

Hausdurchgänge als Teil des Fußwegenetzes - die Nutzung öffentlicher Durchgänge auf privaten Grundstücken

Verfasserin:

Silvia Haas
BSc.

Masterarbeit für das Fachgebiet
VERKEHRSWESEN

Betreuung:

Michael Meschik
Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.nat.techn.

Florian Aschauer
Dipl.-Ing.



Institut für Verkehrswesen
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur



Danksagung

In erster Linie möchte ich mich bei allen TeilnehmerInnen der Befragungen bedanken, ohne die diese Arbeit nicht möglich gewesen wäre. Ich war überwältigt wie vielen interessierten, hilfsbereiten und freundlichen Menschen man begegnet, wenn man sie nur anspricht - Danke!

Weiters möchte ich mich bei Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.nat.techn. Michael Meschik und Dipl.-Ing. Florian Aschauer für die hervorragende Betreuung während dieser Arbeit bedanken!

Für die gute Zusammenarbeit bei der Datenerhebung möchte ich mich bei meiner Kollegin Theresa Doppelbauer BSc. bedanken und nicht zuletzt herzlichen Dank an meine Familie und meine Freunde, die immer für mich da waren wenn ich Sie gebraucht habe!

Kurzfassung

Vorhandene städtische Strukturen können oft nicht beliebig erweitert oder durchquert werden. Topografische Gegebenheiten, Infrastrukturen, Blockverbauungen oder auch private Grundstücke können eine Trennwirkung im Fußwegenetz erzeugen. Das Servitutsrecht erlaubt FußgeherInnen Hausdurchgänge auf privaten Grundstücken zu nutzen. Fußwege können dadurch deutlich verkürzt werden. Um Durchgänge attraktiv zu machen, müssen neben der Wegverkürzung auch die qualitativen Anforderungen von FußgeherInnen berücksichtigt werden.

Ziel dieser Arbeit ist eine Analyse der qualitativen Eigenschaften von Hausdurchgängen sowie der von den NutzerInnen empfundenen Qualität, um zu ergründen, wie man Durchgänge besser in das bestehende Wegenetz integrieren und somit den Fußverkehr fördern kann. Zusätzlich wird ergründet, ob NichtnutzerInnen Durchgänge kennen bzw. ob diese eine Abkürzung für sie darstellen würden.

Zusammengefasst zeigen die Ergebnisse, dass Hausdurchgänge bei Zielen im Durchgang bzw. der Umgebung meist bekannt sind. Die Erkennbarkeit als Durchgang, eine Wegverkürzung, eine attraktive Umgebung und die direkte Ausrichtung zu einem Zentrum erhöhen die Nutzung. Aufgrund des hohen Sicherheitsgefühls in Durchgängen hat Unsicherheit einen geringen Einfluss auf die Nutzung. Hausdurchgänge sind bei NichtnutzerInnen meist bekannt und stellen nur selten eine Wegverkürzung dar.

Schlagwörter: Hausdurchgang, Durchhaus, Fußweg, Servitut, Qualität

Die Erhebungsunterlagen sowie die Datenerhebung zu vorliegender Arbeit sind in Kooperation mit Theresa Doppelbauer BSc. entstanden.

Abstract

Often it is not possible to enlarge or walk through given urban structures. Topographic conditions, infrastructure, blocks of buildings as well as private properties discontinue the pathnetwork of pedestrians. A special Austrian law, the so called "Servitutsrecht", allows pedestrians to use some existing passageways on private properties. Using these shortcuts can shorten footways significantly. Additionally, the qualitative requirements of pedestrians have to be taken into account to increase the attractiveness of passageways.

The aim of this thesis is to analyze qualitative characteristics of passages and perceived quality by the users in order to understand how to better embed passages in pedestrian road networks thus facilitating higher pedestrian flow. Furthermore this thesis explores the level of pedestrian awareness of passageways and more specifically if they find these shortcuts useful.

The results show that passages are well known, if people need them or seek destinations in the near environment. Recognisability of passages, shortcut of a footway, an attractive environment and a direct orientation aid towards a destination can increase the utilization. Because of the very high sense of security inside passageways, insecurity has little influence on the usage of passageways. Passersby not using the passageways do often know them but do not use the passage when it does not yield a shortcut.

Keywords: *passageway, walkway, shortcut, servitude, quality*

The survey documents and the data collection of this thesis were developed in cooperation with Theresa Doppelbauer BSc.

Abkürzungsverzeichnis

bzw.beziehungsweise

FG/d.FußgeherInnen pro Tag

i.d.R.in der Regel

Kfz.Kraftfahrzeug

urspr.ursprünglich

z. Tl.zum Teil

zw.zwischen

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	II
Kurzfassung	III
Abstract	IV
Abkürzungsverzeichnis	V
1 Einleitung	1
2 Zielsetzung und Fragestellungen	2
3 Grundlagen	3
3.1 Fußverkehr	3
3.1.1 Verkehrsmittelwahl in Wien	3
3.1.2 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs	4
3.2 Anforderungen an den Fußverkehr	5
3.2.1 Stadtstruktur	5
3.2.2 Fußwege	6
3.2.3 Qualität von Fußwegumfeldern	7
3.2.4 Sicherheit	8
3.3 Rechtsgrundlagen in Österreich	10
3.4 Hausdurchgänge	11
4 Erhebungsmethoden	13
4.1 Auswahl der Hausdurchgänge	13
4.2 Datenerhebung	13
4.2.1 Zählungen	13
4.2.2 Bestandsaufnahmen	13
4.2.3 Befragungen	13
4.3 Datenanalyse	15
5 Ergebnisse	16
5.1 Zählungen	16
5.2 Bestandsaufnahmen	16
5.2.1 Lage der Hausdurchgänge	16
5.2.2 Alternative Fußwege und Points of interest	18
5.2.3 Grundstücke, Dienstbarkeiten und Erhalter	21
5.2.4 Eingänge	21
5.2.5 Durchgänge	29
5.2.6 Instandhaltung	38

5.2.7	Barrierefreiheit.....	42
5.3	Befragungen	42
5.3.1	NutzerInnen	43
5.3.2	NichtnutzerInnen.....	57
6	Diskussion der Ergebnisse	60
6.1	Stärken und Schwächen der angewandten Methoden.....	60
6.2	NutzerInnen	60
6.3	NichtnutzerInnen	63
7	Zusammenfassung und Empfehlungen.....	64
8	Literaturverzeichnis.....	65
9	Abbildungsverzeichnis	69
10	Tabellenverzeichnis	71
11	Anhang:	72
11.1	Zählformular	72
11.2	Beobachtungsunterlagen	73
11.3	Fragebogen.....	77
11.4	Codierung Fragebogen	79
11.5	Presseartikel	83

1 Einleitung

FußgeherInnen sind darauf bedacht, ihre Körperenergie möglichst effizient einzusetzen. Für Fußwege wird, wo möglich, immer der zeitsparendste Weg bevorzugt (Gehl, 2015). Wunschlinien von FußgeherInnen können von vorhandenen Wegenetzen abweichen. (Abb. 1-1, Abb. 1-2).



Abbildung 1-1: Platz in Kopenhagen (Gehl, 2015)



Abbildung 1-2: Pfade (Knoflacher, 1995)

In eng bebauten Stadtteilen ist öffentlicher Raum ein spärliches Gut und vorhandene Strukturen können nicht beliebig erweitert oder durchquert werden. Neben Flüssen und Verkehrsinfrastruktur mit hoher Trennwirkung (Schwarz-Viechtbauer und Schwarz, 2008) können auch Blockverbauungen für Umwege sorgen (Knoflacher, 1995). Auf diese Umwege reagieren FußgeherInnen sehr empfindlich. „*Das Unbehagen für Fußwege nimmt mit zunehmendem Umwegfaktor*“ (= tatsächliche Gehlinie/Luftlinie, vgl. Kapitel 3.2.2) zu (Knoflacher, 1995).

Eine Möglichkeit, Umwege abzukürzen und den Wunschlinien von FußgeherInnen näher zu kommen, stellen Hausdurchgänge dar. Das Servitutsrecht (vgl. Kapitel 3.3) erlaubt PassantInnen Durchgänge auf privaten Grundstücken zu nutzen. Dadurch können Wege deutlich verkürzt werden, was sich auf die Attraktivität von Fußwegen positiv auswirken kann (Naess, 2006). Sollen Durchgänge genutzt werden, müssen auch qualitative Ansprüche von FußgeherInnen erfüllt werden. Welche qualitativen Faktoren mit der Nutzung von Hausdurchgängen in Verbindung stehen, wird in folgender Arbeit näher ergründet.

Die Mobilitätsagentur Wien will den Fußverkehr in Wien fördern. Dazu läuft derzeit ein Projekt, welches die Wahrnehmung von Hausdurchgängen als Teil des Fußwegenetzes durch die Kennzeichnung dreier ausgewählter Hausdurchgänge in Wien erhöhen will. Wenn sich deren Kennzeichnung positiv auf die Attraktivität des Fußverkehrs auswirkt, sind weitere Beschilderungen von rund 700 Durchgängen in Wien geplant. Als Ergänzung zu den Bestrebungen der Mobilitätsagentur Wien sind zwei einander ergänzende Masterarbeiten zu den gekennzeichneten Hausdurchgängen in Wien entstanden. Die Zielsetzungen der einzelnen Arbeiten werden in Kapitel 2 näher beschrieben.

2 Zielsetzung und Fragestellungen

Aus der durchgeführten Literaturrecherche geht hervor, dass bisher noch keine Untersuchungen zur Qualität von Hausdurchgängen durchgeführt wurden.

Ziel dieser Arbeit ist deshalb eine Analyse der qualitativen Eigenschaften von Hausdurchgängen sowie der von den NutzerInnen empfundenen Qualität, um zu ergründen, wie man Durchgänge besser in das bestehende Wegenetz integrieren und somit den Fußverkehr fördern kann. Es soll aufgedeckt werden, woher PassantInnen derartige Durchgänge kennen und wovon das NutzerInnenverhalten abhängt. Außerdem wird der Frage nachgegangen, ob NichtnutzerInnen diese Durchgänge nur deshalb nicht nutzen, weil sie diese nicht kennen, oder ob weitere Gründe vorliegen.

Aus den Zielen ergeben sich folgende Fragestellungen, die durch die vorliegende Arbeit beantwortet werden sollen:

Nutzung von Durchgängen:

- Woher kennen NutzerInnen öffentliche Durchgänge?
- Welche qualitativen Eigenschaften öffentlicher Durchgänge beeinflussen die Nutzung?
- Wie beeinflusst die von Personen empfundene Qualität (die Eigenschaften) der Durchgänge die Nutzung?
- Wie sicher fühlen sich NutzerInnen in den öffentlichen Durchgängen?
- Welche Faktoren fördern oder hemmen das subjektive Sicherheitsempfinden von Personen in öffentlichen Durchgängen?

Nichtnutzung von Durchgängen:

- Wie viele NichtnutzerInnen, im Nahbereich eines öffentlichen Durchganges, kennen diesen?
- Für wie viele NichtnutzerInnen, die keine Kenntnis über den öffentlichen Durchgang gehabt haben und ihn jetzt kennen, würde dieser Durchgang eine Wegverkürzung darstellen und wie viele würden ihn in Zukunft nutzen?

Die Nutzung der Durchgänge durch den Radverkehr wurde zwar untersucht, konnte wegen zu geringer Anzahl an Antworten aber nicht ausgewertet werden.

Auf die Wegcharakteristika von DurchgangsnutzerInnen wird in dieser Arbeit nicht näher eingegangen. Dieses Thema greift Theresa Doppelbauer BSc. in ihrer Masterarbeit auf und vergleicht diese mit Personen, die den Durchgang zum Zeitpunkt der Befragung nicht kannten. Ihre Ergebnisse informieren über Einzugsbereich, NutzerInnenaufkommen und Bekanntheitsgrad ausgewählter Durchgänge. Außerdem wird in Theresa Doppelbauers Arbeit aufgezeigt, welche Möglichkeiten es gibt, Personen künftig auf Durchgänge aufmerksam zu machen.

3 Grundlagen

3.1 Fußverkehr

3.1.1 Verkehrsmittelwahl in Wien

Abbildung 3-1 zeigt Ergebnisse (Modal Split) der Mobilitätserhebung "Österreich unterwegs 2013/2014" (bmvit, 2016a).

Bei den Ergebnissen der Studie ist darauf hinzuweisen, dass die Einzelwerte „...ohne Rücksicht auf die Endsumme korrekt auf- bzw. abgerundet...“ wurden. *"Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen geringfügig von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten"* (bmvit, 2016a). Aufgrund der gerundeten Ergebnisse ergeben sich Totalbeträge von 1995= 101% und 2013/2014= 99%.

Nach dieser Erhebung hat sich der Modal Split der Wiener Wohnbevölkerung wie folgt verändert. Der Anteil der Fußwege am Gesamtverkehr hat sich von 33% (1995) auf 25% (2013/2014) verringert. Ebenso hat der Anteil der zurückgelegten Wege des motorisierten Individualverkehrs (MIV) abgenommen. Von 35% Anteil am Gesamtverkehr im Jahr 1995 konnte der MIV bis zu den Jahren 2013/2014 um 4% gesenkt werden. Die Anteile des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Radverkehrs am Gesamtverkehr haben sich über den angegebenen Zeitraum gesteigert. Der ÖV erhöhte sich von 32% (1995) auf 40% (2013/2014). Der Radverkehr erhöhte sich von 1% (1995) auf 3% (2013/2014).

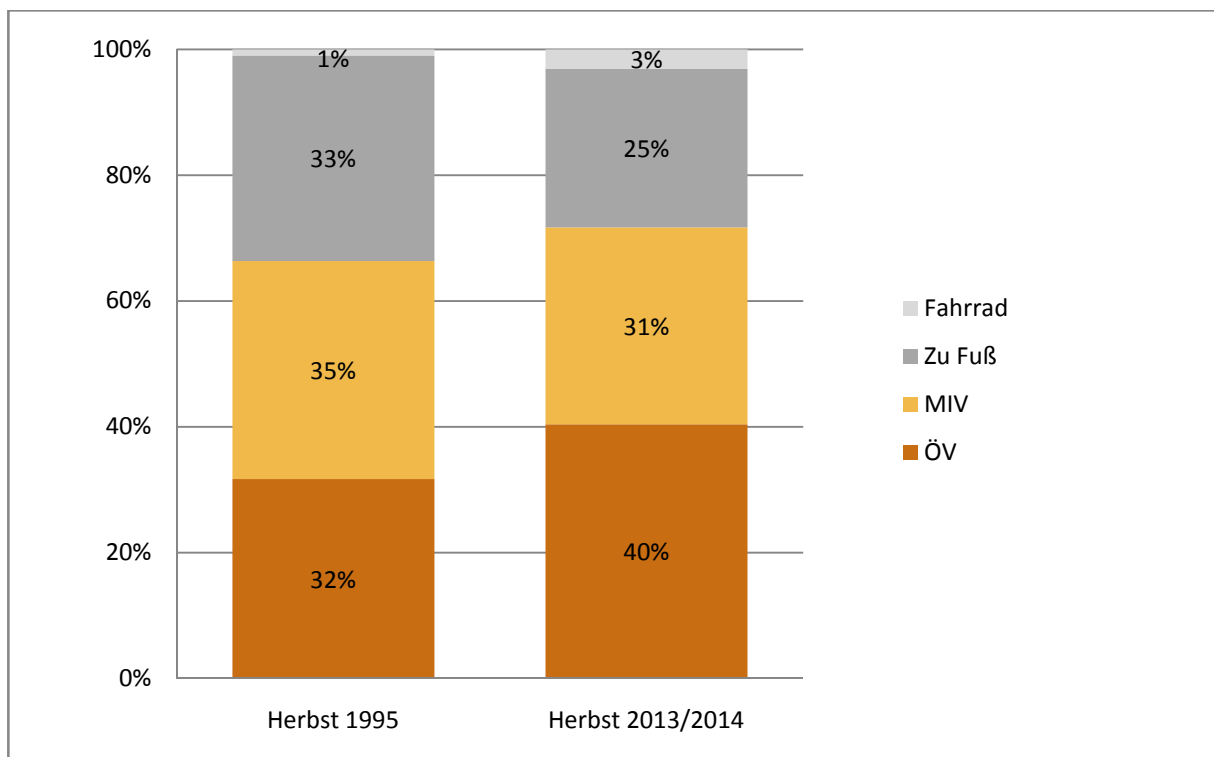


Abbildung 3-1: Zeitvergleich des Modal Split der Wiener Wohnbevölkerung im Werktagverkehr (bmvit, 2016a)

Die Wiener Verkehrspolitik strebt mit ihrem Programm STEP 2025 (Magistratsabteilung 18, 2014) die Förderung des Umweltverbunds (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr) an. Demnach soll der Anteil des MIV im Modal Split bis zum Jahr 2025 weiter auf 20% sinken.

3.1.2 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs

„Zu Fuß gehen bildet die Basis aller physischen Mobilität“ (Frey et al., 2012). Auch wenn andere Mobilitätsarten verwendet werden, muss zumindest eine Wegetappe zu Fuß absolviert werden.

Zu-Fuß-Gehen ist umweltfreundlicher und ressourcenschonender als andere Verkehrsarten. Zudem benötigen FußgeherInnen weniger Platz (Gehl, 2015). Ausserer et al. (2004) zeigen weitere Stärken dieser Fortbewegungsart auf. Demnach ist Gehen gesund, kostengünstig, unabhängig und belebt den öffentlichen Raum bzw. den Einzelhandel. Gehen ist zudem für fast alle Menschen verfügbar.

Wo möglich soll, aufgrund der genannten Vorteile, "Aktive Mobilität" gefördert und beansprucht werden. Die Mobilitätspyramide (Abb. 3-2) veranschaulicht die empfohlenen Mengenverhältnisse der Mobilitätsstufen Passiv, Hybrid und Aktiv (Held et al., 2016). Folglich soll Passive Mobilität an der Spitze der Pyramide nur eingeschränkt gefördert bzw. genutzt werden, während die "Aktive Mobilität" an der Basis der Pyramide vermehrten Zuspruch erlangen soll.

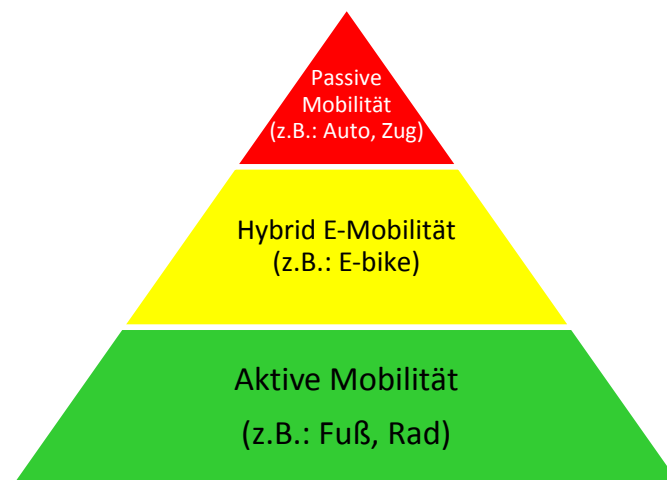


Abbildung 3-2: Stufen der Mobilitätspyramide (Held et al., 2016)

Schwächen des Fußverkehrs sind Umweg-, Steigungs-, und Witterungsempfindlichkeit. Hinzukommend meiden FußgeherInnen unästhetische Umgebungen (Knoflacher, 1995). Laut Ausserer et al. (2009) sind FußgeherInnen zudem langsamer als andere Verkehrsteilnehmer und Fußwege nicht für lange Distanzen prädestiniert.

3.2 Anforderungen an den Fußverkehr

3.2.1 Stadtstruktur

Je nach Klassifikation in städtische und ländliche Gebiete lassen sich in Europa unterschiedliche Daten zur Anzahl der Bevölkerung in Städten finden. Die Tendenz aller Statistiken weist jedoch auf ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum in Städten hin. Dadurch gewinnt das Design von Städten zunehmend an Bedeutung (Dech et al., 2015).

Stadtplanung und urbane Strukturen beeinflussen das Verhalten von Menschen. Im 20. Jahrhundert wurde das motorisierte Verkehrsaufkommen durch den Bau neuer Straßen gefördert. Umgekehrt ist es allerdings auch möglich, nichtmotorisierten Verkehr durch einladende öffentliche Orte zu erhöhen. Studien aus Melbourne und Kopenhagen haben gezeigt, dass *„...bauliche Verbesserungen der Verkehrswege und öffentlichen Flächen tatsächlich neue Nutzungsmuster entstehen lassen...“* (Gehl, 2015).

Öffentliche Räume in Städten können sowohl einladend als auch abweisend auf FußgeherInnen wirken. Sanfte Übergänge zwischen privaten und öffentlichen Räumen, wie beispielsweise Gastgärten oder Schaufenster, laden zum Verweilen ein (Gehl, 2012). Neben Erdgeschossfassaden (Gehl, 2015) bilden auch Nutzungsmischungen (Schwarz-Viechtbauer und Schwarz, 2008) einen zentralen Bestandteil belebter Städte. Soziale Kontakte können entstehen oder gepflegt werden, wie Gehl (2012) bemerkt.

Dass dieser menschliche Maßstab bei der Stadtplanung äußerst wichtig ist, kann man am "Brasilia-Syndrom" (Gehl, 2015) erkennen. Bei der brasilianischen Hauptstadt Brasilia (Abb. 3-3) wurden große Maßstäbe (ganzheitliche Planung einer Stadt: Luftperspektive) und mittlere Maßstäbe (Gestaltung einzelner Bestandteile: Perspektive eines Helikopters, der tief fliegt) überdimensioniert.



Abbildung 3-3: Brasílias Stadtzentrum aus der Vogelperspektive (Brazil Insider, 2018)

Der kleine, so genannte menschliche Maßstab, wurde vernachlässigt. Riesige Gebäude, großflächige öffentliche Räume, zu breite Straßen und lange gerade Gehsteige ohne attraktives Umfeld laden bis heute nicht zum Zu-Fuß-Gehen ein. Daraus resultieren ein menschenleeres Stadtzentrum und überfüllte Vorstädte.

„Nicht die Umrisse und großen Linien einer Stadt oder die eindrucksvoll platzierten Bauten sind hier von Interesse, sondern die Qualität der öffentlichen Räume, die die Menschen wahrnehmen, wenn sie durch die Stadt gehen oder sich in ihr aufhalten“ folgert Gehl (2015).

Zukünftige Entwicklungen müssen bei der Stadtplanung berücksichtigt werden. Einerseits stellt das Wachstum der städtischen Bevölkerung eine neue Herausforderung dar (Gehl, 2015). Andererseits ist die demografische Entwicklung zu beobachten. Bereits jetzt leben in Österreich rund 1,7 Mio. mobilitätseingeschränkte Personen. Altersbedingte Beeinträchtigungen werden zukünftig signifikant zunehmen (Strohmeier, 2016).

3.2.2 Fußwege

FußgeherInnen haben spezielle Ansprüche an das Wegenetz. Neben einem flächendeckenden, lückenlosen Netz ist vor allem eine Führung ohne Umwege von Bedeutung (Künne et al., 2005). Fußwege können mit dem Umwegfaktor (= tatsächliche Gehlinie/Luftlinie) in Qualitätsstufen eingeteilt werden (Knoflacher, 1995). Diese Stufen reichen vom Ideal "a" (1,00 - 1,10 Umwegfaktor) bis zur Stufe "f" (> 1,30 Umwegfaktor).

Gute Verbindungen erhöhen die Attraktivität von Fußwegen (Naess, 2006, Cardon et al., 2009).

„In der Fusswegnetzplanung werden Netzlücken und Schwachstellen unterschieden. Netzlücken sind fehlende Bestandteile des Fusswegnetzes (fehlende Wege und Querungen sowie fehlende Aufenthalts- und Begegnungsräume). Schwachstellen betreffen qualitative Mängel des Fusswegnetzes“ (Bakels et al., 2015).

Für bestimmte NutzerInnengruppen können Netzlücken durch fehlende Sozialkontrolle entstehen (Künne et al., 2005). Unübersichtliche, dunkle und menschenleere Wegstrecken führen dazu, dass Frauen, Kinder oder zum Teil auch Senioren einen solchen Abschnitt meiden (Meschik, 2008). Wird eine physische Umwelt als potenziell gefährlich eingeschätzt, wird dieser Bereich zu Fuß nicht genutzt oder zum schützenden Auto gewechselt (Dijkstra und Pucher, 2003, Jacobsen et al., 2009). Netzlücken können aber auch durch private Grundstücke entstehen, wenn diese nicht durchquert werden können (Bakels et al., 2015).

Künne et al. (2005) betonen, dass Orientierungsmöglichkeiten eine wichtige Hilfe bei der Nutzung von Wegenetzen darstellen. *„Massnahmen, welche die Orientierung in einem Wegnetz erleichtern, erhöhen seine Attraktivität für den Fussverkehr“* ergänzen Bakels et al. (2015). Wegweisungen mit Richtungs- und Distanzangaben machen Fußwege berechenbar. Außerdem sorgen wiederkehrende Elemente der Kennzeichnung dafür, dass sich FußgeherInnen selbständig und schnell zurecht finden (Bakels et al., 2015).

Öffentliche Durchgänge können ein Wegenetz ergänzen. Bei der Bauweise von Durchgängen wird, neben einer Mindesthöhe von 2,50 m, zu einer differenzierten Gestaltung

der Deckenhöhen geraten (Knoflacher, 1995). Zusätzlich sollte bei Durchgängen immer Durchsicht gegeben sein.

3.2.3 Qualität von Fußwegumfeldern

Eine Fußgängerstudie von Ausserer et al. (2009) deckt fördernde und hemmende Faktoren von Fußwegumfeldern auf. Sauberkeit, attraktive Umgebungen, getrennte Geh- und Radwege sowie gut beleuchtete Gehsteige sind für die Förderung des Fußverkehrs von großer Bedeutung. Weitere Erfolgsfaktoren sind auf Abbildung 3-4 ersichtlich.

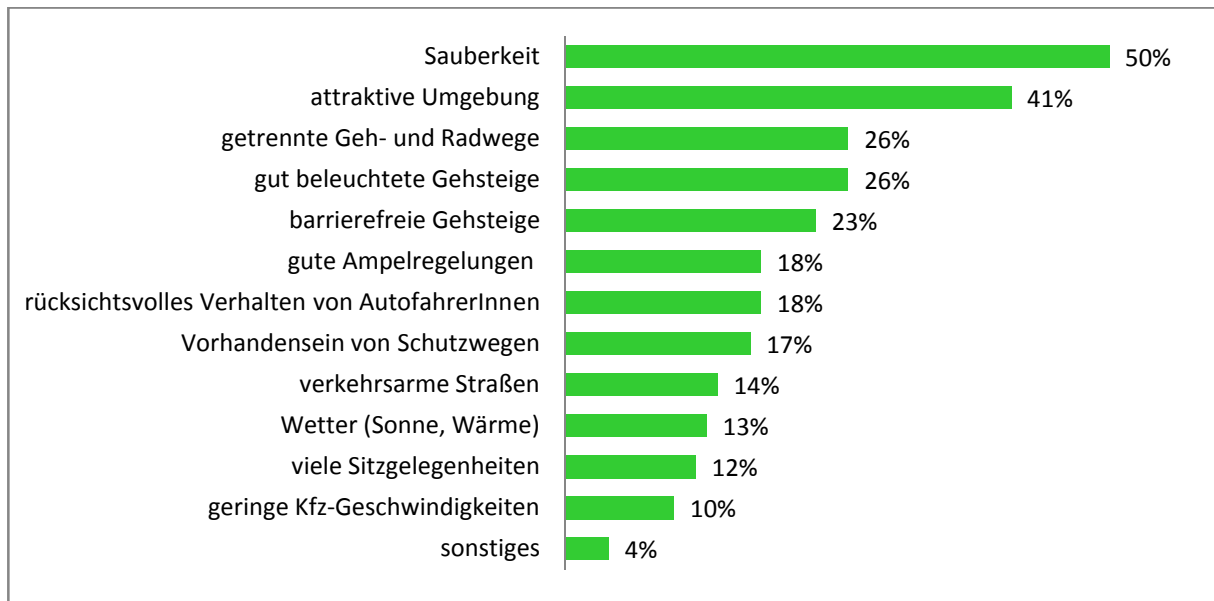


Abbildung 3-4: Erfolgsfaktoren für ein attraktives Fußwegeumfeld in Wien (eigene Darstellung nach Ausserer et al., 2009)

Barrieren, die das Gehen hemmen, sind unter anderem Hundekot, unattraktive Umgebungen und Hindernisse am Gehsteig. Abbildung 3-5 veranschaulicht weitere Hindernisse beim Zu-Fuß-Gehen in Wien.

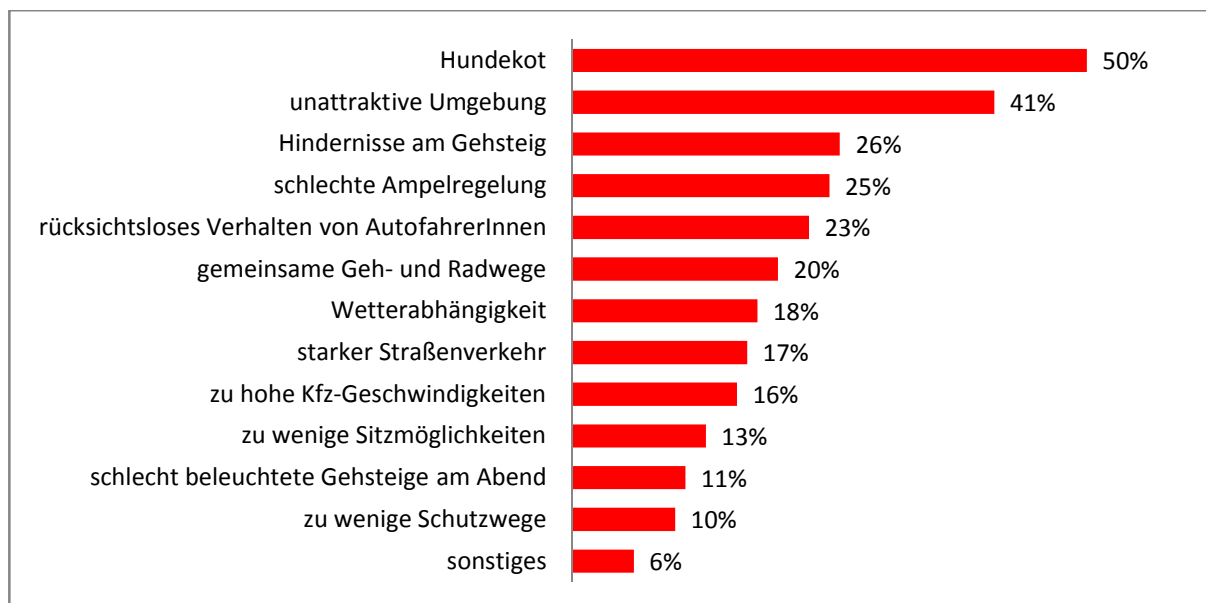


Abbildung 3-5: Barrieren beim Zu-Fuß-Gehen in Wien (eigene Darstellung nach Ausserer et al., 2009)

Eine weitere Studie zum Gehen (Ausserer et al., 2008) offenbart, was Menschen im 22. Wiener Gemeindebezirk zum Gehen animiert bzw. was sie davon abhält (Tab. 3-1).

Tabelle 3-1: Beeinflussende Faktoren beim Gehen in der Donaustadt (eigene Darstellung nach Ausserer et al., 2008)

Was fördert das Gehen?	Was hindert das Gehen?
Breite Gehsteige	Mangelhafte Instandhaltung (Schnee, Hundekot, etc.)
Trennung von Geh- und Radwegen	Kombinierte Geh- und Radwege
Ausreichende Beleuchtung	Fehlende Gehsteige
Hohes Sicherheitsgefühl	Fehlende Sitzgelegenheiten
Niedrige Kfz-Geschwindigkeiten	Rücksichts- und Respektlosigkeit (z.B.: Nichteinhaltung von Tempolimits)
Gute ÖV-Versorgung	Kurze Grünphasen

3.2.4 Sicherheit

Betrachtet man das Unfallgeschehen in Österreich, gab es im Jahr 2009 ca. 32.500 Alleinunfälle von FußgeherInnen (Bauer et al., 2011). Von Unfällen ohne Fahrzeugbeteiligung sind vor allem ältere Personen (Frauen, 60+) betroffen. Knapp die Hälfte aller Alleinunfälle ereignen sich in den Wintermonaten Dezember bis Februar. Rund drei Viertel der Unfälle ereignen sich bei Tageslicht. Das restliche Viertel verteilt sich auf Nacht, Dunkelheit und Dämmerung. Annähernd 65% der Unfälle ohne Fahrzeugbeteiligung trugen sich am Geh-/Fußweg zu. Dabei sind vereiste bzw. schneebedeckte Wege (≈45%), Randsteinhöhen (15%) oder nasse Oberflächen (5%) ein Problem.

Aktuelle Zahlen der Statistik Austria (2017) bringen keine Klarheit über aktuelle Unfälle ohne Fahrzeugbeteiligung. 3.982 verletzte und 73 getötete FußgeherInnen im Straßenverkehr (2016) beziehen andere Verkehrsarten, wie Unfälle mit Autos, mit ein.

Das EU-Projekt Apollo analysiert Verkehrsunfälle von schwachen VerkehrsteilnehmerInnen, i.d.R. FußgeherInnen und ZweiradfahrerInnen (Körner und Smolka, 2009). Dabei wurde festgestellt, dass Unfälle oft nicht gemeldet werden. So erlangen nur polizeilich gemeldete Unfälle Beachtung in Statistiken. Ein weiteres europäisches Projekt, Pedestrian Quality Needs (Walkeurope, 2010), setzt sich mit den Bedürfnissen von FußgeherInnen in Europa auseinander. Auch hier wird darauf hingewiesen, dass Informationen zu Unfällen von FußgeherInnen fehlen. Speziell wird die Abwesenheit von Daten zu Stürzen thematisiert. Es sterben in Österreich jährlich 29 Personen durch Stürze im öffentlichen Raum (Körner und Smolka, 2009).

Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 strebt im Bereich des Fußverkehrs sichere und attraktive Fußwege an (bmvit, 2016b). Durch Instandhaltung und Ausbau der Barrierefreiheit soll die Situation der FußgeherInnen zukünftig verbessert werden.

Sicherheit wird, neben Unfällen, auch durch Kriminalität beeinträchtigt. Das allgemeine Sicherheitsgefühl in Österreich ist hoch (Raml, 2017). In allen Bundesländern sind die Anzeigen von Gewaltdelikten im Jahr 2016 (43.098 Anzeigen) im Vergleich zum Vorjahr (40.333 Anzeigen) leicht angestiegen (Bundeskriminalamt, 2017). Zu beachten ist, dass es sich bei über 63% der Delikte um Beziehungstaten handelt.

Die ausgewählten Hausdurchgänge befinden sich in den Bezirken Leopoldstadt, Landstraße und Währing. Vergleicht man diese Wiener Bezirke nach Anzeigen pro 10.000 Einwohner, hat Währing (50-69 Anzeigen) die geringste Anzahl an Anzeigen im Jahr 2016. Dem folgt Landstraße mit 70-89 Anzeigen pro 10.000 Einwohner. Leopoldstadt (120-139 Anzeigen) weist die meisten Anzeigen auf (BM.I, 2017). Im Vergleich mit anderen Wiener Bezirken liegen die beschriebenen Bezirke im Mittelfeld.

Das subjektive Sicherheitsgefühl ist eine persönliche Empfindung, bei der man frei von Angst ist. Sicherheit ist stets subjektiv, in ständigem Wandel und abhängig vom jeweiligen Wertesystem einer Gesellschaft (Zedner, 2009). Das Sicherheitsgefühl kann durch unterschiedliche Faktoren beeinflusst werden. Beispielsweise kann es bei Orten mit Spuren der Verwahrlosung zu einem verminderten subjektiven Sicherheitsgefühl kommen. Diese Theorie wird als "Broken-Window-Theorie" bezeichnet (Kelling und Wilson, 1982). Weiters kann ein verzweigtes Wegenetz zu Unsicherheit führen. Je mehr Fluchtwege es gibt, desto leichter ist es für einen Kriminellen zu entkommen (Poyner, 1983).

3.3 Rechtsgrundlagen in Österreich

Eine Dienstbarkeit bzw. Servitut ist laut Herbst und Maschl (2010) „*ein dingliches Nutzungsrecht an einem fremden Grundstück in einem der jeweiligen Situation entsprechenden Umfang*“. Die Dienstbarkeit kann durch Vertrag, Erbschaft, Ersitzung oder durch gerichtliche Entscheidungen erworben werden und kann ein Gehrecht (vgl. §§ 492 (2015) und 493 ABGB (2015)) beinhalten. Dieses Gehrecht erlaubt Betätigungen wie Gehen auf einem Gehweg oder das Recht, auf einem Weg einen Kinderwagen zu schieben. Fahren mit einem Fahrrad bzw. Moped sind, unter anderem, in diesem Recht nicht eingeschlossen (Herbst und Maschl, 2010).

Ein Denkmal ist ein bewegliches oder unbewegliches Objekt von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung. Liegt für ein Gebäude ein Denkmalschutzbescheid vor, besteht ein Hausrecht, das besagt, dass für die Öffentlichkeit kein Anspruch auf Besichtigung oder Zutritt besteht (Wirtschaftskammer Österreich, 2018). Somit bedingt das Interesse im Sinne des Denkmalschutzes noch kein Wegerecht.

Bebauungsbestimmungen von öffentlichen Durchgängen in Wien sind in der Bauordnung für Wien (BO für Wien) geregelt. § 5 Abs. 4 BO (2015) für Wien beschreibt die Rechte und Verpflichtungen, die Eigentümer bzw. Mieteigentümer haben. Demnach sind „...*vorgesehene Grundflächen von jeder Bebauung freizuhalten*...“ und die Errichtung von Weg, Beleuchtung, Einbauten, etc. zu dulden.

Für die Erfordernisse und Qualitätsstandards öffentlicher Durchgänge, die auf privaten Grundstücken umgesetzt werden, werden die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) herangezogen (Toth, 2018).

Der Platzbedarf für FußgängerInnen ist auf Abb. 3-6 dargestellt. Nach RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr (2015) dient der Verkehrsraum der Abwicklung von Verkehrsvorgängen und ist von allen Hindernissen frei zu halten. Im ergänzenden Lichtraum sind feste Hindernisse zu vermeiden.

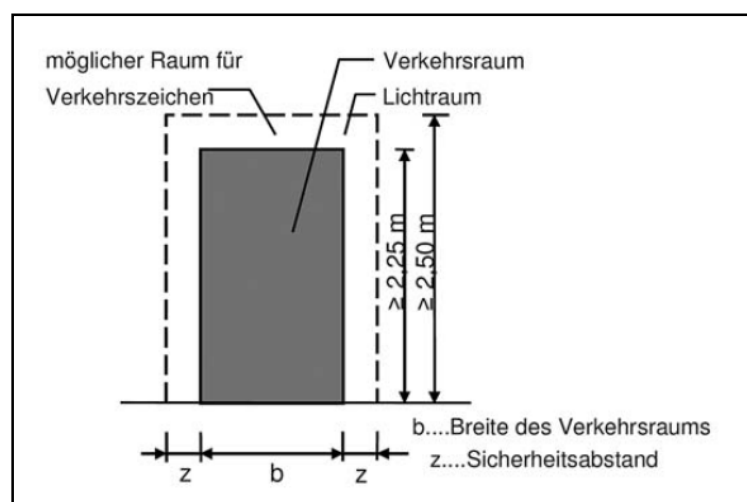


Abbildung 3-6: Licht- und Verkehrsraum für den Fußgängerverkehr (RVS 03.02.12, 2015)

Die Regelbreite (b) für den Bewegungsraum eines einzelnen zu Fuß Gehenden beträgt 1,00 m. Für Begegnungen von FußgeherInnen ist eine Regelbreite von 2,00 m vorgesehen. Je nach angrenzender Nutzung kann es zu Breitenzuschlägen (z) kommen. Für Durchgänge relevante Zuschläge sind Verweilstreifen vor Schaufenstern, Verkaufsständen, Vitrinen (1,00 m) sowie Stellfläche für längs abgestellte Fahrräder (0,80 m). Die minimale Verkehrsraumbreite an Engstellen beträgt 0,90 m über eine Länge von < 1,00 m (vgl. RVS 03.02.12).

Außerdem ist der Straßenraum so herzustellen, dass dieser für alle Menschen zugänglich ist und ohne besondere Erschwernisse und fremde Hilfe benutzt werden kann (vgl. § 6 Abs. 5 BGStG (2017)).

Für einen alltagsgerechten, barrierefreien Straßenraum kann die RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum (2010) herangezogen werden. Bei Durchgängen ist demnach auf eine geradlinige Wegführung, Einsicht und Durchsicht zu achten. Außerdem ist auf ausreichende Beleuchtung und Maßnahmen zur Reduktion von Lärm (ÖNORM B 8115-3 (2005)) Rücksicht zu nehmen. Von Pflastern mit großer Fugenbreite (> 2 cm) und Schanigärten, die Regelbreiten nicht einhalten, ist womöglich abzusehen. Winterliche Betreuung von Fußwegen soll den Fußverkehr auch im Winter sicherstellen.

Weitere Planungsgrundlagen enthält die ÖNORM B 1600 Barrierefreies Bauen (2017). Demnach entspricht eine Rampe der Barrierefreiheit, wenn sie eine Steigung von max. 6% nicht übersteigt.

Soziale Kontrolle wird in der RVS 02.02.36 ebenfalls erwähnt. *„Gebündelte Routen und Aufenthaltsbereiche haben erhöhte Nutzungsfrequenz und werden daher als sicher wahrgenommen“.*

Im Bereich der Kennzeichnung von Durchgängen sieht die RVS 02.02.36 vor, dass derartige Verbindungen durch Wegweiser zu kennzeichnen sind, da Fußwege abseits des motorisierten Straßennetzes oft nicht als solche erkennbar sind.

3.4 Hausdurchgänge

Ein Hausdurchgang kann auch als Durchgang, Durchhaus oder in der französischen Sprache als Passage bezeichnet werden.

Nach Czeike (1992) ist das Durchhaus *„ein Haus, das zw. 2 parallel verlaufenden Straßen liegt, von beiden Seiten her betreten u. (z. Tl. über einen kleinen Innenhof [zuweilen auch mehrere derselben], in dem Geschäftslokale u. Gaststätten untergebracht sind) als (freiwillig gestatteter) „Durchgang“ von einer Straße zur anderen benützt werden kann (urspr. „überbautes Wegerecht“ durch die tiefen, später durch Hinterhöfe verbauten Hausgärten), wodurch sich häufig zeitraubende Umwege erübrigen“.*

Aufgekommen sind Durchhäuser als Ort des Handels. Ausgehend von Märkten der römischen Antike entstanden in Europa erste Passagen Ende des 18. Jahrhunderts. Die Attraktivität dieser Passagen wurde durch die Verbindungsfunktion erhöht (Bürklin und Peterek, 2008).

In Österreich entstanden erste Durchhäuser im Rahmen der Verdichtung vorstädtischer Wohnstruktur in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (Jäger-Klein, 2005). Durch die Entstehung von Einkaufszentren reduzierte sich die Bedeutung von Hausdurchgängen als Handelsplatz (Dörhöfer, 2007). Stattdessen steigerte sich der Stellenwert der Verbindungsfunktion. So verbinden Hausdurchgänge bis heute die Grundfunktionen Wohnen, Versorgung und Verkehr auf einer Fläche. Derzeit können in Wien 686 öffentliche Hausdurchgänge genutzt werden (Mobilitätsagentur Wien, 2016).

4 Erhebungsmethoden

4.1 Auswahl der Hausdurchgänge

Die Mobilitätsagentur Wien plant die Förderung des Fußverkehrs durch eine Kennzeichnung öffentlicher Durchgänge in Wien. Vorerst wurden drei Durchgänge ausgewählt, um die Wirkung einer Kennzeichnung durch eine Vorher-Nachher-Untersuchung festzustellen.

Die Auswahl der Hausdurchgänge erfolgte auf Vorschlag der Designagentur kernpunkt.design, die bereits ein Konzept für die Kennzeichnungen entwickelt hat. In Bezug auf die Aspekte Frequenz, Prestige, Bekanntheit, Nähe zu Flaniermeilen und einem Sinn für FußgeherInnen hielt die Agentur eine Kennzeichnung an den Durchgängen Czerninpassage (Praterstraße - Czerningasse), Sünnhof (Landstraßer Hauptstraße - Ungargasse) und Währinger Straße - Gentzgasse für empfehlenswert.

4.2 Datenerhebung

4.2.1 Zählungen

Die Zählungen fanden am Do, 19.10.2017 (Czerninpassage), Di, 07.11.2017 (Sünnhof) und Do, 09.11.2017 (Währinger Straße - Gentzgasse) jeweils von 07-10:00 Uhr statt. Es wurden unterschiedliche Arten von NutzerInnen mit Zählformularen (Anhang 11.1) erfasst und anschließend auf Tageswerte hochgerechnet. In dieser Arbeit sind die NutzerInnenzahlen pro Durchgang und Durchgangsrichtung zusammengefasst. Details zur Methode der Hochrechnungen sowie den Auswertungen der Zählungen sind in der ergänzenden Masterarbeit von Theresa Doppelbauer (Doppelbauer, 2018) zu finden.

4.2.2 Bestandsaufnahmen

Um den Ist-Zustand der Durchgänge zu erheben, wurden Bestandsaufnahmen an den jeweiligen Standorten durchgeführt. Mit Hilfe eines vorgefertigten Beobachtungsformulars (Anhang 11.2) wurden maßgebliche Merkmale wie Grunddaten, Eingänge, Durchgang, Instandhaltung, umliegende Orte von Interesse sowie die Barrierefreiheit der Durchgänge erfasst. Zusätzlich wurde der Zustand der Hausdurchgänge mit Fotos dokumentiert.

Die Bestandsaufnahmen erfolgten sowohl am Tag (Czerninpassage 28.09.2017, Währinger Straße - Gentzgasse 02.10.2017, Sünnhof 05.10.2017), jeweils im Zeitraum zwischen 12:30 Uhr und 13:45 Uhr, als auch am Abend (04.10.2017 in allen drei Durchgängen). Aufgrund des frühen Sonnenunterganges zu dieser Jahreszeit konnte die Beurteilung der Beleuchtung im Zeitraum zwischen 19:15 Uhr und 21:30 Uhr stattfinden.

4.2.3 Befragungen

Zur Erhebung der Einstellung von PassantInnen wurde eine mündliche Befragung durchgeführt. Bei den Interviews kamen Fragebögen (Anhang 11.3) mit teilstandardisierten Antwortmöglichkeiten zum Einsatz. Diese erfassten sowohl quantitative als auch qualitative Daten.

Eine kurze Einleitung umfasste eine Erklärung zu durchführenden Personen samt deren Kontaktdaten bzw. Einrichtung, Fragestellung und Dauer der Befragung, Weiterverwendung der erhobenen Daten und Zusicherung der Anonymität. Danach folgten vier Frageblöcke in unterschiedlichen Farben:

- Block A: Ich kenne den Durchgang (gelb)
- Block B: Ich kenne den Durchgang nicht (grün)
- Block C: Mobilitätsverhalten (grau)
- Block D: personenbezogene Daten (rot)

Die Zuweisung der Blöcke A und B erfolgte nach Kenntnisstand des jeweiligen Durchganges. Anschließend wurden allen PassantInnen die Fragen aus den Blöcken C und D gestellt. Die Blöcke beinhalteten jeweils mehrere geschlossene und/oder offene Fragen. Bei einigen geschlossenen Fragen wurde eine Likert-Skala mit Forced Choice eingesetzt. Diese erhielten eine verbale Skalenbezeichnung in vier Abstufungen sowie die Antwortmöglichkeit "keine Angabe".

Der Fragebogen wurde am 16.10.2017 durch Befragungen (Währinger Straße - Gentzgasse) auf Logik- und Ablauffehler überprüft. Die Befragungen fanden im Zeitraum vom 24.10.2017 bis 22.11.2017, jeweils von Montag bis Freitag 08:20 bis 17:00 Uhr, statt. Innerhalb dieses Zeitraumes beantworteten PassantInnen die Fragebögen an den drei ausgewählten Hausdurchgängen.

In sieben Fällen füllten die Befragten den Fragebogen nicht vor Ort aus. Dies geschah bei Zeitmangel und ausdrücklichem Interesse an der Befragung. Die Fragebögen wurden den TeilnehmerInnen in diesen Fällen mitgegeben und von diesen per E-Mail zurückgesendet.

Die Sollstichprobengröße wurde im Vorhinein auf 600 Personen festgelegt. Davon sollten die Hälfte der Personen in den Durchgängen und die andere Hälfte im Nahbereich außerhalb der Durchgänge befragt werden. Dies schließt die jeweiligen Häuserblöcke rund um die Durchgänge mit ein. Die meisten Befragungen außerhalb der Durchgänge wurden allerdings auf den direkt angrenzenden Straßen durchgeführt.

Die Merkmale der Stichprobe sind in Tabelle 4-1 abgebildet. Insgesamt ergab sich eine Stichprobe von 566 PassantInnen. Von den 566 beantworteten Fragebögen konnten 95 Fragebögen nicht berücksichtigt werden, da zur Nutzung des jeweiligen Durchganges keine Antworten vorlagen. Die Stichprobe beinhaltet 430 FußgeherInnen, 9 RadfahrerInnen, 31 PassantInnen mit Kinderwagen oder Trittroller sowie eine Person mit elektrischem Rollstuhl.

Tabelle 4-1: Zusammensetzung der Befragungsstichprobe(n)

Durchgang	Czernin- passage	Sünnhof	Währinger Straße - Gentzgasse	Gesamt
Befragungen im DG	101 (66%)	99 (62%)	100 (63%)	300 (64%)
Befragungen außerhalb des DG	51 (34%)	60 (38%)	60 (38%)	171 (36%)
Stichprobengröße (n)	152 (100%)	159 (100%)	160 (100%)	471 (100%)
Geschlecht [%]				
weiblich	56	61	56	58
männlich	44	39	44	42
Alter [%]				
< 18 Jahre	2	1	3	2
18-40 Jahre	43	47	47	46
41-65 Jahre	42	40	30	37
> 65 Jahre	13	12	20	15

4.3 Datenanalyse

Die erhobenen Daten der Interviews wurden durch Häufigkeiten, Kreuztabellen und Korrelationen ausgewertet. Verwendung fand dabei die Statistiksoftware IBM SPSS Statistics 24. Die Effektstärke der Korrelationen wurde nach Cohen (1992) berechnet:

- $r = 0.10$ entspricht einem schwachen Effekt
- $r = 0.30$ entspricht einem mittleren Effekt
- $r = 0.50$ entspricht einem starken Effekt

5 Ergebnisse

5.1 Zählungen

Die Czerninpassage und der Sünnhof haben annähernd gleich viele NutzerInnen pro Tag (Abb. 5-1). In der Währinger Straße - Gentzgasse ist die NutzerInnenzahl deutlich geringer. Verglichen mit den anderen beiden Durchgängen nutzen hier nur rund ein Drittel der Menschen diesen Weg (Doppelbauer, 2018).

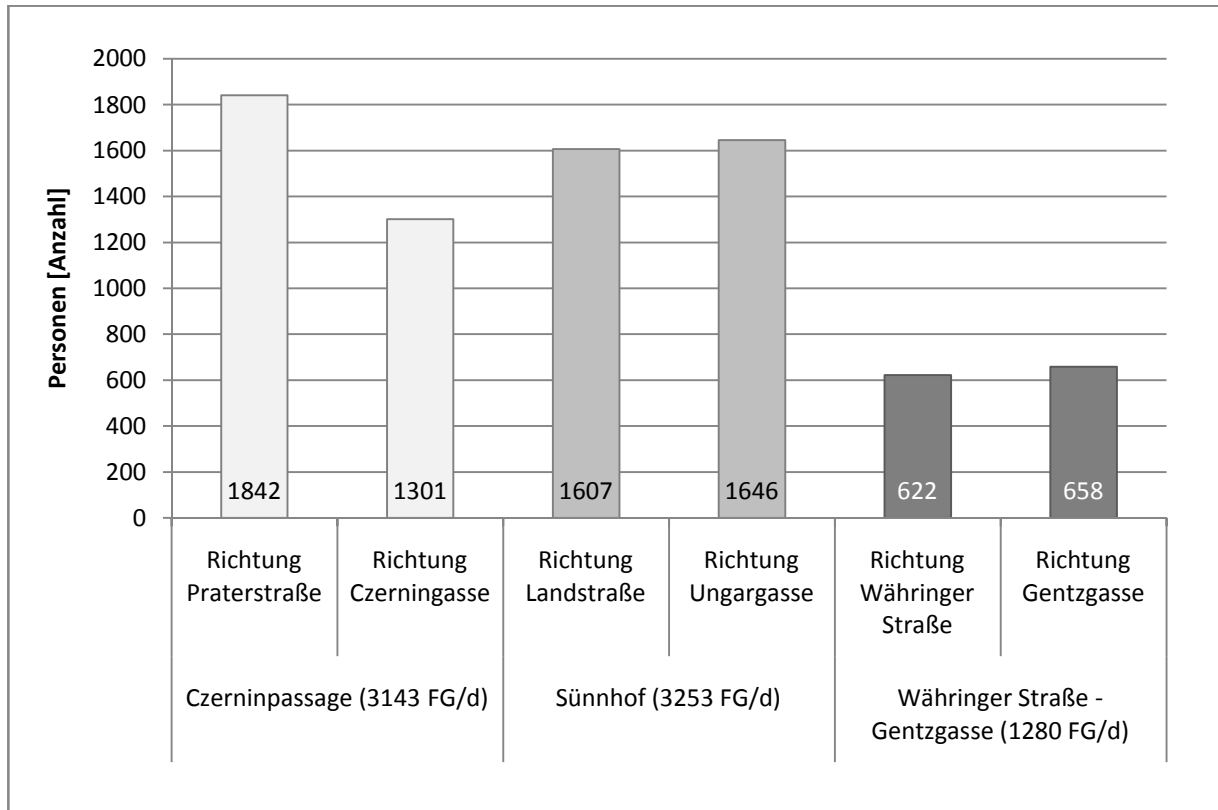


Abbildung 5-1: Hochrechnung der Personenzählungen pro Durchgang und Gehrichtung (eigene Darstellung nach Doppelbauer (2018))

5.2 Bestandsaufnahmen

5.2.1 Lage der Hausdurchgänge

Die drei gewählten Durchgänge befinden sich in folgenden Bezirken in Wien (Abb. 5-2):

- Czerninpassage: Leopoldstadt, 1020 Wien
- Sünnhof: Landstraße, 1030 Wien
- Währinger Straße - Gentzgasse: Währing, 1180 Wien



Abbildung 5-2: Position der Durchgänge am Stadtplan Wien (ViennaGIS, 2018)

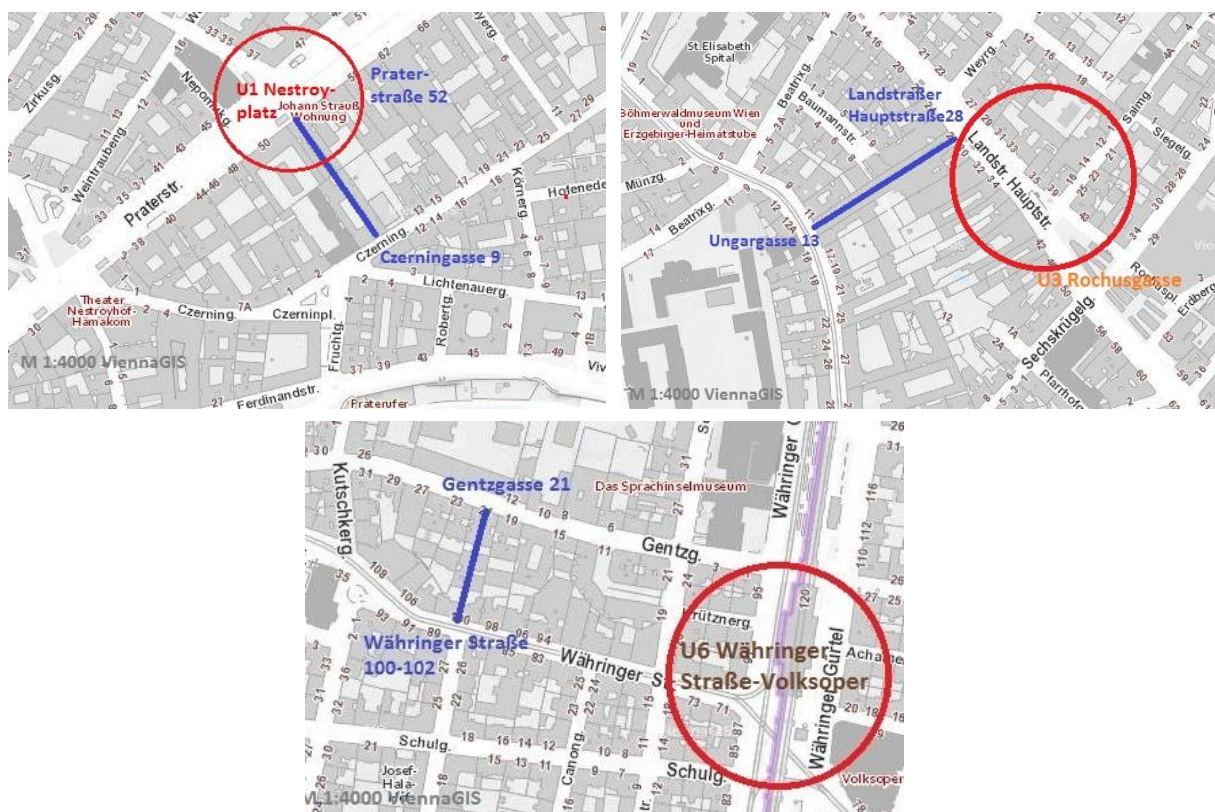


Abbildung 5-3: Position der Durchgänge mit der jeweiligen Ausrichtung zur Umgebung (eigene Darstellung nach ViennaGIS (2018))

Ausschnitte der näheren Umgebungen (Abb. 5-3) visualisieren die Durchgänge (blaue Linien) und deren nächst gelegene Zentren bzw. Subzentren (rote Kreise).

Bei Zählungen von PassantInnen in Wiener Einkaufsstraßen (Gielge et al., 2012) wurden auf der Praterstraße 5.903, auf der Landstraßer Hauptstraße 12.812 und auf der Währinger

Straße 7.157 PassantInnen pro Tag (Donnerstag, 8:30 Uhr - 19:00 Uhr) gezählt. Dies verdeutlicht das ungefähre Aufkommen von FußgeherInnen in den jeweiligen Umgebungen.

5.2.2 Alternative Fußwege und Points of interest

Die 1898 erbaute **Czerninpassage** (Abb. 5-4, blaue Linie) verbindet die Praterstraße 52 mit der Czerningasse 9. Der Durchgang ist 126 m lang.

Es gibt zwei Alternativen zu diesem Durchgang, um von einem Eingang zum anderen zu gelangen. Zum einen führt ein Weg über die Praterstraße 42 und die Czerningasse 7A zur Czerningasse 9. Diese 354 m lange Alternative ist in Abb. 5-4 gelb markiert. Zum anderen führt ein Weg über die Praterstraße 60 und die Czerningasse 17 zur Czerningasse 9. Diese Alternative ist 321 m lang und in Abb. 5-4 grün markiert. Bei beiden Alternativen handelt es sich ebenfalls um Hausdurchgänge.



Abbildung 5-4: Wegverlauf der Czerninpassage mit alternativen Routen sowie Points of interest (ViennaGis, 2018)

Points of interest:

- (1) U1 Station Nestroyplatz
- (2) DM Drogeriemarkt (Praterstraße 52)
- (3) Spar Gourmet (Praterstraße 60)
- (4) Billa (Franzensbrückenstraße 20)
- (5) Volksschule (Czerninplatz 3)
- (6) diverse Geschäfte (Praterstraße)

Die um 1850 entstandene **Sünnhof**-Passage verbindet die Landstraßer Hauptstraße 28 mit der Ungargasse 13. Der Durchgang (Abb. 5-5, blaue Linie) ist 155 m lang.

Alternative Wege, um von einem Eingang zum anderen zu gelangen, führen über die Landstraßer Hauptstraße - Beatrixgasse - Baumannstraße (365 m, Abb. 5-5, gelbe Markierung) oder über die Ungargasse - Beatrixgasse - Baumannstraße (270 m, Abb. 5-5, rote Markierung) ca. in die Mitte des Durchganges zum Ida-Pfeiffer-Weg. Eine weitere Alternative stellt die 418 m lange Route Landstraßer Hauptstraße-Beatrixgasse - Ungargasse dar (Abb. 5-5, hellblaue Linie). Zudem gibt es eine südliche Alternative über die Sechskrügelgasse. Diese Route ist mit 655 m die längste Wahlmöglichkeit zum Durchgang (Abb. 5-5, grüne Markierung).

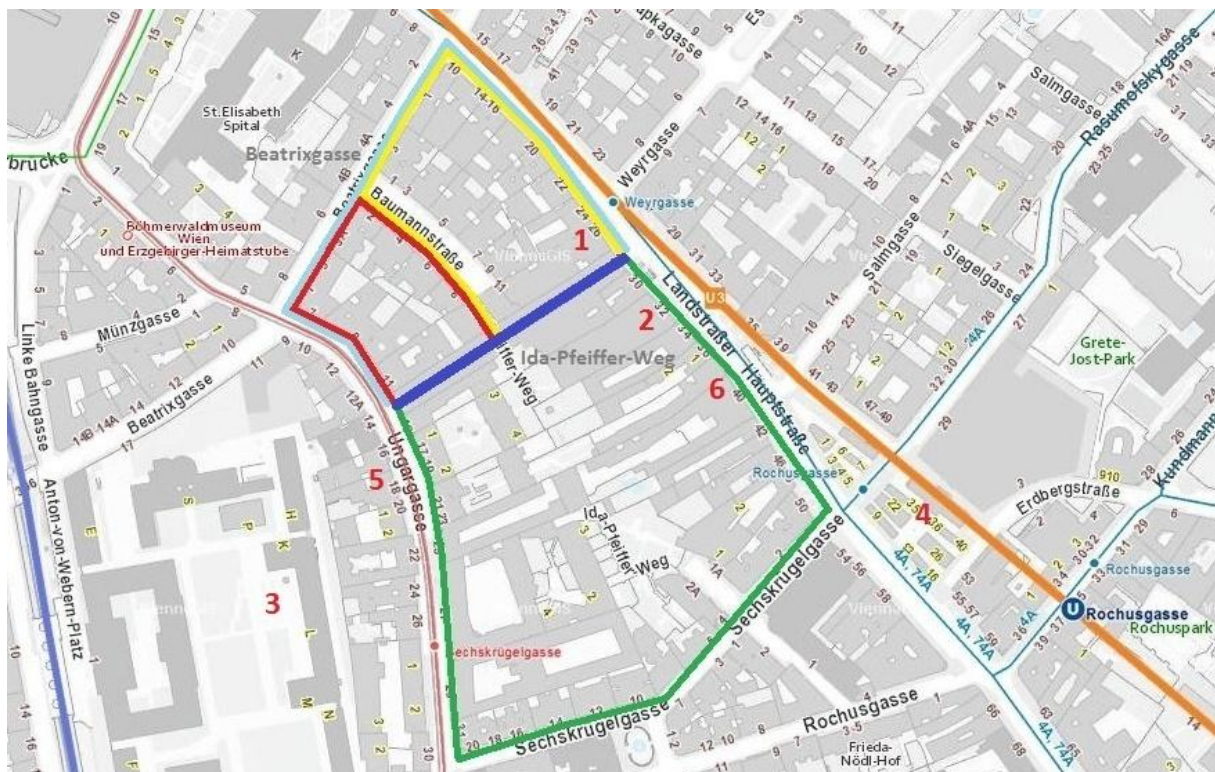


Abbildung 5-5: Wegverlauf des Sünnhofes mit alternativen Routen sowie Points of interest (ViennaGis, 2018)

Points of interest:

- (1) Hofer (Landstraßer Hauptstraße 26)
- (2) Billa (Landstraßer Hauptstraße 32)
- (3) Universität für Musik und darstellende Kunst Wien (Anton-von-Webern-Platz 1)
- (4) U3 Station Rochusgasse (Rochusmarkt)
- (5) Kinderbetreuungseinrichtungen (Ungargasse)
- (6) diverse Geschäfte (Landstraßer Hauptstraße)

Zwischen **Währinger Straße** 100-102 und **Gentzgasse** 21 existiert ein 88 m langer Hausdurchgang (Abb. 5-6, blaue Linie). Alternativ zur Passage kann zum einen die Route Gentzgasse - Kutschergasse - Währinger Straße (283 m, Abb. 5-6, gelbe Linie) genutzt werden, um von einem Eingang zum anderen zu gelangen. Zum anderen kommt man auch über die Gentzgasse und die Semperstraße zur Währinger Straße 100-102 (397 m, Abb. 5-6, grüne Linie).



Abbildung 5-6: Wegverlauf des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse mit alternativen Routen sowie Points of interest (ViennaGis, 2018)

Points of interest:

- (1) U6 Station Währinger Straße - Volksoper
- (2) Kutschkermarkt
- (3) Spar Gourmet (Währinger Straße 90-92)
- (4) Kinderbetreuungseinrichtungen (Gentzgasse)
- (5) Wifi Wien (Währinger Gürtel 97)
- (6) diverse Geschäfte (Währinger Straße)

5.2.3 Grundstücke, Dienstbarkeiten und Erhalter

Tabelle 5-1 führt die Zahl der Grundstücke, Art der Dienstbarkeit (Gehrecht) und den Erhalter des jeweiligen Durchganges auf.

Tabelle 5-1: Grundstückanzahl, Dienstbarkeit und Erhalter pro Durchgang

Durchgang	Anzahl der Grundstücke, auf denen sich der Durchgang befindet	Art der Dienstbarkeit	Erhalter
Czerninpassage	2	Dienstbarkeit des freien Durchgangs	privat
Sünnhof	1	keine Dienstbarkeit (Denkmalschutzbescheid= kein öffentliches Zutrittsrecht)	Mercure Hotel
Währinger Straße - Gentzgasse	2	Dienstbarkeit des unentgeltlichen öffentlichen Durchganges	MA 28

5.2.4 Eingänge

Czerninpassage: Der Zugang Praterstraße 52, wie auf Abbildung 5-7 ersichtlich, kann durch eine versperrbare Gitterflügeltüre betreten werden. Die Eingangsöffnung hat eine Höhe von 2,26 m und eine Breite von 1,44 m. Ein schmaler Teil der Flügeltüre ist nicht geöffnet. Die Ausleuchtung im Eingangsbereich ist, trotz eines beleuchteten Werbeschildes, am Tag eher dunkel. Es besteht keine Durchsicht zur Czerningasse. Der Eingangsbereich Praterstraße 52 ist unauffällig. Die Gehsteigbreite zwischen Eingang und Straße beträgt ca. 10 m. In dieser Zone befinden sich Auf- und Abgang zur U1 Station Nestroyplatz, Telefonzellen, Geschäfte und ein Radweg. Unmittelbar beim U-Bahn Auf- und Abgang ist ein Schutzweg über die Praterstraße in Richtung Rotensterngasse vorhanden.

Abbildung 5-8 zeigt, dass eine Erkennbarkeit als Durchgang nicht gegeben ist. Durch die Dominanz der Fassadenfläche des Drogeriemarktes DM ist der Eingang unter dem Firmenlogo kaum zu erkennen. Ein vorhandenes Schild am Eingangstor weist auf den Durchgang und die eingeschränkte Nutzbarkeit hin. Die rote Markierung in Abbildung 5-7 zeigt dieses Schild, welches die Beschriftung "Haustor zu Czerningasse täglich von 21 - 06 Uhr geschlossen", trägt.



Abbildung 5-7: Schild mit den Öffnungszeiten der Czerninpassage beim Eingang Praterstraße



Abbildung 5-8: Eingangsbereich der Czerninpassage bei der Praterstraße

In der Czerningasse 9 befindet sich der zweite Zugang zur Czerninpassage (Abb. 5-9). Der Durchlass ist 3,17 m hoch und 1,33 m breit. Bei Tageslicht ist dieser Bereich eher hell ausgeleuchtet.

Außerhalb des Durchganges (Abb. 5-10) lässt nichts auf einen Durchgang schließen. Es gibt keine Hinweise auf den Weg oder die Öffnungszeiten. Zudem stellt das halb geschlossene Eingangstor eine Hemmschwelle für PassantInnen dar.



Abbildung 5-9: Eingangstor Czerningasse



Abbildung 5-10: Eingangsbereich der Czerninpassage bei der Czerningasse

Sünnhof: Aus Richtung Landstraßer Hauptstraße 28 betritt man den Hof durch ein 3,75 m hohes und 2,60 m breites Eingangstor mit offenen Flügeltüren (Abb. 5-11). Über dem Eingang befindet sich die Aufschrift "SÜNN-HOF freiwillig eröffneter Durchgang". Es sind Hinweisschilder auf Betriebe im Durchgang vorhanden. Keinen Hinweis gibt es hingegen auf den Verlauf des Weges. Durchsicht zur Ungargasse ist nicht gegeben. Der Gehsteig vor dem Durchgang ist ca. 9 m breit. In unmittelbarer Nähe befinden sich hier eine Radabstellanlage und ein Schutzweg, der auf die gegenüberliegende Straßenseite führt. Das Tageslicht ist am Eingang Landstraßer Hauptstraße ausreichend. Der Sünnhof ist ununterbrochen geöffnet. Der Zugang Landstraßer Hauptstraße ist aus frontaler Sicht (Abb. 5-11) gut wahrnehmbar. Bei seitlicher Annäherung auf der Landstraße in Richtung Sünnhof (Abb. 5-12) ist der Durchgang nur schlecht auffindbar.



Abbildung 5-11: Zugangstor des Sünnhofes bei der Landstraße



Abbildung 5-12: Zugangsbereich des Sünnhofes bei der Landstraße

Ein Schild im Eingangsbereich Landstraßer Hauptstraße weist auf das Radfahrverbot im Durchgang hin. Eine Radabstellanlage, bestehend aus drei Radbügeln, steht außerhalb des Hausdurchganges bei der Landstraßer Hauptstraße zur Verfügung. Die Zufahrt mit einem PKW ist nicht möglich.

Verlässt man den Durchgang in Richtung Ungargasse, muss ein doppelseitiges Tor (2,85 m hoch, 1,70 m breit) passiert werden (Abb. 5-13). Die Flügeltüren sind durchgehend geöffnet. Der Ein- und Ausgangsbereich ist am Tag ausreichend hell und fällt nur in geringem Maße als Erweiterung des Wegenetzes auf. Zwischen dem 2 m breiten Gehsteig und der zweistreifigen Fahrbahn (inkl. Gleisanlage der Straßenbahn) der Ungargasse befindet sich ein Stellplatz für Busse. Bleibt ein Bus hier stehen, verdeckt dieser, wie in Abb. 5-15 dargestellt, den gesamten Eingangsbereich. Beim Durchgang gibt es keine Querungshilfe über die Ungargasse. Viele PassantInnen (Abb. 5-14, Abb. 5-15) queren die Straße in diesem Bereich, um den Vorteil der Abkürzung durch den Sünnhof nicht zu verlieren.



Abbildung 5-13: Eingangstor Ungargasse



Abbildung 5-14: Ausgang Ungargasse

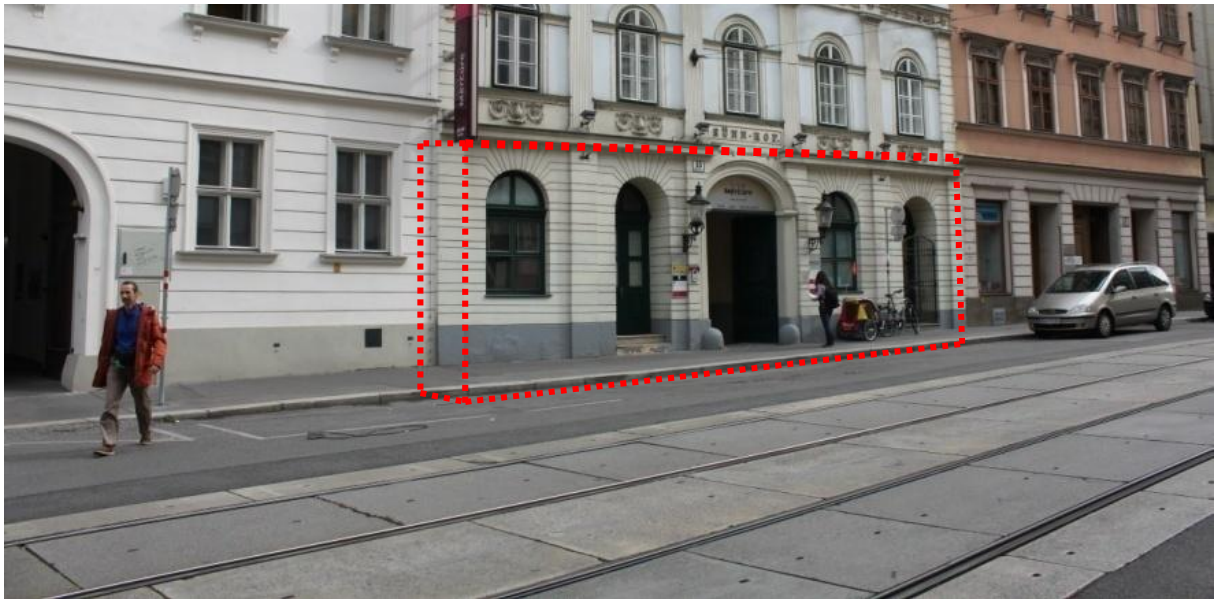


Abbildung 5-15: Zugangsbereich des Sünnhofs bei der Ungargasse mit angedeutetem Bus

Währinger Straße - Gentzgasse: Auf der Währinger Straße, vor dem Durchgang, stehen zwei Radbügel, eine Sitzbank und ein Abfallbehälter zur Nutzung bereit (Abb. 5-16). In diesem Bereich ist der Gehsteig rund 4 m breit. Es existiert keine Querungshilfe über die zweispurige Währinger Straße mit Schienenanlage. Es ist keine Art von Wegweisung oder Beschilderung des Durchlasses zu erkennen.



Abbildung 5-16: Eingangsbereich des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse bei der Währinger Straße

Trotz vollständiger Durchsicht (Abb. 5-17) ist der Durchgang auf der Währinger Straße leicht zu übersehen (Abb. 5-18). Der Einlass bei der Währinger Straße ist 2,90 m hoch und 2,80 m breit. Bei Tageslicht sind die ersten Meter bis zum Hof 1 ausreichend hell.



Abbildung 5-17: Hof 1 in Richtung Gentzgasse



Abbildung 5-18: Währinger Straße in Richtung Kutschkermarkt

Der Eingang Gentzgasse ist 2,95 m hoch und 2,90 m breit. Der Höhenunterschied wird hier durch eine annähernd 3° steile Schräge überwunden (Abb. 5-19). Das Tageslicht erhellt diese Stelle ausreichend.

Kommt man vom Durchgang auf die Gentzgasse, trifft man auf einen 4,50 m breiten Gehsteig (Abb. 5-20). Die Kante zur zweistreifigen Fahrbahn ist abgeflacht. In unmittelbarer Nähe zum Durchgang befindet sich ein Abfallbehälter. Eine Querungshilfe ist nicht vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Gentzgasse befinden sich vier Fahrradbügel. Es besteht keine Möglichkeit, die Passage zu versperren. Somit kann sie rund um die Uhr genutzt werden.



Abbildung 5-19: Steigung beim Eingang Gentzgasse



Abbildung 5-20: Eingangsbereich des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse bei der Gentzgasse

5.2.5 Durchgänge

Die **Czerninpassage** ist mit Asphalt- und Betonböden ausgestattet. Die Lichtverhältnisse im Durchgang sind bei Tageslicht sehr gut. Annähernd ein Viertel (210 m^2) der Gesamtfläche des Weges sind überdacht. Der nicht überdachte Teil bildet zwei Innenhöfe, wie Abbildung 5-21 veranschaulicht. Im Innenhof 1 (Abb. 5-22) befinden sich drei Geschäfte (Stoffprinzessin, Modewerkstatt Zwirger, Kosmetik Marianne) und ein leerstehendes Büro.

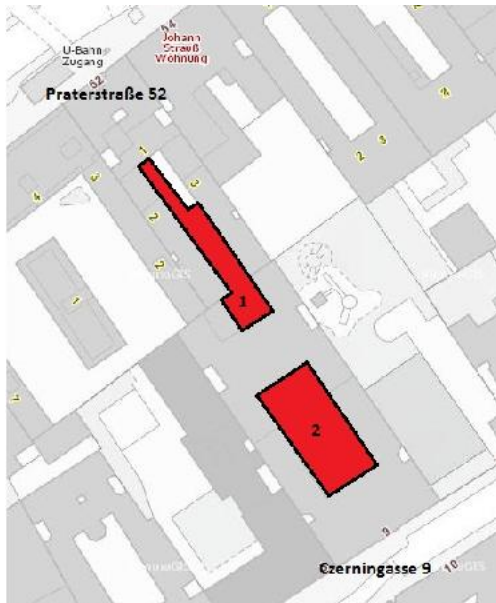


Abbildung 5-21: Innenhöfe der Czerninpassage

Abbildung 5-22: Innenhof 1 der Czerninpassage

Bevor man durch eine kurze Passage zu Innenhof 2 gelangt, muss man ein Absperrgitter mit einer türgroßen Öffnung passieren. Der Durchlass (Abb. 5-23) ist 2,25 m hoch und 1,03 m breit. Hinter dieser Absperrung befinden sich drei Autoabstellplätze, wie Abbildung 5-24 andeutet.



Abbildung 5-23: Gitterabtrennung Hof 1 Richtung Czerningasse

Abbildung 5-24: Gitterabtrennung in Hof 1 in Richtung Praterstraße

Wie auf Abbildung 5-25 zu sehen ist, befindet sich der Innenhof 2 (Florianihof), in Richtung Czerningasse. Ein Fitnessbetrieb und ein Architekturbüro haben sich hier angesiedelt. Es stehen zwölf Parkplätze im Florianihof zur Verfügung. Die PKW gelangen durch ein automatisches Tor mit Ampel und Bewegungssensor von der Czerningasse 9 aus in den Innenhof. Wenn ein PKW durch das kurze Verbindungsstück zwischen den Höfen oder durch den Zugang Czerningasse fährt, müssen FußgeherInnen während dieses Vorganges warten. Diese Stellen sind zu eng, um FußgeherInnen und PKW gleichzeitig passieren zu lassen.



Abbildung 5-25: Florianihof (Hof 2) in Richtung Czerningasse



Abbildung 5-26: Florianihof in Richtung Praterstraße

Im Durchgang fällt vor allem der Florianihof durch optisch ansprechende Details, wie z.B. eine Holzstatue (Abb. 5-26) auf. Abfallbehälter, Radabstellanlagen und Verweilmöglichkeiten sind in der Czerninpassage nicht vorhanden.

In der Nacht ist der Eingang Praterstraße durch ein Werbeschild und drei Deckenleuchten gut ausgeleuchtet. Zum Innenhof 1 nimmt die Intensität der Beleuchtung stetig ab (Abb. 5-27). Hier sind drei Kugellampen und fünf Lampen in Zylinderform an den Fassaden angebracht. Eine Zylinderlampe am Trenngitter wird mit einem Bewegungssensor aktiviert und erlischt nach einer bestimmten Zeit wieder. Die Passage zwischen Hof 1 und 2 wird in der Nacht durch drei Zylinderlampen beleuchtet. In diesem Bereich nimmt die Ausleuchtung gegenüber Innenhof 1 wieder zu. Gelangt man in Hof 2, wird man von 27 Lampen in Zylinderform empfangen (Abb. 5-28). Sie sind rund um den Hof verteilt und schaffen eine einladende Atmosphäre. Die Ausleuchtung ist in diesem Abschnitt sehr gut. Der Ausgang zur Czerningasse ist in der Nacht ebenfalls sehr gut ausgeleuchtet. Acht Leuchtmittel in kurzem Abstand sorgen für viel Licht an dieser Örtlichkeit.

Entlang des gesamten Durchganges gibt es Vorsprünge und Ecken, die nicht eingesehen werden können. Weiters ist anzumerken, dass die Czerninpassage von zahlreichen RadfahrerInnen befahren wird.



Abbildung 5-27: Beleuchtung in Hof 1



Abbildung 5-28: Beleuchtung in Hof 2 (Florianihof)

Der gesamte Boden des **Sünnhofes** ist mit Kopfsteinpflaster ausgelegt. Die Mitte bildet eine Entwässerungsrinne, die aus jeweils zwei Reihen größeren Pflastersteinen besteht (Abb. 5-29).



Abbildung 5-29: Innenhof in Richtung Ungargasse mit Quergang

Die Lichtverhältnisse im Durchgang sind bei Tageslicht sehr gut. Der Durchgang besteht aus einem Innenhof (Abb. 5-30). Nahe dem Ida-Pfeiffer-Weg ist der Hof durch einen mehrgeschossigen Quergang überbaut. Dies veranschaulicht Abbildung 5-31. Annähernd 15 Prozent der Gesamtfläche des Durchganges sind überdacht.

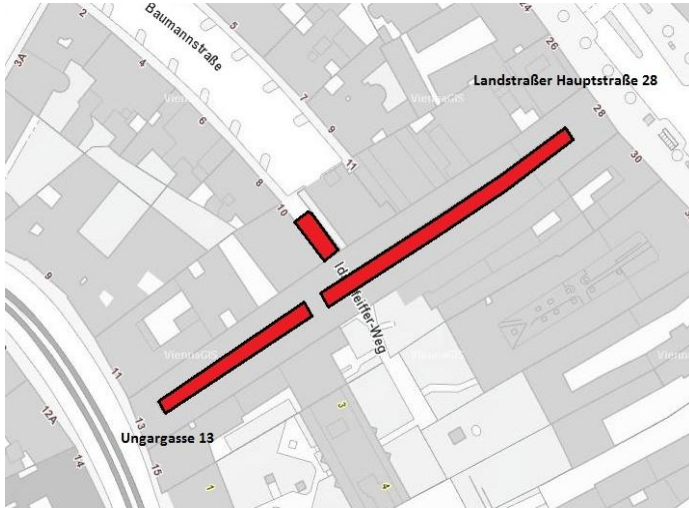


Abbildung 5-30: Innenhof des Sünnhofes



Abbildung 5-31: Quergang im Sünnhof

Von der Mitte des Durchganges aus gelangt man über drei Stufen oder einer knapp 27° steilen Rampe zu einem überbauten Abschnitt (Abb. 5-32). Von dort führen neun Stufen oder eine lange Rampe (knapp 6° Steigung) in die Baumannstraße (Abb. 5-33).



Abbildung 5-32: Rampe und Treppen vom Sünnhof in Richtung Baumannstraße



Abbildung 5-33: Rampe und Treppen aus dem Sünnhof in die Baumannstraße

Verlässt man den Durchgang beim Ida-Pfeiffer-Weg in Richtung Süden, eröffnet sich ein Innenhof. Der Innenhof ist eine Sackgasse für PassantInnen, da verschlossene Gitter den Zugang zu den Häusern verhindern (Abb. 5-34).



Abbildung 5-34: Sackgasse Ida-Pfeiffer-Weg



Abbildung 5-35: Stufen zu den Geschäften im Innenhof

Im Durchgang befinden sich sieben Geschäfte und ein Hotel. Zu den Geschäften im Innenhof gelangt man über Stufen, wie Abb. 5-35 zeigt. Zum Hotel gibt es abgesehen von den Stufen auch eine Rampe. Es gibt keine Abfallbehälter im Durchgang. Ein Wandaschenbecher ist beim Eingang Landstraßer Hauptstraße montiert.

In den warmen Monaten des Jahres befindet sich ein Gastgarten im Durchgang. Weiters schmücken zahlreiche Pflanzkästen den Hof. Durch die Anordnung der Tische und Pflanzgefäße verengt sich der Durchgang im Bereich des Gastgartens auf die Breite von 1,90 m. Die Nutzung dieses Gastgartens ist an den Konsum im Restaurant gebunden.

In der Nacht ist der Sünnhof sehr gut ausgeleuchtet (Abb. 5-36). Die Eingangsbereiche werden von jeweils zwei großen Wandleuchten und vier Spots erhellt, die auf die Fassade gerichtet sind (Abb. 5-37). Im Durchgang befinden sich zahlreiche Wand- und Deckenleuchten (Kugelleuchten und Spots). Für ein außergewöhnliches Ambiente sorgt eine Lichterkette, die sich, in der Höhe von rund 4 m, über den gesamten Durchgang erstreckt. Zudem sorgen etliche Schaufenster für zusätzliches Licht.

Der Sünnhof ist sowohl am Tag als auch in der Nacht sehr gut besucht. Auch bei Touristen ist der Hof im Biedermeierstil ein beliebtes Ziel.



Abbildung 5-36: Eingangsbereich Landstraßer Hauptstraße bei Nacht



Abbildung 5-37: Eingangsbereich Ungargasse bei Nacht

Der Durchgang **Währinger Straße - Gentzgasse** besteht aus vier Innenhöfen (Abb. 5-38). Innenhof 4 (Abb. 5-39) ist durch einen mehrstöckigen Überbau geteilt. Daraus ergibt sich eine Überdachung von 77 Prozent der Gesamtfläche.

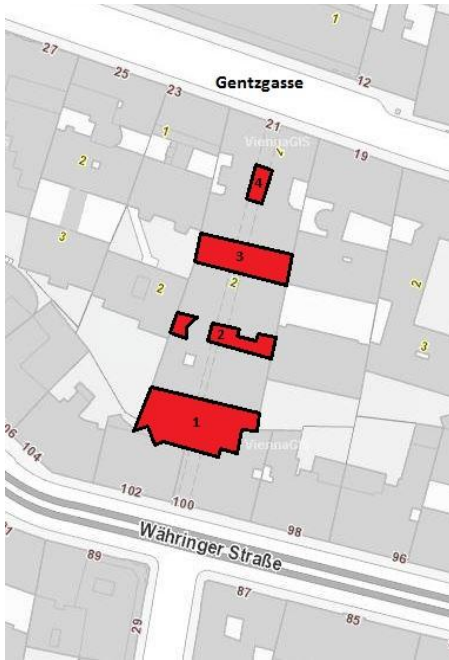


Abbildung 5-38: Innenhöfe des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse

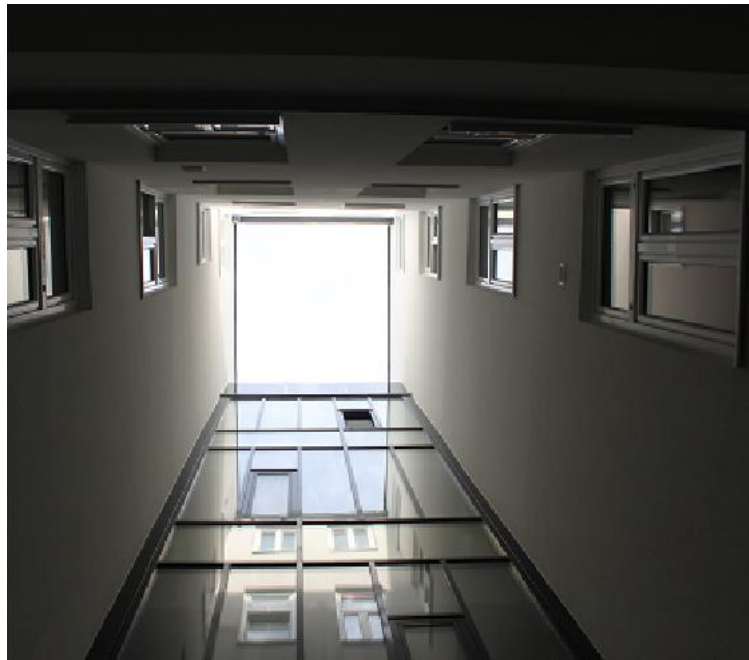


Abbildung 5-39: Innenhof 4 des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse

Der Boden im Durchgang ist verflies. Bis zum Innenhof 1 ist der Untergrund mit grauen Fliesen ausgelegt. Quer zwischen den unterschiedlichen Fliesenarten und längs entlang des Durchganges befindet sich je eine Entwässerungsrinne. Der Rest des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse ist mit beigen Fliesen bedeckt, welche deutlich größer sind als die grauen Platten.

Die Lichtverhältnisse im Durchgang sind bei Tageslicht gut. Im Durchgang ergeben sich durch mehrere Überdachungen häufige Licht- und Schattenwechsel. Vom Standpunkt der hellen Stellen wirken die überbauten Passagen eher dunkel (Abb. 5-40).



Abbildung 5-40: Licht- und Schattenwechsel im Durchgang Währinger Straße - Gentzgasse

Im Durchgang haben sich ein Atelier, eine Hautärztin, ein Investmentbüro sowie ein Apartmentbetrieb angesiedelt. Sechs Büro- und Geschäftsflächen im Erdgeschoß sind seit der Renovierung nicht vermietet.

Der Hausdurchgang bietet keine Zufahrt für Personenkraftwagen. Rechtlich gesehen dürfen auch RadfahrerInnen die Strecke nicht nutzen, da es sich um einen Gehweg handelt. Das Verbot für RadfahrerInnen ist nicht gekennzeichnet. Physisch ist ausreichend Platz für beide VerkehrsteilnehmerInnen. Es befinden sich keine Radabstellanlagen im Durchgang. Im Hof 1 bietet ein Gitterzaun die Möglichkeit Fahrräder anzuketten.

In der Nacht entspricht die Helligkeit im Eingangsbereich der Währinger Straße dem Niveau des Straßenzuges außerhalb des Hausdurchganges (Abb. 5-41). Zwei kugelförmige Deckenleuchten erhellen diesen Abschnitt. Im Hof 1 ist es deutlich dunkler, da sich hier keine Leuchtkörper befinden. Nach Hof 1 in Richtung Gentzgasse ist der Durchgang sehr gut ausgeleuchtet. Dieser Bereich ist deutlich heller als die Straßenbeleuchtung der Gentzgasse, wie Abb. 5-42 veranschaulicht. Für diese Helligkeit sorgen acht Decken- und 22 Wandleuchten in regelmäßigen Abständen. Angedeutete Säulenkonstruktionen an den Wänden und nach hinten gezogene Hauseingänge sorgen für zahlreiche Vorsprünge und Versteckmöglichkeiten.

Der Durchgang enthält keine Abfallbehälter und Sitzgelegenheiten.



Abbildung 5-41: Beleuchtung des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse in der Nacht



Abbildung 5-42: Vergleich der Beleuchtung Gentzgasse - Durchgang

5.2.6 Instandhaltung

Czerninpassage: Die Zustände an den Eingängen sind sehr unterschiedlich. Während der Eingangsbereich bei der Czerningasse gepflegt wirkt, ist der Eingangsbereich bei der Praterstraße renovierungsbedürftig. Dies äußert sich vor allem durch frei hängende Glühbirnen, verbogene Metallabdeckungen und Schmutz an den Wänden.

Über die gesamte Bodenfläche im Durchgang erstrecken sich kleine Unebenheiten und Risse (Abb. 5-43). Der Zustand des Bodenbelages verbessert sich zunehmend in Richtung Praterstraße.



Abbildung 5-43: Zustand des Bodens in der Czerninpassage

Die Sauberkeit im Durchgang ist durch kleine Müllteile (Papier, Zigarettenstummel) immer wieder beeinträchtigt. Vor allem in den Pflanzenbehältern sind verschiedene Abfälle zu finden. Vandalismusspuren, in Form von Graffiti, sind an mehreren Stellen im Hausdurchgang vorhanden. Neben einer Taubenabwehr ist auch eine Videoüberwachungsanlage im Durchgang installiert. Ob die Überwachungsanlage aktiviert ist, steht allerdings in Frage.

Sünnhof: Zur Instandhaltung kann vermerkt werden, dass sowohl der Durchgang selbst, als auch die Eingangsbereiche sehr gepflegt erscheinen. Außer ein paar kleinen Verunreinigungen (Zigarettenstummel, Hundekot) im Bereich der Landstraßer Hauptstraße ist der Sünnhof sehr sauber. Die nächsten Vandalismusspuren im Nahbereich des Durchganges treten in der Baumannstraße (Abb. 5-44) auf.



Abbildung 5-44: Zugang zum Sünnhof über die Baumannstraße

Währinger Straße - Gentzgasse: Der seit Jahren auffällige Durchgang, siehe Abb. 5-45, wurde im Jahr 2016 renoviert. Im Zuge dieser Umbauarbeiten entstanden vier Innenhöfe und breitere Gehsteige vor den Zugängen.



Abbildung 5-45: Zustand des Durchganges vor der Renovierung im Jahr 2016 (Wiener Bezirkszeitung, 2012)



Abbildung 5-46: Zustand des Durchganges nach der Renovierung

Die Instandhaltung zeigt sich an den Eingängen in unterschiedlicher Qualität. Von der Währinger Straße bis zum Hof 1 sind zahlreiche Graffiti (Abb. 5-47) zu entdecken. Zudem sind die Wände und der Boden (Abb. 5-48) verunreinigt und der Boden beschädigt (Abb. 5-49). Der Eingangsbereich und der weitere Teil von der Gentzgasse bis zum Hof 1 sind in sehr gutem Zustand. Bis auf eine Stelle mit Taubenexkrementen in der Mitte des Durchganges und einigen Zigarettenresten beim Eingang Währinger Straße ist die Passage sehr sauber.



Abbildung 5-47: Graffiti an der Wand zw. Eingang Währinger Straße und Hof 1



Abbildung 5-48: Verunreinigungen des Bodens zwischen dem Eingang Währinger Straße und Hof 1



Abbildung 5-49: Bodenschäden in Hof 1

5.2.7 Barrierefreiheit

Die Oberflächenqualität des Bodenbelages in der **Czerninpassage** wird durch Bodenunebenheiten beeinträchtigt (Abb. 5-25, Abb. 5-26). Es gibt keine Stufen im Durchgang.

Die Engstelle (1,03 m Breite), die sich durch die Gitterabspernung im Durchgang ergibt (Abb. 2-23), stellt eine Erschwernis für NutzerInnen dar. Obwohl die minimale Verkehrsraumbreite von 0,90 m über eine Länge von < 1,00 m (vgl. RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr, Kapitel 3.4) eingehalten wird, kann es hier zu gefährlichen Situationen bei Begegnungen kommen. Insbesondere bei Beteiligung von beispielsweise Personen mit Kinderwägen, Rollstuhl- oder FahrradfahrerInnen.

Der **Sünnhof** ist mit Kopfsteinpflaster ausgelegt (Abb. 5-29). Teilweise ist die Fugenbreite dieses Bodenbelags größer als 2 cm, wovon laut RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr (vgl. Kapitel 3.4) womöglich abzusehen ist.

Die Abzweigungen Richtung Baumannstraße bzw. Ida-Pfeiffer-Weg können nur genutzt werden, wenn drei Stufen oder eine Rampe von knapp 27° bzw. 50% Steigung überwunden werden können. Laut ÖNORM B 1600 Barrierefreies Bauen (vgl. Kapitel 3.4) entspricht diese Rampe nicht den Kriterien der Barrierefreiheit (max. 3,43° bzw. 6% Steigung). Richtung Baumannstraße befindet sich eine weitere Rampe mit einer Steigung von knapp 6° bzw. 10%, die somit ebenfalls nicht barrierefrei ist. Der Handlauf wird zudem durch abgestellte Fahrräder blockiert (Abb. 5-33).

Aufgrund der Stufen zu den Geschäften (Abb. 5-35) können nur Menschen, die Stufen steigen können, diese Geschäfte aufsuchen.

Die Regelbreite für Begegnungen von FußgeherInnen (≥ 2 m, vgl. Kapitel 3.4) wird in den Sommermonaten nicht eingehalten. Durch den Gastgarten verbleibt eine Restbreite von 1,90 m. Beachtet man den Breitenzuschlag bei Schaufenstern (+1 m), wird die Sollbreite von insgesamt 3 m nicht eingehalten.

Der Durchgang **Währinger Straße - Gentzgasse** ist mit Fliesen ausgelegt. Durch 20 kaputte Bodenfliesen entstehen Unebenheiten von der Währinger Straße bis zum Hof 1 (Abb. 5-49).

Es existieren keine Stufen im Durchgang. Allerdings ist der Eingang Währinger Straße mit einer 1,5 cm hohen Kante versehen. Die Rampe bei der Gentzgasse ist 3° bzw. 5,24% steil. Damit entspricht die Rampe der ÖNORM B 1600 Barrierefreies Bauen (vgl. Kapitel 3.4).

In allen drei Durchgängen fehlen Leit- bzw. Orientierungssysteme für blinde und sehbehinderte Menschen.

5.3 Befragungen

Die Ergebnisse der Befragungen sind auf zwei Personengruppen aufgeteilt. Zum einen werden die Resultate von DurchgangsnutzerInnen (NutzerInnen) beschrieben. Zum anderen beziehen sich Ergebnisse auf Personen, die die Durchgänge nicht nutzen. In vorliegender Arbeit werden diese als NichtnutzerInnen bezeichnet.

5.3.1 NutzerInnen

5.3.1.1 Kenntnis der Durchgänge

Die Antworten auf die Frage, woher NutzerInnen eines Durchganges diesen kennen, sind in Abb. 5-50 dargestellt. Ein Großteil der Befragten in der Czerninpassage (37%) und der Währinger Straße - Gentzgasse (46%) kennen den jeweiligen Durchgang aufgrund ihres Wohnortes. Im Sünnhof geben 24% der Teilnehmer an, den öffentlichen Weg durch Zufall entdeckt zu haben. Im Gegensatz zu den anderen Durchgängen spielt hier auch die Kenntnis durch den Arbeitsplatz (19%) eine größere Rolle. Auffallend ist auch, dass Befragte in Währing den Durchgang selten durch Hinweise von Mitmenschen (5%) kennen. Die Kategorie "sonstiges" beinhaltet die Antworten "Internet" sowie "Ausbildung". Zusammengefasst kennen PassantInnen die Durchgänge vor allem durch "Wohnen" und "zufällige Entdeckungen".

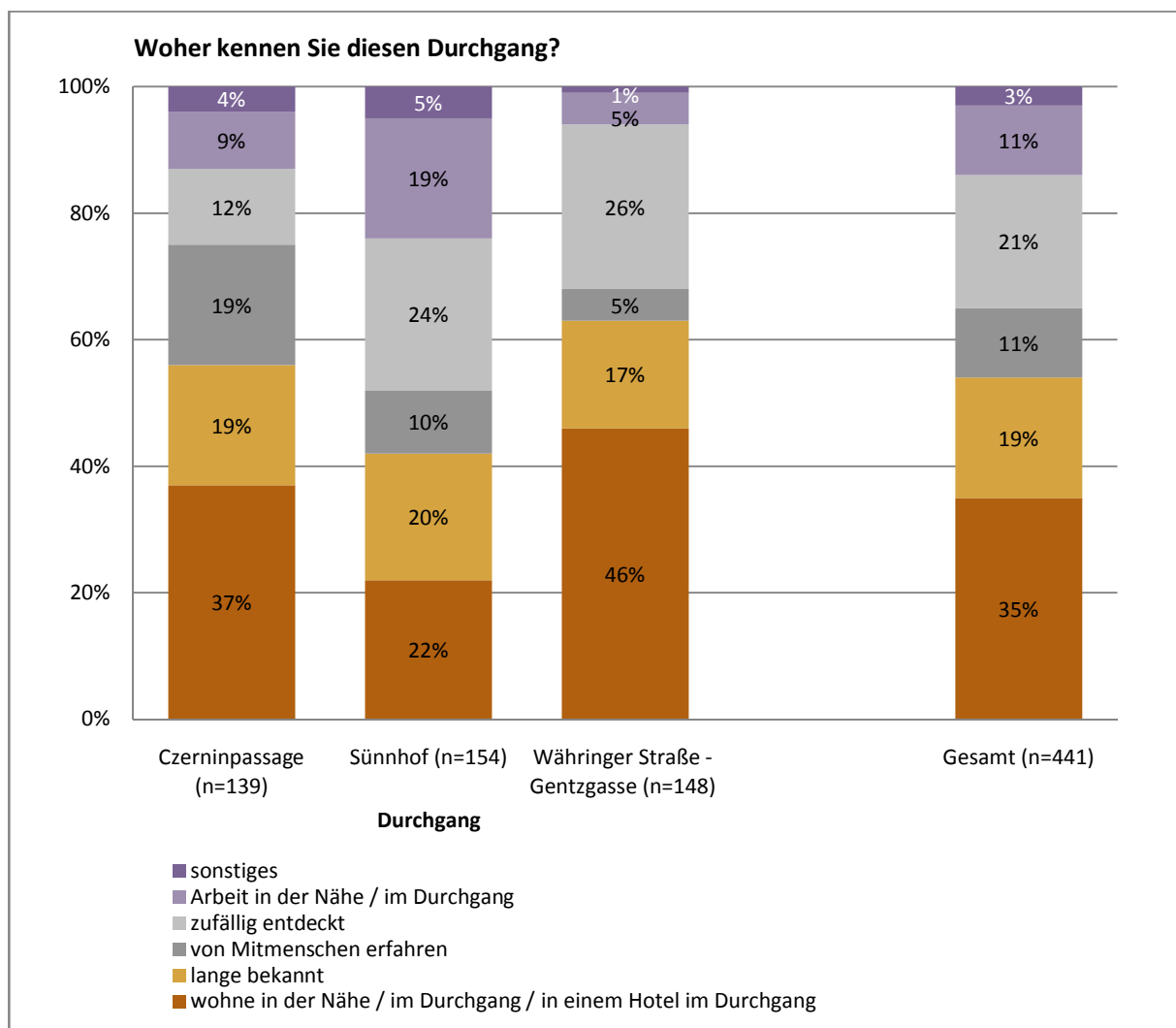


Abbildung 5-50: Kenntnis der Durchgänge von NutzerInnen

5.3.1.2 Nutzung der Durchgänge

Bei der **Nutzungshäufigkeit** unterscheiden sich die ausgewählten Durchgänge deutlich voneinander, wie Abb. 5-51 zeigt. Die Czerninpassage wird von 60% der befragten Personen täglich bzw. fast täglich genutzt. Beim Sünnhof und der Währinger Straße - Gentzgasse hingegen nutzten die meisten Menschen den Durchgang nicht täglich. Speziell beim Sünnhof wählen 26% der Befragten den Weg seltener als einmal im Monat.

Im Mittel werden die drei Durchgänge vor allem "(fast) täglich" und "2-3 mal pro Woche" von PassantInnen genutzt.

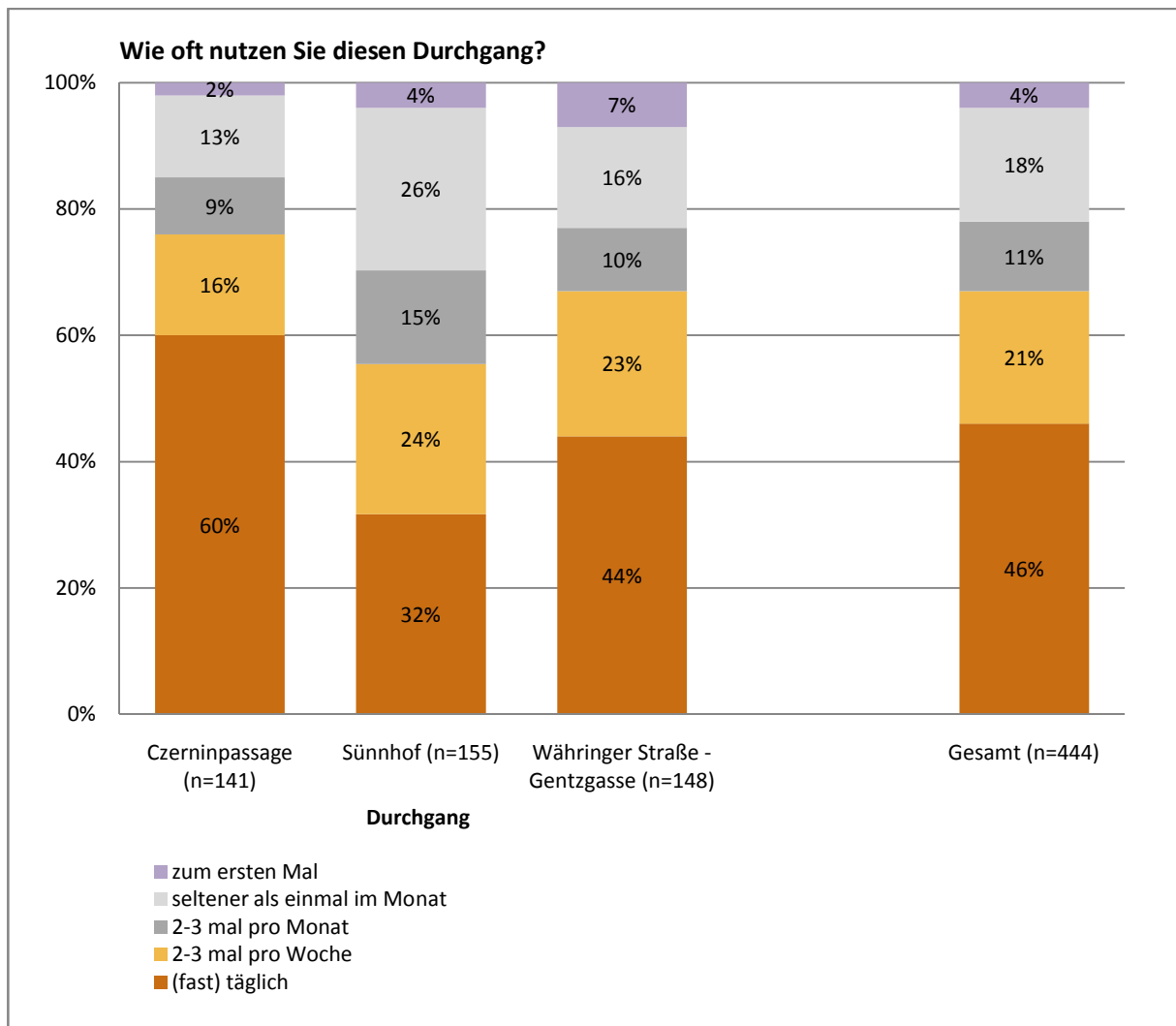


Abbildung 5-51: Häufigkeit der Nutzung von Durchgängen

Abb. 5-52 verdeutlicht, an welchen Tagen die Durchgänge überwiegend genutzt werden. Es ist eindeutig zu erkennen, dass die Durchgänge überwiegend "wochentags" oder die ganze Woche genutzt werden. Kaum jemand nutzt einen Durchgang nur am Wochenende. Auch gesamt spiegelt sich dieses Ergebnis wider.

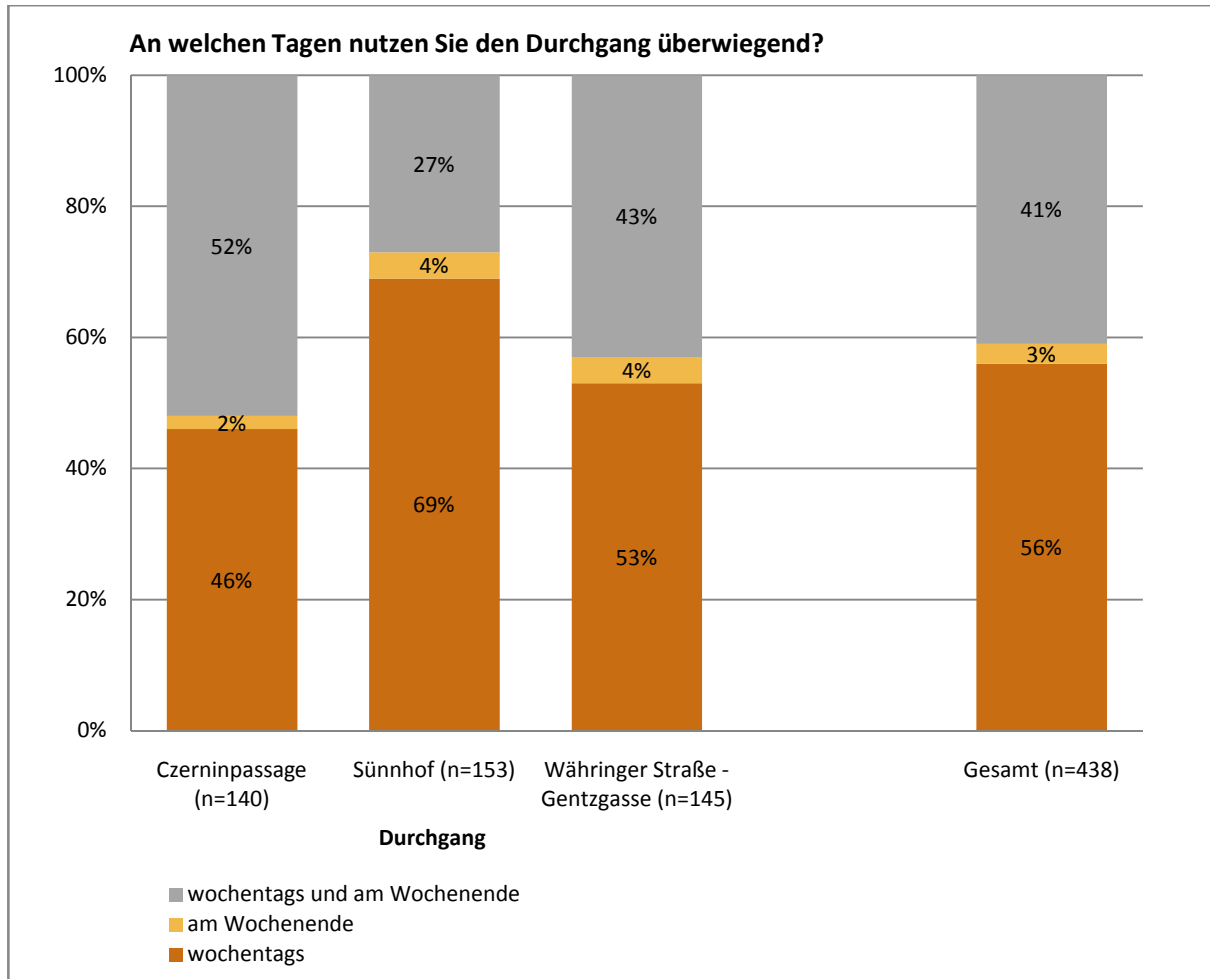


Abbildung 5-52: Tage der Nutzung von Durchgängen

Personen die, einen Durchgang häufig nutzen (n=292: (fast) täglich, 2-3 mal pro Woche), verwenden diesen vor allem "wochentags" (45%) und "wochentags und am Wochenende" (53%).

Wenn Personen einen Durchgang selten nutzen (n=128: 2-3 mal im Monat, seltener als einmal im Monat), dann geschieht das hauptsächlich "wochentags" (76%). Bei den Menschen, die den Durchlass zum ersten Mal benutzt haben (n=18), kommt die Nutzung "wochentags" in Frage.

Nutzungszweck: Die Hausdurchgänge werden überwiegend zum Durchgehen genutzt (Abb. 5-53). Erledigungen im Durchgang haben, im Gegensatz zu den anderen Durchgängen, im Sünnhof einen höheren Stellenwert. Der Anteil der Personen, die einen Durchgang nur aufgrund ihres Wohnortes im Durchgang betreten, ist gering.

Zusammengefasst ergibt sich für die drei Durchgänge eine überwiegende Nutzung als Durchgang. 12% nutzen die Hausdurchgänge für Erledigungen und 4% wohnen in den Durchgängen.

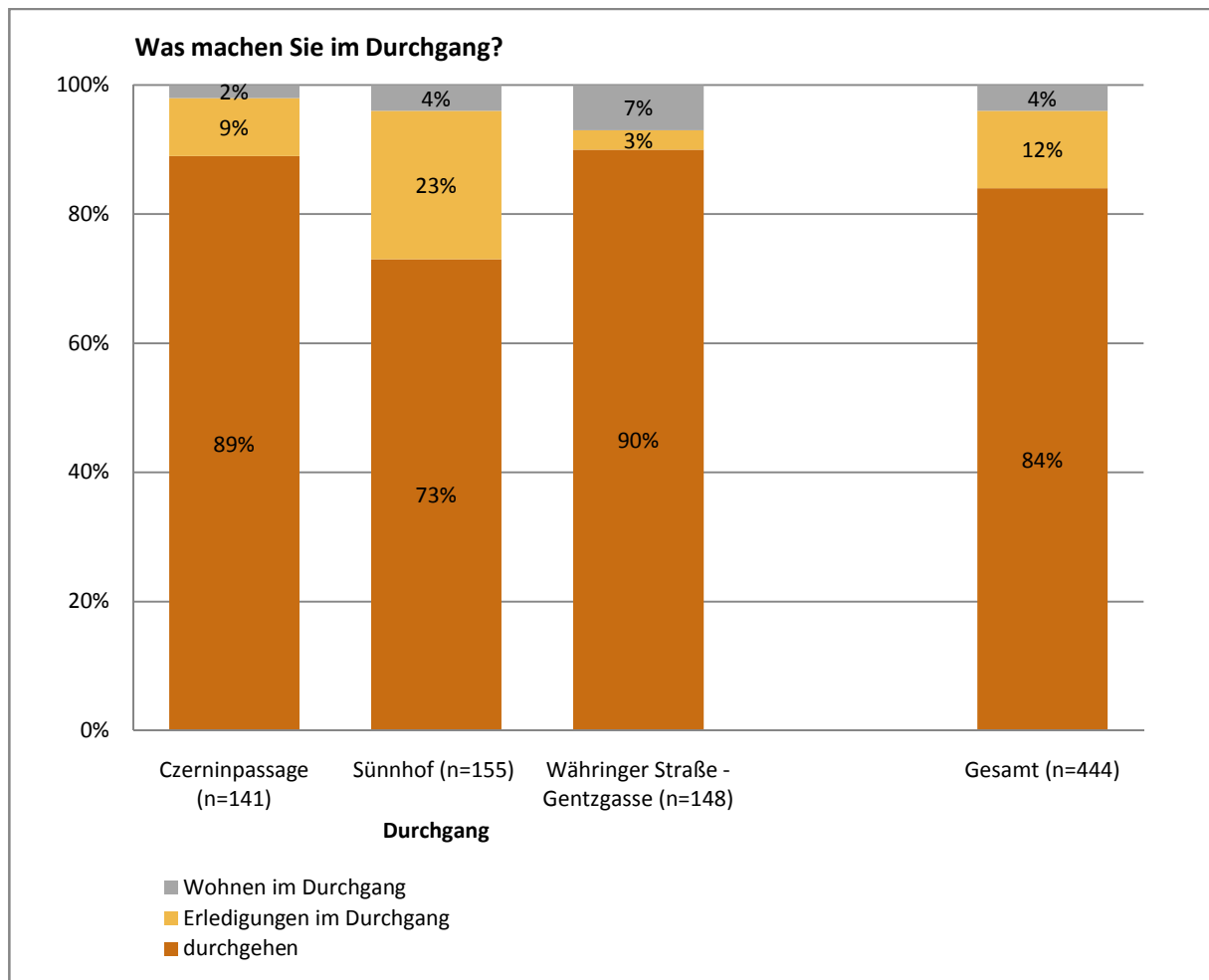


Abbildung 5-53: Art der Nutzung von Durchgängen

Für mehr als zwei Drittel der NutzerInnen stellen die Durchgänge Sünnhof und Währinger Straße - Gentzgasse eine Wegverkürzung dar. Die Czerninpassage ist für 91% der NutzerInnen eine Abkürzung. Abbildung 5-54 veranschaulicht dieses Ergebnis. Der Mittelwert aus den drei Durchgängen ergibt eine Wegverkürzung für rund 80% der befragten NutzerInnen.

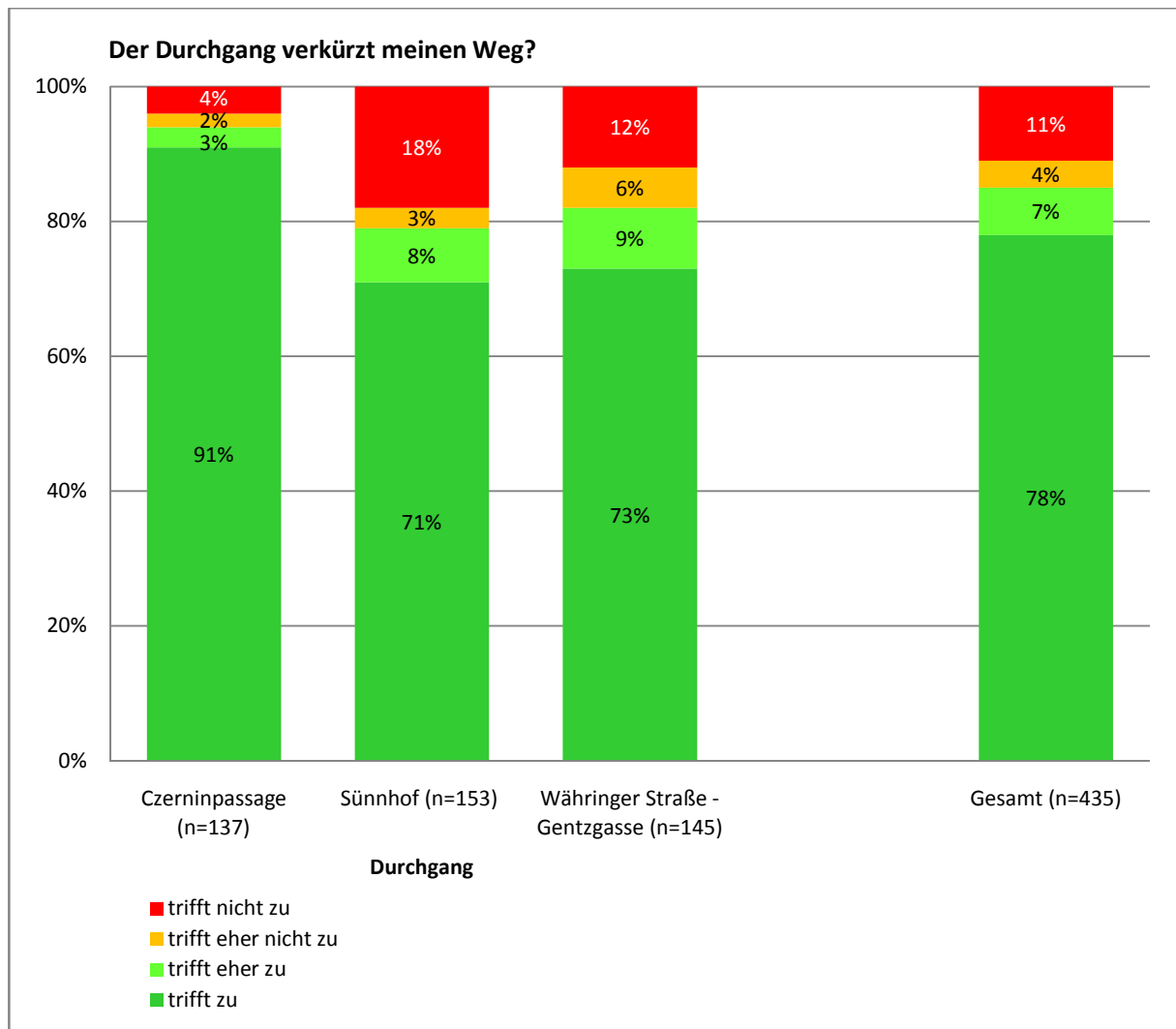


Abbildung 5-54: Wegverkürzung durch Hausdurchgänge

Zudem wurde untersucht, ob die Einstellung von Personen zu **Ausstattungs- und Benützungsqualität** die derzeitige Nutzung von öffentlichen Durchgängen beeinflusst. Folgende Kriterien der Ausstattungs- und Benützungsqualität wurden näher betrachtet:

- Wegverkürzung
- Sauberkeit
- Ausleuchtung
- Breite
- Schönheit

Die Nutzungshäufigkeit von Durchgängen korreliert positiv signifikant mit der **Wegverkürzung**, wie Tab. 5-2 zeigt. Damit kann angenommen werden, dass ein mittlerer positiver Zusammenhang besteht. Je mehr ein Durchgang einen Weg verkürzt, desto öfter wird er genutzt. Die Irrtumswahrscheinlichkeit ist kleiner als 1%.

Tabelle 5-2: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Wegverkürzung

			Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Der Durchgang verkürzt meinen Weg.
Spearman-Rho	Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Korrelationskoeffizient	1,000	,360**
		Sig. (2-seitig)	.	,000
		n	435	435

** . Die Korrelation ist auf dem 0,01 Niveau signifikant (zweiseitig).

Die Nutzungshäufigkeit von Durchgängen korreliert negativ signifikant mit der **Sauberkeit** (Tab. 5-3). PassantInnen, die Durchgänge öfter nutzen, haben mehr Gelegenheiten, um Verschmutzungen wahr zu nehmen. Die Irrtumswahrscheinlichkeit bei diesem schwachen negativen Zusammenhang ist kleiner als 1%.

Tabelle 5-3: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Sauberkeit

			Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Der Durchgang ist sauber.
Spearman-Rho	Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Korrelationskoeffizient	1,000	-,246**
		Sig. (2-seitig)	.	,000
		n	439	439

** . Die Korrelation ist auf dem 0,01 Niveau signifikant (zweiseitig).

Die Korrelation **Nutzungshäufigkeit/Ausleuchtung** ($r=0,023$) ist nicht signifikant. Somit hängt die Ausleuchtung in der Nacht (bei Abfrage am Tag; Fragebogen - Anhang 11.3: Frage 8: Die Ausleuchtung in der Nacht ist gut.) nicht mit der Nutzung von Durchgängen zusammen, wie Tab. 5-4 veranschaulicht.

Tabelle 5-4: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Ausleuchtung

			Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Die Ausleuchtung in der Nacht ist gut.
Spearman-Rho	Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Korrelationskoeffizient	1,000	,023
		Sig. (2-seitig)	.	,717
		n	249	249

Die Korrelation **Nutzungshäufigkeit/Breite** ($r=-0,103$) ist negativ signifikant. Wie Tab. 5-5 zeigt, besteht ein schwacher negativer Zusammenhang zwischen Breite und Nutzung eines Durchganges. Die Wahrnehmung von Engstellen nimmt durch häufigere Nutzung zu. Die Irrtumswahrscheinlichkeit ist kleiner als 5%.

Tabelle 5-5: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Breite

			Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Der Durchgang ist an allen Stellen breit genug.
Spearman-Rho	Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Korrelationskoeffizient	1,000	-,103*
		Sig. (2-seitig)	.	,030
		n	442	442

*. Die Korrelation ist auf dem 0,05 Niveau signifikant (zweiseitig).

Die Nutzungshäufigkeit von Durchgängen korreliert nicht mit der **Schönheit** eines Durchganges. Es besteht kein nennenswerter Zusammenhang, wie Tab. 5-6 zeigt.

Tabelle 5-6: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Schönheit

			Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Der Durchgang ist schön.
Spearman-Rho	Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	Korrelationskoeffizient	1,000	-,090
		Sig. (2-seitig)	.	,059
		n	441	441

5.3.1.3 Sicherheitsgefühl in den Durchgängen

In allen drei Durchgängen ist das Sicherheitsgefühl der NutzerInnen sehr hoch (siehe Abb. 5-55). 87% der befragten Personen in der Czerninpassage fühlen sich "sicher", während sich 9% "eher sicher" fühlen. Die restlichen 4% fühlen sich "eher nicht sicher" oder "nicht sicher". Noch sicherer fühlen sich die Befragten in der Währinger Straße - Gentzgasse mit 94% und im Sünnhof mit 96% "sicher". Während sich in Währing 1% "nicht sicher" fühlt, gibt es im Sünnhof keine Nennung in dieser Kategorie.

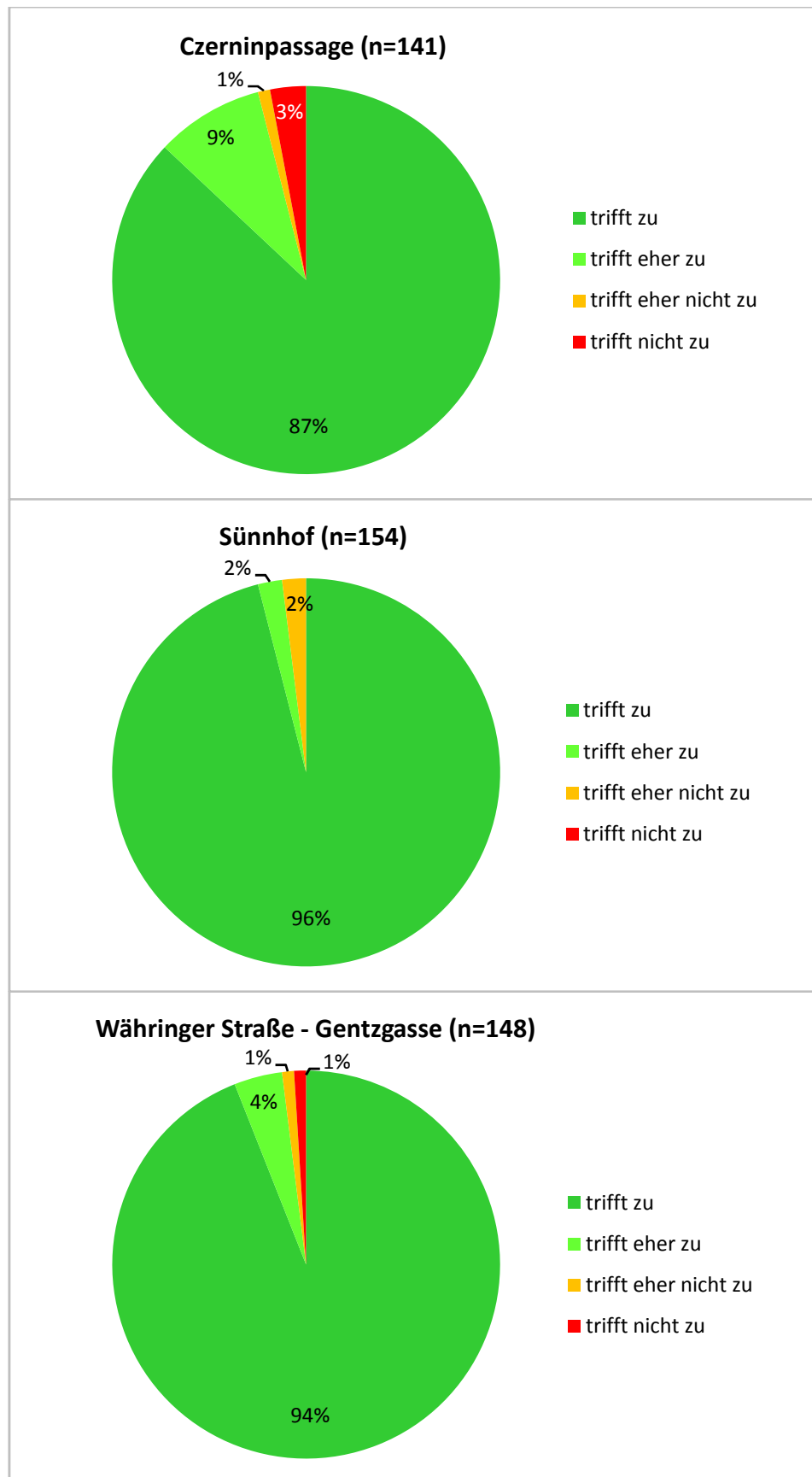


Abbildung 5-55: Sicherheitsgefühl von NutzerInnen

Das Sicherheitsgefühl von Frauen und Männern unterscheidet sich nur geringfügig. Wie Abb. 5-56 zeigt, fühlen sich 91% der Frauen und 95% der Männer "sicher". Frauen haben geringfügig größere Befürchtungen, einen Durchgang zu nutzen.

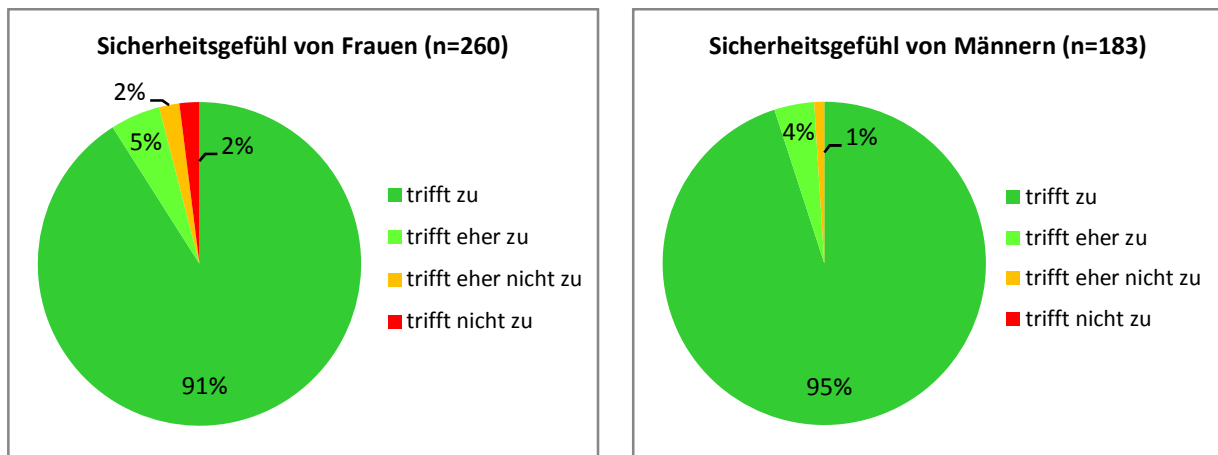


Abbildung 5-56: Unterschied des Sicherheitsgefühls von Frauen und Männern

Zusammengefasst ist das Sicherheitsgefühl in den drei Durchgängen sehr hoch. 93% der NutzerInnen fühlen sich in den Hausdurchgängen "sicher". "Eher sicher" fühlen sich 5% der NutzerInnen, während sich 1% der NutzerInnen "eher nicht sicher" und 1% "nicht sicher" fühlen.

Nach Angaben der NutzerInnen ist das "subjektive Sicherheitsgefühl" der Hauptgrund für das hohe Sicherheitsgefühl (siehe Abb. 5-57). Während in der Czerninpassage (22%) und im Sünnhof (14%) Mitmenschen für ergänzende, gefühlte Sicherheit sorgen, ist in Währing die Helligkeit (30%) der Passage von größerer Bedeutung. Bei Anwesenheit von Unternehmen fühlen sich NutzerInnen deutlich sicherer, wie der Sünnhof verdeutlicht.

In die Kategorie "sonstiges" fallen die Antworten Überdachung, Konstruktion, große Innenhöfe, Ruhe, Polizei, in der Nacht geschlossen, Kampfsport, Ambiente, Ruhe und Sauberkeit.

Im Durchschnitt der drei Durchgänge ist das "subjektive Sicherheitsgefühl" ebenfalls der Hauptgrund für das hohe Sicherheitsgefühl in Hausdurchgängen.

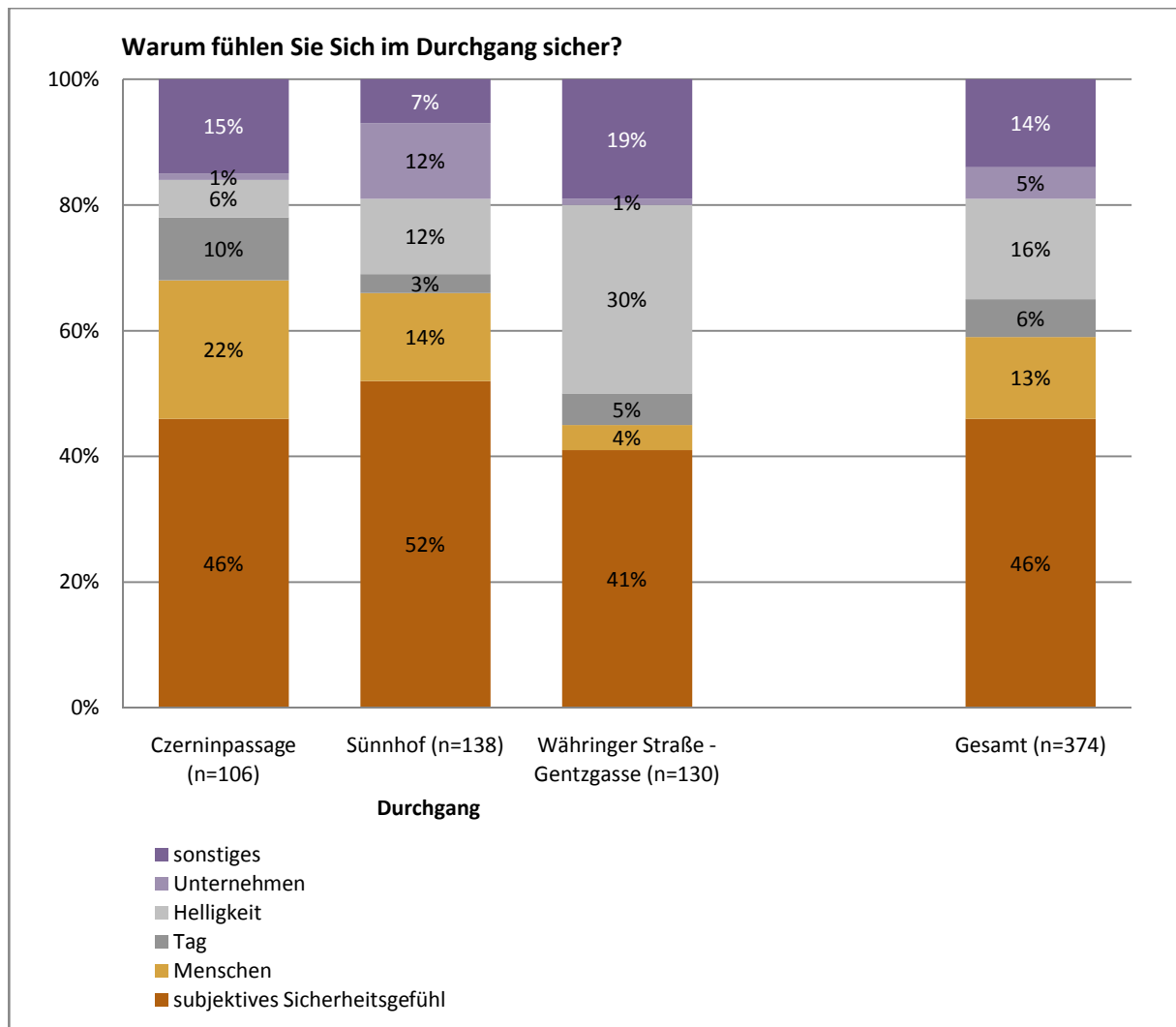


Abbildung 5-57: Grund des Sicherheitsgefühls in den Durchgängen (Mehrfachnennung möglich)

Abb. 5-58 zeigt, dass es für rund ein Drittel der NutzerInnen keinen Grund gibt, einen Durchgang zu meiden. Die übrigen Antworten verteilen sich annähernd gleichmäßig auf die Gründe "Nacht", "Personen/Gruppe", "Dunkelheit" und "mangelnde Instandhaltung".

"Sonstige" Gründe beinhalten die Aussagen wie Feuer, Erdbeben, Hochwasser, Vorfälle, Werbeplakate, Baustelle, bessere Abkürzung, keine Abkürzung, Markt, Wetter, Lokal, Lärm, nicht einsehbar, und versperrter Durchgang. Gesamt verteilen sich die Hauptgründe darauf, die Durchgänge "nie" zu meiden sowie die Durchgänge aufgrund von "Personen/Gruppe" oder in der "Nacht" zu meiden.

Betrachtet man Personen, die sich im Durchgang eher nicht sicher ("trifft eher nicht zu") oder nicht sicher ("trifft nicht zu", Abb. 5-55) fühlen, und deren Gründe, einen Durchgang zu meiden (Abb. 5-58), dann würden vor allem Frauen aufgrund nächtlicher Verhältnisse (6 Nennungen) oder einer Person/Gruppe (2 Nennungen) einen Durchgang meiden. Die Nennungen sind über alle Altersgruppen verteilt.

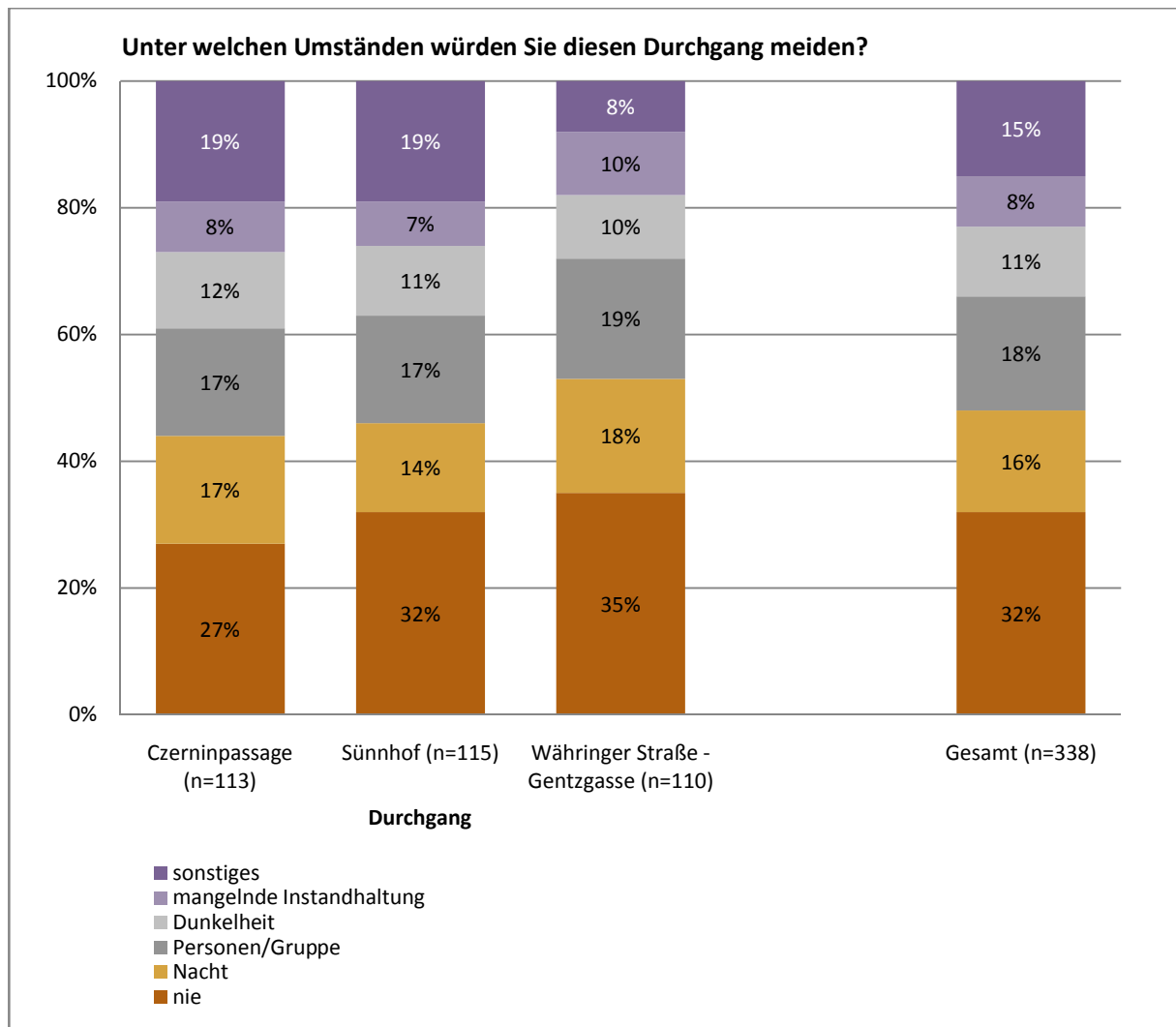


Abbildung 5-58: Gründe, warum NutzerInnen einen Durchgang meiden würden (Mehrfachnennung möglich)

Bei Betrachtung nach Geschlecht stellt sich heraus, dass 24% der Frauen und 42% der Männer keinen Grund sehen, einen Durchgang zu meiden (siehe Abb. 5-59). Wenn Frauen einen Durchgang meiden würden, dann vor allem in der Nacht (21%) oder wegen einer Personen/Gruppe (19%) im Durchgang. Männer nehmen vor allem wegen einer Person/Gruppe (16%) oder mangelnder Instandhaltung Abstand von einer Nutzung.

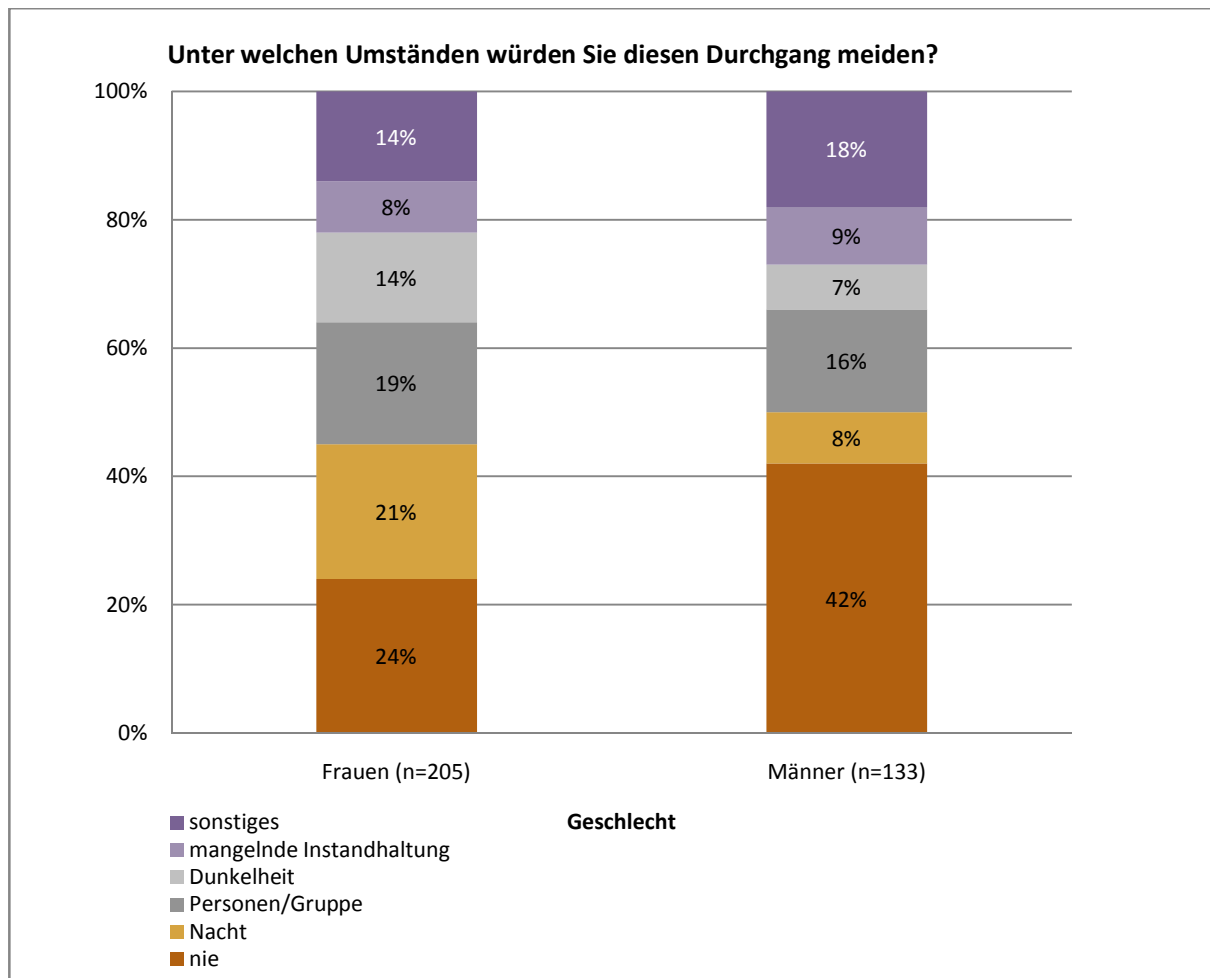


Abbildung 5-59: Gründe, warum Frauen bzw. Männer einen Durchgang meiden würden (Mehrfachnennung möglich)

Bei zusätzlicher Betrachtung der Altersverteilung ist auffällig, dass hauptsächlich Frauen zwischen 20 und 40 Jahren einen Durchgang auf Grund von Dunkelheit meiden würden (Abb. 5-60). Darüber hinaus nutzen Frauen im höheren Alter einen anderen Weg, wenn ein Durchgang mangelnde Instandhaltung aufweist. Männer hingegen zeigen dieses Verhalten vermehrt zwischen 20 und 40 Jahren.

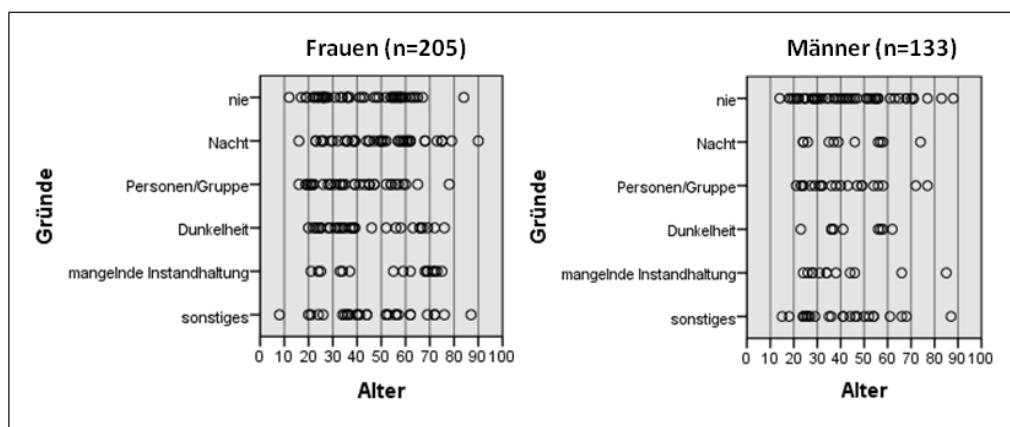


Abbildung 5-60: Gründe, warum Frauen bzw. Männer einen Durchgang meiden würden, nach Alter (Mehrfachnennung möglich)

5.3.1.4 Empfundene Schönheit in den Durchgängen

Abbildung 5-61 zeigt, was NutzerInnen in Durchgängen gefällt bzw. nicht gefällt. Aufgrund der offenen Antwortmöglichkeit haben viele Personen keine Antwort abgegeben. Bei der Frage "gefällt" enthielten sich 208 Teilnehmer ihrer Stimme, und bei der Frage "gefällt nicht" 335 Teilnehmer.

Positive Aussagen: Schön finden NutzerInnen der Czerninpassage hauptsächlich die Gebäude (32%) und deren Ausstattung (22%). Letzteres bezieht sich vor allem auf Pflanzen und Verzierungen. 17% der Befragten finden auch Gefallen an den Geschäften im Durchgang.

Im Sünnhof gefällt den NutzerInnen zunächst die Ausstattung (31%). Weiteren 30% der Befragten gefällt die Passage aufgrund ihres subjektiven Empfindens (30%), welches Ambiente, Flair und Alt-Wiener Charme einschließt. Auch die Gebäude (22%) werden hier als attraktiv empfunden.

Fast die Hälfte der NutzerInnen des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse halten die Gebäude für ansprechend. Im Gegensatz zu den zwei anderen Durchgängen ist hier auch die Instandhaltung (18%) von größerer Bedeutung.

Negative Aussagen: Fast ebenso viele NutzerInnen, welche die Gebäude der Czerninpassage schön finden, finden die Gebäude nicht schön (29%). Weiters kritisieren die Befragten die Instandhaltung (23%) und die Ausstattung (21%) der Czerninpassage. Die 18% "sonstiges" sind auf die Aussagen "Nachts geschlossen", "Kulturverein", "Autos" und "Überwachung" zurückzuführen. Negative Äußerungen beziehen sich meist auf den halben Durchgang in Richtung Praterstraße.

Die lediglich 14 negativen Antworten im Sünnhof stehen hauptsächlich im Zusammenhang mit der Ausstattung (57%). Ausschlaggebend für dieses Ergebnis sind die Pflastersteine im Durchgang.

Menschen in der Währinger Straße - Gentzgasse gefällt es nicht, dass die Geschäftsräume (33%) des Durchganges leer stehen. Auffällig ist auch, dass der Durchgang, im Gegensatz zu den anderen Durchgängen, auch oft aus subjektiven Gründen als "unschön" und "kalt" empfunden wird.

Die Bildung von Mittelwerten der positiven und negativen Empfindungen in den Durchgängen ist nicht sinnvoll, da jeder Durchgang sehr individuelle Elemente beinhaltet und davon keine Ableitung auf allgemeine Merkmale von Durchgängen getroffen werden kann.

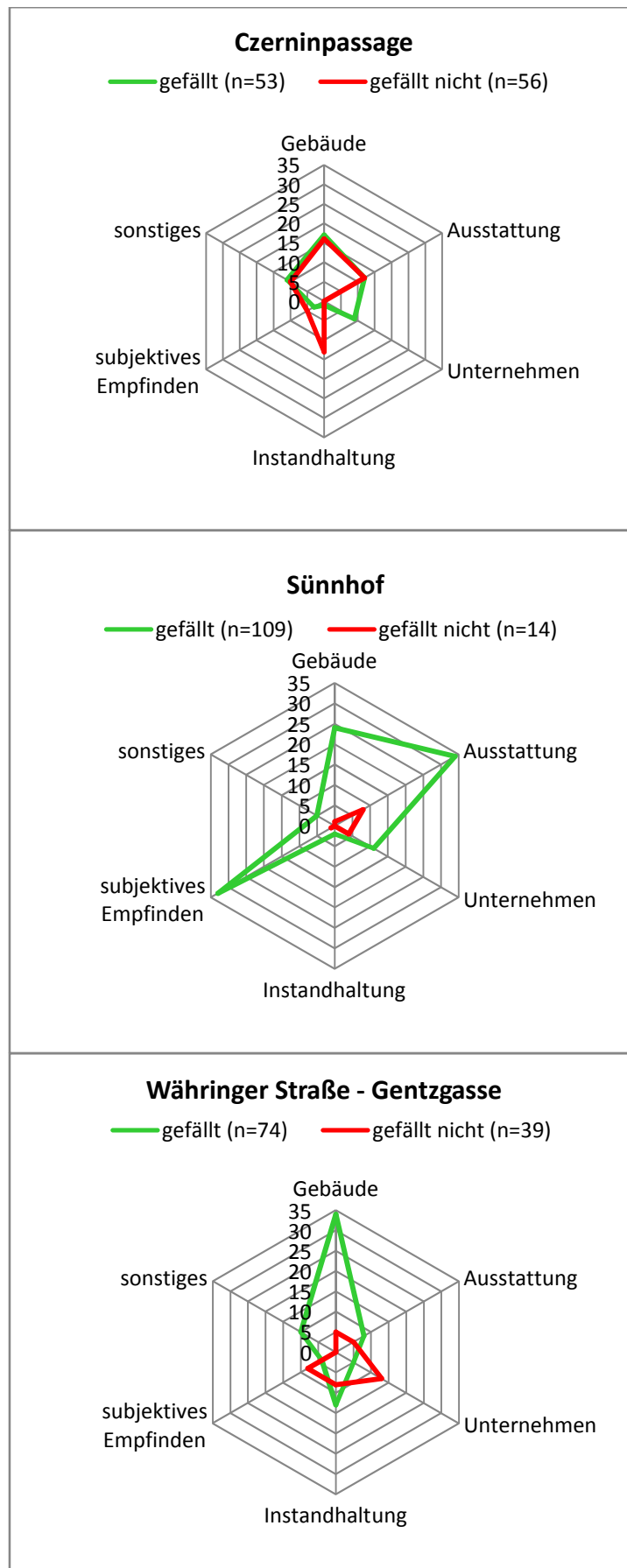


Abbildung 5-61: Durchgangselemente, die NutzerInnen gefallen bzw. nicht gefallen (Mehrfachnennung möglich)

5.3.2 NichtnutzerInnen

Bei den Befragungen außerhalb der Hausdurchgänge stellte sich heraus, dass ca. zwei Drittel der NichtnutzerInnen den Durchgang kennen, vor dem sie befragt wurden. Wie Abb. 5-62 im Detail zeigt, kennen 61% der Befragten die Czerninpassage, 71% den Sünnhof und 62% den Durchgang Währinger Straße - Gentzgasse. Gesamt ergibt sich aus den drei Durchgängen ein Kenntnis von rund zwei Drittel der befragten NichtnutzerInnen.

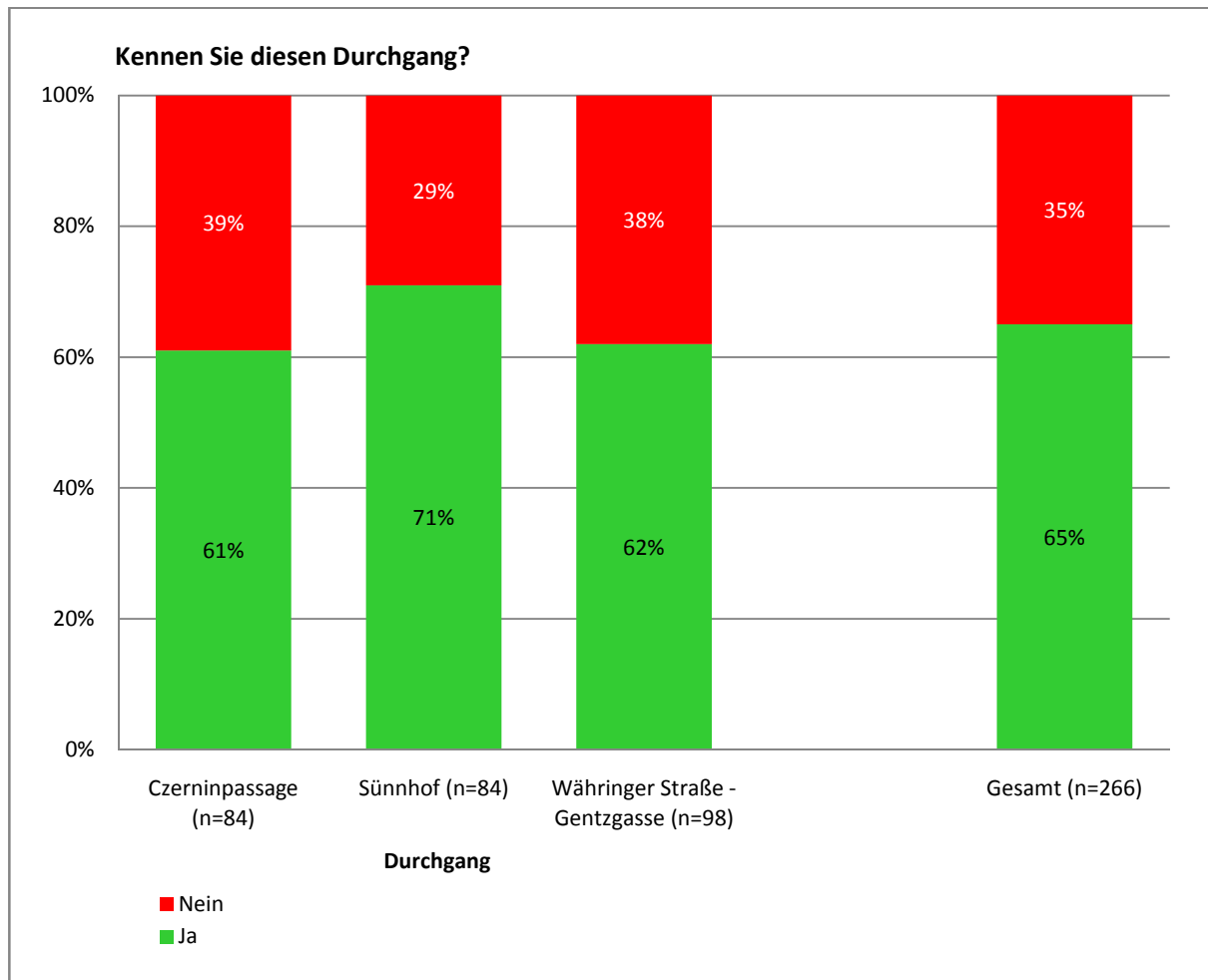


Abbildung 5-62: Kenntnis der Durchgänge von NichtnutzerInnen

NichtnutzerInnen, die den Durchgang nicht kennen, wurden weiter befragt (Abb. 5-63). Für den überwiegenden Teil der Befragten stellt der Durchlass keine bzw. eher keine Abkürzung dar. Beim Sünnhof und der Czerninpassage geben jeweils 11% der Befragten an, dass der Durchgang ihren Weg verkürzt bzw. eher verkürzt. Einer geringen Anzahl an Menschen (4%) würde der Durchgang Währinger Straße - Gentzgasse ihren Weg verkürzen. Zusammengefasst ergibt sich bei den drei Durchgängen ein ähnliches Ergebnis wie bei den Einzelresultaten.

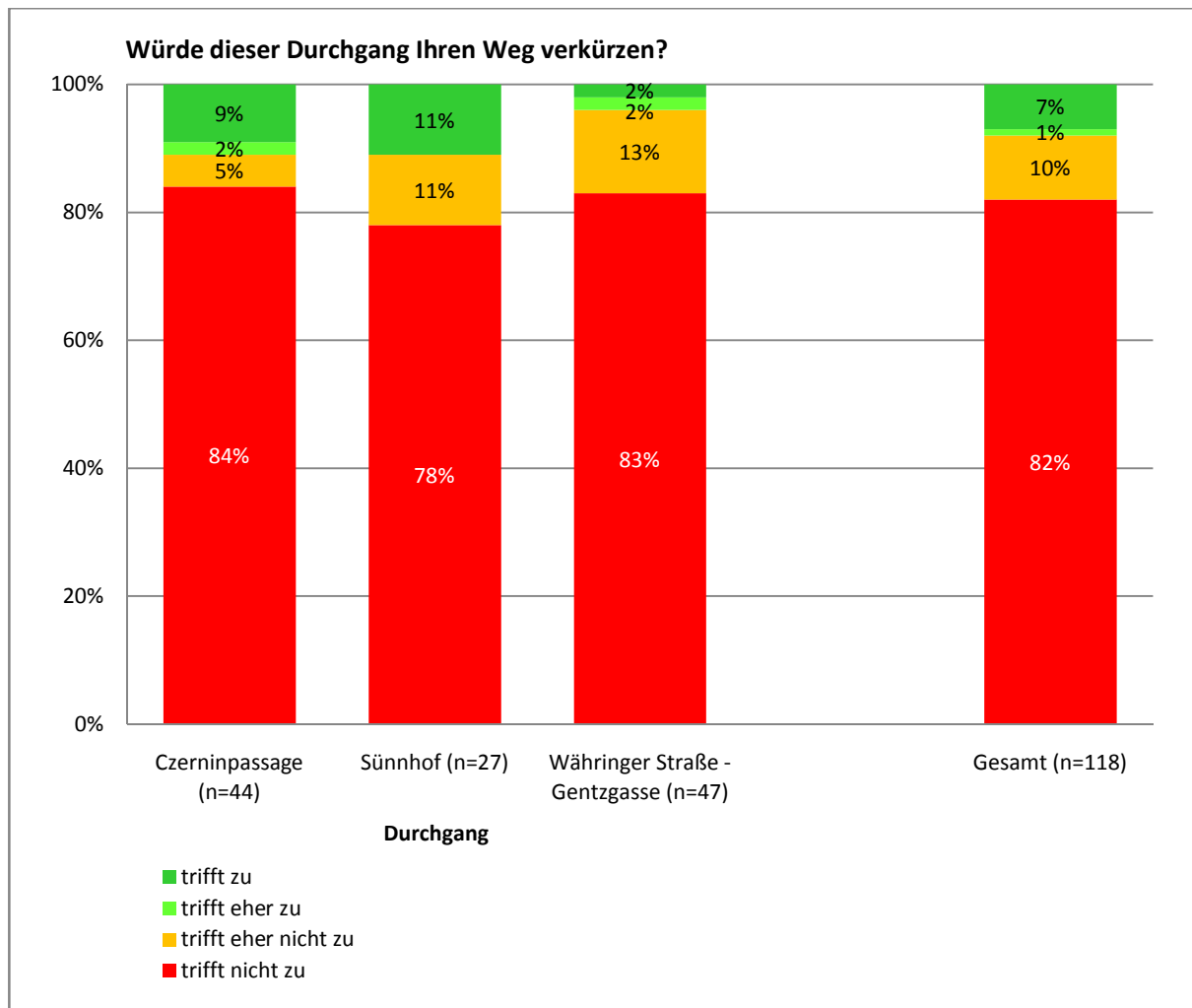


Abbildung 5-63: Wegverkürzung von Hausdurchgängen für NichtnutzerInnen

NichtnutzerInnen, die den Durchgang nicht gekannt haben und ihn jetzt kennen, wurden weiter befragt. Gestellt wurde die Frage, wie oft Personen den Durchgang in Zukunft nutzen würden. Wie Abb. 5-64 veranschaulicht, ist das Potential einer zukünftigen Nutzung beim Sünnhof am höchsten. Tägliche und sehr häufige Nutzungen (2-3 mal pro Woche) werden bei allen drei Durchgängen ausgeschlossen. Für potenzielle NutzerInnen kommt vor allem eine Nutzung an Wochentagen in Frage.

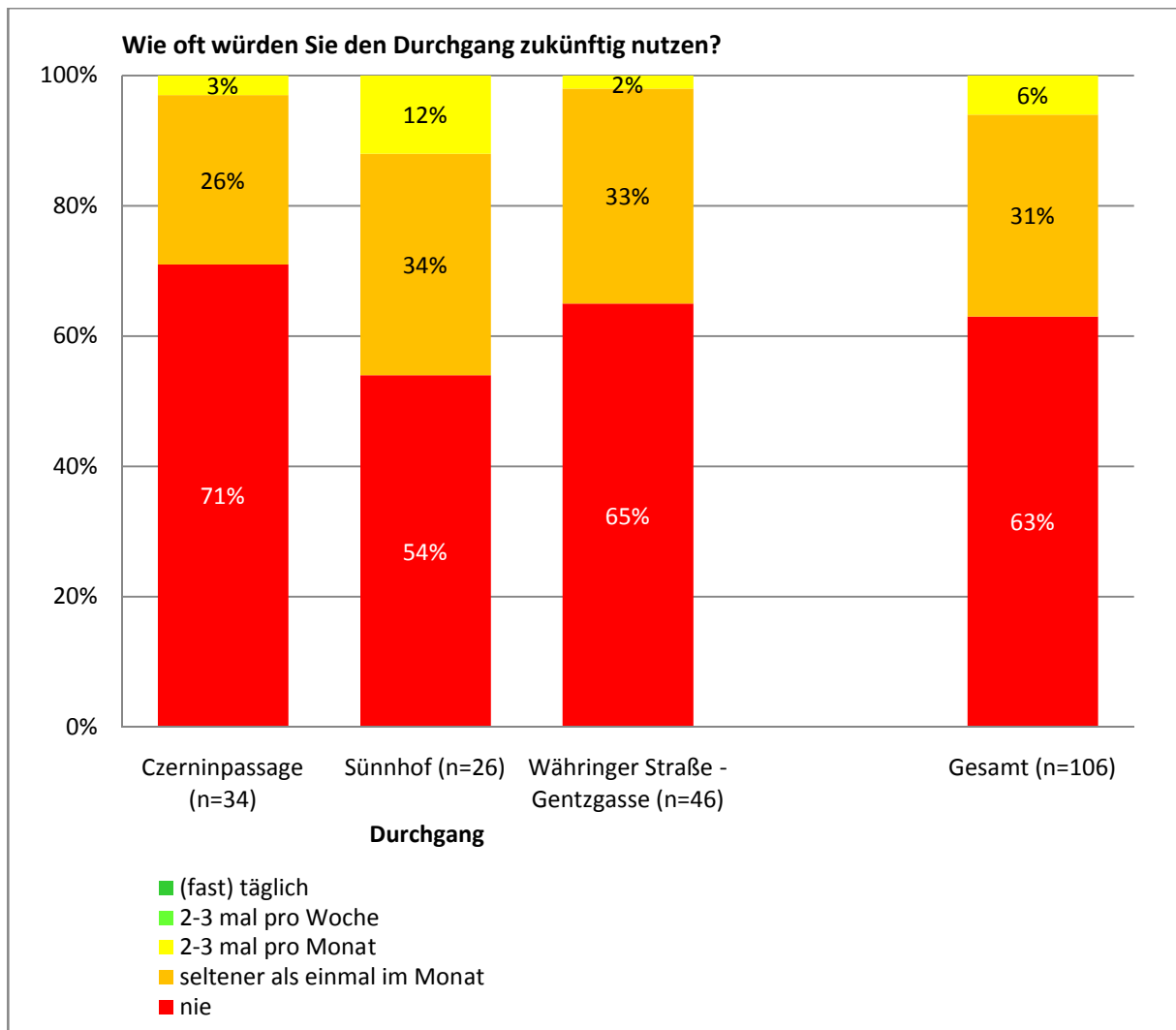


Abbildung 5-64: Geplante zukünftige Nutzung eines Durchganges von NichtnutzerInnen

6 Diskussion der Ergebnisse

6.1 Stärken und Schwächen der angewandten Methoden

Durch die Bestandsaufnahmen konnte ein guter Eindruck über die Zustände der Durchgänge gewonnen werden. Allerdings stellen diese nur Momentaufnahmen dar. Wie sich die Bedingungen zu den unterschiedlichen Jahreszeiten verändern, kann anhand dieser einmaligen Beobachtung nicht beantwortet werden.

Bei der Erstellung des Fragebogens wurde versucht, Verfälschungstendenzen zu minimieren. Beispielsweise wurde durch eine gerade Anzahl an Antwortmöglichkeiten (z.B.: Anhang 11.3 Fragebogen - Frage 6) die Mitteltendenz vermieden. Die Beantwortung der Fragen nach "Sozialer Erwünschtheit" (Antworttendenz, von der angenommen wird, dass sie soziale Zustimmung erlangt) konnte jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Herbstliche Temperaturen und Zeitmangel waren der Grund dafür, dass sich einige Befragte nicht ausreichend Zeit für offene Fragen genommen haben. Oft wurden keine Antworten auf derartige Fragen gegeben. Allerdings können fehlende Antworten auch auf fehlende Ideen in Bezug auf Antwortmöglichkeiten zurückzuführen sein.

Ob der Durchgang einen Weg verkürzt, war für die Befragten nicht immer leicht zu beantworten, da das unmittelbare Umfeld oft nicht bekannt war. Weiters ist ein Durchgang oft nur für jene Personen eine Abkürzung, deren Ausgangs- oder Zielpunkt im Bereich des Durchganges zwischen den begrenzenden Straßenzügen liegt. Das gilt für kurze oder intermodale Wege, deren Umsteigeknoten auch diesen Kriterien entsprechen.

6.2 NutzerInnen

Wer einen Durchgang kennt, wohnt meist in der Nähe (vgl. Kapitel 5.3.1.1). Bei den Umgebungen der Czerningasse und Gentzgasse handelt es sich hauptsächlich um Wohngebiete. Das erklärt die hohe Kenntnis durch "Wohnen" und die geringere Kenntnis durch "Arbeit". In der Baumannstraße und der Ungargasse sowie im Sünnhof selbst befinden sich zahlreiche Unternehmen. Dadurch kennen, im Vergleich zu den anderen Durchgängen, den Sünnhof mehr Menschen aufgrund ihrer Arbeitsstelle und nicht durch "Wohnen".

Der einzige Durchgang mit Durchsicht (Währing) wurde auch am häufigsten "zufällig entdeckt". Der Sünnhof zieht, aufgrund des sichtlich einladenden Ambientes, ebenfalls oft zufällige Besucher an. Die Czerninpassage hingegen wird deutlich seltener "zufällig entdeckt". Leicht zu übersehende Eingänge, halb verschlossene Eingangstore und fehlende Durchsicht (vgl. Kapitel 5.2.4) erschweren eine Erkennbarkeit als Durchgang.

PassantInnen, die einen Durchgang nutzen, nutzen diesen häufig. Eine Nutzung erfolgt meist "wochentags" oder "wochentags und am Wochenende". In erster Linie werden Durchgänge zum Durchgehen genutzt. Wo ein vielfältiges Angebot für Erledigungen besteht, wird dieses angenommen und belebt die Umgebung (vgl. Kapitel 5.3.1.2).

Bei Vergleich der Zählungen von PassantInnen in den ausgewählten Durchgängen (vgl. Kapitel 5.1) und Zählungen von PassantInnen in den angrenzenden Einkaufsstrassen (vgl. Kapitel 5.2.1) stellt sich heraus, dass ein Durchgang deutlich häufiger genutzt wird, wenn er zum Zentrum bzw. Subzentrum ausgerichtet ist und zudem eine Wegverkürzung für NutzerInnen darstellt. Rund die Hälfte der PassantInnen der Einkaufsstrasse nutzt die angrenzende Czerninpassage, die diese beiden Kriterien erfüllt (Tabelle 5-7).

Ist ein Durchgang zum Zentrum ausgerichtet, stellt aber für eine geringere Anzahl an NutzerInnen eine Wegverkürzung dar, wird der Durchgang deutlich seltener genutzt. Wie Tabelle 5-7 veranschaulicht, nutzen ca. ein Viertel der PassantInnen der angrenzenden Einkaufsstrasse den Sünnhof.

Ist ein Durchgang weder zum Zentrum ausgerichtet, noch stellt er für die überwiegende Mehrheit der PassantInnen eine Wegverkürzung dar, wird der Durchgang nur noch von ca. jedem sechsten bzw. jeder sechsten PassantIn verwendet.

Somit kann man grundlegend davon ausgehen, dass ein Durchgang öfter genutzt wird, je mehr er einen Weg verkürzt. Zusätzlich hat die direkte Ausrichtung eines Durchganges zu einem Zentrum einen positiven Einfluss auf das NutzerInnenverhalten von PassantInnen. Ein direkter U-Bahn Zu- bzw. Abgang wie bei der Czerninpassage (Richtung Praterstrasse) erhöht diesen Effekt.

Tabelle 6-1: Vergleich der Ausrichtungen, Wegverkürzungen und Zählungen der Durchgänge bzw. Einkaufsstrassen

Durchgang	Czerninpassage	Sünnhof	Währinger Strasse - Gentzgasse
Ausrichtung zum Zentrum (Abbildung 5-3)	ja	ja	nein
Wegverkürzung "trifft zu" (Abbildung 5-54)	91%	71%	73%
Einkaufsstrasse [FG/d]	5.903	12.812	7.157
Durchgang [FG/d] (Verhältnis zu Einkaufsstrassen)	3.143 (1/2)	3.253 (1/4)	1.280 (1/6)

Das hohe Sicherheitsgefühl der ÖsterreicherInnen spiegelt sich auch bei den PassantInnen in den und um die Durchgänge(n) wider (vgl. Kapitel 5.3.1.3). Hauptgrund dafür ist das subjektive Sicherheitsgefühl von Frauen und Männern. Lediglich 2-4% der NutzerInnen fühlen sich "eher nicht sicher" oder "nicht sicher". Im Bezirk mit den meisten Anzeigen (1020), aufgrund krimineller Handlungen (security, vgl. Kapitel 3.2.4), ist auch bei der Befragung (Czerninpassage) die größte Unsicherheit festzustellen. Gründe dafür stellen Anzeichen von Vandalismus, die vielen Ecken und Vorsprünge der Passage sowie die schwache nächtliche

Beleuchtung in Richtung Praterstraße dar. Versperrte Zugänge in der Nacht oder die Videoüberwachung können vereinzelte Sicherheitsbedenken nicht ausräumen.

Das hohe Sicherheitsgefühl beim Durchgang Währinger Straße - Gentzgasse ist auf den sicheren Bezirk, die Durchsicht, Kürze, Breite und auffallend gute Beleuchtung in der Nacht zurückzuführen.

Unsicherheiten ergeben sich durch leere Geschäftsräume und den hohen Überbauungsgrad, was die soziale Kontrolle durch Anwohner vermindert. Geringe NutzerInnenzahlen schwächen die soziale Kontrolle weiter ab.

Der Sünnhof erzielt bei PassantInnen das höchste Sicherheitsgefühl der drei Durchgänge. Hohe NutzerInnenzahlen, viele Unternehmen und geringe Überdachung sorgen für soziale Kontrolle. Das gepflegte Erscheinungsbild (kein "Broken-Window-Effekt", vgl. Kapitel 3.2.4) trägt zum hohen subjektiven Sicherheitsgefühl bei. Zudem ist der Durchgang bei Nacht gut beleuchtet. Angst um die eigene Sicherheit kann durch die Länge und Biegung des Durchganges sowie durch den Quergang (z.B.: mehr Fluchtmöglichkeiten für Täter, nicht einsehbare Verstecke) entstehen.

Bei der Sicherheit in Bezug auf Unfälle (safety, vgl. Kapitel 3.2.4) ist vor allem gute Instandhaltung der Durchgänge wichtig. Deutliche Qualitätsunterschiede gibt es bei Hausdurchgängen, die über zwei Grundstücke mit unterschiedlichen Eigentümern verlaufen (Czerninpassage, Währinger Straße - Gentzgasse). Hier ist jeweils ein Teil renovierungsbedürftig (Boden) und der andere Teil in sehr gutem baulichem Zustand.

Da sich drei Viertel der Unfälle von FußgeherInnen ohne Fahrzeugbeteiligung am Tag ereignen, spielt die Beleuchtung hinsichtlich Unfällen eine untergeordnete Rolle. Zu bedenken ist allerdings, dass viele Unfälle nicht gemeldet und somit nicht in Statistiken miteinbezogen werden. Ebenso kann eine verbesserte Beleuchtung nicht mit einer vermehrten Nutzung in Verbindung gebracht werden.

Die Angst älterer Frauen (ca. 65-78 Jahre, vgl. Abb. 5-60), die einen Durchgang aufgrund mangelnder Instandhaltung meiden, ist durchaus begründet. Die Zahlen der Unfallstatistik (vgl. Kapitel 3.2.4) betreffen genau diese Personengruppe (Frauen, 60+). Unsicherheiten bezüglich schneebedeckter Wege sind in den Durchgängen jedoch selten. Gründe dafür könnten die schneearmen Winter der letzten Jahre oder eine gute Schneeräumung sein. Angst vor Glatteis wird hingegen mehrmals erwähnt.

Die empfundene Schönheit von Durchhäusern ist, je nach Geschmack der Befragten, unterschiedlich. Ein und dasselbe Element kann sowohl "gefallen" als auch "nicht gefallen" (vgl. Abb. 5-61). Wie bei bisherigen Studien des Fußverkehrs (vgl. Kapitel 3.2.3), fördert auch in Durchgängen ein attraktives Umfeld im menschlichen Maßstab den Fußverkehr (vgl. Kapitel 3.2.1). Im Bereich "Sauberkeit" kann trotz schwach negativem Zusammenhang zwischen Häufigkeit der Nutzung und Sauberkeit (Tab. 5-3) ein kausaler Zusammenhang ausgeschlossen werden. Es kann angenommen werden, dass PassantInnen, die Durchgänge öfter nutzen, mehr Gelegenheiten bekommen, Verunreinigungen wahrzunehmen.

Hemmnisse, wie unattraktive Stellen, sind in Durchgängen ebenfalls vorhanden. Autos und Hausfassaden in der Czerninpassage, Kopfsteinpflaster im Sünnhof, als auch leere

Geschäftsflächen in Währing lassen die Durchgänge für NutzerInnen unattraktiv erscheinen. Es kann kein Zusammenhang zwischen empfundener Schönheit und einer daraus entstehenden häufigeren Nutzung hergestellt werden (Tab. 5-6).

Die empfohlenen Regelhöhen und -breiten werden bei allen Durchgängen sowohl an den Eingängen, als auch bei Engstellen eingehalten (vgl. Kapitel 5.2.7). Einzig im Sünnhof kann es in den Sommermonaten durch den Gastgarten (Restbreite 1,9 m) zu Platzproblemen kommen.

Nach der Befragung kann kein kausaler Zusammenhang zwischen einer Häufigkeit der Nutzung und der Breite eines Durchgangs angenommen werden (Tab. 5-5). Vielmehr ist eine verstärkte Wahrnehmung von Engstellen durch häufigere Nutzung denkbar.

Barrierefreiheit ist nicht an allen Stellen der Durchgänge gegeben (vgl. Kapitel 5.2.7). In der Czerninpassage stellt das Zwischentor eine unnötige Engstelle dar. Weiters kann es durch den mangelhaften Bodenbelag und bestehenden Autoverkehr zu Hindernissen für NutzerInnen kommen. Im Sünnhof ist die Barrierefreiheit durch die steilen Rampen, die Engstelle durch den Gastgarten im Sommer und durch das Kopfsteinpflaster nicht gegeben. Durch den Denkmalschutz könnten sich hier, bei gewollter Behebung der Mängel, Zielkonflikte ergeben. In Währing bildet der schadhafte Boden eine unnötige Schwachstelle. Zahlreiche Beeinträchtigungen könnten durch geringe Aufwände behoben werden.

6.3 NichtnutzerInnen

Die Durchgänge sind bei PassantInnen außerhalb der Durchgänge überwiegend bekannt. Nur wenigen NichtnutzerInnen, die den Durchgang nicht gekannt haben und ihn jetzt kennen, würde einer der Hausdurchgänge den Weg verkürzen. Von einer häufigeren Verwendung der Durchgänge durch vormalige NichtnutzerInnen kann nicht ausgegangen werden (vgl. Kapitel 5.3.2).

Zukünftige NutzerInnen ergeben sich jedoch nicht nur aus bisherigen NichtnutzerInnen. Weitere NutzerInnen könnten sich aus dem Bevölkerungswachstum, zunehmender Urbanisierung sowie aus innerstädtischen Umzügen, TouristInnen und KonsumentInnen ergeben.

7 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die meist durch das Wohnumfeld bekannten oder zufällig entdeckten Hausdurchgänge haben eine wichtige Verbindungsfunktion im Fußwegenetz. Um durch private Grundstücke keine Barrieren im Wegenetz entstehen zu lassen, muss eine schnelle und selbständige Orientierung für alle PassantInnen möglich sein. Kaum bzw. nicht gekennzeichnete und nicht erkennbare Durchgänge, wie das bei den vorliegenden Durchgängen der Fall ist, hemmen die Verwendbarkeit des gesamt zur Verfügung stehenden Wegenetzes. Abhilfe kann eine gut platzierte sowie einheitliche Kennzeichnung mit Angabe der Wegverkürzung in Minuten schaffen.

Alleine eine Wegverkürzung reicht nicht aus, um Durchgänge für FußgeherInnen attraktiv zu machen. Die nicht im Nachhinein beeinflussbare Ausrichtung eines Durchganges zur übrigen Stadtstruktur wirkt sich (positiv oder negativ) auf die Nutzung aus. Beispielsweise erhöht die Wegausrichtung zu einer U-Bahn die NutzerInnenzahlen deutlich. Zudem können Geschäfte und ein attraktives Umfeld als fördernde Faktoren für den Fußverkehr in Durchgängen angesehen werden. Zu vermeiden sind vor allem Kraftfahrzeuge und leere Geschäfte in Hausdurchgängen.

Sowohl Frauen als auch Männer fühlen sich in Hausdurchgängen äußerst sicher. Gering auftretende Unsicherheiten ergeben sich in Bezug auf Kriminalität aus fehlender sozialer Kontrolle. Nicht überdachte Innenhöfe und frequentierte Geschäfte bzw. Büros können die soziale Kontrolle in diesem Bereich erhöhen.

In Bezug auf Unfälle werden vor allem fehlende Instandhaltung und bauliche Mängel vorwiegend an der Oberfläche mit Ängsten in Verbindung gebracht. Regelmäßige Zustandskontrollen und eine zeitnahe Behebung entdeckter Mängel sind hier unerlässlich.

Trotz überwiegender Einhaltung der empfohlenen Regelbreiten sind Verbesserungen, zugunsten der Barrierefreiheit, ohne großen Aufwand möglich. Mobile Absperrgitter können entfernt und geschlossene Zugangstore (zumindest zu den Öffnungszeiten) geöffnet werden. Barrierefreie Lösungen für zu steile Rampen und Stufen zu Geschäften erfordern einen größeren baulichen Aufwand.

Für Menschen, die einen Durchgang nicht nutzen, stellt dieser zumeist keine Abkürzung dar. Nur wenige unwissende PassantInnen, die auf einen Durchgang aufmerksam gemacht wurden, würden diesen in Zukunft unregelmäßig nutzen. Neue NutzerInnengruppen könnten allerdings ebenfalls von der Verwendung von Durchgängen profitieren.

8 Literaturverzeichnis

- AUSSERER, K. et al. (2009): Bef(w)usst unterwegs: Fußgängerstudie in Wien. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen. Wien, BMVIT.
- AUSSERER, K.; FISCHER, D.; RISSER, R. (2004): Gehen in Wien. Wien, Magistratsabteilung 18.
- AUSSERER, K.; HAINDL, G.; WUNSCH, D. (2008): Gehen in der Donaustadt - Was das Gehen attraktiv macht und was es erschwert: Kommunikation mit Buergerinnen und Buergern in ausgewaehlten Gebieten des 22. Wiener Gemeindebezirkes. Psychologie in Österreich 28: 254-260.
- BAKELS, G. et al. (2015): Fusswegnetzplanung. Zürich: Bundesamt für Strassen (ASTRA).
- BAUER, R.; FURIAN, G.; KÜHNELT-LEDDIHN, A. (2011): Das Unfallrisiko auf Fußwegen in Österreich. Wien, Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- BM.I (2017): Kriminalitätsbericht 2016. Statistik und Analyse. Wien.
- BMVIT (2016a): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ Wien.
- BMVIT (2016b): Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020. 2. Auflage. Wien.
- BRAZIL INSIDER, <http://www.brazil-insider.com/ausfluge-und-destinationen/brasilia/> (02.02.2018).
- BUNDESKRIMINALAMT (2017): Sicherheit 2016. Wien, Bundesministerium für Inneres.
- BÜRKLIN, T.; PETEREK, M. (2008): Stadtbausteine. Basel: Birkhäuser Verlag.
- CARDON, G. et al. (2009): Neighbourhood walkability and its particular importance for adults with a preference for passive transport. Health and Place 15: 496-504.
- COHEN, J. (1992): A power primer. Psychological Bulletin 122: 155-159.
- CZEIKE, F. (1992): Historisches Lexikon Wien. De-Gy. Wien, Kremayr & Scheriau/Orac.
- DECH, S. et al. (2015): Globale Urbanisierung. Berlin, Heidelberg: Springer.

- DIJKSTRA, L.; PUCHER, J. (2003): Promoting safe walking and cycling to improve public health: lessons from The Netherlands and Germany. *American Journal of Public Health* 93: 1509-16.
- DOPPELBAUER, T. (2018): Masterarbeit in Bearbeitung. Wien, Universität für Bodenkultur.
- DÖRHÖFER, K. (2007): Passagen und Passanten, Shopping Malls und Konsumentinnen. *Shopping Malls*. Wiesbaden, Verlag für Sozialwissenschaften.
- FREY, H. et al. (2012): Fußverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Besonderheiten. Wien, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.
- GEHL, J. (2012): *Leben zwischen Häusern*. Berlin: jovis Verlag.
- GEHL, J. (2015): *Städte für Menschen*. Berlin: jovis Verlag.
- GIELGE, J.; PLAUTZ, W.; WINKLER, G. (2012): *Passantenzählung 2012*. Wien, Wirtschaftskammer Wien.
- HELD, M.; NEUN, M.; SCHINDLER, J. (2016): Die Mobilitätspyramide. *Zeitschrift für Baukultur* 1.
- HERBST, P.; MASCHL, M. (2010): *Wegerecht und Grenzstreitigkeiten*. Wien: Neuer Wiss. Verlag.
- JACOBSEN, P.; RACIOPPI, F.; RUTTER, H. (2009): Who owns the roads? How motorised traffic discourages walking and bicycling. *Injury Prevention* 15: 369-73.
- JÄGER-KLEIN, C. (2005): *Österreichische Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts*. Wien: Neuer Wiss. Verlag.
- KELLING, G.; WILSON, J. (1982): Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety. *Atlantic Monthly* 249: 29-38.
- KNOFLACHER, H. (1995): *Fußgeher- und Fahrradverkehr - Planungsprinzipien*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau Verlag.
- KÖRMER, C.; SMOLKA, D. (2009): *Injuries to Vulnerable Road Users Including Falls in Pedestrians in the EU. A Data Report*. Wien, Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- KÜNNE, H. D.; STEIERWALD, G.; VOGT, W. (2005): *Stadtverkehrsplanung*. Berlin, Heidelberg, New York: Springer.

- MAGISTRATSABTEILUNG 18 (2014): STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien. Wien, MA18.
- MESCHIK, M. (2008): Planungshandbuch Radverkehr. Wien, Springer Verlag.
- MOBILITÄTSAGENTUR WIEN (2016): Zu Fuß unterwegs. Wien.
- NAESS, P. (2006): Urban Structure Matters. London: Routledge.
- POYNER, B. (1983): Design Against Crime. London, Butterworth.
- RAML, R. (2017): Sicherheitsgefühl und Sicherheitsbedürfnis in Österreich. KIRAS Fachtagung. Wien, IFES.
- RVS 02.02.36 (2010): Verkehrsplanung, Allgemeines Sachverständigenwesen, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum. Arbeitsgruppe "Strukturelle Verkehrssicherheit", Arbeitsausschuss "Straße".
- RVS 03.02.12 (2015): Straßenplanung, Nicht motorisierter Verkehr, Fußgängerverkehr. Arbeitsgruppe "Stadtverkehr", Arbeitsausschuß "Fußgängerverkehr".
- SCHWARZ-VIECHTBAUER, K.; SCHWARZ, K.-H. (2008): Neuinterpretation öffentlicher Raum. Wien, Magistratsabteilung 18.
- STATISTIK AUSTRIA, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html (14.12.2017).
- STROHMEIER, F. (2016): Barrierefreie Stadt. Altersfreundliche Mobilitätsangebote im städtischen Raum. Wien, Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- TOTH, E. (2018). Wien, Magistratsabteilung 21.
- VIENNAGIS, <https://www.wien.gv.at/viennagis/> (05.01.2018).
- WALK EUROPE, <http://www.walkeurope.org> (18.12.2017).
- WIENER BEZIRKSZEITUNG, <https://www.meinbezirk.at/waehring/lokales/streit-um-horror-gang-d138492.html> (17.11.2017).
- WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH, <https://www.wko.at/service/wirtschaftsrecht-gewerberecht/Denkmalschutz.html> (06.04.2018).
- ZEDNER, L. (2009): Security. Abingdon: Routledge.

§ 5 ABS. 4 BAUORDNUNG FÜR WIEN (2015): LGBl 11/1930 idF 08/2015.

§ 6 ABS. 5 BUNDES-BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ (BGSTG) (2017): BGBl I 82/2005 idF 155/2017.

§ 492 ALLGEMEINES BÜRGERLICHES GESETZBUCH (2015): JGS 946/1811. Wien, Rechtsinformationssystem des Bundes.

§ 493 ALLGEMEINES BÜRGERLICHES GESETZBUCH (2015): JGS 946/1811. Wien, Rechtsinformationssystem des Bundes.

ÖNORM 1600 (2017): Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen. Wien, Österreichisches Normungsinstitut.

ÖNORM B 8115-3 (2005): Schallschutz und Raumakustik im Hochbau - Teil 3: Raumakustik. Wien, Österreichisches Normungsinstitut.

9 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Platz in Kopenhagen (Gehl, 2015).....	1
Abbildung 1-2: Pfade (Knoflacher, 1995)	1
Abbildung 3-1: Zeitvergleich des Modal Split der Wiener Wohnbevölkerung im Werktagverkehr (bmvi, 2016a).....	3
Abbildung 3-2: Stufen der Mobilitätspyramide (Held et al., 2016).....	4
Abbildung 3-3: Brasiliass Stadtzentrum aus der Vogelperspektive (Brazil Insider, 2018).....	5
Abbildung 3-4: Erfolgsfaktoren für ein attraktives Fußwegeumfeld in Wien (eigene Darstellung nach Ausserer et al., 2009)	7
Abbildung 3-5: Barrieren beim Zu-Fuß-Gehen in Wien (eigene Darstellung nach Ausserer et al., 2009)	8
Abbildung 3-6: Licht- und Verkehrsraum für den Fußgängerverkehr (RVS 03.02.12, 2015).....	10
Abbildung 5-1: Hochrechnung der Personenzählungen pro Durchgang und Gehrichtung (eigene Darstellung nach Doppelbauer (2018)	16
Abbildung 5-2: Position der Durchgänge am Stadtplan Wien (ViennaGis, 2018).....	17
Abbildung 5-3: Position der Durchgänge mit der jeweiligen Ausrichtung zur Umgebung (eigene Darstellung nach ViennaGis (2018)	17
Abbildung 5-4: Wegverlauf der Czerninpassage mit alternativen Routen sowie Points of interest (ViennaGis, 2018).....	18
Abbildung 5-5: Wegverlauf des Sünnhofes mit alternativen Routen sowie Points of interest (ViennaGis, 2018).....	19
Abbildung 5-6: Wegverlauf des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse mit alternativen Routen sowie Points of interest (ViennaGis, 2018)	20
Abbildung 5-7: Schild mit den Öffnungszeiten der Czerninpassage beim Eingang Praterstraße.....	22
Abbildung 5-8: Eingangsbereich der Czerninpassage bei der Praterstraße	22
Abbildung 5-9: Eingangstor Czerningasse	23
Abbildung 5-10: Eingangsbereich der Czernin-	23
Abbildung 5-11: Zugangstor des Sünnhofes bei der Landstraße	24
Abbildung 5-12: Zugangsbereich des Sünnhofes bei der Landstraße	24
Abbildung 5-13: Eingangstor Ungargasse.....	25
Abbildung 5-14: Ausgang Ungargasse.....	25
Abbildung 5-15: Zugangsbereich des Sünnhofs bei der Ungargasse mit angedeutetem Bus	26
Abbildung 5-16: Eingangsbereich des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse bei der Währinger Straße	26
Abbildung 5-17: Hof 1 in Richtung Gentzgasse	27
Abbildung 5-18: Währinger Straße in Richtung Kutschkermarkt.....	27
Abbildung 5-19: Steigung beim Eingang Gentzgasse.....	28
Abbildung 5-20: Eingangsbereich des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse bei der Gentzgasse	28
Abbildung 5-21: Innenhöfe der Czerninpassage	29
Abbildung 5-22: Innenhof 1 der Czerninpassage	29
Abbildung 5-23: Gitterabtrennung Hof 1 Richtung Czerningasse	29
Abbildung 5-24: Gitterabtrennung in Hof 1 in Richtung Prater-.....	29
Abbildung 5-25: Florianihof (Hof 2) in Richtung Czerningasse	30
Abbildung 5-26: Florianihof in Richtung Praterstraße	30
Abbildung 5-27: Beleuchtung in Hof 1	31
Abbildung 5-28: Beleuchtung in Hof 2 (Florianihof)	31
Abbildung 5-29: Innenhof in Richtung Ungargasse mit Quergang.....	31

Abbildung 5-30: Innenhof des Sünnhofes	32
Abbildung 5-31: Quergang im Sünnhof	32
Abbildung 5-32: Rampe und Treppen vom Sünnhof in Richtung Baumannstraße	32
Abbildung 5-33: Rampe und Treppen aus dem Sünnhof in die Baumannstraße	33
Abbildung 5-34: Sackgasse Ida-Pfeiffer-Weg	33
Abbildung 5-35: Stufen zu den Geschäften im Innenhof	33
Abbildung 5-36: Eingangsbereich Landstraßer Hauptstraße bei Nacht	34
Abbildung 5-37: Eingangsbereich Ungargasse bei Nacht	34
Abbildung 5-38: Innenhöfe des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse	35
Abbildung 5-39: Innenhof 4 des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse	35
Abbildung 5-40: Licht- und Schattenwechsel im Durchgang Währinger Straße - Gentzgasse	36
Abbildung 5-41: Beleuchtung des Durchganges Währinger Straße - Gentzgasse in der Nacht	37
Abbildung 5-42: Vergleich der Beleuchtung Gentzgasse - Durchgang	37
Abbildung 5-43: Zustand des Bodens in der Czerninpassage	38
Abbildung 5-44: Zugang zum Sünnhof über die Baumannstraße	39
Abbildung 5-45: Zustand des Durchganges vor der Renovierung im Jahr 2016 (Wiener Bezirkszeitung, 2012)	39
Abbildung 5-46: Zustand des Durchganges nach der Renovierung	40
Abbildung 5-47: Graffiti an der Wand zw. Eingang Währinger Straße und Hof 1	41
Abbildung 5-48: Verunreinigungen des Bodens zwischen dem Eingang Währinger Straße und Hof 1	41
Abbildung 5-49: Bodenschäden in Hof 1	41
Abbildung 5-50: Kenntnis der Durchgänge von NutzerInnen	43
Abbildung 5-51: Häufigkeit der Nutzung von Durchgängen	44
Abbildung 5-52: Tage der Nutzung von Durchgängen	45
Abbildung 5-53: Art der Nutzung von Durchgängen	46
Abbildung 5-54: Wegverkürzung durch Hausdurchgänge	47
Abbildung 5-55: Sicherheitsgefühl von NutzerInnen	50
Abbildung 5-56: Unterschied des Sicherheitsgefühls von Frauen und Männern	51
Abbildung 5-57: Grund des Sicherheitsgefühls in den Durchgängen (Mehrfachnennung möglich)	52
Abbildung 5-58: Gründe, warum NutzerInnen einen Durchgang meiden würden (Mehrfachnennung möglich)	53
Abbildung 5-59: Gründe, warum Frauen bzw. Männer einen Durchgang meiden würden (Mehrfachnennung möglich)	54
Abbildung 5-60: Gründe, warum Frauen bzw. Männer einen Durchgang meiden würden, nach Alter (Mehrfachnennung möglich)	54
Abbildung 5-61: Durchgangselemente, die NutzerInnen gefallen bzw. nicht gefallen (Mehrfachnennung möglich)	56
Abbildung 5-62: Kenntnis der Durchgänge von NichtnutzerInnen	57
Abbildung 5-63: Wegverkürzung von Hausdurchgängen für NichtnutzerInnen	58
Abbildung 5-64: Geplante zukünftige Nutzung eines Durchganges von NichtnutzerInnen	59

10 Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1: Beeinflussende Faktoren beim Gehen in der Donaustadt (eigene Darstellung nach Ausserer et al., 2008)	8
Tabelle 4-1: Zusammensetzung der Befragungsstichprobe(n)	15
Tabelle 5-1: Grundstückanzahl, Dienstbarkeit und Erhalter pro Durchgang	21
Tabelle 5-2: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Wegverkürzung	48
Tabelle 5-3: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Sauberkeit	48
Tabelle 5-4: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Ausleuchtung	48
Tabelle 5-5: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Breite	49
Tabelle 5-6: Korrelation Nutzungshäufigkeit - Schönheit	49
Tabelle 6-1: Vergleich der Ausrichtungen, Wegverkürzungen und Zählungen der Durchgänge bzw. Einkaufsstrassen	61

11 Anhang:

11.1 Zählformular

Zählformular für Querschnittszählung – Durchgang Währinger Straße - Gentzgasse														
Durchgang		LEGENDE: FußgängerInnen I RadfahrerInnen R Wheelchair = Rollstuhlfahrer/in W Person mit Kinderwagen K Person mit Gehhilfe (Stock, Rollator,...) G						 Standortadresse: (+zusätzlich in Karte markieren)						
BearbeiterIn														
Datum														
Wochentag														
Blattnummer														

Richtung	hinein							hinaus						
Geschlecht	M(männlich)			W(weiblich)			Gruppen	M(männlich)			W(weiblich)			Gruppen
Zeit-ab-schnitt (Uhrzeit von-bis)	0-30 J.	30-60 J.	60+ J.	0-30 J.	30-60 J.	60+ J.		0-30 J.	30-60 J.	60+ J.	0-30 J.	30-60 J.	60+ J.	
Σ														

11.2 Beobachtungsunterlagen

Bestandsaufnahme des Durchganges vor der Kennzeichnung

Durchgang	
Adressen	
BearbeiterIn	
Datum	

GRUNDDATEN

Lageplan (Skizze)	
1. Länge des Durchgangs [m]	(einzeichnen)
2. Länge der Alternativen [m]	(einzeichnen)
3. Umwegfaktoren	
4. Öffnungszeiten	

EINGÄNGE	Eingang 1:	Eingang 2:
5. Eingangsöffnung (bei Doppeltüre, beide Flügeln geöffnet, Eingangshöhe, Eingangsbreite, Durchgangshöhe, Lichtraumhöhe jeweils $\geq 2,5$ m, Maße in Meter)	Eingangshöhe: Eingangsbreite:	Eingangshöhe: Eingangsbreite:

	hell	eher hell	eher dunkel	dunkel	hell	eher hell	eher dunkel	dunkel
6. Ausleuchtung	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(vom Eingangsbereich aus nicht einsehbare Stellen in der Nacht, unerwünschte Blendeeffekte, dunkle und nicht ausgeleuchtete Stellen, vandalismussichere Beleuchtung)								
7. Auffälligkeit/Erkennbarkeit als Durchgang (durch Markierung, Hinweis), Durchsicht								
8. Kennzeichnung/Wegweisung (wohin kommt man?)								
9. Worauf treffen FußgeherInnen bzw. RadfahrerInnen, wenn sie aus dem Durchgang kommen? (z.B.: Absperrung, parkende Autos, Querungsmöglichkeit,...)								

DURCHGANG

10. Bodenbelag (Art und Zustand)				
11. Ausleuchtung (durchgehende Ausleuchtung, unerwünschte Blendeeffekte, dunkle und nicht ausgeleuchtete Stellen, vandalismussichere Beleuchtung)	hell	eher hell	eher dunkel	dunkel
	☐	☐	☐	☐
12. Überdachung (Anteil der Überdachung in % an Gesamtfläche des DG)				
13. Innenhöfe (Anzahl, Beschreibung – ersichtlich machen auf Skizze, einsehbar/verwinkelt)				

14. Geschäfte, Hotels etc. (Anzahl, Beschreibung – ersichtlich machen in Skizze)	
15. Stufen, Höhenstufen, Schrägen (Höhe, Beschreibung, Neigung)	
16. Abfallbehälter (Anzahl, einzeichnen in welchem Abstand, in Verbindung mit Sauberkeit)	
17. Autos/Stellplätze	
18. Radfahrmöglichkeit (physisch/rechtlich)	
19. Radabstellanlagen (Anzahl, Art/Typ, Qualität, Zustand)	
20. Verweilmöglichkeiten (Sitzgelegenheiten: Anzahl, Anordnung [wie angebracht – haben Personen etwas „zu sehen“?], Zustand, Qualität)	
21. Unterschiede je nach Durchgehrichtung	

INSTANDHALTUNG

22. Zustand an den Eingängen	
23. Zustand im Durchgang	

24. Sauberkeit	
25. Vandalismusspuren (Hinweise auf fehlende soziale Kontrolle→ weil Wohnräume nach hinten ausgerichtet?), Beschädigungen, Graffiti	
26. Winterdienst	
27. Sicherheit (Brandschutz, keine beweglichen Gegenstände im Fluchtweg)	
28. POI in der Nähe	
Erstichtlich durch Symbole/Piktogramme auf gesondertem A4-Lageplan (inklusive Legende/Nummerierung)	

29. BARRIEREFREIHEIT

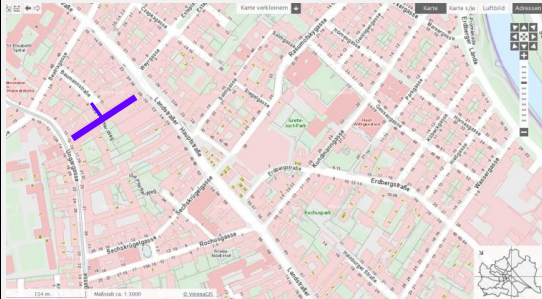
(z.B.: Oberflächenqualität des Bodenbelages, Stufen [Handlauf, Betonung der Kanten], Rampen, vorspringende Ecken, Orientierungsmöglichkeiten für Blinde und Sehbehinderte, werden alle Mindestbreiten und Mindesthöhen laut RVS eingehalten, s.a. Höhenstufen etc. auf voriger Seite)

a. positiv	
b. negativ	

30. ANMERKUNGEN

--

11.3 Fragebogen

Fragebogen zur Benutzung von Hausdurchgängen			1C			
Vielen Dank, dass Sie an dieser Befragung teilnehmen! Wir sind Studentinnen der Universität für Bodenkultur und führen eine Studie zum Thema Hausdurchgänge und Verbesserung von Wegen für FußgängerInnen durch. Die Beantwortung des Fragebogens nimmt ungefähr sieben Minuten in Anspruch. Ihre Antworten werden anonymisiert ausgewertet. Durch ihre Mithilfe können Sie einen Beitrag zu einer Verbesserung der Bedingungen für FußgängerInnen leisten. Bitte den Fragebogen ausgefüllt abfotografieren und per E-Mail an silvia.haas@students.boku.ac.at senden. Bei Fragen wenden Sie sich bitte an +43 681 108 484 72.						
Durchgang	Landstraßer Hauptstraße 28 / Ungargasse 13					
Befragungsort						
Datum/Uhrzeit	/					
Wochentag						
InterviewerIn						
Wetterverhältnisse	Temperatur					
	Niederschlag					
	Lichtverhältnisse					
1. Kennen Sie diesen Durchgang? (blaue Markierung auf Karte) ☐ JA → weiter zu Block A (gelb) ☐ NEIN → weiter zu Block B (grün, Seite 2)						
BLOCK A (Ich kenne den Durchgang)						
	(fast) täglich	2-3 mal pro Woche	2-3 mal pro Monat	seltener als einmal im Monat	nie	
2. Wie oft nutzen Sie diesen Durchgang?	☐	☐	☐	☐	☐	
3. An welchen Tagen nutzen Sie den Durchgang überwiegend?	☐	wochentags		☐	am Wochenende	
4. Was machen Sie im Durchgang?	☐	durchgehen	☐	Erledigung IM Durchgang	☐	
5. Woher kennen Sie diesen Durchgang?						
Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen zum Durchgang?		trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu	keine Angabe
6. Der Durchgang verkürzt meinen Weg.		☐	☐	☐	☐	☐
7. Der Durchgang ist sauber.		☐	☐	☐	☐	☐
8. Die Ausleuchtung in der Nacht ist gut.		☐	☐	☐	☐	☐
9. Der Durchgang ist an allen Stellen breit genug.		☐	☐	☐	☐	☐
10. Der Durchgang ist schön.		☐	☐	☐	☐	☐
11. Enthält der Durchgang etwas, das Ihnen gefällt / nicht gefällt?						
12. Ich fühle mich im Durchgang sicher.		☐	☐	☐	☐	☐
12a. → WARUM?						
13. Unter welchen Umständen würden Sie diesen Durchgang meiden?						
Beantworten Sie bitte folgende Fragen zum Radfahren im Durchgang:						
14. Welche Vorteile hat es, wenn Radfahrende hier durchfahren?						
15. Welche Nachteile hat es, wenn Radfahrende hier durchfahren?						
Anmerkungen:					→ weiter zu Block C (grau, Seite 2)	

BLOCK B (Ich kenne den Durchgang nicht)	trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu	
16. Würde dieser Durchgang Ihren Weg verkürzen? (siehe blaue Markierung auf Karte, Seite 1)	☐	☐	☐	☐	
	→ weiter zu Block D (rot)		→ weiter im Block B (grün)		
Bitte beantworten Sie folgende Fragen zur Landstraßer Hauptstraße / Ungargasse?	(fast) täglich	2-3 mal pro Woche	2-3 mal pro Monat	seltener als einmal im Monat	fast nie
17. Wie oft gehen Sie auf dieser Straße?	☐	☐	☐	☐	☐
18. An welchen Tagen gehen Sie hier überwiegend?	☐	wochentags	☐	am Wochenende	
Bitte beantworten Sie folgende Fragen zum Durchgang?	(fast) täglich	2-3 mal pro Woche	2-3 mal pro Monat	seltener als einmal im Monat	nie
19. Da Sie jetzt vom Durchgang wissen, wie oft würden Sie den Durchgang künftig nützen?	☐	☐	☐	☐	☐
20. An welchen Tagen würden Sie den Durchgang überwiegend nutzen?	☐	wochentags	☐	am Wochenende	
Anmerkungen:			→ weiter zu Block C (grau)		

BLOCK C (Mobilitätsverhalten)	Adresse (Straße und Hausnummer)	Was machen Sie dort?
21. Woher kommen Sie gerade?		
22. Wohin gehen Sie gerade?		
23. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie auf diesem gesamten Weg?		
24. Wie lange ist Ihr gesamter Weg mit allen Verkehrsmitteln?	_____ Kilometer	
25. Anteil Ihres Fuß-/Radweges an diesem Gesamtweg in Prozent?	_____ %	
26. Welche Möglichkeiten fallen Ihnen ein, um PassantInnen auf den Durchgang aufmerksam zu machen?		
27. Wie gut kennen Sie sich in der Umgebung aus? (Bitte auf dem Pfeil einzeichnen)		
Anmerkungen:		→ weiter zu Block D (rot)

BLOCK D (personenbezogene Daten)			
28. Die befragte Person ist	☐ FußgeherIn	☐ RadfahrerIn	☐ anderes:
29. Geschlecht	☐ weiblich	☐ männlich	
30. Verraten Sie uns Ihr Geburtsjahr?			
31. Fällt Ihnen zum Abschluss noch etwas ein, was Sie dazu sagen möchten?			
Anmerkungen:			

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

11.4 Codierung Fragebogen

Codierung Fragebogen Hausdurchgänge (nominal=n, ordinal=o, metrisch=m)	
Interview-Nr. n	fortlaufende Nummer
Durchgang n	A (3) Währinger Straße/Gentzgasse B (1) Czerninpassage C (2) Sünnhof
Befragung/selbst ausgefüllt n	1 Befragung 2 selbst ausgefüllt
IN/OUT n	1 im Durchgang 2 außerhalb des Durchganges
Datum m	24.10.2017 bis 22.11.2017
Uhrzeit m	08:20 bis 16:50 Uhr
Wochentag n	1 Montag 2 Dienstag 3 Mittwoch 4 Donnerstag 5 Freitag 6 Samstag 7 Sonntag
InterviewerIn n	1 Theresa 2 Silvia
Temperatur m	-1 bis 18° Celsius
Niederschlag o	1 kein Niederschlag 2 leichter Niederschlag 3 starker Niederschlag
Lichtverhältnisse o	1 sehr hell 2 hell 3 dunkel 4 sehr dunkel
F1_Kenntnis_DG n	1 Ja 2 Nein
F2_Häufigkeit_Nutzung o	0 keine Angabe 1 (fast) täglich 2 2-3 mal pro Woche 3 2-3 mal pro Monat 4 seltener als einmal im Monat 5 zum ersten Mal 6 nie
F3_Nutzungstage n	1 wochentags 2 am Wochenende 3 wochentags und am Wochenende

F4_Was_machen_imDG n	1 durchgehen 2 Erledigung im Durchgang 3 Wohnen im Durchgang
F5_woher_kennen n	1 zufällig entdeckt 2 wohne in der Nähe/im Durchgang/in einer Unterkunft 3 von Mitmenschen erfahren 4 lange bekannt 5 Arbeit in der Nähe/im Durchgang 6 sonstiges (Internet 9, Ausbildung 5)
F6_Wegverkürzung o	1 trifft nicht zu 2 trifft eher nicht zu 3 trifft eher zu 4 trifft zu 5 keine Angabe
F7_SauberkeitDG o	wie F6
F8_Ausleuchtung o	wie F6
F9_Breite o	wie F6
F10_Schönheit o	wie F6
F11a_gefällt n	1 Gebäude (Architektur, Fassade, Verzierungen,...) 2 Ausstattung (Beleuchtung, Boden, Blumen, Dekoration...) 3 Unternehmen (Geschäfte, Lokale, Atelier,...) 4 Instandhaltung (Sauberkeit, Zustand,...) 5 subjektives Empfinden (Ambiente, Charme,...) 6 sonstiges (praktisch, keine Autos/Autos, nachts geschlossen...)
F11b_gefällt nicht n	wie 11a
F12_Sicherheitsgefühl o	1 trifft nicht zu 2 trifft eher nicht zu 3 trifft eher zu 4 trifft zu 5 keine Angabe
F12a_Sicherheit_warum n	1 Tag 2 Helligkeit (Beleuchtung) 3 Menschen (PassantInnen, Anrainer) 4 subjektives Sicherheitsgefühl (überall sicher, kein Grund/keine Gefahr) 5 Unternehmen (Hotel, Lokale, Geschäfte) 6 sonstiges (keine Menschen, Durchsicht, bekannter Weg,...)
F13_Meiden_des_DG n	1 Nacht 2 Dunkelheit (keine Beleuchtung) 3 Person/Gruppe (Drogen, Alkohol, Gewalt, Obdachlose, Ballung,...) 4 mangelnde Instandhaltung (Schmutz, Winterdienst, Gestank, Müll,...)

	5 nie 6 sonstiges (Vorfall, Baustelle, geschlossen,...)
F14_Rad_Vorteile n	1 Abkürzung 2 keine Vorteile 3 sonstiges (nicht absteigen, Zufahrt zu Geschäften,...)
F15_Rad_Nachteile n	1 zu schmal für FG und RF 2 Gefahr für PassantInnen 3 Gefahr bei Engstelle 4 Beeinträchtigung Qualität für FG (ausweichen, zerstört Atmosphäre,...) 5 sonstiges (keine, keine Rücksicht, Bodenbelag,...)
F16_potentielle_Abkürzung o	1 trifft nicht zu 2 trifft eher nicht zu 3 trifft eher zu 4 trifft zu
F17_OUT_Häufigkeit o	1 (fast) täglich 2 2-3 mal pro Woche 3 2-3 mal pro Monat 4 seltener als einmal im Monat 6 fast nie
F18_OUT_Tage n	1 wochentags 2 am Wochenende 3 wochentags und am Wochenende
F19_potentielle_Nutzung_DG o	1 (fast) täglich 2 2-3 mal pro Woche 3 2-3 mal pro Monat 4 seltener als einmal im Monat 6 nie
F20_potentielle_Nutzungstage n	1 wochentags 2 am Wochenende 3 wochentags und am Wochenende
F21b_Start_Weg n	1 Wohnen 2 Arbeit 3 Ausbildung 4 Einkauf 5 Erledigung 6 Freizeit 7 sonstiges (Begleitwege 13, Flughafen 1, Pause 9)
F22b_Ziel_Weg n	wie F21b (Begleitwege 10, Flughafen 1, Pause 28, ÖV 2)
F23_Verkehrsmittel n	1 Fuß (318) 2 Fuß und ÖV (208) 3 Fuß und Auto (12) 4 Fuß und Rad (5) 5 Rad (10) 6 sonstiges (Auto 2, Beifahrer 1, Roller 3, Fuß/Roller 2, Rad/ÖV 1, Elektromobil 1, Fuß/ÖV/Auto 1)

F24_Länge_Gesamtweg m	0-100 km
F25_Anteil_FußanGesamt m	0-100 Prozent
F26_Aufmerksamkeit n	1 Schilder 2 Geschäfte/Lokale/Veranstaltungen 3 Gestaltung (Begrünung, Beleuchtung, Eingangsbereich,...) 4 nicht notwendig/bereits bekannt 5 nicht gewollt 6 sonstiges (Internet, Mundpropaganda, Bodenmarkierungen,...)
F27_Ortskundig m	0-100 Prozent
F28_Fuß_Rad_anders n	1 FußgeherIn 2 RadfahrerIn 3 sonstiges (Kinderwagen, Roller, Elektromobil)
F29_Geschlecht n	1 weiblich 2 männlich
F30_Alter m	8-90 Jahre

11.5 Presseartikel

Der Standard: 09.02.2018

(<https://derstandard.at/2000073942894/Abkuerzungen-fuer-Fussgaenger-Wien-schildert-Durchhaeuser-aus>)

Abkürzungen für Fußgänger: Wien schildert "Durchhäuser" aus

Erste drei Tafeln werden bald montiert – Evaluierung vor weiterer Ausweitung – Rund 700 öffentliche Durchgänge in der Stadt

Wien – Es sind oft versteckte Schleichwege mitten im dicht verbauten Gebiet: Die "Durchhäuser" sind eine Wiener Besonderheit. Dabei handelt es sich um öffentliche Durchgänge in Häuserblocks, die mit anderen Verkehrsmitteln nicht zugänglich sind. Die Stadt will diese Abkürzungen für Fußgänger nun ausschildern, um sie bekannter zu machen. Die ersten drei Tafeln werden kommende Woche montiert.

Insgesamt gibt es in Wien rund 700 solcher Durchgänge, wobei mit wenigen Ausnahmen wie dem Raimundhof in Mariahilf – er verbindet die Mariahilfer Straße mit der Windmühlgasse – die meisten kaum bekannt sind. "Leider ist das Wissen um diese Durchhäuser in Vergessenheit geraten. Wenn man in dem Grätzl, in dem man wohnt, nicht aufgewachsen ist, weiß man oft gar nicht, dass es so geschickte Abkürzungen gibt", sagte die städtische Fußgängerbeauftragte Petra Jens. Durch die neuen Schilder soll sich das ändern.

Teilweise in der Nacht gesperrt

Vorerst werden drei Durchhäuser gekennzeichnet. Das sind die Adressen Praterstraße 42 mit Verbindung zur Czerningasse, Gentzgasse 21 mit Durchgang zur Währinger Straße und der Sünnhof (Landstraßer Hauptstraße 28), durch den man unmittelbar auf die Ungargasse gelangt. Auf den blauen Tafeln sind auch Zusatzinformationen enthalten – also etwa, wie viel Zeit die Durchquerung ungefähr in Anspruch nimmt und in welchem Zeitraum der Durchgang benutzt werden kann. Schließlich sind einige Durchhäuser in den Nachtstunden versperrt.

Ziel der Maßnahme ist es, Fußgängern die Orientierung zu erleichtern und schnellere Wege zu ermöglichen, indem man sich Umwege um ganze Häuserblocks erspart. Bevor weitere Hinweisschilder angebracht werden, wird allerdings evaluiert. Befragungen an Ort und Stelle sollen zeigen, ob das neue Angebot die Nutzung der öffentlichen Schleichwege verbessert. Die Ergebnisse sollen Ende März vorliegen.

Flächendeckende Beschilderung als Ziel

Danach werde man schauen, wie intensiv man die Beschilderung ausweite, sagte eine Sprecherin der Mobilitätsagentur: "Ziel ist es aber schon, das so flächendeckend wie möglich zu machen." In der kostenlos bestellbaren gedruckten Fußwegekarte und auf Web-Routenplanern wie anachb.at sind die Durchgänge übrigens schon eingezeichnet bzw. werden berücksichtigt. (APA, 9.2.2018)

VIENNA.AT: 09.02.2018

(<http://www.vienna.at/schleichwege-fuer-fussgaenger-wiener-durchhaeuser-werden-gekennzeichnet/5662873>)

Schleichwege für Fußgänger: Wiener “Durchhäuser” werden gekennzeichnet

“Durchhäuser” sind eine Wiener Besonderheit. Dabei handelt es sich um öffentliche Durchgänge in Häuserblocks, die nur zu Fuß zugänglich sind und damit versteckte Schleichwege bilden. Die Stadt will diese Abkürzungen nun ausschildern, damit mehr Menschen darauf aufmerksam werden. Die ersten drei Tafeln werden bereits nächste Woche montiert.

Insgesamt gibt es in Wien rund 700 solcher Durchgänge, wobei mit wenigen Ausnahmen wie dem Raimundhof in Mariahilf – er verbindet die Mariahilfer Straße mit der Windmühlgasse – die meisten kaum bekannt sind. “Leider ist das Wissen um diese Durchhäuser in Vergessenheit geraten. Wenn man in dem Grätzl, in dem man wohnt, nicht aufgewachsen ist, weiß man oft gar nicht, dass es so geschickte Abkürzungen gibt”, sagte die städtische Fußgängerbeauftragte Petra Jens zur APA. Durch die neuen Schilder soll sich das ändern.

Wien: Drei “Durchhäuser” bekommen bereits Beschilderung

Vorerst werden drei Durchhäuser gekennzeichnet. Das sind die Adressen Praterstraße 42 mit Verbindung zur Czerningasse, Gentzgasse 21 mit Durchgang zur Währinger Straße und der Sünnhof (Landstraßer Hauptstraße 28), durch den man unmittelbar auf die Ungargasse gelangt. Auf den blauen Tafeln sind auch Zusatzinformationen enthalten – also etwa, wie viel Zeit die Durchquerung ungefähr in Anspruch nimmt und in welchem Zeitraum der Durchgang benutzt werden kann. Schließlich sind einige Durchhäuser in den Nachtstunden versperrt.

Ziel der Maßnahme ist es, Fußgängern die Orientierung zu erleichtern und schnellere Wege zu ermöglichen, indem man sich Umwege um ganze Häuserblocks erspart. Bevor weitere Hinweisschilder angebracht werden, wird allerdings evaluiert. Befragungen an Ort und Stelle sollen zeigen, ob das neue Angebot die Nutzung der öffentlichen Schleichwege verbessert. Die Ergebnisse sollen Ende März vorliegen.

Danach werde man schauen, wie intensiv man die Beschilderung ausweite, sagte eine Sprecherin der Mobilitätsagentur auf APA-Nachfrage: “Ziel ist es aber schon, das so flächendeckend wie möglich zu machen.” In der kostenlos bestellbaren gedruckten Fußwegekarte und auf Web-Routenplanern wie anachb.at sind die Durchgänge übrigens schon eingezeichnet bzw. werden berücksichtigt.

Die Presse: 09.02.2018

(https://diepresse.com/home/panorama/wien/5368915/Abkuerzungen-fuer-Fussgaenger_Wien-schildert-Durchhaeuser-aus)

Abkürzungen für Fußgänger: Wien schildert "Durchhäuser" aus

"Durchhäuser" sind eine Wiener Besonderheit. Die Stadt will diese Abkürzungen für Fußgänger nun bekannter machen. Die ersten drei Tafeln werden kommende Woche montiert.

Es sind oft versteckte Schleichwege mitten im dicht verbauten Gebiet: Die "Durchhäuser" sind eine Wiener Besonderheit. Dabei handelt es sich um öffentliche Durchgänge in Häuserblocks, die mit anderen Verkehrsmitteln nicht zugänglich sind. Die Stadt will diese Abkürzungen für Fußgänger nun ausschildern, um sie bekannter zu machen. Die ersten drei Tafeln werden kommende Woche montiert.

Insgesamt gibt es in Wien rund 700 solcher Durchgänge, wobei mit wenigen Ausnahmen wie dem Raimundhof in Mariahilf - er verbindet die Mariahilfer Straße mit der Windmühlgasse - die meisten kaum bekannt sind. "Leider ist das Wissen um diese Durchhäuser in Vergessenheit geraten. Wenn man in dem Grätzl, in dem man wohnt, nicht aufgewachsen ist, weiß man oft gar nicht, dass es so geschickte Abkürzungen gibt", sagte die städtische Fußgängerbeauftragte Petra Jens. Durch die neuen Schilder soll sich das ändern.

Vorerst werden drei Durchhäuser gekennzeichnet. Das sind die Adressen Praterstraße 42 mit Verbindung zur Czerningasse, Gentzgasse 21 mit Durchgang zur Währinger Straße und der Sünnhof (Landstraßer Hauptstraße 28), durch den man unmittelbar auf die Ungargasse gelangt. Auf den blauen Tafeln sind auch Zusatzinformationen enthalten - also etwa, wie viel Zeit die Durchquerung ungefähr in Anspruch nimmt und in welchem Zeitraum der Durchgang benutzt werden kann. Schließlich sind einige Durchhäuser in den Nachtstunden versperrt.

Ziel der Maßnahme ist es, Fußgängern die Orientierung zu erleichtern und schnellere Wege zu ermöglichen, indem man sich Umwege um ganze Häuserblocks erspart. Bevor weitere Hinweisschilder angebracht werden, wird allerdings evaluiert. Befragungen an Ort und Stelle sollen zeigen, ob das neue Angebot die Nutzung der öffentlichen Schleichwege verbessert. Die Ergebnisse sollen Ende März vorliegen.

Danach werde man schauen, wie intensiv man die Beschilderung ausweite, sagte eine Sprecherin der Mobilitätsagentur auf APA-Nachfrage: "Ziel ist es aber schon, das so flächendeckend wie möglich zu machen." In der kostenlos bestellbaren gedruckten Fußwegekarte und auf Web-Routenplanern wie anachb.at sind die Durchgänge übrigens schon eingezeichnet bzw. werden berücksichtigt.

ORF: 11.02.2018[\(http://wien.orf.at/news/stories/2894540/\)](http://wien.orf.at/news/stories/2894540/)**Wien schildert Abkürzungen für Fußgänger aus**

Es sind oft versteckte Schleichwege mitten im dicht verbauten Gebiet: Die „Durchhäuser“ sind eine Wiener Besonderheit. Die Stadt will diese Abkürzungen für Fußgänger nun ausschildern, um sie bekannter zu machen.

Insgesamt gibt es in Wien rund 700 solcher öffentlicher Durchgänge, die mit anderen Verkehrsmitteln nicht zugänglich sind. Ein bekanntes Beispiel ist etwa der Raimundhof in Mariahilf, der die Mariahilfer Straße mit der Windmühlgasse verbindet. Doch viele der Durchhäuser sind kaum bekannt.

„Leider ist das Wissen um diese Durchhäuser in Vergessenheit geraten. Wenn man in dem Grätzl, in dem man wohnt, nicht aufgewachsen ist, weiß man oft gar nicht, dass es so geschickte Abkürzungen gibt“, sagte die städtische Fußgängerbeauftragte Petra Jens. Durch die neuen Schilder soll sich das ändern.

Vorerst werden drei Durchgänge gekennzeichnet

Vorerst werden drei Durchhäuser gekennzeichnet. Das sind die Adressen Praterstraße 42 mit Verbindung zur Czerningasse, Gentzgasse 21 mit Durchgang zur Währinger Straße und der Sünnhof (Landstraßer Hauptstraße Hauptstraße 28), durch den man unmittelbar auf die Ungargasse gelangt.

Auf den blauen Tafeln sind auch Zusatzinformationen enthalten - also etwa, wie viel Zeit die Durchquerung ungefähr in Anspruch nimmt und in welchem Zeitraum der Durchgang benutzt werden kann. Schließlich sind einige Durchhäuser in den Nachtstunden versperrt.

Evaluierung vor weiterer Ausweitung

Ziel der Maßnahme ist es, Fußgängern die Orientierung zu erleichtern und schnellere Wege zu ermöglichen, indem man sich Umwege um ganze Häuserblocks erspart. Bevor weitere Hinweisschilder angebracht werden, wird allerdings evaluiert. Befragungen an Ort und Stelle sollen zeigen, ob das neue Angebot die Nutzung der öffentlichen Schleichwege verbessert. Die Ergebnisse sollen Ende März vorliegen.

Danach werde man schauen, wie intensiv man die Beschilderung ausweite, sagte eine Sprecherin der Mobilitätsagentur auf APA-Nachfrage: „Ziel ist es aber schon, das so flächendeckend wie möglich zu machen.“ In der kostenlos bestellbaren gedruckten Fußwegekarte und auf Web-Routenplanern wie anachb.at sind die Durchgänge übrigens schon eingezeichnet bzw. werden berücksichtigt.

Wiener Zeitung: 30.03.2018

(https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wien/unterwegs/955835_Beschilderung-oeffentlicher-Hausdurchgaenge-wird-ausgeweitet.html)

Beschilderung öffentlicher Hausdurchgänge wird ausgeweitet

Wien. Die Stadt Wien will mit speziellen Kennzeichnungen öffentliche Hausdurchgänge sichtbarer machen und damit Fußgängern Schleichwege ermöglichen. Die ersten drei Schilder wurden Mitte Februar montiert - und sie kommen offenbar gut an. Die Mobilitätsagentur will die Sichtbarmachung nun auf andere "Durchhäuser" ausweiten. In zwei Jahren soll es in jedem Bezirk mindestens eine Beschilderung geben.

Rund 700 dieser - oft sehr versteckten und mit Verkehrsmitteln nicht zugänglichen - Abkürzungen gibt es in der ganzen Stadt. Sie ersparen Fußgängern mitunter Umwege über ganze Häuserblöcke, sind aber zumeist nur Grätzelbewohnern bekannt. Die blauen Tafeln sollen das ändern. Sie enthalten auch Zusatzinformationen - also etwa, wie viel Zeit die Durchquerung ungefähr in Anspruch nimmt und in welchem Zeitraum der Durchgang benutzt werden kann.

Positive Pilotphase

Drei Tafeln wurden vor eineinhalb Monaten im Zuge eines Pilotversuchs an den Adressen Praterstraße 42 mit Verbindung zur Czerningasse, Gentzgasse 21 mit Durchgang zur Währinger Straße und Sünnhof (Landstraßer Hauptstraße 28), durch den man unmittelbar auf die Ungargasse gelangt, angebracht. Die Mobilitätsagentur hat in den vergangenen Wochen 1.281 Passanten durch die Universität für Bodenkultur befragen lassen, was sie von der Neuerung halten. Drei Viertel wünschen sich demnach mehr Beschilderungen, zwei Drittel sind mit der Gestaltung der Tafeln zufrieden, wünschen sich aber eine größere Schrift und Piktogramme für eine noch bessere Verständlichkeit.

Auf Fußwegekarte und auf anachb.at schon eingezeichnet

"Die Kennzeichnung öffentlicher Durchgänge kommt gut an", resümiert Fußgänger-Beauftragte Petra Jens. "Deshalb möchte ich diese Maßnahme auf weitere Bezirke ausweiten." Welche Durchhäuser als nächstes ausgedacht werden sollen, steht aber noch nicht fest. Man sei mit Bezirken und Hauseigentümern im Gespräch. Ziel sei es, in den nächsten zwei Jahren "die wichtigsten Durchgänge jedes Bezirks" zu kennzeichnen. In der kostenlos bestellbaren gedruckten Fußwegekarte und auf Webseiten wie anachb.at sind Durchgänge übrigens schon eingezeichnet bzw. werden bei der Routenplanung berücksichtigt.

VIENNA.AT: 30.03.2018

(<http://www.vienna.at/durchhaeuser-wien-will-mehr-schilder-an-oeffentlichen-hausdurchgaengen-anbringen/5729240>)

“Durchhäuser”: Wien will mehr Schilder an öffentlichen Hausdurchgängen anbringen

Mit speziellen Kennzeichnungen will die Stadt Wien öffentliche Hausdurchgänge sichtbarer machen und damit Fußgängern Schleichwege ermöglichen. Das Projekt wurde bereits im Februar gestartet und kommt gut an.

Die ersten drei Schilder wurden Mitte Februar montiert – und sie kommen offenbar gut an. Die Mobilitätsagentur will die Sichtbarmachung nun auf andere “Durchhäuser” ausweiten. In zwei Jahren soll es in jedem Bezirk mindestens eine Beschilderung geben.

70 Abkürzungen in Wien

Rund 700 dieser – oft sehr versteckten und mit Verkehrsmitteln nicht zugänglichen – Abkürzungen gibt es in der ganzen Stadt. Sie ersparen Fußgängern mitunter Umwege über ganze Häuserblöcke, sind aber zumeist nur Grätzelbewohnern bekannt. Die blauen Tafeln sollen das ändern. Sie enthalten auch Zusatzinformationen – also etwa, wie viel Zeit die Durchquerung ungefähr in Anspruch nimmt und in welchem Zeitraum der Durchgang benutzt werden kann.

Mehr Beschilderungen geplant

Drei Tafeln wurden vor eineinhalb Monaten im Zuge eines Pilotversuchs an den Adressen Praterstraße 42 mit Verbindung zur Czerningasse, Gentzgasse 21 mit Durchgang zur Währinger Straße und Sünnhof (Landstraßer Hauptstraße 28), durch den man unmittelbar auf die Ungargasse gelangt, angebracht. Die Mobilitätsagentur hat in den vergangenen Wochen 1.281 Passanten durch die Universität für Bodenkultur befragen lassen, was sie von der Neuerung halten. Drei Viertel wünschen sich demnach mehr Beschilderungen, zwei Drittel sind mit der Gestaltung der Tafeln zufrieden, wünschen sich aber eine größere Schrift und Piktogramme für eine noch bessere Verständlichkeit.

Projekt kommt gut an

“Die Kennzeichnung öffentlicher Durchgänge kommt gut an”, resümiert Fußgänger-Beauftragte Petra Jens gegenüber der APA. “Deshalb möchte ich diese Maßnahme auf weitere Bezirke ausweiten.” Welche Durchhäuser als nächstes ausgeschildert werden sollen, steht aber noch nicht fest. Man sei mit Bezirken und Hauseigentümern im Gespräch. Ziel sei es, in den nächsten zwei Jahren “die wichtigsten Durchgänge jedes Bezirks” zu kennzeichnen. In der kostenlos bestellbaren gedruckten Fußwegekarte und auf Webseiten wie anachb.at sind Durchgänge übrigens schon eingezeichnet bzw. werden bei der Routenplanung berücksichtigt.

Die Presse: 30.03.2018

(<https://diepresse.com/home/immobilien/immobiliennews/5397803/Wien-weitet-Beschilderung-oeffentlicher-Durchhaeuser-aus>)

Wien weitet Beschilderung öffentlicher "Durchhäuser" aus

In der Pilotphase gab es für die Kennzeichnungen öffentlicher Hausdurchgänge positives Feedback. Binnen zwei Jahren sollen nun die wichtigsten Abkürzungen in jedem Bezirk gekennzeichnet sein.

Die Stadt Wien will mit speziellen Kennzeichnungen öffentliche Hausdurchgänge sichtbarer machen und damit Fußgängern Schleichwege ermöglichen. Die ersten drei Schilder wurden Mitte Februar montiert - und sie kommen offenbar gut an. Die Mobilitätsagentur will die Sichtbarmachung nun auf andere "Durchhäuser" ausweiten. In zwei Jahren soll es in jedem Bezirk mindestens eine Beschilderung geben.

Rund 700 dieser - oft sehr versteckten und mit Verkehrsmitteln nicht zugänglichen - Abkürzungen gibt es in der ganzen Stadt. Sie ersparen Fußgängern mitunter Umwege über ganze Häuserblöcke, sind aber zumeist nur Grätzelbewohnern bekannt. Die blauen Tafeln sollen das ändern. Sie enthalten auch Zusatzinformationen - also etwa, wie viel Zeit die Durchquerung ungefähr in Anspruch nimmt und in welchem Zeitraum der Durchgang benutzt werden kann.

Drei Tafeln wurden vor eineinhalb Monaten im Zuge eines Pilotversuchs an den Adressen Praterstraße 42 mit Verbindung zur Czerningasse, Gentzgasse 21 mit Durchgang zur Währinger Straße und Sünnhof (Landstraßer Hauptstraße 28), durch den man unmittelbar auf die Ungargasse gelangt, angebracht. Die Mobilitätsagentur hat in den vergangenen Wochen 1.281 Passanten durch die Universität für Bodenkultur befragen lassen, was sie von der Neuerung halten. Drei Viertel wünschen sich demnach mehr Beschilderungen, zwei Drittel sind mit der Gestaltung der Tafeln zufrieden, wünschen sich aber eine größere Schrift und Piktogramme für eine noch bessere Verständlichkeit.

Gespräche mit Bezirken und Hauseigentümern

"Die Kennzeichnung öffentlicher Durchgänge kommt gut an", resümiert Fußgänger-Beauftragte Petra Jens. "Deshalb möchte ich diese Maßnahme auf weitere Bezirke ausweiten." Welche Durchhäuser als nächstes ausgeschildert werden sollen, steht aber noch nicht fest. Man sei mit Bezirken und Hauseigentümern im Gespräch. Ziel sei es, in den nächsten zwei Jahren "die wichtigsten Durchgänge jedes Bezirks" zu kennzeichnen. In der kostenlos bestellbaren gedruckten Fußwegekarte und auf Webseiten wie anachb.at sind Durchgänge übrigens schon eingezeichnet bzw. werden bei der Routenplanung berücksichtigt.

ORF: 31.03.2018

(<http://wien.orf.at/news/stories/2904158/>)

Mehr Schilder für Schleichwege

Hunderte Hausdurchgänge gibt es in Wien. Wer sie kennt, erspart sich Umwege. Nun will die Stadt die Durchgänge - nach einem Pilotversuch - mit weiteren Schildern sichtbarer und damit der breiten Öffentlichkeit zugänglich machen.

In Währing kann man auf Höhe Gentzgasse 21 in den Hausdurchgang gehen und kommt in der Währinger Straße heraus. Man erspart sich so einige Minuten Gehzeit. Ähnliche Passagen gibt es auch in der Praterstraße 42 zur Czerningasse und in der Landstraßer Hauptstraße 28 zur Ungargasse. Diese Durchgänge wurden für einen Pilotversuch sechs Wochen lang mit blauen Tafeln sichtbar gemacht - mehr dazu in Wien schildert Abkürzungen für Fußgänger aus.

„Beschilderung kommt gut an“

„Die Kennzeichnung öffentlicher Durchgänge kommt gut an“, resümierte Fußgänger-Beauftragte Petra Jens. Die Universität für Bodenkultur befragte in den vergangenen Wochen im Auftrag der Mobilitätsagentur 1.281 Passanten, was sie von der Beschilderung solcher Durchgänge halten. Drei Viertel wünschen sich demnach mehr Beschilderungen, zwei Drittel sind mit der Gestaltung der Tafeln zufrieden, wünschen sich aber eine größere Schrift und Piktogramme für eine noch bessere Verständlichkeit.

Jens kündigte daher nun an, auch in anderen Bezirken Durchgänge beschildern zu lassen. Binnen zwei Jahren sollen die wichtigsten Abkürzungen in jedem Bezirk gekennzeichnet sein. Beschildert wird mit blauen Tafeln, auf denen auch Zusatzinformationen zu finden sind. Fußgänger erfahren so etwa, wie viel Zeit die Durchquerung in Anspruch nimmt und in welchem Zeitraum der Durchgang benutzt werden kann.

Gespräche mit Hauseigentümern laufen

Welche Durchgänge als nächstes ausgeschildert werden sollen, steht noch nicht fest. Man sei mit Bezirken und Hauseigentümern im Gespräch. Ziel sei es, in den nächsten zwei Jahren „die wichtigsten Durchgänge jedes Bezirks“ zu kennzeichnen. In der kostenlos bestellbaren gedruckten Fußwegekarte und auf diversen Webseiten sind Durchgänge übrigens schon eingezeichnet bzw. werden bei der Routenplanung berücksichtigt.