzerInnenfreundlichkeit sagen? Haben Sie dazu ein Anliegen?

.....
.....

Fragenkomplex zu Attraktivität und ästhetischer Gestaltung

18	Wie gefällt Ihnen die Begrünung der Straße?	1 gefällt sehr gut	2	3	4	5 gefällt gar nicht
19	Wie gefallen Ihnen die neuen Beleuchtungselemente in der Straße?	1 gefällt sehr gut	2	3	4	5 gefällt gar nicht
20	Wie gefallen Ihnen die neuen Sitzgelegenheiten?	1 gefällt sehr gut	2	3	4	5 gefällt gar nicht

21	Das Erscheinungsbild des Ottakringer Straße allgemein...	1 gefällt sehr gut	2	3	4	5 gefällt gar nicht
22	Das Angebot von Geschäften und Lokalen auf der Ottakringer Straße ist...	1 sehr attraktiv	2	3	4	5 gar nicht attraktiv
23	Ich fühle mich durch die Geräuschkulisse (Verkehr und Menschen)...	1 überhaupt nicht belästigt	2	3	4	5 sehr stark belästigt

24 Was möchten Sie uns noch zur Attraktivität und der ästhetischen Gestaltung sagen? Haben Sie dazu ein Anliegen?

.....
.....

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

25	1 Sehr gerne	2	3	4	5 Gar nicht gerne
----	--------------	---	---	---	-------------------

Bei 1 oder 5 unbedingt nachfragen warum (25a)

.....

Fragenkomplex Beurteilung der Umbauten, Kategorie 3 = unverändert

26	Wie hat sich die Situation für FußgängerInnen verändert? <i>Kann ich nicht beurteilen</i>	1 sehr positiv	2	3	4	5 sehr negativ
27	Wie hat sich die Situation für RadfahrerInnen verändert? <i>Kann ich nicht beurteilen</i>	1 sehr positiv	2	3	4	5 sehr negativ
28	Wie hat sich die Situation für AutofahrerInnen verändert? <i>Kann ich nicht beurteilen</i>	1 sehr positiv	2	3	4	5 sehr negativ
29	Wie hat sich die Situation an den Haltestellen des 44er verändert? <i>Kann ich nicht beurteilen</i>	1 sehr positiv	2	3	4	5 sehr negativ
30	Wie sieht es mit dem Parkplatzangebot auf der Ottakringer Straße aus?	1 ausreichend vorhanden	2	3	4	5 nicht ausreichend

Wie oft sind Sie mit folgendem unterwegs? (Kategorien vorlesen)

31	Zu Fuß	(1) oft	(2) manchmal	(3) selten	(4) nie
32	Fahrrad	(1) oft	(2) manchmal	(3) selten	(4) nie
33	ÖV	(1) oft	(2) manchmal	(3) selten	(4) nie
34	Auto	(1) oft	(2) manchmal	(3) selten	(4) nie

35 Würden Sie mir die PLZ Ihres Wohnbezirks verraten?

35	PLZ	
----	-----	--

Welche Gründe führen Sie zur Ottakringer Straße?

36	Ich wohne hier	(1) Ich bin eine AnrainerIn	(2) Ich wohne in der Umgebung
37	Einkauf, Brunnenmarkt	(1) oft	(2) manchmal
38	Ausbildung / Arbeit	(1) oft	(2) manchmal
40	Begleite Kind zu Schule, Kindergarten o.ä.	(1) oft	(2) manchmal
41	Freizeit	(1) oft	(2) manchmal
42	Liegt am Weg / Haltestelle	(1) oft	(2) manchmal
43	Sonstiges:	(1) oft	(2) manchmal
		(3) selten	(4) nie
		(3) selten	(4) nie
		(3) selten	(4) nie
		(3) selten	(4) nie
		(3) selten	(4) nie

44 Vielleicht ist Ihnen im Zuge des Interviews etwas eingefallen, das Sie uns noch mitteilen möchten?

Was wünschen Sie sich noch für die Ottakringer Straße?

.....
.....
.....
.....
.....

Persönliche Daten (Bitte Interviewerin eintragen!)

45	Geschlecht (1) w / (2) m	46	Ersichtliche Behinderung
----	--------------------------	----	--------------------------

Zum Abschluss: Darf ich Sie jetzt noch nach Ihrem Alter fragen?

47	Alter		Bei Zaudern Kategorien:	(1) 14-20	(2) 21-30	(3) 31-40	(4) 41-50	(5) 51-60	(6) 61-70	(7) 71-80	(8) 80+
----	-------	--	-------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	---------

Für die Beteiligung danken und verabschieden!

C Gesprächsleitfaden für die MultiplikatorInnen-Interviews

Leitfaden für MultiplikatorInneninterviews im Rahmen der Studie „BürgerInnen in der Ottakringer Straße neu. Analyse der Situation nach dem Umbau“

- Was gefällt Ihnen an der Ottakringer Straße neu? Was stört Sie?

Sicherheit

- Wie schätzen Sie die Sicherheit für FußgängerInnen auf der Ottakringer Straße ein? Wie gut funktioniert das Queren der Ottakringer Straße (auf und abseits von Schutzwegen/geregelten Kreuzungen)?
- Wie schätzen Sie die Sicherheit für RadfahrerInnen auf der Ottakringer Straße ein?
- Wie kommen Ihrer Meinung nach die unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen miteinander zurecht? – MIV, Fuß, Radverkehr, ÖV
- Was sagen Sie zur Geschwindigkeit des MIV auf der Ottakringer Straße? Hat sich durch die baulichen Maßnahmen etwas verändert?
- Wie funktioniert die neue räumliche Aufteilung von Fahrbahn – Mehrzweckstreifen/Radfahrstreifen – Gehsteig?
- Was sagen Sie zu den neuen Haltestellenkaps?
- Hat sich die Sicherheit für FußgängerInnen durch die Neugestaltung verändert?
- Sind Ihnen hier in den letzten Monaten kritische oder gefährliche Situationen aufgefallen?

Komfort und NutzerInnenfreundlichkeit

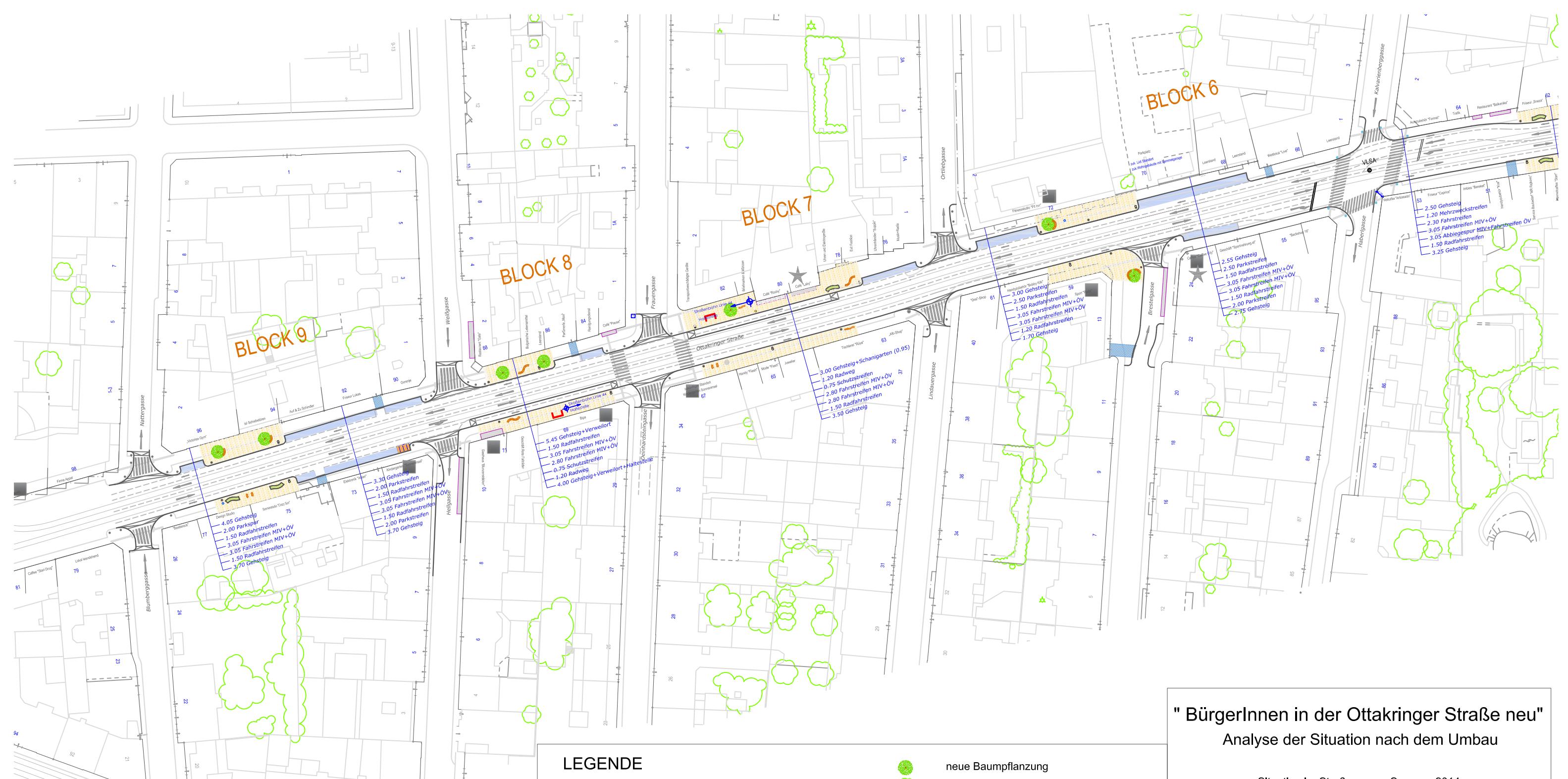
- Wie komfortabel/bequem ist die Ottakringer Straße für FußgängerInnen? Wie bequem ist: das Queren der Straße, das Gehen auf den Gehsteigen, das Nutzen der Sitzgelegenheiten?
- Steht für FußgängerInnen genügend Platz zur Verfügung?
- Wie sieht es mit dem Komfort für die verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen aus?

Attraktivität und ästhetischer Gestaltung

- Wie gefällt Ihnen den Gestaltung der Ottakringer Straße?
- Was sagen Sie zu den neuen Elementen: Begrünung, Sitzgelegenheiten, Verbreiterung der Gehsteige und Haltestellen, Beleuchtungen?
- Hat die Ottakringer Straße durch die Neugestaltung an Attraktivität gewonnen? Hat sie verloren?
- Wie hat sich das Angebot von Geschäften und Lokalen auf der Ottakringer Straße entwickelt?
- Hat der Lärm/die Lautstärke nach dem Umbau ab-/zugenommen?
Nehmen Sie Störungen durch die Geräuschkulisse (Verkehr und Menschen) wahr?
- Sind Ihnen Veränderungen in der Nutzung der Straße nach der Umgestaltung aufgefallen?

Wünsche für die Zukunft

- Wenn Sie sich die Ottakringer Straße in 10 Jahren vorstellen, wie sieht sie dann aus? Wohin hat sie sich weiterentwickelt?
- Was würden Sie sich für die Ottakringer Straße wünschen?



"BürgerInnen in der Ottakringer Straße neu"
Analyse der Situation nach dem Umbau

Situation im Straßenraum, Sommer 2014

0 10 m 50 m



stadtland DI Sibylla Zech GmbH
Technisches Büro für Raumplanung, Raumordnung,
Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur

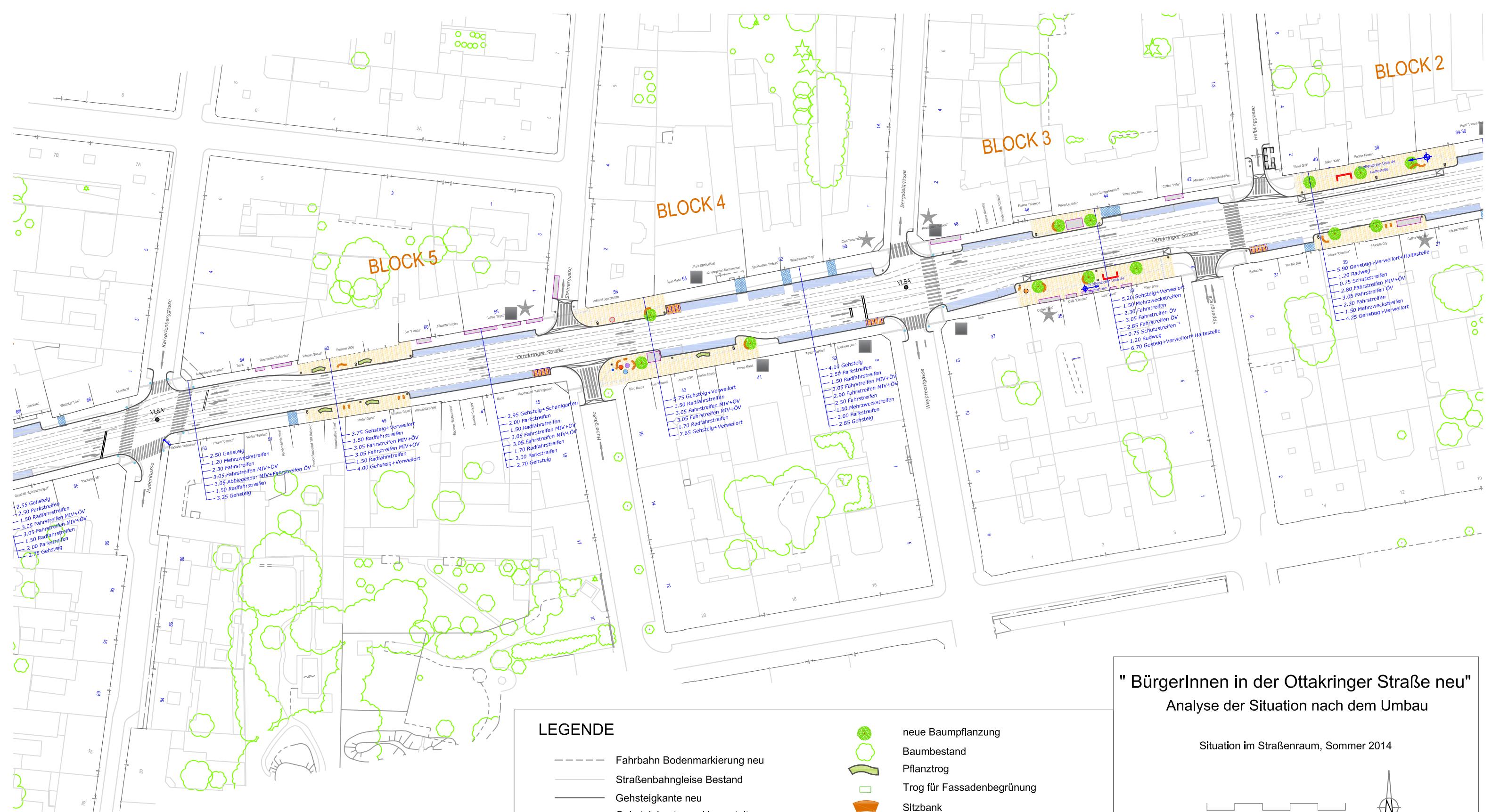
Planbearbeitung: BA Bakk.techn. Isabella Grandl
Wien, November 2014

Plangrundlage: Wien, MA 28 (2013)

LEGENDE

- Fahrbahn Bodenmarkierung neu
- Straßenbahngleise Bestand
- Gehsteigkante neu
- Gehsteigkante vor Umgestaltung
- Pflasterung Verweilort
- Schaniganlagenfläche
- Gehsteig Auf- und Überfahrt
- Pflasterung Parkstreifen/Parkspur
- Radabstellanlage
- Akustiksignalsteher Blindenleitsystem
- neues Blindenleitsystem
- Wartehäuschen der Wiener Linien
- Geländer Haltestelle
- Altstoffsammelstelle

- neue Baumpflanzung
- Baumbestand
- Pflanztrog
- Trog für Fassadenbegrünung
- Sitzbank
- Spielgerät "Smarties"
- Spielgerät "Dribbler"
- GEWISTA City Light-Säule
- Trinkbrunnen
- Telefonzelle
- neue Poller
- Mistkübel
- neue Kandelaber Ø 50 cm
- Frequenzort/wichtige Einrichtung
- Frequenzort bei Nacht



LEGENDE

- Fahrerbahn Bodenmarkierung neu
- Straßenbahngleise Bestand
- Gehsteigkante neu
- Gehsteigkante vor Umgestaltung
- Pflasterung Verweilort
- Schaniganfläche
- Gehsteig Auf- und Überfahrt
- Pflasterung Parkstreifen/Parkspur
- Radabstellanlage
- Akustiksignalsteher Blindenleitsystem
- neues Blindenleitsystem
- Wartehäuschen der Wiener Linien
- Geländer Haltestelle
- Altstoffsammelstelle

- neue Baumpflanzung
- Baumbestand
- Pflanztrog
- Trog für Fassadenbegrünung
- Sitzbank
- Spielgerät "Smarties"
- Spielgerät "Dribbler"
- GEWISTA City Light-Säule
- Trinkbrunnen
- Telefonzelle
- neue Poller
- Mistkübel
- neue Kandelaber Ø 50 cm
- Frequenzort/wichtige Einrichtung
- Frequenzort bei Nacht

"BürgerInnen in der Ottakringer Straße neu"
Analyse der Situation nach dem Umbau

Situation im Straßenraum, Sommer 2014

0 10 m 50 m



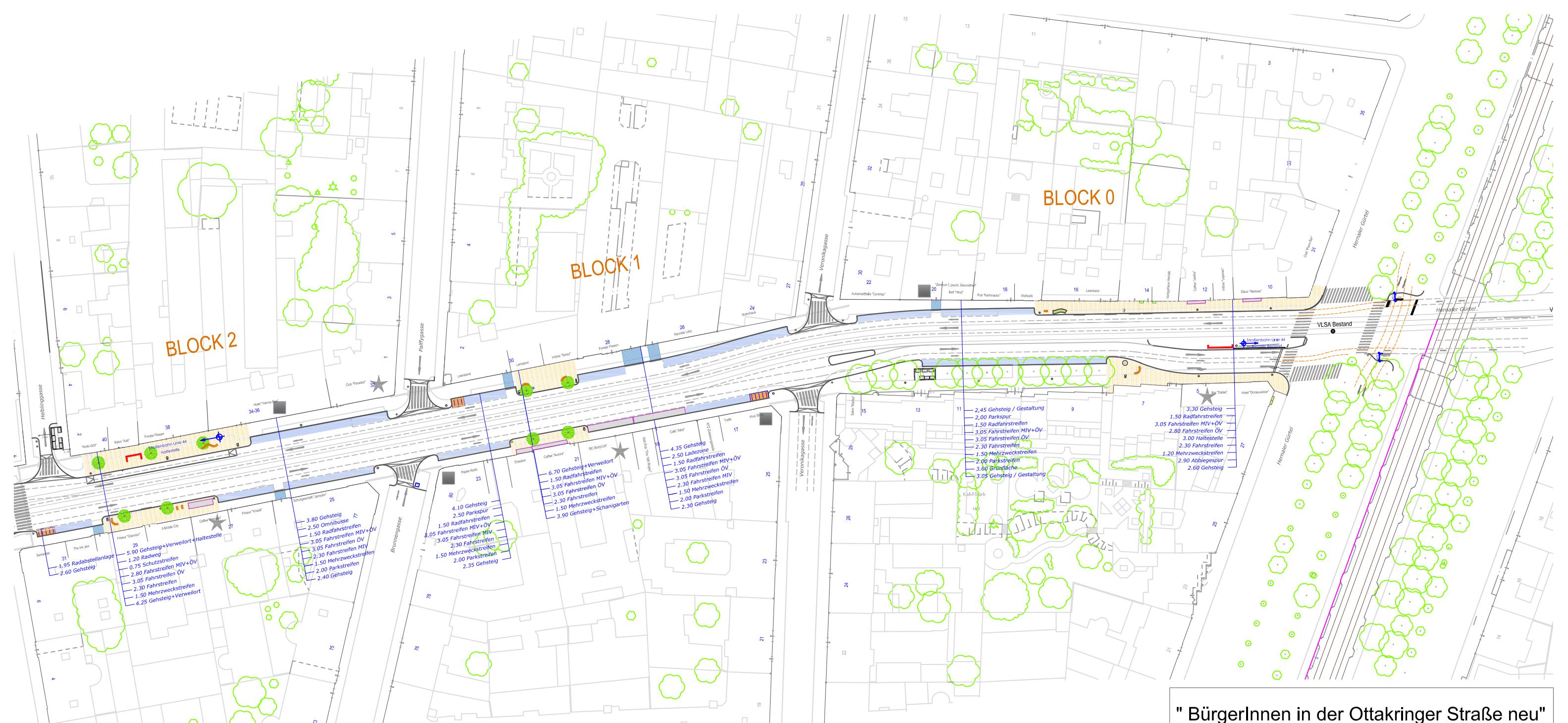
DI Dr Gisa Ruland
Technisches Büro für Landschafts- und Raumordnung, Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur

stadtland DI Sibylla Zech GmbH
Technisches Büro für Raumplanung, Raumordnung, Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur

Planbearbeitung: BA Bakk.techn., Isabella Grandl

Wien, November 2014

Plangrundlage: Wien, MA 28 (2013)



"BürgerInnen in der Ottakringer Straße neu"
Analyse der Situation nach dem Umbau

Situation im Straßenraum, Sommer 2014

0 10 m 50 m



DI GISA RULAND
Landschaftsarchitektin

stadtlab DI Sibylla Zech GmbH
Technisches Büro für Raumplanung, Raumordnung,
Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur

Planbearbeitung: BA Bakk.techn. Isabella Grandl

Wien, November 2014

Plangrundlage: Wien, MA 28 (2013)