

MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

Fairnesszone Donaukanal: Eine stadt- und umweltpsychologische Maßnahme
und deren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten

verfasst von | submitted by

Julia Hobiger BSc

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Science (MSc)

Wien | Vienna, 2025

Studienkennzahl lt. Studienblatt |
Degree programme code as it appears on the
student record sheet:

UA 066 840

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree
programme as it appears on the student
record sheet:

Masterstudium Psychologie

Betreut von | Supervisor:

Univ.-Prof. Dipl.-Psych. Sabine Pahl MSc PhD

Mitbetreut von | Co-Supervisor:

Mag. Dr. Cornelia Ehmayer-Rosinak

Abstract (Deutsch)

Die vorliegende Masterarbeit befasste sich mit der Analyse der stadt-, verkehrs- und umweltpsychologischen Maßnahme „Fairnesszone“ entlang des Wiener Donaukanals im neunten Bezirk. Ziel war es, die psychologische Wirksamkeit dieser Maßnahme zu erfassen und Ansatzpunkte für deren Weiterentwicklung abzuleiten. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf folgende vier Themen gelegt: (1) Konfliktfaktoren in den Fairnesszonen, (2) psychologische Aspekte von Verhaltensänderungen in den Fairnesszonen, (3) die Wirkung der Fairnesszone im Sinne eines Nudges sowie (4) mögliche stadt- und umweltpsychologische Verbesserungsmaßnahmen. Im Rahmen eines qualitativen Forschungsdesigns wurden zwei Empirische Stadtspaziergänge (Ehmayer, 2014), 19 Stunden teilnehmende Beobachtungen und leitfadengestützte Interviews (n = 60) durchgeführt. Die Auswertung erfolgte mittels MAXQDA basierend auf der qualitativen strukturierenden Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2022). Die Ergebnisse zeigen, dass Konflikte in den Fairnesszonen nicht ausschließlich auf individuelles Verhalten und Einstellungen zurückzuführen sind, sondern im Zusammenspiel mit infrastrukturellen Gegebenheiten und Affordanzen entstehen. Die Fairnesszone wird von Nutzer*innen in Teilen als wirksamer Reminder-Nudge erlebt, wobei ein Drittel der Befragten angibt, ihr Verhalten dadurch zu ändern. Darüber hinaus zeigt sich, dass die Maßnahme nicht nur Verhalten, sondern auch die Wahrnehmung von Situationen beeinflussen kann, indem sie kognitive und emotionale Neubewertungen anstößt. Verbesserungswünsche betreffen vor allem größere und deutlicher sichtbare Markierungen, erklärende Hinweisschilder und infrastrukturelle Anpassungen. Die Arbeit liefert damit erste empirisch fundierte Hinweise auf die Wirkung und das Verbesserungspotenzial der Fairnesszone als stadt-, umwelt- und verkehrspsychologische Intervention im öffentlichen Raum.

Abstract (Englisch)

This master's thesis examined a psychological intervention known as "Fairnesszone", which is located along the Danube Canal in Vienna's ninth district. The aim was to assess the psychological effectiveness and perception of the intervention and to identify areas for its further development. Particular attention was given to the following four aspects: (1) conflict factors in the Fairnesszone, (2) psychological aspects of behavior change in these zones, (3) the effect of the Fairnesszone as a behavioral nudge, and (4) potential improvements from a city and environmental psychological perspective. The study followed a qualitative research design, including two Empirical City Walks (Ehmayer, 2014), 19 hours of participatory observation, and qualitative interviews (n = 60). Data analysis was conducted via MAXQDA using the method of the structuring qualitative content analysis according to Kuckartz and Rädiker (2022). Key findings suggest that conflicts in the Fairnesszone cannot be solely attributed to individual behavior or attitudes but emerge in interaction with infrastructural conditions and affordances. The Fairnesszone is partially perceived by users as an effective reminder nudge, with one-third of participants reporting behavioral changes as a result. Moreover, the intervention appears to influence not only behavior but also the perception and appraisal of situations by triggering cognitive and emotional re-evaluations. Participants' suggestions for improvement primarily include bigger and more visible markings, explanatory signage, and infrastructural adaptations. The study thus provides initial empirical evidence regarding the effectiveness and development potential of the Fairnesszone as a city, environmental, and traffic psychological intervention in shared public spaces.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung und theoretischer Hintergrund	6
1.1	Der Wiener Donaukanal.....	7
1.1.1	Der Donaukanal als restorative environment	7
1.1.2	Affordance Theory und Nutzungsinteressen	8
1.1.3	Der Donaukanal als shared space	9
1.2	Konfliktverhalten, Konfliktwahrnehmung und Konfliktfaktoren im nicht.....	10
	motorisierten Verkehr	10
1.2.1	Konfliktfaktoren in shared spaces	10
1.2.2	Konfliktwahrnehmung und -verhalten in shared spaces	10
1.3	Die Fairnesszone als stadt-, verkehrs-, und umweltpsychologische Maßnahme zur	
	Konfliktreduktion im öffentlichen Raum	11
1.3.1	Verkehrspsychologische Wirkung von Bodenmarkierungen.....	12
1.3.2	Die Fairnesszone als Nudge.....	12
1.4	Ableitung der Forschungsfragen	14
2.	Methode	15
2.1	Qualitative Forschungsmethoden	15
2.1.1	Empirischer Stadtspaziergang und teilnehmende Beobachtung.....	16
2.1.2	Qualitative Leitfadeninterviews	18
2.1.3	Forschungstagebuch	19
2.2	Sampling und Stichprobe.....	19
2.2.1	Stichprobe Beobachtungen	20
2.2.2	Stichprobe Interviews	21
2.3	Auswertung.....	21
3.	Ergebnisse	22
3.1	Der Donaukanal: Persönliche Assoziationen, Angenehmes und Unangenehmes.....	22
3.1.1	Persönliche Assoziationen.....	22
3.1.2	Angenehmes und Unangenehmes am Donaukanal	23
3.2	Häufigkeitsverteilungen der Nutzer*innengruppen und Geschlechterverhältnis.....	25
3.3	Beantwortung der Forschungsfragen	27
3.3.1	Faktoren die zu Konfliktsituationen in den Fairnesszonen beitragen	27
3.3.2	Wahrnehmung und Beitrag der Fairnesszonen.....	30
3.3.3	Psychologische Aspekte der Verhaltensänderung in Fairnesszonen	34
3.3.4	Stadt- und umweltpsychologische Maßnahmen zur Verbesserung der Fairnesszonen	
		38
4.	Diskussion	40

4.1 Konflikte im shared space Fairnesszone	41
4.2 Wahrnehmung und Bewertung der Fairnesszone	42
4.3 Effekt der Maßnahme Fairnesszone.....	44
4.4 Verbesserungsvorschläge zur Maßnahme Fairnesszone	45
4.5 Limitationen, Implikationen und Ausblick.....	45

1. Einleitung und theoretischer Hintergrund

In wachsenden Städten wie Wien ist Mobilität ein zentrales Element urbaner Lebensqualität. Die räumliche Ausdehnung Wiens bedingt eine hohe Alltagsmobilität, wodurch sowohl motorisierte als auch nicht-motorisierte Verkehrsräume ein notwendiges Gut sind. Während ökologische und gesundheitliche Folgen des motorisierten Verkehrs gut dokumentiert sind, bleiben soziale Kosten, etwa eingeschränkte Bewegungsräume für Kinder oder der Verlust von Nachbarschaftsbeziehungen, oft unbeachtet (Flade, 2015).

Vor diesem Hintergrund rückt aktive Mobilität, also Zufußgehen und Radfahren, zunehmend in den Fokus, nicht nur ökologisch, sondern auch im Sinne sozialpsychologischer Stadtraumgestaltung. Erfreulicherweise verzeichnet Wien seit Jahren steigende Zahlen in der Nutzung aktiver Mobilitätsformen: 2021 wurden bereits 35 % der Wege zu Fuß zurückgelegt, 2022 registrierte die Stadt über 11 Millionen Radfahrten (Mobilitätsagentur Wien, 2024). Mit dieser Entwicklung wächst jedoch auch der Bedarf an durchdacht gestalteten, geteilten Verkehrsräumen.

Ein Beispiel dafür ist der Wiener Donaukanal, ein hybrider Stadtraum, der sowohl als Erholungsort als auch als Verkehrsachse dient (Ehmayer, 2008; Lebens- und Erholungsraum Donaukanal, 2017). Die dadurch entstehende parallele Nutzung durch verschiedene Gruppen birgt Konfliktpotenzial, vor allem zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (Aichinger & Thiemann-Linden, 2011).

Um solchen Konflikten stadt- und umweltpsychologisch zu begegnen, wurden 2008 sogenannte Fairnesszonen eingeführt (STADTPsychologie, 2014). Dabei handelt es sich um eine bewusstseinsfördernde Maßnahme mit visuellen und taktilen Elementen, die nicht baulich, sondern psychologisch auf Wahrnehmung, Aufmerksamkeit und Verhalten einwirken soll. Eine wissenschaftliche Evaluation dieser Maßnahme fehlt bislang.

Mit dieser Arbeit wurde die Wirkung der Fairnesszone am Donaukanal im neunten Wiener Gemeindebezirk empirisch untersucht. Ziel war es, einen Beitrag zur Erforschung stadtpsychologischer Interventionen in gemeinsam genutzten Mobilitätsräumen zu leisten.

Die nachfolgenden Kapitel stellen zunächst die theoretische Einbettung der Maßnahme dar. Anschließend folgen die Forschungsfragen, die Methodik, die empirischen Ergebnisse sowie deren Diskussion im Kontext bestehender Literatur.

1.1 Der Wiener Donaukanal

Der Wiener Donaukanal ist ein beliebtes, stark frequentiertes Naherholungsgebiet im Herzen Wiens (Lebens- und Erholungsraum Donaukanal, 2017). Aus psychologischer Perspektive kann der Donaukanal als sogenanntes *restorative environment* und aus verkehrsplanerischer Perspektive als nicht-motorisierter *shared space* eingeordnet werden. Weiters zieht er mit einer Länge von insgesamt 17 km und unterschiedlich gestalteten Abschnitten (Lebens- Und Erholungsraum Donaukanal, 2017) unterschiedlichste Nutzer*innen, wie beispielsweise Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, Hundebesitzer*innen und Sportler*innen an und bietet Raum für Freizeit, Erholung, Bewegung und vieles mehr (Ehmayer, 2008).

1.1.1 Der Donaukanal als *restorative environment*

Das Konzept der *restorative environments* ist ein theoretisches Konstrukt in der Umweltpsychologie und beschreibt den erholsamen Effekt bestimmter Umgebungen auf die menschliche Psyche, oder genauer gesagt den Effekt solcher Umgebungen auf affektive, kognitive und physiologische Komponenten (Joye et al., 2018). Das Konstrukt basiert auf der *Attention Restoration Theory* (ART) von Kaplan und Kaplan (1989), die besagt, dass *restorative environments* vier bestimmte Merkmale aufweisen: *fascination*, *extent*, *being away* und *compatibility*. *Fascination* meint dabei die Fähigkeit einer Umgebung, die Aufmerksamkeit automatisch und ohne bewusste Anstrengung auf sich zu ziehen. Weitere zentrale Merkmale sind ein Gefühl von Weite oder Verbundenheit, das Erleben von Abstand zu alltäglichen Verpflichtungen und Belastungen sowie eine Übereinstimmung zwischen den persönlichen Bedürfnissen und den Eigenschaften einer Umgebung (Joye et al., 2018).

Erfüllt der Donaukanal diese Kriterien? Laut Ehmayer (2008), ja. Die Ergebnisse der Studie zum Donaukanal zeigen, dass Nutzer*innen sowohl hohe Wohlfühlqualität als auch ausreichend Grünraum und Natur als typisch für den Donaukanal erachten. Weiters gaben Nutzer*innen an, am Donaukanal das Leben genießen zu können, und dass es sich dort nach einer Art Urlaub in der Stadt anfühle (Ehmayer, 2008). Diese Ergebnisse sprechen klar dafür, dass der Wiener Donaukanal Merkmale eines *restorative environment* aufweist und somit aus psychologischer Perspektive einen hochinteressanten Ort darstellt.

Allerdings besteht am Donaukanal die Herausforderung, den Anspruch eines Naherholungsgebietes mit vielen weiteren Nutzungsmöglichkeiten und Interessen zu vereinbaren, damit die positiven Effekte eines *restorative environments* erhalten bleiben.

1.1.2 Affordance Theory und Nutzungsinteressen

Der Donaukanal lädt dazu ein, ihn vielfältig zu nutzen, wie beispielsweise zum Bewegen, Ausgehen, Entspannen, Freunde treffen, Spaziergehen und vieles mehr (Ehmayer, 2008). Die *Affordance Theory* nach Gibson (2015) kann dabei helfen, aus psychologischer Sicht zu erklären, wieso es zu diesen zahlreichen und teilweise unterschiedlichen Nutzungsinteressen kommt.

Die Affordance Theory beschreibt nämlich, wie Menschen die Umwelt nicht nur als Ansammlung von Objekten, sondern als Angebot von Handlungsmöglichkeiten, also Affordanzen, wahrnehmen (Gibson, 2015). Dieser Ansatz basiert auf der Annahme, dass die Beziehung zwischen Mensch und Umwelt ein Wechselspiel ist: Die Umwelt stellt Handlungsmöglichkeiten bereit, die von Menschen wahrgenommen und deren Bedürfnissen entsprechend umgesetzt werden können. Affordanzen können also als Eigenschaften einer Umgebung verstanden werden, die Menschen dazu einladen oder sie darin unterstützen, bestimmte Handlungen auszuführen (Morgenthaler et al., 2024).

Für den Donaukanal bedeutet das, dass seine Gestaltung (z. B.: durch Sitzgelegenheiten, Wasserzugänge, Lokale, Spiel- und Sportanlagen, Ampelfreiheit, etc.) beeinflusst, wie Menschen den Raum interpretieren und anschließend entsprechend ihren Bedürfnissen nutzen. Dadurch kommt es am Donaukanal zur Mischnutzung durch verschiedenste Personengruppen und dementsprechend auch zu unterschiedlichem Verhalten, vor allem unterschiedlichem Mobilitätsverhalten (Ehmayer, 2008). Auf die Fairnesszone bezogen erlaubt die Affordance Theory zu analysieren, welche Handlungsmöglichkeiten die Gestaltung des Donaukanals in den Fairnesszonen nahelegt und wie diese von den Nutzer*innen interpretiert und umgesetzt werden.

1.1.3 Der Donaukanal als shared space

Der Donaukanal im neunten Bezirk ist auch ein sogenannter nicht-motorisierter shared space. Es handelt sich dabei um keinen psychologischen Begriff, sondern um ein Konzept aus der Stadt- und Verkehrsplanung.

Dem Begriff shared space kann keine einzelne, einheitliche Definition zugeordnet werden (Johansson & Rosén, 2011), er beschreibt aber meist ein gestalterisches und planerisches Prinzip, bei dem unterschiedliche Verkehrsteilnehmer*innen eine Fläche gleichberechtigt nutzen können (Reid et al., 2009). Diese Mischung unterschiedlicher Mobilitätsformen kann Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, aber auch Autofahrer*innen beinhalten, die dazu angehalten sind, die Nutzung des ihnen zur Verfügung stehenden Raums bei niedrigen Geschwindigkeiten und Blickkontakt zu verhandeln (Aichinger & Thiemann-Linden, 2011). Typisch für shared spaces ist, dass auf bauliche Trennungen wie Randsteine oder Fahrbahnmarkierungen verzichtet wird, was zu einer gewissen Unsicherheit im Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen und in der Folge zu vorsichtigerem Fahren und damit zu mehr Sicherheit führt (Wallén Warner et al., 2022). Shared spaces sind daher eine effektive Maßnahme zur Reduzierung von Geschwindigkeiten und zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenraum (Zalewski & Kempa, 2019) und sind nicht nur Verkehrsräume, sondern auch Aufenthaltsorte im urbanen Kontext (Reid et al., 2009).

Auch der Donaukanal im neunten Bezirk lässt sich als shared space im erweiterten Sinn interpretieren. Unterschiedliche Nutzer*innen wie Radfahrende, Fußgänger*innen und viele weitere Nutzer*innengruppen teilen sich sowohl den Begleitweg entlang des Donaukanals als auch die unterschiedlich gestalteten Randabschnitte. Motorisierter Verkehr findet im Abschnitt des neunten Bezirks nur begrenzt in Form von vereinzelter Rollerfahrer*innen und Dienstfahrzeugen der Stadt Wien statt (Magistrat der Stadt Wien, o.J.). Es handelt sich bei den Fairnesszonen am Donaukanal im neunten Bezirk in weiten Teilen also um einen nicht motorisierten shared space.

Obwohl geteilte Verkehrsräume Vorteile wie beispielsweise reduzierte Verkehrsgeschwindigkeiten und dadurch erhöhte Sicherheit bringen (Wallén Warner et al., 2022), birgt die mit ihnen einhergehende Mischnutzung auch Potenzial für Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzer*innengruppen (Aichinger & Thiemann-Linden, 2011).

1.2 Konfliktverhalten, Konfliktwahrnehmung und Konfliktfaktoren im nicht motorisierten Verkehr

Der Donaukanal im neunten Wiener Gemeindebezirk ist ein nicht-motorisierter shared space, in dem unterschiedliche Nutzer*innengruppen aufeinandertreffen. Insbesondere die Interaktion zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen birgt Potenzial für Mobilitätskonflikte, die durch verschiedene Faktoren beeinflusst werden.

1.2.1 Konfliktfaktoren in shared spaces

Ein zentraler Konfliktfaktor ist das unterschiedliche Mobilitätsverhalten: Während Radfahrer*innen schneller, zielgerichteter und energiesparend unterwegs sind, ändern Fußgänger*innen oft spontan Richtung oder Tempo (Aichinger & Thiemann-Linden, 2011; Liang et al., 2021). Diese Diskrepanz in Bewegungsmustern kann zu Missverständnissen führen. Weitere Faktoren, die das Konfliktpotenzial erhöhen, sind unter anderem: männlich gelesene Radfahrende, fehlender oder falsch getragener Helm, Gegenverkehr sowie eine hohe Dichte an Fußgänger*innen im Nahbereich (Haworth et al., 2014; Liang et al., 2021). Gleichzeitig kann eine hohe Fußgänger*innendichte auch zu langsameren Geschwindigkeiten führen und somit potenziell zu weniger Konflikten (Beitel et al., 2018). Auch infrastrukturelle Bedingungen wie eine Wegbreite von unter zwei Metern (Countryside Agency, 2001), schlechte Sichtverhältnisse, unzureichende Wegwartung oder die Tageszeit (vor allem vormittags und zwischen 14 und 16 Uhr) begünstigen die Entstehung von Konflikten.

1.2.2 Konfliktwahrnehmung und -verhalten in shared spaces

Sowohl Radfahrende als auch Fußgänger*innen schätzen die Häufigkeit von Konflikten ähnlich ein und führen dabei vor allem dichte Menschenmengen sowie mangelnde Aufmerksamkeit als zentrale Ursachen an. Uneinigkeit besteht jedoch hinsichtlich der Geschwindigkeit von Radfahrer*innen: Diese wird von Radfahrenden oft als unproblematisch, von Fußgänger*innen jedoch als ebenso konfliktfördernd wie Unachtsamkeit wahrgenommen (Gkekas et al., 2020).

Zur Konfliktvermeidung kommen vor allem Ausweich- und Bremsmanöver zum Einsatz, meist durch Radfahrende (Liang et al., 2021). Tatsächliche Konflikte sind laut einer Beobachtungsstudie allerdings selten: Nur 5 % der 157 beobachteten Interaktionen zwischen Fuß- und Radverkehr waren konflikthaft (Countryside Agency,

2001). Trotzdem berichten Nutzer*innen in den Fairnesszonen am Donaukanal immer wieder von konflikthafter Situationen (STADTpsychologie, 2014). Eine systematische wissenschaftliche Untersuchung liegt bisher jedoch nicht vor.

1.3 Die Fairnesszone als stadt-, verkehrs-, und umweltpsychologische Maßnahme zur Konfliktreduktion im öffentlichen Raum

Die Fairnesszone ist eine Initiative der STADTpsychologie, der Donaukanalkoordination Wien und der Mobilitätsagentur Wien, die darauf abzielt, das Miteinander am Wiener Donaukanal zu verbessern (STADTpsychologie, 2014).

Speziell im Sommer ist der Donaukanal ein stark frequentiertes Areal und bietet wie bereits erwähnt Platz für verschiedenste Aktivitäten (Ehmayer, 2008). Durch die Vielzahl unterschiedlicher Nutzer*innengruppen kam und kommt es jedoch häufig zu Konflikten, beispielsweise zwischen Fußgänger*innen und schnell fahrenden Radfahrer*innen (STADTpsychologie, 2014). Um dem entgegenzuwirken, wurde im Jahr 2008 die stadt-, verkehrs- und umweltpsychologische Maßnahme Fairnesszone eingeführt. Bei der Fairnesszone handelt es sich um eine blaue Bodenmarkierung mit der Aufschrift „Fairnesszone“, welche zusätzlich zur visuellen Gestaltung auch taktile Bodenelemente in Form von schmalen Bodenrillen beinhaltet (siehe Anhang A). Aus psychologischer Sicht kann die Fairnesszone außerdem als *Nudge* (Thaler & Sunstein, 2009) eingeordnet werden.

Die Fairnesszonen befinden sich an zentralen Orten entlang des Donaukanals und sollen dabei helfen, das Konfliktpotential an neuralgischen Punkten gering zu halten, indem sie auf ein möglichst respektvolles und faires Miteinander hinweisen. Ein kleiner historischer Abriss zeigt: 2008 fanden begleitend zur Installation der Fairnesszonen bewusstseinsbildende Aktionen für alle Altersgruppen entlang des Donaukanals statt, bei denen Donaukanalnutzer*innen über Bedeutung und Zweck der Fairnesszonen aufgeklärt wurden (STADTpsychologie, 2014). 2013 suchten Mitarbeiter*innen des Wiener Büros STADTpsychologie im Rahmen einer Umfrage den direkten Dialog mit den Nutzer*innen des Donaukanals, um Anliegen und Verbesserungsvorschläge zur Fairnesszone aufzunehmen und an die zuständigen Stellen weiterzuleiten (STADTpsychologie, 2014). Dabei gaben bereits 90 % der befragten Donaukanal-Nutzer*innen an, mit der Fairnesszone vertraut zu sein und fanden, dass sich der respektvolle Umgang miteinander gebessert habe

(STADTpsychologie, 2014). Eine tatsächliche wissenschaftliche Untersuchung der Maßnahme Fairnesszone gibt es aber bislang nicht.

1.3.1 Verkehrspsychologische Wirkung von Bodenmarkierungen

Da es sich bei der Fairnesszone um eine Bodenmarkierung handelt, soll auch auf dieses Thema kurz näher eingegangen werden. Bodenmarkierungen können ein Teil sogenannter selbsterklärender Straßen sein. Dabei handelt es sich um ein modernes Verkehrskonzept im Bereich der Straßeninfrastruktur, das ursprünglich in den Niederlanden entwickelt und erstmalig implementiert wurde (Gates et al., 2020). Der Ansatz der selbsterklärenden Straßen verfolgt das Ziel, dass Verkehrsteilnehmer*innen ihr Fahrverhalten automatisch und intuitiv an die jeweilige Straßengestaltung anpassen. Dies soll ermöglicht werden, indem die Straße selbst durch ihre Gestaltung klare Hinweise auf die zu erwartende Verkehrssituation liefert. Dabei kommen verschiedene Mittel zum Einsatz, insbesondere kostengünstige Maßnahmen wie Fahrbahnmarkierungen und Verkehrsschilder. Auch die Bodenmarkierung „Fairnesszone“ gliedert sich somit in das Konzept der selbsterklärenden Straßen ein.

Allerdings stellt sich die Frage nach der generellen Effektivität von Bodenmarkierungen. Ein umfassender Review Artikel von Gates et al. (2020) zeigt, dass Bodenmarkierungen sowohl die Geschwindigkeit als auch die Positionierung von Verkehrsteilnehmer*innen beeinflussen. Beispielsweise erzielen Fahrbahnmarkierungen wie Querlinien oder Fischgrätenmuster signifikante Effekte in der Reduktion von Geschwindigkeiten und Steigerung von Regelakzeptanz. Dieser Effekt verstärkt sich, wenn die jeweilige Bedeutung einer Markierung erklärt und verstanden wird (Charlton et al., 2018).

1.3.2 Die Fairnesszone als Nudge

Wie bereits erwähnt, handelt es sich bei der Fairnesszone nicht nur um eine Bodenmarkierung, sondern auch um einen Nudge. *Nudging* ist ein Konzept aus der Psychologie und Verhaltensökonomie, das beschreibt, wie Menschen durch subtile Anstöße, sogenannte Nudges, in ihrem Entscheidungsverhalten beeinflusst werden können, ohne ihre Entscheidungsfreiheit einzuschränken (Thaler & Sunstein, 2009). Dabei geht es nicht darum, Verhalten durch Verbote oder ökonomische Anreize zu beeinflussen. Stattdessen soll eine gezielte Gestaltung der

Entscheidungsumgebung, der sogenannten *choice architecture*, die erwünschten Verhaltensweisen wahrscheinlicher machen. Thaler und Sunstein (2009, S. 6), beschreiben Nudging als "...any aspect of the choice architecture that alters people's behavior in a predictable way without forbidding any options or significantly changing their economic incentives.". Eine erweiterte Definition nach Congiu und Moscati (2022, S. 197) skizziert Nudges als „...interventions that attempt to influence people's behavior by exploiting, at least in part, their rationality failures, and that do not increase, exclusively, the well-being of nudgers.“.

Nudge ist allerdings nicht gleich Nudge und es werden in der Literatur verschiedene Kategorien unterschieden. Bei der Fairnesszone handelt es sich um einen Priming-, einen Labelling-, einen Reminder- und einen Pro-Social-Nudge.

Priming-Nudges zeichnen sich dadurch aus, dass Hinweise in Richtung eines bestimmten Verhaltens in der direkten Umgebung platziert werden (Wee et al., 2021). Bei der Fairnesszone ist das beispielsweise die Bodenmarkierung mit der Aufschrift „Fairnesszone“, die direkt an erforderlichen Punkten am Donaukanal angebracht wurde. Dadurch sollen automatische, assoziative Denkprozesse angeregt (Congiu & Moscati, 2022) und somit unbewusste Verhaltensreaktionen hervorgerufen werden (Wee et al., 2022).

Ebenso stellt die Fairnesszone einen Labelling-Nudge dar, da die Aufschrift „Fairnesszone“ auf sprachlicher Ebene Informationen beziehungsweise Details zum gewünschten Verhalten, nämlich Fairness, liefert (Wee et al., 2022).

Zudem kann die Fairnesszone als Pro-Social-Nudge eingeordnet werden. Pro-Social-Nudges dienen dazu, Menschen von Verhaltensweisen abzubringen, die dem Gemeinwohl schaden würden, und sollen somit das gesellschaftliche Wohlergehen erhöhen (Congiu & Moscati, 2022). Die Fairnesszone weist auf faires Verhalten hin, wodurch von hohen Fahrtgeschwindigkeiten und rücksichtslosem Mobilitätsverhalten weggelenkt werden soll, um ein harmonisches Miteinander am Donaukanal zu ermöglichen.

Zu guter Letzt ist die Fairnesszone auch ein Reminder-Nudge. Reminder-Nudges leiten direkt zu einem bestimmten Verhalten an, indem sie klar und deutlich an dieses erinnern sollen (Zadka-Peer & Rosenbloom, 2024). Ein Beispiel speziell aus der Verkehrspsychologie sind Schilder mit der Aufschrift „Slow down“, welche eine effektive Maßnahme zur Beeinflussung von Fahrverhalten darstellen. Auch die

Maßnahme Fairnesszone erinnert mit der Aufschrift „Fairnesszone“ direkt an faires Verhalten im geteilten Verkehrsraum am Donaukanal.

Die Effektivität von Nudges im motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr ist bislang noch wenig untersucht worden. Zadka- Peer und Rosenbloom (2024) konnten allerdings zeigen, dass beispielsweise Reminder-Nudges geringere Reaktionszeiten als Social-Norm-Nudges benötigen und die Effektivität von Nudging im Verkehrsraum durch Personalisierung erhöht werden kann, da interindividuelle Unterschiede die Effektivität unterschiedlicher Nudges mitbedingen.

1.4 Ableitung der Forschungsfragen

Die Wahrnehmung und Wirksamkeit der Maßnahme Fairnesszone wurden bislang noch nicht empirisch untersucht. Die vorliegende Masterarbeit setzt sich daher zum Ziel, die psychologischen Faktoren zu analysieren, die das Mobilitätsverhalten von Radfahrer*innen und anderen Nutzer*innengruppen in den Fairnesszonen am Donaukanal Alsergrund beeinflussen, sowie die Rahmenbedingungen zu untersuchen, die zu Konflikten in den Fairnesszonen beitragen. Ebenso soll die Wahrnehmung der Fairnesszonen durch Nutzer*innen am Donaukanal untersucht und mögliche Verbesserungen der Fairnesszonen durch stadt- und umweltpsychologische Ansätze aufgezeigt werden.

Mögliche Konfliktfaktoren in nicht-motorisierten shared spaces wurden unter 1.2.1 angeführt. Die Masterarbeit soll dementsprechend klären, ob die Konfliktfaktoren in den Fairnesszonen entlang des Donaukanals den Konfliktfaktoren in anderen shared spaces entsprechen, beziehungsweise ob für den Donaukanal und die Fairnesszonen spezifische Konfliktfaktoren vorhanden sind. Forschungsfrage 1 lautet daher:

- 1) Welche Faktoren tragen zu Konfliktsituationen in den Fairnesszonen entlang des Donaukanals bei?

Anschließend soll die Wahrnehmung der Maßnahme Fairnesszone seitens der Nutzer*innen am Donaukanal näher beleuchtet werden, um zu untersuchen, ob und wenn ja, wie die Maßnahme Fairnesszone wahrgenommen wird und ob diese auch verstanden wird. Forschungsfrage 2 lautet:

- 2) Wie wird die stadt- und umweltpsychologische Maßnahme Fairnesszone von Nutzer*innen wahrgenommen und trägt sie aus deren Sicht zu einem besseren Miteinander am Donaukanal bei?

Anknüpfend daran soll untersucht werden, welche psychologischen Aspekte die Verhaltensänderung von Nutzer*innen in den Fairnesszonen beeinflussen, ob es überhaupt zu geändertem Verhalten kommt und wenn ja, ob dies auf die Fairnesszone und Nudging zurückzuführen ist, oder ob andere Aspekte ebenso eine Rolle spielen. Forschungsfrage 3 lautet wie folgt:

- 3) Welche psychologischen Aspekte beeinflussen die Verhaltensänderung von Radfahrer*innen und anderen Nutzer*innengruppen in Fairnesszonen?

Zuletzt soll mithilfe der gewonnenen Daten geklärt werden, ob und wenn ja welche Verbesserungsvorschläge abgeleitet werden können, um potenziell die Effektivität der Maßnahme Fairnesszone zu steigern. Forschungsfrage 4 lautet daher wie folgt:

- 4) Welche stadt- und umweltpsychologischen Maßnahmen können zu einem besseren Miteinander in den Fairnesszonen beitragen?

2. Methode

Für die vorliegende Untersuchung wurde ein qualitatives Fallstudiendesign mit feldforschungsbasiertem Zugang gewählt (Flick, 2019). Beim Untersuchungsgegenstand handelt es sich um zwei ausgewählte Fairnesszonen im neunten Wiener Gemeindebezirk Alsergrund. Diese Fairnesszonen befinden sich vor dem DOCK: Labor für Zukunftsfragen und vor der Summerstage Nähe der U-Bahnstation U4 Roßbauer Lände (siehe Anhang A). Die Erhebung beschränkte sich auf den neunten Bezirk, da die Masterarbeit als Begleitforschung zu den sogenannten Fairnesswochen diente. Dabei handelt es sich um eine Bewusstseins-Kampagne, die vom Büro STADTPsychologie entlang des Donaukanals im neunten Bezirk organisiert wurde. Der Zeitraum der Datenerhebung erstreckte sich von 30. Dezember 2024 bis 25. Juni 2025.

2.1 Qualitative Forschungsmethoden

Die Datenerhebung erfolgte mit Empirischen Stadtspaziergänge (ESP) nach Ehmayer (2014), durch teilnehmende Beobachtungen und leitfadengestützte Interviews im natürlichen Setting der Fairnesszonen entlang des Donaukanals (Flick, 2019). Zusätzlich wurde während des gesamten Forschungsprozesses ein Forschungstagebuch geführt.

2.1.1 Empirischer Stadtpaziergang und teilnehmende Beobachtung

Der Zugang zum Feld (Flick, 2019) wurde mittels der Methode Empirischer Stadtpaziergang - ESP (Ehmayer, 2014) hergestellt (siehe Anhang B). Ein ESP fand am 30. Dezember 2024 statt, der zweite ESP am 3. März 2025. Basierend auf den Ergebnissen der ESPs wurde ein Beobachtungsprotokoll (siehe Anhang B) für die teilnehmenden Beobachtungen erstellt.

Zum einen wurden Konfliktsituationen in den beiden zuvor erwähnten Fairnesszonen beim DOCK (Spittelau) und bei der Summerstage (U4 Rossauer Lände) beobachtet, zum anderen wurden allgemeine Eindrücke hinsichtlich Mobilitätsverhalten der Nutzer*innen und Verhaltensweisen im öffentlichen Raum entlang des Donaukanals festgehalten. Zusätzlich wurde die Häufigkeit unterschiedlicher Nutzer*innengruppen und auch die Häufigkeit männlich und weiblich gelesener Personen näherungsweise notiert.

Die Konfliktdefinitionen, anhand derer Konflikte notiert wurden, stützen sich auf die unter Abschnitt 1.2 vorgestellte Literatur. Die vorliegende Masterarbeit versteht Mobilitätskonflikte als:

- „...a high likelihood of a collision if the direction or speed of user does not change.“ (Liang et al., 2021, S. 3)
- „...where a collision would be imminent unless one or more road users did not undertake an evasive manoeuvre.“ (Haworth et al., 2014, S. 34)
- „Actual conflict does not mean that there has been a collision, but rather that a person will take evasive action to avoid contact.“ (Countryside Agency, 2001, S. 2)

Diese drei Definitionen wurden für die Untersuchung von Konflikten zwischen unterschiedlichen Nutzer*innengruppen am Donaukanal herangezogen und um folgende Kriterien erweitert:

- Mindestens zwei Verkehrsteilnehmer*innen treffen aufeinander und kommunizieren in rauem Umgangston
- Personen erschrecken aufgrund anderer Verkehrsteilnehmer*innen
- Tatsächliche Kollision

Die Menge und Verteilung der Beobachtungen richtete sich zum einen nach Überlegungen der Praktikabilität und zum anderen nach dem Konzept der theoretischen Sättigung (Glaser & Strauss, 1998), welches besagt, dass die Datenerhebung dann abgeschlossen ist, wenn keine neuen Informationen mehr

gewonnen werden. So wurden Beobachtungen vor allem zu möglichen Stoßzeiten erfasst, um beispielsweise morgendlichen und abendlichen Arbeitsverkehr beobachten zu können und auch die theoretische Sättigung konnte im Rahmen der Beobachtungen erreicht werden. Anfänglich wurden 15 Stunden an Beobachtungsmaterial gesammelt, die jeden Zeitraum zwischen 7:00 und 21:00 Uhr und alle Wochentage zumindest einmal abdeckten. Diese Beobachtungen enthielten sowohl Arbeitstage als auch Wochenenden und einen Feiertag, den Pfingstmontag. Da die Interpretation der Häufigkeitsverteilung der verschiedenen Nutzer*innen aber durch die Mischung von Arbeitstagen und Wochenend-, Sonn- und Feiertagen schwierig war, wurden weitere vier Stunden an Beobachtungen gesammelt, um die Zeiträume von 15:00 bis 16:00 Uhr, 17:00 bis 18:00 Uhr und 19:00 bis 21:00 Uhr nicht nur an Wochenenden, sondern auch unter der Woche, also an regulären Schul- und Arbeitstagen, zu erheben. Insgesamt wurden 19 Stunden Beobachtungsmaterial gesammelt. Detaillierte Angaben zum Beobachtungsort, Datum, Wochentag, Wetter und Uhrzeiten sind in *Tabelle 1* ersichtlich.

Tabelle 1

Beobachtungstage, Daten, Uhrzeiten, Wetter und Orte

Tag	Datum	Uhrzeit	Wetter	Ort
MI	12.03.2025	10 - 11 Uhr	sonnig, 16°C	DOCK
MI	12.03.2025	12 - 13 Uhr	sonnig, 16°C	Summerstage
SO	23.03.2025	15 - 16 Uhr	sonnig, 19°C, leicht windig	DOCK
SO	23.03.2025	17 - 18 Uhr	sonnig, 19°C, leicht windig	Summerstage
DI	25.03.2025	14 -15 Uhr	sonnig, 16°C	DOCK
DI	25.03.2025	16 - 17 Uhr	sonnig, 16°C	Summerstage
MI	09.04.2025	9 - 10 Uhr	sonnig und leicht bewölkt, 10°C	DOCK
MI	09.04.2025	11 - 12 Uhr	sonnig und leicht bewölkt, 10°C	Summerstage
MI	14.05.2025	13 - 14 Uhr	sonnig und warm, 22°C	Summerstage
DO	22.05.2025	18 - 19 Uhr	sonnig und warm, 18°C	Summerstage
FR	23.05.2025	7 - 8 Uhr	bewölkt und trocken, 15°C + warm	DOCK
FR	23.05.2025	8 - 9 Uhr	sonnig und trocken, 15°C und warm	Summerstage
SA	24.05.2025	13 - 14 Uhr	sonnig und warm, 18°C	Summerstage
MO	09.06.2025	19 - 20 Uhr	sonnig und warm; 23°C	DOCK
MO	09.06.2025	20 - 21 Uhr	sonnig und warm; 20°C	Summerstage
DI	24.06.2025	19 - 20 Uhr	sonnig und windig; 28°C	DOCK
DI	24.06.2025	20 - 21 Uhr	sonnig und windig; 28°C	Summerstage
MI	25.06.2025	15 - 16 Uhr	sonnig und windig; 31°C	DOCK
MI	25.06.2025	17 - 18 Uhr	sonnig und windig; 31°C	Summerstage

2.1.2 Qualitative Leitfadeninterviews

Ergänzend zur Außenperspektive der Beobachtungen wurden halbstrukturierte qualitative Leitfadeninterviews (Ehmayer, 2014; Flick, 2019) mit Nutzer*innen des Donaukanals geführt. Der Interviewleitfaden wurde anhand der Forschungsfragen und der von Ehmayer (2008) umgesetzten Studie zum Donaukanal entwickelt. Zusätzlich wurde der Leitfaden gemeinsam mit dem Team der STADTpsychologie überarbeitet, das langjährige Erfahrung in der psychologisch-qualitativen Forschung besitzt. Abschließend wurde der Interviewleitfaden an einer außenstehenden Person erprobt, das dabei entstandene Feedback und die Reflexion des Interviews eingearbeitet und letztendlich die finale Version des Leitfadens erstellt (siehe Anhang B).

Insgesamt wurden 60 Personen interviewt. Dabei wurden 16 Leitfadeninterviews vor und 44 während der sogenannten Fairnesswochen im Mai 2025 geführt. Bei den Fairnesswochen handelt es sich um eine Initiative des Büros STADTpsychologie, das im Auftrag der Stadt Wien und der Mobilitätsagentur Awareness-Kampagnen zu den Fairnesszonen organisierte.

Unter den 16 Interviews, welche vor den Fairnesswochen stattfanden, befinden sich elf ausführlich geführte Interviews, drei davon in Person, die restlichen über Zoom. Diese ausführlichen, vorab vereinbarten Interviews wurden nach Einverständnis der Interviewten aufgezeichnet. Fünf weitere Interviews wurden direkt am Donaukanal in den Fairnesszonen geführt und stichwortartig handschriftlich festgehalten.

Die 44 Interviews, die während der sogenannten Fairnesswochen gesammelt wurden, fanden direkt in den untersuchten Fairnesszonen am Donaukanal statt. Von diesen 44 Interviews wurden 17 von der Forscherin und weitere 27 von Mitarbeiter*innen der STADTpsychologie geführt. Da die vorliegende Masterarbeit als Begleitforschung zur Maßnahme Fairnesszone dient und die Ergebnisse auch für die STADTpsychologie und die Stadt Wien Relevanz besitzen, stehen der Forscherin sämtliche Interviews zur Verfügung, auch jene, die von Mitarbeiter*innen der STADTpsychologie geführt wurden. Bei allen Interviews wurde der gleiche Interviewleitfaden (siehe Anhang B) verwendet. Eine theoretische Sättigung im Sinne der Grounded Theory (Glaser & Strauss, 1998) wurde erreicht.

2.1.3 Forschungstagebuch

Der Forschungsprozess wurde fortlaufend in einem händisch geführten Forschungstagebuch dokumentiert. Dabei fanden insbesondere zentrale Entscheidungen zur Methodik und zur Datenerhebung Eingang in die Aufzeichnungen. Ergänzend dazu wurde selbstreflexiv gearbeitet, indem persönliche Gedanken und Reaktionen in Bezug auf das Forschungsthema und den Verlauf der Untersuchung festgehalten wurden. Dies diente dazu, eigene Annahmen und Beweggründe kritisch zu hinterfragen.

2.2 Sampling und Stichprobe

Die Stichprobe setzt sich aus zwei Teilgruppen zusammen: zum einen aus beobachteten Donaukanal-Nutzer*innen und zum anderen aus interviewten Donaukanalnutzer*innen. Zwar handelt es sich bei den Interviewten nicht um dieselben Personen wie bei den Beobachtungen, doch gehören beide Gruppen zur gleichen Zielgruppe und Lebenswelt, sodass die Ergebnisse im Sinne einer methodischen Triangulation (Flick, 2019) ergänzt und kontextualisiert werden können.

Der Sampling Prozess für die teilnehmenden Beobachtungen, oder besser gesagt die Fallauswahl, wurde von den gesammelten ESP-Notizen geleitet, da sich im Rahmen der Beobachtungen während der Empirischen Stadtspaziergänge herausstellte, dass das DOCK und die U4 Station Roßauer Lände/Summerstage besonders neuralgische Punkte darstellen.

Der Sampling Prozess für die Interviews orientierte sich an einer vorab festgelegten Zielgruppe, an den bereits vor den Interviews gesammelten Beobachtungen und am Konzept der theoretischen Sättigung (Glaser & Strauss, 1998). Die Stichprobenziehung entspricht somit dem theoretischen Sampling nach der Grounded Theory (Glaser & Strauss, 1998).

So wurden ausschließlich Nutzer*innen des Donaukanals beobachtet und interviewt. In den Beobachtungen zeigte sich, dass sich in den Fairnesszonen entlang des Donaukanals mehr männlich gelesene als weiblich gelesene Personen aufhalten und dass Radfahrer*innen die häufigste Nutzer*innengruppe, gefolgt von Fußgänger*innen und Läufer*innen, sind. Dementsprechend sollten die Interviews diese Häufigkeiten annähernd abbilden. Interviews und Beobachtungen wurden gesammelt bis die theoretische Sättigung des Feldes (Glaser & Strauss, 1998)

erreicht war. Die Verteilung der Nutzer*innengruppen konnte bei den Interviews zufriedenstellend abgebildet werden. Es wurden entsprechend der Häufigkeitsbeobachtungen am häufigsten Radfahrer*innen, gefolgt von Fußgänger*innen und Läufer*innen, interviewt. Das Geschlechterverhältnis wird in den Interviews nicht entsprechend den Beobachtungen abgebildet, da mehr weiblich gelesene als männlich gelesene Personen interviewt wurden. Bei der Forscherin entstand während der Datenerhebung der Eindruck, dass weiblich gelesene Personen tendenziell eher geneigt waren, sich Zeit für ein Interview zu nehmen.

Interviewpartner*innen wurden auf mehreren Wegen rekrutiert. Um den Beobachtungen entsprechend möglichst viele Radfahrer*innen zu erreichen, und da sich dieses Vorhaben direkt in den Fairnesszonen schwierig gestaltete, (Radfahrer*innen halten für Interviews ungerne an und es ist schwierig, diese überhaupt anzusprechen.) wurde eine Nachricht mit einer kurzen Erklärung zum Thema der vorliegenden Masterarbeit inklusive der Frage nach interessierten Interviewteilnehmer*innen über verschiedene Kanäle distribuiert. Die Nachricht wurde in Facebook-Gruppen gepostet, in denen es um Radfahrer*innen und das Radfahren in und rund um Wien geht. Zusätzlich wurde die Nachricht in zwei studentischen WhatsApp-Gruppen geteilt. Auf diesem Weg wurden 11 Interviewteilnehmer*innen für die weiter oben beschriebenen ausführlichen, aufgezeichneten Interviews gewonnen. Alle weiteren 49 Interviewteilnehmer*innen wurden direkt in den Fairnesszonen entlang des Donaukanals angesprochen und interviewt.

2.2.1 Stichprobe Beobachtungen

In den aufgezeichneten Konfliktsituationen wurden insgesamt 42 Personen beobachtet. Darunter befanden sich 11 weiblich gelesene und 31 männlich gelesene Personen. Unterteilt in Nutzer*innengruppen setzt sich die beobachtete Stichprobe aus 17 Radfahrer*innen, 18 Fußgänger*innen, 6 Läufer*innen und einer Person auf einem Roller zusammen. Die Stichprobe weist einen Altersrange von 3 bis 65 Jahren und ein Durchschnittsalter von 33,31 Jahren auf, wobei an dieser Stelle angemerkt werden soll, dass das Alter der beobachteten Personen lediglich eine Schätzung darstellt.

2.2.2 Stichprobe Interviews

Die mit den Interviews untersuchte Stichprobe setzt sich aus insgesamt 60 Personen zusammen, darunter 34 weiblich gelesene und 26 männlich gelesene Personen. Zudem finden sich in der Stichprobe 37 interviewte Radfahrer*innen, 25 Fußgänger*innen, 4 Läufer*innen, eine Hundebesitzerin (weiblich gelesen) und ein Inline-Skater (männlich gelesen). Die Altersspanne der Interviewten reicht von 18 bis 76 Jahre, das Durchschnittsalter liegt bei 37,92 Jahren und der Median bei 33 Jahren. Unter den Befragten befinden sich 20 Personen, die Berufe angaben, die eine akademische Ausbildung erfordern, 17 Angestellte und Beamte, 15 Studierende, 5 Personen mit nicht zuordenbaren Angaben zu Ausbildung und Beruf, 2 Pensionist*innen und eine Person ohne Angabe.

2.3 Auswertung

Sowohl die Beobachtungsnotizen als auch die gesammelten Feldinterviews wurden nach der Erhebung digitalisiert. Die Beobachtungen wurden auf Excel übertragen. Die aufgezeichneten Interviews wurden händisch in MAXQDA transkribiert. Die Transkription folgte dabei den Transkriptionsregeln für inhaltlich-semantic Transkriptionen nach Kuckartz und Rädiker (2022). Ein Auszug eines in MAXQDA transkribierten Interviews befindet sich in Anhang C.

Die Auswertung der Beobachtungen und der Interviews erfolgte ebenso über Excel und MAXQDA. Dabei wurden sämtliche Häufigkeitsangaben in den Beobachtungen und Interviews in einer Excel-Tabelle festgehalten. Ja/Nein Antworten wurden mit 0 (Nein) und 1 (Ja) kodiert und mit der Summenfunktion ausgewertet. Fragen mit mehreren Antwortmöglichkeiten wurden händisch ausgewertet und ebenso in einer Excel-Tabelle vermerkt.

Sämtliche offene Fragen und die festgehaltenen Beobachtungsnotizen und Konfliktsituationen wurden in MAXQDA mit der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse (Kuckartz & Rädiker, 2022) ausgewertet. Der Auswertungsprozess begann zunächst mit den von Kuckartz und Rädiker (2022) empfohlenen Fallzusammenfassungen. Dafür wurden sechs kontrastierende Interviews ausgewählt, eingängig gelesen und zusammengefasst. Anhand der Interviewfragen wurden anschließend deduktive Hauptkategorien gebildet. Darauffolgend wurden die Interviews Hauptkategorie für Hauptkategorie am Material kodiert, wodurch induktive Subkategorien gebildet wurden. Das Ergebnis der Auswertung ist somit sowohl ein

deduktives als auch induktives Kategoriensystem, das in einer Tabelle dargestellt wurde (siehe Anhang D).

3. Ergebnisse

Im folgenden Abschnitt der Masterarbeit sollen nun die Ergebnisse dargelegt werden. Zuerst sollen Ergebnisse, die den Kontext zu den Fairnesszonen und zum Donaukanal abbilden, kurz dargestellt werden. Anschließend werden die konkreten Forschungsfragen beantwortet, indem die Ergebnisse entsprechend der Reihenfolge der Datenerhebung, also zunächst Beobachtungen und anschließend Interviews, vorgestellt werden. Da die Empirischen Stadtpaziergänge vorwiegend den Zugang zum Feld und weniger die Beantwortung der Forschungsfragen gewährleisten sollten, werden die beiden ESPs lediglich im Anhang (siehe Anhang C) angeführt.

3.1 Der Donaukanal: Persönliche Assoziationen, Angenehmes und Unangenehmes

Zunächst wurden Nutzer*innen in den Interviews zu ihrer persönlichen Verbindung zum Donaukanal sowie zu angenehmen und unangenehmen Assoziationen befragt. Diese allgemeinen Fragen dienten zum einen der Einordnung der Fairnesszonen in den größeren Kontext des Donaukanals, zum anderen bestand die Absicht, den Interviewten die Möglichkeit zu geben, mögliche Konflikterlebnisse aus ihrer Perspektive zu schildern, ohne die direkte Frage danach zu stellen.

3.1.1 Persönliche Assoziationen

Laut Nutzer*innen ist die Freizeitnutzung die mit Abstand am stärksten ausgeprägte Assoziation mit dem Donaukanal. Diese Kategorie beschreibt den Donaukanal als sozialen Treffpunkt sowie als Ort für Aufenthalt, Ausgehen und Konsumieren, aber auch für sportliche Aktivitäten wie Radfahren, Spazieren und Laufen. Es existieren dementsprechend vielfältige Nutzungsinteressen allein innerhalb der Kategorie Freizeitnutzung. Eine typische Aussage, die diese Kategorie repräsentiert, ist beispielsweise: „Mit dem Donaukanal verbinde ich eigentlich ein Zusammentreffen mit vielen Leuten vor allem. Und persönlich als Radfahrer verbinde ich die Strecke dann raus in die Natur von Wien aus. Also das ist zweierlei. Einmal schon als Umgebung zum Treffen, aber auch um Sport zu machen.“ (Interview5_T1,

Radfahrer, 31, Pos. 2). Diese vielfältigen Assoziationen spiegeln die unterschiedlichen Handlungsmöglichkeiten, Affordanzen (Gibson, 2015), entlang des Donaukanals wider.

Zwei weitere wichtige Assoziationen charakterisieren den Donaukanal als Raum für Erholung und Entspannung und als einen Raum, der reichlich Grün und Natur bietet: „Ein angenehmer Bereich in Wien zum Relaxen...“ (Interview3_T1, Radfahrerin, 62, Pos. 2); „grüner Streifen in Wien“ (Interview11_T1, Hundebesitzerin, 25 Pos. 3-4). Dieses Ergebnis spiegelt recht deutlich die Funktion des Donaukanals als eine Art restorative environment (Joye et al., 2018) wider.

Der Donaukanal wird laut Nutzer*innen allerdings nicht nur als Grün- und Naturraum geschätzt, sondern stellt für viele Menschen auch eine wichtige Verkehrs- und Orientierungslinie dar und wird neben der im Vordergrund stehenden Freizeitnutzung auch als Arbeits- und Alltagsweg genutzt: „Ist für mich Verkehrsweg und schöner Arbeitsweg“ (Interview32_T2, Radfahrerin, 62 Pos. 4); „Ich wohne am Donaukanal, deswegen nutze ich ihn sehr häufig!“ (Interview42_T2, Radfahrer, 34, Pos. 4).

Insgesamt ergibt sich ein positives Bild bezüglich der Beziehung der Interviewten zum Donaukanal und viele der Äußerungen spiegeln nicht nur die funktionale, sondern auch die emotionale Bindung wider: „Schön, angenehme Stimmung, Flucht aus Stadt, angenehme Begegnungszone“ (Interview22_T2, Fußgängerin, 18, Pos. 4).

Bereits diese ersten Eindrücke zum Donaukanal zeigen, dass das Nutzungsinteresse des Donaukanals hoch und vor allem vielfältig ist, und diese Gegebenheit muss auch bei der Betrachtung der Fairnesszonen miteinbezogen werden.

3.1.2 Angenehmes und Unangenehmes am Donaukanal

Die angenehmen und unangenehmen Assoziationen mit dem Donaukanal geben bei genauer Betrachtung nähere Auskunft über die Relevanz von Maßnahmen, die ein faires Miteinander am Donaukanal ermöglichen.

Bei den angenehmen Assoziationen zeigt sich nochmals, dass der Donaukanal vor allem als Natur- und Grünraum, also als restorative environment, geschätzt wird. Ein zweiter wichtiger positiver Faktor, ist die vorherrschende Ampel- und Autofreiheit, die als begünstigende Affordanz (Gibson, 2015) für Fuß- und

Radverkehr eingeordnet werden kann. Wie die Häufigkeitsbeobachtungen der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen zeigen, wird diese Affordanz intensiv genutzt. Zusätzlich werden auch Faktoren wie die Nähe zum Wasser, das Urlaubsflair und die gut gepflegte Infrastruktur sehr geschätzt. Ebenso schätzen Nutzer*innen den Donaukanal als Ort für Ruhe und Erholung, als sozialen Treffpunkt, als Ort für Bewegung und Sport, dass er schön und gut erreichbar ist, und vereinzelt wurde auch explizit der faire Umgang untereinander positiv erwähnt. Antworten auf die Frage nach Assoziationen mit dem Donaukanal und nach konkreten angenehmen Faktoren am Donaukanal weisen eine hohe Schnittmenge auf, was so gedeutet werden könnte, dass Nutzer*innen in erster Linie positive Dinge mit dem Donaukanal verbinden.

Demgegenüber stehen allerdings Faktoren, die die Befragten ganz klar als unangenehm erleben, wie beispielsweise die hohe Nutzungsdichte, zu wenig Platz für viele Menschen, die vorherrschende Mischnutzung unterschiedlicher Personengruppen, die Rücksichtslosigkeit mancher Nutzer*innen, fehlende oder keine klaren Verkehrsregeln, schlechte Bodenbeschaffenheit und allen voran schnelle Radfahrer*innen und, explizit genannt, Rennradfahrer*innen.

Hier ist es wichtig hervorzuheben, dass einerseits bestimmte Nutzer*innengruppen, nämlich Radfahrer*innen und deren Verhalten, als unangenehm und potenziell konfliktbegünstigend wahrgenommen werden. Andererseits werden aber auch infrastrukturelle Aspekte wie die hohe Nutzungsdichte, vermutlich begünstigt durch die zuvor genannten positiven Aspekte, Mischnutzung und Platzmangel hervorgehoben. Die Maßnahme Fairnesszone setzt vor allem am Mobilitätsverhalten der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen an, jedoch nicht an infrastrukturellen Bedingungen.

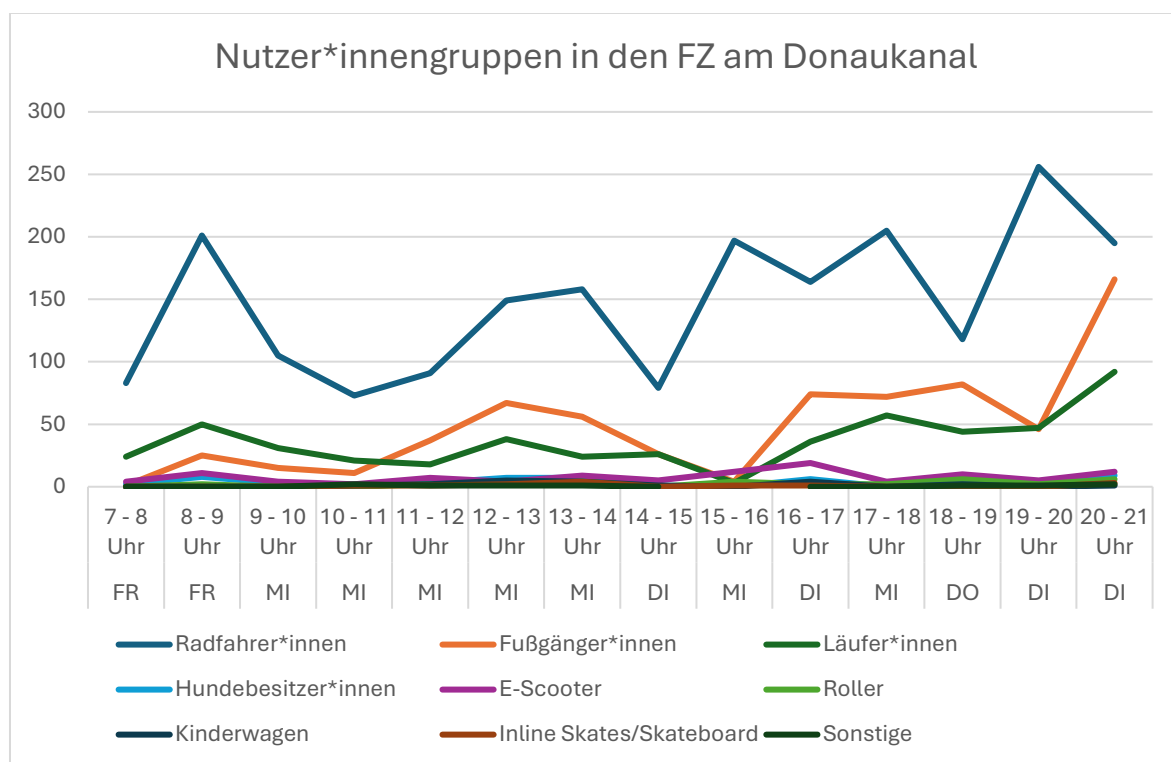
Weitere unangenehme Aspekte, die sich im Laufe der Analyse herauskristallisierten, die das Thema Mobilität jedoch nicht direkt betreffen, sind die Verschmutzung von Wasser, Luft und Natur, Drogen- und Alkoholkonsum sowie Obdachlosigkeit und Angsträume entlang des Donaukanals, zu wenige Toiletten, zu wenig Grün und die zunehmende Kommerzialisierung. Hier handelt es sich zwar nicht um Faktoren, die mit dem Mobilitätsverhalten an sich zu tun haben, aber mit der Attraktivität des Donaukanals als öffentlichen Raum, und die daher hier am Rande dennoch erwähnt werden sollen.

3.2 Häufigkeitsverteilungen der Nutzer*innengruppen und Geschlechterverhältnis

In diesem Abschnitt sollen zur besseren Einordnung der nachfolgenden Ergebnisse einige Häufigkeiten dargestellt werden. Zunächst sind in Abbildung 1 die annähernd verzeichneten Häufigkeiten der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen in den Fairnesszonen zu sehen.

Abbildung 1

*Häufigkeitsverteilung der Nutzer*innengruppen am Donaukanal*



Insgesamt lässt sich basierend auf den beobachteten und verzeichneten Nutzer*innen sagen, dass die Fairnesszonen entlang des Donaukanals im neunten Bezirk täglich von tausenden von Menschen frequentiert werden. Es wurden in dem im Diagramm ersichtlichen Zeitraum näherungsweise 2074 Radfahrer*innen, 682 Fußgänger*innen und 511 Läufer*innen notiert.

Abbildung 1 zeigt zudem, welche Nutzer*innengruppen den Donaukanal und somit die Fairnesszonen laut Beobachtungen am stärksten beanspruchen. Zu allen Tageszeiten sind Radfahrer*innen am stärksten vertreten, gefolgt von Fußgänger*innen und Läufer*innen. Weitere Nutzer*innengruppen, die den Donaukanal ebenso nutzen, jedoch weitaus weniger häufig anzutreffen sind, sind Hundebesitzer*innen, E-Scooterfahrer*innen, Rollerfahrer*innen, Personen mit

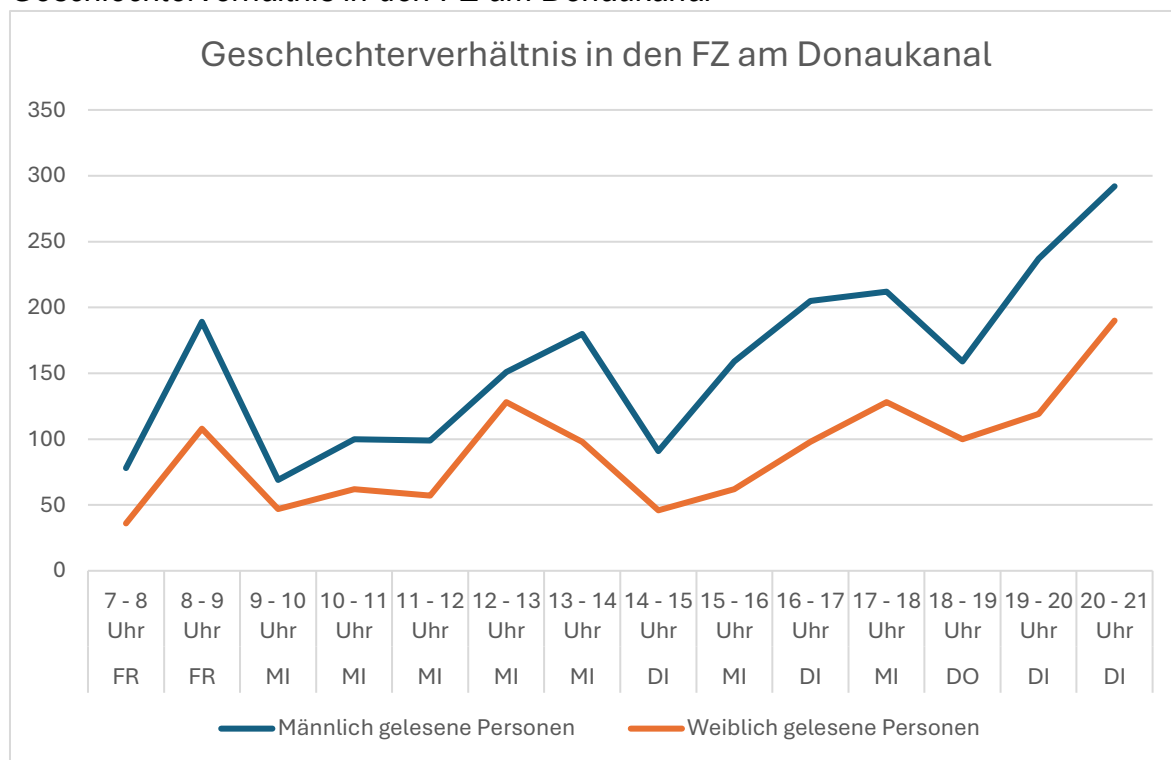
Kinderwagen, Personen mit Inlineskates und Skateboard und einige vereinzelte sonstige Nutzer*innen, wie beispielsweise Arbeiter*innen der Stadt Wien.

Zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zeigt sich ein ungefähres Verhältnis von 3:1, welches lediglich abends ab zirka 19:00 Uhr aufzubrechen scheint. Nutzer*innen-Peaks hinsichtlich Radfahrer*innen, Fußgänger*innen aber auch Läufer*innen können morgens von zirka 8:00 bis 9:00 Uhr, mittags zwischen 12:00 und 14:00 Uhr, nachmittags zwischen 15:00 und 18:00 Uhr und abends ab zirka 19:00 Uhr verzeichnet werden.

Zusätzlich zur Verteilung der Nutzer*innengruppen wurde auch das gelesene Geschlecht verzeichnet und auch hier zeigt sich, wie in *Abbildung 2* zu sehen ist, ein recht eindeutiges Bild.

Abbildung 2

Geschlechterverhältnis in den FZ am Donaukanal



Hinsichtlich Geschlechterverhältnis in den Fairnesszonen zeigt sich, dass zu allen Tageszeiten mehr männlich gelesene als weiblich gelesene Personen beobachtet wurden. Insgesamt wurden näherungsweise 2221 männlich gelesene und 1279 weiblich gelesene Personen verzeichnet, was einem ungefähren Verhältnis von 2:1 entspricht.

3.3 Beantwortung der Forschungsfragen

Im folgenden Kapitel sollen nun die Forschungsfragen beantwortet werden. Dabei werden jene Ergebnisse aus Beobachtungen und Interviews aufgegriffen, die tatsächliche Relevanz für der Beantwortung des Forschungsinteresses haben. Alle weiteren erhobenen Daten werden aus Gründen des Platzmangels und der Effizienz hier nicht näher erläutert. Ein vollständiges Kategoriensystem basierend auf Interviews und Beobachtungen befindet sich in Anhang E.

3.3.1 Faktoren die zu Konfliktsituationen in den Fairnesszonen beitragen

Insgesamt wurden acht Konfliktsituationen notiert, wobei jeweils vier in der Fairnesszone beim DOCK und der Fairnesszone bei der U4 Station Roßauer Lände beobachtet wurden. Zur Einschätzung des Schweregrads der Konflikte wurden diese auf einer Skala von eins bis fünf (1=gar nicht gefährlich; 2=ein wenig gefährlich; 3=gefährlich; 4=sehr gefährlich; 5=Verletzung) geratet. Der Durchschnitt der beobachteten Situationen lag hier bei 2,19, der Modus bei 2.

Auch die Ergebnisse der Interviews geben eine ungefähre Übersicht über die Häufigkeit und den Schweregrad von Konflikten. So gaben 61,67% der befragten Nutzer*innen an, schon einmal einen Konflikt in den Fairnesszonen erlebt oder beobachtet zu haben, während 38,33% dies verneinten. Auch hier wurden Nutzer*innen gebeten, erlebte und beobachtete Konflikte auf der oben genannten Skala zu raten, wobei der Durchschnittswert des Schweregrades mit 3,01 und der Modus mit 3 etwas höher ausfielen. Möglicherweise kann dies durch Diskrepanzen in der Fremd- und Selbstwahrnehmung erklärt werden.

Bezüglich der qualitativen Wahrnehmung der Konfliktsituationen meinten Nutzer*innen oftmals, dass es sie überrasche, wie wenig am Donaukanal und in den Fairnesszonen tatsächlich passiere und dass es sich bei den allermeisten Konflikten um knappe Situationen handle, die meist gut ausgingen.

Weiters zeigen sowohl Interviews als auch Beobachtungen, dass die häufigste Konfliktkonstellation aus Radfahrer*innen und Fußgänger*innen beziehungsweise Läufer*innen oder allen drei zusammen besteht. Direkt darauf folgen laut Interviews Rennradfahrer*innen gepaart mit allen anderen Nutzer*innengruppen wie beispielsweise reguläre Radfahrer*innen, Läufer*innen, Fußgänger*innen oder auch Hundebesitzer*innen.

Da nun der Rahmen hinsichtlich Konfliktsituationen gegeben ist, soll nun Forschungsfrage 1 beantwortet werden.

Forschungsfrage 1 lautete: Welche Faktoren tragen zu Konfliktsituationen in den Fairnesszonen entlang des Donaukanals bei?

Die Ergebnisse der Beobachtungen zeigen, dass allen voran knappe Überholmanöver, hohe Geschwindigkeiten seitens der Radfahrer*innen und geringe oder gar keine Kommunikation unter Nutzer*innen, egal ob akustisch durch Radklingel oder verbal, Konflikte begünstigen. Dies zeigt sich beispielsweise an Beobachtungsnotizen wie:

„Rennradfahrer fährt dem Radfahrer (während beide Läuferin überholen) immer dichter auf und reduziert sein Tempo nicht; Abstand des normalen Radfahrers zu Läuferinnen während Überholmanöver zirka ein halber Meter“ (SA, 23.05.25, Summerstage, 8:00 bis 9:00 Uhr) und „es wurden weder verbale noch andere akustische Signale (Radklingel) verwendet“ (DI, 25.03.25, Summerstage, 16:00 bis 17:00 Uhr).

Aber auch Faktoren wie Engstellen und Läufer*innen und Fußgänger*innen, die sich auf dem Donaukanalweg eher mittig aufhalten, tragen zu Konflikten bei, wie an folgenden Notizen ersichtlich ist: „Ein Kastenwagen bleibt auf Treppweg stehen (Reinigungsteam Stadt Wien → erkennbar an Arbeitskleidung); Ort: Zwischen Summerstage + Roßauer Lände; es bleibt neben dem PKW nur ein sehr schmaler Spalt frei“ (MI, 12.03.25, Summerstage, 12:00 bis 13:00 Uhr) und „(...) die 2 Radfahrer (~30) überholten zunächst die Männergruppe (~50 - 65 J.), welche nicht am Rand sondern eher mittig ging; anschließend war nur noch sehr wenig Platz für beide Verkehrsseiten“ (SO, 23.03.25, Summerstage, 17:00 bis 18:00 Uhr)

Die Interviews zeichnen ein ähnliches, aber noch stärker differenziertes Bild hinsichtlich der Konfliktfaktoren in den Fairnesszonen. Deckungsgleich mit den Beobachtungen zeigen die Interviews, dass vor allem knappe Überholmanöver als ein Konfliktfaktor angesehen werden:

I: Der letzte Abschnitt, da geht es jetzt speziell um Konflikte entlang des Donaukanals und speziell halt wieder in diesem Bereich, der mich da

interessiert. Hast du da schon selber einen Konflikt entweder erlebt oder halt auch beobachtet und Konflikt wäre jetzt nicht nur, okay, das war ein Zusammenstoß oder so oder wir haben uns gegenseitig irgendwie angenörgelt, sondern auch, oh, das war knapp, dass sich das vermeiden hat lassen.

B: Ja, also das auf jeden Fall schon. Also es gab schon öfters mal Situationen, wo man sich denken könnte, okay, das hätte man jetzt nicht unbedingt vorbeifahren müssen, auch andere Radfahrer, also, wenn man wirklich sagt, hey, man überholt andere Radfahrer, nicht nur Fußgänger und je nachdem, wie die dann reagieren oder noch sich breiter machen oder, würde ich schon sagen, das ist so einmal im Monat schon passiert, wenn ich da entlang fahre. (Interview5_T1, Radfahrer, 31, Pos. 49-50)

Weiters unterstreichen die Interviewten, ebenso in Übereinstimmung mit den Beobachtungen, Faktoren wie zu hohe Geschwindigkeiten beziehungsweise Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Nutzer*innengruppen: „Aber es fahren da einige, aus meiner Sicht auch, eher tendenziell zu schnell und es gibt Situationen, wo es eng wird.“ (Interview2_T1, Radfahrer, 55, Pos. 64); „Geschwindigkeitsprobleme → fast kollidiert“ (Interview19_T2, Fußgängerin, 22 Pos. 32)

Ja, Fußgänger sind sehr viele, da ist halt gleich das größte Konfliktpotenzial, der Geschwindigkeitsunterschied der Normen. Es sind halt dort extrem viele Gruppen, es kommt halt immer darauf an, was gerade aufeinander stößt. Läufer gibt es ja auch, die haben ein bisschen mehr Geschwindigkeit drauf, aber ich meine, man wird es als Autofahrer kennen, ob da jetzt ein Rennradfahrer oder ein E-Bike-Fahrer fährt, die sind fast alles zu langsam. (Interview4_T1, Radfahrer, 28, Pos. 56).

In gleich starker Ausprägung wurden nebeneinander fahrende oder gehende Nutzer*innen als ein Konfliktfaktor hervorgehoben: „Ja, also wenn halt einfach versuchen drei Radfahrer oder so nebeneinander zu fahren, und dann noch ein Fußgänger, das geht sich halt dort einfach nicht aus.“ (Interview4_T1, Radfahrer, 28, Pos. 62); „Der Klassiker ist eben, dass Leute z.B. nebeneinander gehen oder

einander begegnen wollen und dann nach links oder rechts gehen und quasi entweder Fußgänger bedrängen, Konflikt, oder eben Radfahrer.“ (Interview9_T1, Radfahrer, 34, Pos. 72)

Einen weiteren Konfliktfaktor stellen plötzliche Richtungswechsel und plötzlich querender Fußverkehr dar, was sich in Aussagen wie der folgenden zeigt: „Genau, ansonsten habe ich auch schon mal Personen gesehen, die halt einfach über die Bahn gelaufen sind und andere Personen auf dem Fahrrad mussten abbremsen. (Interview7_T1, Radfahrer, 29, Pos. 48)

Ein letzter Faktor, der sich mit ähnlicher Häufigkeit wie die vorangegangenen Kategorien herauskristallisiert hat, sind freilaufende Hunde und Hunde im Allgemeinen. Dies wurde von Interviewten durch Aussagen wie „...oder den Hund nicht dort haben, wo sie ihn haben sollten, oder der noch frei herumlaufen oder das Kind.“ (Interview1_T1, Radfahrerin, 55, Pos. 93) hervorgehoben.

Weitere, jedoch eher am Rande genannte Konfliktfaktoren, waren Uneinigkeiten zwischen den Nutzer*innengruppen darüber, wer Vorrang habe, Kinder auf der Fahrbahn, der schmale Donaukanalweg beziehungsweise der begrenzt verfügbare Platz, Menschen mit Kopfhörern, generelle Unachtsamkeit und viele beziehungsweise zu viele Menschen.

3.3.2 Wahrnehmung und Beitrag der Fairnesszonen

Ein weiterer Schwerpunkt dieser Masterarbeit lag darin abzubilden, wie Nutzer*innen des Donaukanals die Fairnesszonen wahrnehmen. *Forschungsfrage 2 lautete: Wie wird die stadt- und umweltpsychologische Maßnahme Fairnesszone von Nutzer*innen wahrgenommen und trägt sie aus deren Sicht zu einem besseren Miteinander am Donaukanal bei?*

Wahrnehmung der Fairnesszonen. Um diese Frage beantworten zu können, ist es zunächst interessant zu erwähnen, dass 66,67% aller befragten Nutzer*innen die Fairnesszonen kannten, während 33,33% nicht mit den Fairnesszonen vertraut waren.

Zur subjektiven Bedeutung und Einschätzung der Fairnesszonen zeigt sich, dass Nutzer*innen, die die Maßnahme kennen, diese durchaus korrekt einordnen und verstehen. So ist die am häufigsten genannte Assoziation mit der Fairnesszone, dass diese auf gegenseitige Rücksichtnahme hinweisen soll: „Aufeinander Rücksicht zu nehmen, den Egoismus wegzulegen, den man eigentlich eh nicht haben sollte.

Rücksichtnahme und jeder schaut auf jeden.“ (Interview3_T1, Radfahrerin, 62, Pos. 28); „Rücksicht nehmen auf Mitmenschen“ (Interview37_T2, Fußgängerin, 27, Pos. 11).

Auch dass die Fairnesszone dazu da ist, die Aufmerksamkeit der Donaukanalnutzer*innen zu erhöhen, wurde des Öfteren genannt, manchmal allerdings gepaart mit der Skepsis, ob die Maßnahme dies praktisch auch leisten könne: „Ja, was verbind ich sonst? Ich meine, Fairnesszone steht für, man soll aufeinander achten natürlich. Dass es dafür da ist, die Aufmerksamkeit zu erhöhen, theoretisch.“ (Interview16_T1, Radfahrerin und Fußgängerin, 32, Pos. 16).

Ebenso dürfte die Fairnesszone dabei helfen, das Gefühl zu etablieren, dass hier die gleichberechtigte Donaukanalnutzung aller Nutzer*innengruppen möglich ist:

B: Für mich war es eher eine Verdeutlichung des Grundansatzes von dem Rad- und Fußgängerweg dort, dass es eben alle Personen, die sich da aufhalten, das gleiche Recht haben, es zu nutzen. Ich glaube, das soll es einfach nochmal, für mich, ich habe das so interpretiert, dass man sich nochmal in den Kopf rufen soll, dass Personen, die da mit kleinen Kindern laufen, genauso Anrechte haben zu laufen, genau wie Leute mit dem Fahrrad. Und dass da Leute mit Inlineskates so lang fahren, ist genauso valide. Und das ist auch leicht zu vergessen, gerade wenn man in einer größeren Gruppe unterwegs ist mit anderen Leuten oder vielleicht aus der Forelle kommt und auch nicht mehr so fresh im Kopf ist. (Interview7_T1, Radfahrer, 29 Pos. 20).

Die Fairnesszone wird auch als Signal für ein bestimmtes Verhalten, nämlich Temporeduktion, verstanden: „Einfach ein langsames Fahren, ein rücksichtsvolleres Fahren, weil einfach dort wirklich alles passiert.“ (Interview15_T1, Radfahrerin, 55, Pos. 12).

Vereinzelt wird mit den Fairnesszonen außerdem noch die Begegnung unterschiedlicher Nutzer*innen verbunden und die Tatsache, dass es sich bei der Fairnesszone um eine Bodenmarkierung handelt.

Die Meinungen spalten sich zum Teil, wenn es um die Bewertung der Fairnesszone als Verkehrsmaßnahme geht. Manche Donaukanalnutzer*innen sind der Meinung, dass es sich bei der Maßnahme Fairnesszone grundsätzlich um einen

guten Ansatz handelt: „Denke, es nehmen alle sowieso Rücksicht aufeinander, aber trotzdem gutes Konzept“ (Interview14_T1, Fußgängerin, 30, Pos. 14).

Andere wiederum finden, dass es sich um kein gutes oder zumindest kein ausreichendes Verkehrskonzept handelt, und begründen das wie folgt: „Das ist so, man hat keine Infrastruktur, man schmeißt alle irgendwie so aufeinander und sagt, seht zu, wie ihr miteinander klarkommt. Seid nicht deppert. Und das, finde ich, ist kein wirklich gutes Verkehrskonzept.“ (Interview2_T1, Radfahrer, 55, Pos. 26).

Weitere eher negative Assoziationen mit der Fairnesszone deuten außerdem darauf hin, dass in den untersuchten Bereichen (DOCK, Summerstage) stets sehr viel los und es dadurch sehr eng ist.

Aber weitaus präsenter und bedeutsamer für die Wirkung der Fairnesszone, ist hier zum einen das Problem, dass die Fairnesszonen laut den Interviewten nicht ausreichend auffallen, also übersehen werden, und zum anderen die Tatsache, dass, wenn sie auffallen, die Bedeutung der Markierung und damit verbundene Regeln unklar sind: „Ähm, ja, ich finde die Markierung von den Fairnesszonen eigentlich relativ unscheinbar, wenn man sich damit nicht beschäftigt, tatsächlich.“ (Interview16_T1, Radfahrerin und Fußgängerin, 32, Pos. 16)

B: Sie sind mir bekannt, ja. Und ich muss sagen, ich frage mich jedes Mal, was sie denn bedeuten sollen. Also ich denke, ich verstehe schon, was sie erreichen sollen. Aber wie man wirklich damit umgeht und was sie bedeuten soll und wie man sie handhaben soll, ist für mich jedes Mal ein großes Fragezeichen. (Interview6_T1, Radfahrer, 35, Pos. 8).

Zusammengefasst lässt sich zur Wahrnehmung der Fairnesszonen festhalten, dass zwei Drittel aller Befragten die Fairnesszonen kannten. Auch die Intentionen der Maßnahme, verstärkte Rücksichtnahme und erhöhte Aufmerksamkeit, werden von vielen Nutzer*innen als Hauptassoziationen mit der Maßnahme genannt. Demgegenüber steht allerdings ein Drittel aller Interviewten, das die Fairnesszonen noch nicht kannte, was möglicherweise mit der oftmals genannten Unscheinbarkeit der Fairnesszonen zusammenhängen könnte. Zusätzlich kristallisierte sich im Rahmen der Analyse sehr deutlich heraus, dass auch Menschen, die die Fairnesszone kennen, deren Intention nicht automatisch verstehen und Bedeutung und Regelung der Markierung für viele unklar sind.

Beitrag und Bewertung der Fairnesszonen. Geht es darum, wie Nutzer*innen die Effektivität der Maßnahme Fairnesszone einschätzen, so zeigt sich, dass 66,67% der Interviewten wahrnehmen, dass die Fairnesszonen zu einem besseren Miteinander beitragen, 26,67% den Eindruck haben, dass die Fairnesszonen keinen Effekt haben, und 6,67% gaben an, dass sie das nicht beurteilen könnten.

Personen, die angaben die Fairnesszone habe einen Effekt, begründeten dies oftmals damit, dass die Fairnesszone als Erinnerung an faires Verhalten diene: „Man wird erinnert aufzupassen (Interview30_T2, Radfahrer, 63, Pos. 21); „Weils nochmal eine Erinnerung ist, wirkt aber nur wenn man es versteht“ (Interview35_T2, Radfahrerin, 27, Pos. 20).

Speziell das zuletzt genannte Zitat weist aber auch auf eine unter mehreren Bedingungen hin, die laut Donaukanalnutzer*innen beeinflusst, ob die Fairnesszone einen Effekt hat oder nicht, nämlich dass der Effekt davon abhängig ist, ob die Botschaft verstanden wird: „Wenn man dann noch weiß, was bedeutet Fairness-Zone in dem Bereich, dann funktioniert das.“ (Interview1_T1, Radfahrerin, 55, Pos. 61).

Zusätzlich kommt auch hier wieder die Thematik auf, dass die Markierung nicht auffällig genug sei, um einen bedeutsamen oder überhaupt einen Effekt zu erzielen:

B: Ja, also, ich glaube, sie tragen nicht wesentlich zu einem besseren Miteinander bei. Ich glaube, wenn man sich schon regelmäßig dort aufhält und sonst auch an anderen Stellen ist, wo keine Fairnesszonen sind, dann fällt es einem wahrscheinlich schon mehr auf und es ist einem bewusster, dass man da jetzt in einer Fairnesszone ist. Aber wenn man entweder mit dem Fahrrad schnell fährt, dann kriegt man so oder so kaum mit, dass da eine Markierung ist oder auch so irgendwie nur spazieren geht oder selten dort ist, dann, glaube ich, kriegt man es auch nicht mit, dass das irgendwie eine besondere Zone wäre. (Interview16_T1, Radfahrerin und Fußgängerin, 32, Pos. 46)

Zusätzlich finden Nutzer*innen, dass der Effekt auch personenabhängig sei: „Kommt auf Menschen drauf an“ (Interview24_T2, Radfahrerin, 41, Pos. 19).

An dieser Stelle soll auch erwähnt werden, dass Nutzer*innen vereinzelt auf infrastrukturelle Mängel hinwiesen und meinten, dass die Wirkung der Fairnesszone aufgrund von Platzmangel obsolet sei:

B: Das ist quasi, stellt man dort auf, wo man Autofahrer ermahnen möchte, aufzupassen. Das sind halt besonders diese Stellen, die eigentlich nicht verkehrsberuhigt sind, eben nicht autofrei sind, wo schon seit Jahren Missstände sind. Und so ähnlich ist halt auch die Fairnesszone quasi ein Versuch, ein Mittel, Dinge zu verbessern, die man auch anders angreifen müsste, aber halt nicht tut. (Interview9_T1, Radfahrer, 34, Pos. 42)

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse zeigt also, dass die Fairnesszonen als Nudge hin zu mehr Aufmerksamkeit und Fairness durchaus als effektiv wahrgenommen werden. Die Wirksamkeit dieser Erinnerung an faires Verhalten ist aber zum einen durch die Sichtbarkeit und Auffälligkeit der Maßnahme und zum anderen durch das Verständnis der Botschaft bedingt. Diese beiden Kriterien sind derzeit noch nicht ausreichend ausgeschöpft und bieten Raum zur Verbesserung der Maßnahme. Gleichzeitig zeigt die Wahrnehmung der befragten Donaukanal-Nutzer*innen auch, dass interindividuelle und infrastrukturelle Gegebenheiten die Wirksamkeit der Fairnesszonen mitbedingen und deren Wirkungsbereich begrenzt ist.

3.3.3 Psychologische Aspekte der Verhaltensänderung in Fairnesszonen

In diesem Abschnitt werden die psychologischen Aspekte der Verhaltensänderung in den Fairnesszonen näher beleuchtet, um *Forschungsfrage 3* zu beantworten: *Welche psychologischen Aspekte beeinflussen die Verhaltensänderung von Radfahrer*innen und anderen Nutzer*innengruppen in Fairnesszonen?*

Dieser Abschnitt soll zunächst das beobachtete Verhalten in den Fairnesszonen schildern. Anschließend werden die Ergebnisse aus den Interviews vorgestellt, welche sowohl die Selbsteinschätzung von Nutzer*innen zu deren Verhalten als auch die Fremdeinschätzung zum Verhalten anderer beinhalten.

Beobachtetes Verhalten in den Fairnesszonen. In den Fairnesszonen herrscht vorwiegend Rechtsverkehr, mit einigen wenigen Ausnahmen. Zudem

scheinen Rennradfahrer*innen die schnellsten Verkehrsteilnehmer*innen entlang der Fairnesszonen zu sein. Weiters wurde notiert, dass sich sowohl Radfahrer*innen als auch Läufer*innen eher gleichmäßig und zielgerichtet fortbewegen: „Läufer*innen bewegen sich zielgerichtet fort → kein Richtungswechsel und gleichmäßiges Tempo“ (22.05.2025_Summerstage, Pos. 1); „kein Richtungswechsel bei RF → Blick nach vorne auf den Boden und bremsen möglichst wenig + weichen eher aus“ (12.03.2025_Summerstage, Pos. 2).

Im Gegensatz dazu scheinen sich Fußgänger*innen unregelmäßiger fortzubewegen: „FG wechseln des Öfteren Straßenseite und Gehrichtung und bleiben manchmal stehen und gehen dann weiter“ (25.03.2025_Summerstage, Pos. 2).

Diese beschreibenden Beobachtungsnotizen sollen ein ungefähres Bild des Mobilitätsverhaltens in den beobachteten Fairnesszonen liefern. Weitere, vereinzelte Details wurden beobachtet, werden aus Gründen der Effizienz und Relevanz hier aber nicht näher beleuchtet. Ein vollständiges Kategoriensystem zu den Beobachtungen befindet sich in Anhang E.

Selbsteinschätzung der Verhaltensänderung in den Fairnesszonen. Auf die Frage, ob Nutzer*innen ihr eigenes Verhalten in den Fairnesszonen im Vergleich zu anderen Abschnitten entlang des Donaukanals anpassen, antworteten 35% mit „Ja“, 56,67% mit „Nein“ und 8,33% konnten dazu keine Einschätzung geben.

Verhaltensänderungen führten Nutzer*innen auf diverse Faktoren zurück. Zum einen wird die Markierung „Fairnesszone“ als Grund für rücksichtsvolleres Verhalten angeführt, was für die Fairnesszone als effektiven Reminder-Nudge spricht: „Ja, ich glaube die Markierung, die es am Boden gibt, die erinnert daran an die Rücksicht.“ (Interview9_T1, Radfahrer, 34, Pos. 24); „Naja, ich werd halt dran erinnert“ (Interview42_T2, Radfahrer, 34, Pos. 14).

Zum anderen wird das geänderte Verhalten aber auch der hohen Nutzungsdichte gepaart mit der vorherrschenden Mischnutzung und den gegebenen Affordanzen in den Fairnesszonen zugeschrieben:

B: Ich muss ehrlicherweise sagen, ich muss ja als Fahrradfahrerin sowieso auf die Fußgänger Rücksicht nehmen, ja. Und am Donaukanal ist es ja, ich habe in Wien oft die Geschichte, dass sich das mischt, ja. Das heißt, ich muss eh ohnehin immer schauen, ja. Und am Donaukanal habe ich halt manchmal

Spaziergänger und daneben Bänke, wo die Leute sitzen, und dann muss ich halt einfach bremsen. Das ist einfach so, ja. (Interview1_T1, Radfahrerin, 55, Pos. 24).

Interessanterweise berichteten Nutzer*innen aber nicht nur über geändertes Verhalten, sondern vereinzelt auch über eine kognitive und emotionale Neubewertung von Situationen, aufgrund der Markierung Fairnesszone: „also mein Verhalten ändert sich, glaube ich, nicht, aber ich fühle mich dadurch als Fahrradfahrer ein bisschen wohler.“ (Interview8_T1, Radfahrer und Läufer, 26, Pos. 16).

Nutzer*innen, die angaben, dass sich ihr Verhalten in den Fairnesszonen im Vergleich zu anderen Abschnitten nicht unterscheidet, führten dies meist auf eine Grundhaltung der Fairness und Vorsicht zurück, welche sowieso immer gelten solle: „Nein, weil, wie gesagt, ich bin der Meinung, es sollte eigentlich überall Fairness sein.“ (Interview2_T1, Radfahrer, 55, Pos. 32); „Weil ich generell überall rücksichtsvoll bin“ (Interview11_T1, Hundebesitzerin, 25, Pos. 13).

Fremdeinschätzung der Verhaltensänderung in den Fairnesszonen. Bei der Einschätzung des Verhaltens anderer Nutzer*innen zeichnet sich ein ähnliches Bild wie bei der zuvor geschilderten Selbsteinschätzung ab. 28,33% der Befragten gaben an, dass sich andere Personen in den Fairnesszonen anders verhalten als in anderen Abschnitten entlang des Donaukanals, während 56,67% dies verneinten. 15% meinten, dass sie diesbezüglich keine Angabe machen könnten.

Geändertes Verhalten wurde zum einen mit der Markierung begründet, da diese laut Nutzer*innen die Aufmerksamkeit erhöht: „Aufmerksamer, ist eine Erinnerung“ (Interview7_T2, Radfahrer, 22, Pos. 16-17). Die Fairnesszone ist hier also wieder im Sinne eines Reminder-Nudges zu verstehen.

Zum anderen zeigt sich aber unter den Interviewten auch hier wieder die Ansicht, dass die Effektivität der Fairnesszone und etwaige daraus resultierende Verhaltensänderungen abhängig von den jeweiligen Personen sei: „Sehr unterschiedlich → eher personenabhängig“ (Interview4_T2, Fußgängerin, 29, Pos. 16).

Ebenso führten Befragte mögliche Verhaltensänderungen auf die Umgebung, also die vorhandenen Affordanzen, zurück.

B: Also, es gibt natürlich Korrelation und Kausalität. Die Fairnesszonen sind halt dort, wo sie sind, nicht zufällig, sondern weil es dort anders ist, weil eben dort auch andere Nutzungen stattfinden, also Stichwort Spielen und Spazierengehen und Fitnesscenter und so weiter, Fitnessgeräte. Die sind halt dort und nicht auf den anderen Bereichen des Donaukanals. Insofern, ja, da gibt es Unterschiede. (Interview9_T1, Radfahrer, 34, Pos. 30).

Unter jenen, die eine Verhaltensänderung verneinten wurde dies zum Teil wieder darauf zurückgeführt, dass Fairness und Vorsicht ohnehin bereits Grundhaltungen seien: „Denke, es nehmen alle sowieso Rücksicht aufeinander“ (Interview14_T1, Fußgängerin, 30, Pos. 16).

Beschriebene Verhaltensweisen in den Fairnesszonen. Zusätzlich zu den Gründen für geändertes oder gleichbleibendes Verhalten beschrieben Nutzer*innen auch ihr Verhalten und ihre Wahrnehmung in den Fairnesszonen, welche durch erhöhte Aufmerksamkeit, langsames Fahren und Gehen am Rand charakterisiert sind.

Auch das beschriebene Fremdverhalten umfasst ähnliche Kategorien wie beispielsweise Rechtsgehen und langsames Fahren. Zusätzlich wurden bei Fremdzuschreibungen auch noch Verhaltensweisen wie Nebeneinandergehen und schnell fahrende Radfahrer*innen erwähnt.

Um Forschungsfrage 3 zusammenfassend zu beantworten, lässt sich festhalten, dass etwas mehr als die Hälfte der Befragten weder bei sich selbst (56,67%) noch bei anderen Nutzer*innen (56,67%) geändertes Verhalten in den Fairnesszonen wahrnimmt. Dieser Umstand wird in beiden Fällen vor allem darauf zurückgeführt, dass Fairness und Vorsicht Grundeinstellungen sind und sowohl in den als auch außerhalb der Fairnesszonen gelebt werden. Allerdings stellte immerhin rund ein Drittel der Interviewten bei sich selbst (35%) und auch bei anderen (28,33%) Änderungen im Verhalten fest. Dies wird zum einen auf die Fairnesszone zurückgeführt, die einen Reminder-Nudge für mehr Fairness und Aufmerksamkeit darstellt, zum anderen aber auch auf die Umgebungsbedingungen, also die Affordanzen, in den Fairnesszonen. Weiters spielen laut Nutzer*innen auch interindividuelle Unterschiede eine Rolle in der Verhaltensänderung und der Effektivität der Fairnesszonen.

Ein am Rande erscheinendes, jedoch dennoch interessantes Ergebnis ist, dass die Fairnesszone womöglich nicht nur das Verhalten mancher Menschen beeinflusst, sondern auch deren Wahrnehmung. So merkten einige Nutzer*innen an, dass die Fairnesszone zwar nicht ihr Verhalten, sehr wohl aber ihre Wahrnehmung und Einstellung zum Geschehen in den Fairnesszonen ändere, indem die Maßnahme sie durch eine kognitive und emotionale Neubewertung der Situation toleranter stimme und eine Art Daseinsberechtigung für alle Nutzer*innen erteile.

3.3.4 Stadt- und umweltpsychologische Maßnahmen zur Verbesserung der Fairnesszonen

Zuletzt sollen hier noch die Ergebnisse zur Beantwortung von *Forschungsfrage 4* präsentiert werden: *Welche stadt- und umweltpsychologischen Maßnahmen können zu einem besseren Miteinander in den Fairnesszonen beitragen?*

Die drei häufigsten Vorschläge beziehungsweise Wünsche hinsichtlich einer Verbesserung der Maßnahme Fairnesszone umfassen Erklär- und Hinweisschilder, großflächigere oder wiederholte Markierungen, zum Teil kombiniert mit einer eindringlicheren Signalfarbe beziehungsweise Farbkennzeichnung, und Erklärungen zur Bedeutung der Maßnahme.

Typische Aussagen, die Erklär- und Hinweisschilder vorschlagen, lauten wie folgt: „Mehr Achtungsschilder vielleicht an gefährlichen Situationen. Gerade dort, wo die Leute aus einem Käfig rauskommen. Ja, dass man da sagt Vorsicht. Man denkt dann auch nicht dran und wenn denen ein Ball rausfällt, denken die auch nicht dran. (Interview3_T1, Radfahrerin, 62, Pos. 63); „Ich könnte mir auch vorstellen, dass etwas mehr lustige kleine Holzschilder an der Seite auch schon was helfen. Einfach so, wie sie, ey, du verlierst drei Sekunden, wenn du hier 10 km/h langsamer fährst. (Interview7_T1, Radfahrer, 29, Pos. 38); „Infoschild über was das ist“ (Interview12_T1, Radfahrer, 22, Pos. 23).

Bezüglich Markierung äußerten Befragte die Notwendigkeit einer größeren oder zumindest wiederholten Markierung, was vor allem vor dem Hintergrund, dass die Maßnahme zum Teil als wenig auffällig wahrgenommen wird, schlüssig erscheint: „Größer vielleicht. Größer wäre für mich wichtiger und halt in der Farbe kräftig. (Interview3_T1, Radfahrerin, 62, Pos. 58); „Mehr Markierungen“ (Interview12_T1, Radfahrer, 22, Pos. 21). Passend zum Vorschlag einer größeren Markierung

kristallisierte sich im Rahmen der Analyse auch der Wunsch nach einer eindringlicheren Farbkennzeichnung heraus: „Bunter, schöner, frischer“ (Interview3_T2, Radfahrerin, 28, Pos. 22)

Ein weiterer oftmals genannter Vorschlag ist, die Bedeutung der Maßnahme Fairnesszone zu erklären, wobei einige typische Aussagen wie folgt lauten: „Mehr Erklärung und Beschreibung (Interview27_T2, Fußgängerin, 62, Pos. 21); „Schilder mit Erklärung, was es ist“ (Interview35_T2, Radfahrerin, 27, Pos. 25).

Hinsichtlich einer Verbesserung der Bodenmarkierung wurden außerdem der Einsatz kreativer Elemente sowie Edutainment zur Bewerbung vorgeschlagen. Auch stärkere taktile Elemente und eine exaktere Kennzeichnung der Bodenmarkierung waren Teil der genannten Verbesserungsvorschläge.

Allerdings kristallisierten sich nicht nur Modifikationsvorschläge zur Maßnahme Fairnesszone heraus, sondern auch Vorschläge, die auf eine verbesserte Infrastruktur und bessere Rahmenbedingungen abzielen, wie beispielsweise die Entflechtung der hohen Nutzungsdichte in den Fairnesszonen.

B: Also ich denke, dass was ich primär machen würde, ist einfach irgendwie schauen, dass man mehr Platz schafft, wo es eng ist. Aber was ich so mitkriege, gibt es da eh schon seit langem Leute, die sagen, man soll halt oben eine Autospur wegnehmen und dass man den Rad- und Fußgängerverkehr quasi da trennt. Weil unten kann man den Platz glaube ich einfach nicht schaffen. (Interview4_T1, Radfahrer, 28, Pos. 40).

Weiters wurde die Trennung von Rad- und Fußverkehr als mögliche Verbesserung genannt und auch die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung und die Verwendung von Richtungsmarkierungen wurden vorgeschlagen.

Bezogen auf die Verbesserung der Fairnesszone als stadtpsychologische Maßnahme lässt sich zusammengefasst festhalten, dass Nutzer*innen allen voran Erklär- und Hinweisschilder, großflächigere und deutlichere Markierungen und wiederholte und vielfältige Erklärungen zur Bedeutung der Fairnesszone sinnvoll und wünschenswert finden.

Ebenso sollte die erwähnte Verbesserung der bestehenden Infrastruktur, allen voran durch eine Verkehrsentflechtung, aber möglicherweise auch durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, nicht außer Acht gelassen werden, wobei es sich

hier nicht um eine Verbesserung der Maßnahme Fairnesszone per se handelt und dies somit nicht in den Wirkungsbereich der Stadt- und Umweltpsychologie fällt.

4. Diskussion

Ziel dieser Masterarbeit war es, die stadt- und umweltpsychologische Maßnahme Fairnesszone am Wiener Donaukanal empirisch zu untersuchen. Dabei lag der Fokus auf der Wahrnehmung, möglichen Wirkmechanismen und dem Verbesserungspotenzial der Maßnahme sowie auf Faktoren, die zu Konflikten in gemeinsam genutzten Mobilitätsräumen beitragen. Die Ergebnisse wurden auf Basis Empirischer Stadtpaziergänge, teilnehmender Beobachtungen und qualitativer Leitfadeninterviews entlang zweier Fairnesszonen im 9. Wiener Gemeindebezirk gewonnen und mithilfe der inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse (Kuckartz & Rädiker, 2022) in MAXQDA ausgewertet.

Die Ergebnisse zeigen zunächst, dass der Donaukanal als Ort für Freizeit, vor allem für sportliche Betätigung, und als Verkehrsachse von immenser Bedeutung ist und täglich von tausenden von Nutzer*innen, allen voran Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und Läufer*innen, frequentiert wird.

Weiters kann festgehalten werden, dass der Donaukanal als vielfältig genutzter Raum mit hoher emotionaler Bindung erlebt wird, was sowohl durch die hohe beobachtete Frequenz als auch durch die vielfältigen und positiven Assoziationen der Interviewten mit dem Donaukanal deutlich wird. Die oftmals genannte Freizeitnutzung, die Rolle des Donaukanals als grünes Erholungsgebiet und die Vielfalt an Affordanzen, wie beispielsweise Ampel- und Autofreiheit (Gibson, 2015), verdeutlichen, dass es sich um einen urbanen Raum handelt, der sowohl funktional als auch emotional bedeutsam ist. Diese Erkenntnisse decken sich mit der bereits 2008 durchgeführten Studie zum Donaukanal (Ehmayer, 2008) und zeigen, dass dessen Relevanz als Erholungs-, Freizeit- und Mobilitätsort nach wie vor gegeben ist und aufgrund des vermehrten Aufkommens aktiver Mobilität (Mobilitätsagentur Wien, 2024) möglicherweise sogar zugenommen hat.

Gleichzeitig unterstreichen die erhobenen Daten, dass der Donaukanal auch einige unangenehme Aspekte mit sich bringt, viele davon in direkter Verbindung zum Thema aktive Mobilität, wie beispielsweise die hohe Nutzungsdichte, schnelle Rad- und Rennradfahrer*innen, schlechte Bodenbeschaffenheit und begrenztes Platzangebot. Diese als unangenehm empfundenen Aspekte decken sich mit

bisherigen Forschungsergebnissen zu Konfliktfaktoren in geteilten Mobilitätsräumen (Aichinger & Thiemann-Linden, 2011; Countryside Agency, 2001; Haworth et al., 2014; Liang et al., 2021) und deuten darauf hin, dass die Gegebenheiten von shared spaces mit großer Wahrscheinlichkeit auch für den Donaukanal und somit die Fairnesszonen gelten.

4.1 Konflikte im shared space Fairnesszone

Zu den beobachteten und in Interviews genannten Konfliktfaktoren zählen knappe Überholmanöver, zu hohe Geschwindigkeiten (insbesondere bei Radfahrer*innen), Geschwindigkeitsdifferenzen, mittiges Gehen oder Laufen, viele Menschen, Personen mit Handys oder Kopfhörern, Engstellen und Platzmangel. Diese Faktoren decken sich mit bekannten Herausforderungen in shared spaces (Countryside Agency, 2001; Haworth et al., 2014; Liang et al., 2021). Auch die hohe Nutzungsdichte am Donaukanal, die in Beobachtungen und Interviews sichtbar wurde, scheint Konflikte zu begünstigen und ist ein Befund, der ebenfalls mit bestehender Literatur übereinstimmt (Haworth et al., 2014; Liang et al., 2021). Diese Dichte lässt sich unter anderem durch die autofreie Gestaltung und die Doppelfunktion des Donaukanals als Erholungs- und Mobilitätsraum erklären.

Auf personeller Ebene wurden knappe Überholmanöver, hohe Geschwindigkeiten, fehlende Kommunikation, unachtsames Verhalten sowie Kinder auf der Fahrbahn oder abgelenkte Personen (z. B. durch Handy) als konfliktfördernd beschrieben. Dass mangelnde Aufmerksamkeit zu Konflikten beiträgt, stimmt mit den Ergebnissen von Gkekas et al. (2020) überein. Knappe Überholmanöver können sowohl durch Platzmangel als auch durch verhaltensbedingte Aspekte erklärt werden: Radfahrer*innen streben effiziente, möglichst unterbrechungsfreie Fortbewegung an (Aichinger & Thiemann-Linden, 2011), weshalb Überholmanöver möglicherweise auch bei engen Situationen häufig durchgeführt werden.

Auffällig ist, dass nicht nur Fußgänger*innen, sondern auch Radfahrer*innen hohe Geschwindigkeiten als Konfliktursache wahrnehmen, was einen Gegensatz zur Studie von Gkekas et al. (2020) darstellt, in der Radfahrer*innen ihre Geschwindigkeit nicht als problematisch einschätzten. Dies könnte auf die spezielle Nutzung des Donaukanals als hybriden Raum für Mobilität, Begegnung und Erholung zurückzuführen sein. Nutzer*innen scheinen sich der besonderen Anforderungen

eines solchen shared space bewusst zu sein, was auch zu veränderten Einschätzungen führen könnte.

Dass sowohl Kinder als auch Personen mit Handy oder Kopfhörern als potenzielle Konfliktfaktoren und gleichzeitig als Auslöser erhöhter Aufmerksamkeit beschrieben wurden, verweist auf typische Merkmale geteilter Räume: Die empfundene Unsicherheit kann gleichzeitig Risiko und Schutzfaktor sein (Wallén Warner et al., 2022).

Ein weiterer Konfliktfaktor ist das Fehlen von Kommunikation unter Verkehrsteilnehmer*innen. Die gesammelten Beobachtungen zeigen, dass weder akustische noch verbale Signale eingesetzt werden. Die Interviews deuten darauf hin, dass solche Signale mitunter als negativ oder erschreckend wahrgenommen werden und damit die Befürchtung besteht, dass diese eher zur Eskalation als zur Deeskalation beitragen könnten.

Abschließend zeigt sich, dass etwa zwei Drittel der Befragten bereits Konflikte entlang des Donaukanals im neunten Bezirk erlebt oder beobachtet haben. Während diese, laut eigenen Beobachtungen, als ein wenig gefährlich und in Interviews als gefährlich eingestuft wurden, äußerten viele Nutzer*innen gleichzeitig Verwunderung darüber, dass nicht mehr passiert, möglicherweise mit Blick auf die dichte und herausfordernde Nutzungssituation am Donaukanal. Insgesamt wird deutlich, dass Konflikte in den Fairnesszonen nicht nur auf individuelles Verhalten zurückzuführen sind, sondern auch auf strukturelle Faktoren, welche die vorherrschende Raumgestaltung, Affordanzen, soziales Verhalten und Nutzungserwartungen am Donaukanal widerspiegeln.

4.2 Wahrnehmung und Bewertung der Fairnesszone

Die Ergebnisse zur zweiten Forschungsfrage zeigen ein ambivalentes Bild in Bezug auf die Wahrnehmung und den wahrgenommenen Beitrag der Fairnesszonen zur Förderung eines besseren Miteinanders am Donaukanal. Insgesamt kannten rund zwei Drittel der befragten Nutzer*innen die Maßnahme Fairnesszone, während ein Drittel mit der Maßnahme nicht vertraut war. Dieses Ergebnis weicht deutlich von der Erhebung der STADTPsychologie aus dem Jahr 2013 ab, in der 90 % der Befragten angaben, die Maßnahme zu kennen (STADTPsychologie, 2014). Dieser Unterschied könnte auf die mangelnde Sichtbarkeit und Unauffälligkeit der Bodenmarkierungen, gepaart mit dem Anstieg aktiver Mobilität (Mobilitätsagentur

Wien, 2024), zurückzuführen sein, was von mehreren Interviewten explizit benannt wurde.

Diese Ergebnisse weisen auf eine erste Unstimmigkeit im Hinblick auf die theoretisch erwartbare Wirkung der Fairnesszone als Nudge hin. Als Reminder-, Labelling- und Priming-Nudge zielt die Fairnesszone darauf ab, durch visuelle und sprachliche Reize automatisierte, aufmerksamkeitsbasierte Verhaltensänderungen auszulösen (Congiu & Moscati, 2022; Wee et al., 2021). Voraussetzung dafür wäre jedoch, dass die Maßnahme überhaupt wahrgenommen wird.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Verständlichkeit der Maßnahme: Auch unter jenen Personen, die die Fairnesszone kannten, war die Bedeutung der Bodenmarkierung oftmals unklar. Das widerspricht allerdings dem Konzept selbsterklärender Straßen, bei dem Verkehrszeichen oder Bodenmarkierungen intuitiv verständlich und in ihrer Bedeutung leicht zu erschließen sein sollen (Gates et al., 2020; Charlton et al., 2018). Die Fairnesszone erfüllt diese Kriterien laut Wahrnehmung der Interviewten nicht immer. Die Aussage eines Nutzers, dass die Maßnahme ein „großes Fragezeichen“ hinterlasse, verdeutlicht diesen Befund. Damit scheint auch der Labelling-Effekt der Maßnahme begrenzt, da sprachliche Hinweise, in diesem Fall das Wort „Fairnesszone“, offenbar nicht automatisch zu einem eindeutigen Bedeutungsverständnis führen.

Trotz dieser Unklarheiten gaben zwei Drittel der Interviewten an, dass die Maßnahme aus ihrer Sicht zu einem besseren Miteinander beiträgt. Dieser Effekt wurde überwiegend als Erinnerungseffekt beschrieben, also als eine Art Aufforderung, sich rücksichtsvoll zu verhalten. Damit scheint zumindest der Aspekt der Fairnesszone als Reminder-Nudge und als Pro-Social-Nudge in Teilen zu wirken. Gleichzeitig wurde aber betont, dass dieser Effekt stark davon abhängt, ob man die Maßnahme bewusst wahrnehme und deren Intention verstehe. Diese Bedingungen decken sich mit Befunden von Charlton et al. (2018), die zeigen konnten, dass der Effekt visueller Verkehrsinterventionen durch zusätzliche Erklärungen verstärkt wird.

Ein dritter Aspekt, der sich in den Interviews zeigte, ist die Einschätzung, dass die Wirkung der Fairnesszone stark personenabhängig sei. Dieser Befund steht im Einklang mit aktuellen Diskussionen zur Effektivität von Nudges im Verkehrsraum, in denen auf interindividuelle Unterschiede bei der Wahrnehmung und Verarbeitung solcher Maßnahmen hingewiesen wird (Zadka-Peer & Rosenbloom, 2024). Besonders im Kontext geteilter Räume, in denen verschiedene Mobilitätsformen

aufeinandertreffen, ist es naheliegend, dass Nutzer*innen sehr unterschiedlich auf dieselbe Maßnahme reagieren, abhängig von Mobilitätsgewohnheiten, situativer Aufmerksamkeit und Normvorstellungen.

Schließlich wurde in einigen Fällen auch auf infrastrukturelle Rahmenbedingungen hingewiesen, die die Wirkung der Fairnesszone einschränken: Wenn der vorhandene Raum zu eng ist oder die Mischnutzung strukturell nicht sinnvoll geregelt erscheint, dann können Bodenmarkierungen allein dieses Problem nicht lösen. Dieser Punkt verweist auf die begrenzte Wirksamkeit psychologischer Maßnahmen wie Nudging in komplexen städtischen Umgebungen: Während Nudges auf individueller Ebene Verhalten beeinflussen können, stoßen sie an Grenzen, wenn strukturelle, vor allem infrastrukturelle, Mängel bestehen bleiben.

4.3 Effekt der Maßnahme Fairnesszone

Die Ergebnisse zur dritten Forschungsfrage zeigen ein differenziertes Bild der psychologischen Wirkung der Fairnesszone auf das Verhalten von Nutzer*innen. Etwa ein Drittel der Befragten gab an, ihr Verhalten in den Fairnesszonen im Vergleich zu anderen Abschnitten entlang des Donaukanals zu ändern. Diese Änderungen wurden vor allem auf zwei Aspekte zurückgeführt: Erstens auf die Markierung „Fairnesszone“ selbst, die als visuelle Erinnerung (Reminder-Nudge) wahrgenommen wird und Aufmerksamkeit sowie Rücksichtnahme (Pro-Social-Nudge) aktiviert. Zweitens auf die spezifischen räumlichen Bedingungen, insbesondere die hohe Nutzungsdichte und Mischnutzung gepaart mit begrenztem Platzangebot, die als Affordanzen bestimmte Reaktionen wie beispielsweise langsames Fahren oder erhöhte Aufmerksamkeit begünstigen. Diese Ergebnisse decken sich mit der Theorie der selbsterklärenden Straßen (Gates et al., 2020) und der Wirkweise von Reminder- und Pro-Social-Nudges (Congiu & Moscati, 2022; Thaler & Sunstein, 2009; Zadka-Peer & Rosenbloom, 2024).

Mehr als die Hälfte der Befragten (56,67 %) gab hingegen an, ihr Verhalten nicht zu ändern, und ebenso viele meinten, auch bei anderen keine Unterschiede im Verhalten zu bemerken. Interessant ist, dass diese Antwort häufig nicht als Ablehnung der Maßnahme zu deuten ist, sondern auf eine bereits verinnerlichte Haltung der Rücksichtnahme und Fairness zurückgeführt wurde. Die Fairnesszone könnte hier also nicht als impulsgebender Reiz, aber möglicherweise als Bestätigung bestehender Verhaltensnormen verstanden werden.

Eine auf den ersten Blick widersprüchliche Beobachtung ist die hohe Zustimmung zur Fairnesszone als hilfreiche Maßnahme zur Verbesserung des Miteinanders bei gleichzeitiger Aussage, dass sich das eigene Verhalten nicht verändere. Dieser scheinbare Widerspruch lässt sich stadt- und umweltpsychologisch mit einer kognitiven und emotionalen Neubewertung erklären. Einige Nutzer*innen gaben an, dass sie sich durch die Markierung wohler oder sicherer fühlten, nicht weil sie sich anders verhielten, sondern weil sich ihre Wahrnehmung des sozialen Raums veränderte. Die Fairnesszone könnte demnach eine Art Legitimation oder „Daseinsberechtigung“ für alle Nutzer*innengruppen signalisieren, was die gegenseitige Akzeptanz stärkt und zu mehr Toleranz führt.

Zudem wurde in mehreren Interviews betont, dass die Wirkung der Fairnesszone personenabhängig sei, was einen Hinweis auf interindividuelle Unterschiede in der Aufnahme und Verarbeitung von Nudges darstellt, wie auch die Literatur zu personalisierten Nudging-Strategien nahelegt (Zadka-Peer & Rosenbloom, 2024).

4.4 Verbesserungsvorschläge zur Maßnahme Fairnesszone

Die Ergebnisse zur vierten Forschungsfrage unterstreichen, dass aus Sicht der Nutzer*innen vor allem die Sichtbarkeit und die Verständlichkeit der Fairnesszone verbessert werden sollten. Der häufige Wunsch nach Erklär- und Hinweisschildern sowie nach deutlich sichtbaren, farblich hervorgehobenen oder wiederholten Bodenmarkierungen legt nahe, dass die Maßnahme in ihrer aktuellen Form nicht für alle intuitiv verständlich ist. Damit bestätigt sich, was die Literatur zu selbsterklärenden Straßen und Bodenmarkierungen zeigt: Nur wenn die Bedeutung einer Markierung eindeutig ist, kann sie ihre verhaltenssteuernde Wirkung entfalten (Charlton et al., 2018; Gates et al., 2020).

Die genannten Verbesserungswünsche wie Erklärschilder, stärkere visuelle Gestaltung oder auch kreative Edutainment-Elemente könnten die Fairnesszone nicht nur als Reminder-Nudge stärken, sondern auch als Labelling- und Priming-Nudge gezielter wirken lassen.

4.5 Limitationen, Implikationen und Ausblick

Trotz der reichhaltigen qualitativen Daten und der differenzierten Analyse ergeben sich einige Limitationen, die bei der Interpretation der Ergebnisse beachtet

werden müssen. Die Daten basieren größtenteils auf Selbstauskünften, die sozial erwünschtes Antwortverhalten und subjektive Verzerrungen nicht vollständig ausschließen können.

Weiters zeigen sich auch methodische Herausforderungen, etwa in der Abgrenzung zwischen individuellen Wahrnehmungen und Verhaltensänderungen und strukturellen Rahmenbedingungen, die sich nur bedingt über Interviews erfassen lassen. Hier wäre eine übergreifende stadtpsychologische und verkehrs- und stadtplanerische Untersuchung von Vorteil.

Ein weiterer Kritikpunkt auf methodischer Ebene ist die Tatsache, dass die gesamte Erhebung und die gesamte Auswertung von einer einzigen Person, der Forscherin, durchgeführt wurden. Dies schränkt die Möglichkeiten zur gemeinsamen Reflexion und Analyse maßgeblich ein. Gerade der qualitative Forschungsprozess wird durch die Reflexion in einem Forscher*innenteam bereichert, was auch eine Möglichkeit der Qualitätssicherung darstellt (Kuckartz & Rädiker, 2022). Dieser Einschränkung wurde versucht mittels Reflexionseinträgen im Forschungstagebuch so gut wie möglich entgegenzuwirken.

Vor diesem Hintergrund bieten die Ergebnisse jedoch eine gute Grundlage für weiterführende Forschung. Künftig sollte verstärkt untersucht werden, wie stadt- und umweltpsychologische Maßnahmen in Kombination mit infrastrukturellen Bedingungen und Anpassungen wirken können. Besonders geeignet erscheint eine interdisziplinäre Herangehensweise, die Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Psychologie systematisch verknüpft. Ebenso wäre eine quantitative Untersuchung der Fairnesszone beziehungsweise ähnlicher Konzepte wünschenswert, um deren Wirkung auf statistische Signifikanz zu prüfen.

Für die Praxis unterstreichen die Ergebnisse die Wichtigkeit ausreichender Kommunikation und sichtbarer Kennzeichnung von Maßnahmen wie der Fairnesszone. Es zeigt sich, dass Nutzer*innen nicht nur physische Hinweise, sondern auch verständliche Erklärungen und Hintergrundinformationen benötigen, um solche Maßnahmen zu verstehen.

Insgesamt leistet diese Arbeit einen wichtigen Beitrag zur Diskussion um nachhaltige Mobilität und soziale Kohäsion im urbanen Raum und verdeutlicht, dass eine Kombination aus stadt- und umweltpsychologischen Interventionen, Aufklärung und räumlicher Gestaltung ein vielversprechendes Maßnahmenpaket für ein besseres Miteinander darstellt.

Literatur

- Aichinger, W., & Thiemann-Linden, J. (2011). *Radfahrer und Fußgänger: Gemeinsam unterwegs auf Flächen des Umweltverbunds* (FoR I-9/2011). Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). <https://repository.difu.de/handle/difu/186448>
- Charlton, S. G., Starkey, N. J., & Malhotra, N. (2018). Using road markings as a continuous cue for speed choice. *Accident Analysis and Prevention*, 117, 288–297. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.04.029>
- Congiu, L., & Moscati, I. (2022). A review of nudges: Definitions, justifications, effectiveness [Review of *A review of nudges: Definitions, justifications, effectiveness*]. *Journal of Economic Surveys*, 36(1), 188–213. Blackwell Publishing Ltd. <https://doi.org/10.1111/joes.12453>
- Countryside Agency. 2001. *How people interact on off-road routes* (CRN 32).
- Ehmayer, C. (2008). *Wohlfühl und Freizeit-Oase Donaukanal: Eine Stadtpsychologische Erhebung über die Beziehung der Wienerinnen und Wiener zum Donaukanal*.
- Ehmayer, C. (2014). *Die „Aktivierende Stadtdiagnose“ als eine besondere Form der Organisationsdiagnose. Ein umwelt- und gemeindepsychologischer Beitrag für eine nachhaltige Stadt- und Gemeindeentwicklung*. Hamburg: disserta Verlag.
- Flade, A. (2015). *Die Stadt aus psychologischer Perspektive*. Springer.
- Flick, U. (2019). *Qualitative Sozialforschung : eine Einführung* (9. Auflage, Originalausgabe). Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Gates, T., Babić, D., Fiolić, M., Babić, D., & Moridpour, S. (2020). Road Markings and Their Impact on Driver Behaviour and Road Safety: A Systematic Review of Current Findings. *Journal of Advanced Transportation*, 2020(2020), 1–19. <https://doi.org/10.1155/2020/7843743>
- Gkekas, F., Bigazzi, A. & Gill, G. (2020). Perceived safety and experienced incidents between pedestrians and cyclists in a high-volume non-motorized shared space. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 4, 100094. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100094>
- Glaser, B. & Strauss, A. (1998). *A Grounded Theory*. Bern: Huber
- Gibson, J. J. (2015). *The ecological approach to visual perception* (Classic edition). Routledge.
- Haworth, N., Schramm, A., Debnath, A. K. & Centre for Accident Research and Road Safety – Queensland, Queensland University of Technology. (2014). An

- observational study of conflicts between cyclists and pedestrians in the city centre. In *Journal Of The Australasian College Of Road Safety* (Bd. 25, Nummer 4, S. 31–32).
- Johansson, R., & Rosén, M. (2011). Attraktiva stadsrum for alla: Shared space [Attractive urban spaces for everyone: Shared space]. *Publication number 2010:122. Swedish Transport Administration.*
- Joye, Y., Berg, A. E., Steg, L., & Groot, J. I. M. (2018). Restorative Environments. In *Environmental Psychology* (pp. 65–75). John Wiley & Sons, Ltd.
<https://doi.org/10.1002/9781119241072.ch7>
- Kaplan, R. and Kaplan, S. (1989). *The Experience of Nature: A Psychological Perspective*. New York, NY: Cambridge University Press.
- Kuckartz, U., Rädiker, S., Juventa Verlag, & Verlag. (2022). *Qualitative Inhaltsanalyse: Methoden, Praxis, Computerunterstützung* (5., überarbeitete Auflage). Beltz Juventa.
- Liang, X., Meng, X., & Zheng, L. (2021). Investigating conflict behaviours and characteristics in shared space for pedestrians, conventional bicycles and e bikes. *Accident Analysis and Prevention*, 158, 106167–106167.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106167>
- Lebens- und Erholungsraum Donaukanal*. (2017, January 4).
<https://www.wien.gv.at/umwelt/gewaesser/donaukanal/#:~:text=Das%20Gew%C3%A4sser%20ist%20rund%2017,Donaukanal%20wieder%20in%20die%20Donau>. (04.04.2025, 14:08 Uhr)
- Magistrat der Stadt Wien. (o. J.). *Ausnahmegenehmigung zum Befahren der Donauregulierungsanlagen*. Stadt Wien. Abgerufen am 5. Juli 2025, von <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/umwelt/wasserbau/donauinsel/ausnahmegenehmigung.html>
- Morgenthaler, T., Lynch, H., Loebach, J., Pentland, D., & Schulze, C. (2024). Using the Theory of Affordances to Understand Environment–Play Transactions: Environmental Taxonomy of Outdoor Play Space Features—A Scoping Review. *The American Journal of Occupational Therapy*, 78(4).
<https://doi.org/10.5014/ajot.2024.050606>
- Reid, S., Kocak, N., & Hunt, L. (2009). DfT Shared space project. Stage 1: Appraisal of shared space. *Report for the Department of Transport*. <http://webarchive>.

- nationalarchives.gov.uk/20091204120415/http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/sharedspace/stage1/pdf/stage1.pdf.
- STADTpsychologie. (2014). Fairness Zone Donaukanal. <https://stadtpsychologie.at>
- Stadt Wien. (o. J.). *Donaukanal*. GeschichteWiki.
<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Donaukanal/>. (22.05.2025, 13:28 Uhr)
- Startseite - Mobilitätsagentur Wien. (2024, 13. Juni). Mobilitätsagentur Wien.
<https://www.mobilitaetsagentur.at/>
- Thaler, R. H., & Sunstein, C. R. (2009) *Nudge. Improving decisions about health, wealth, and happiness*. Penguin.
- Wallén Warner, H., Andersson, J., & Patten, C. (2022). Shared space: Different age groups' perspectives. *Transportation Research. Part F, Traffic Psychology and Behaviour*, 90, 167–180. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.07.009>
- Wee, S.-C., Choong, W.-W., & Low, S.-T. (2021). Can “Nudging” Play a Role to Promote Pro-Environmental Behaviour? *Environmental Challenges (Amsterdam, Netherlands)*, 5, 100364.
<https://doi.org/10.1016/j.envc.2021.100364>
- Zadka-Peer, S., & Rosenbloom, T. (2024). Targeted nudging for speeding behavior: The influence of interpersonal characteristics on responses to in-vehicle road nudges. *Accident Analysis and Prevention*, 204, 107638.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107638>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Häufigkeitsverteilung der Nutzer*innengruppen am Donaukanal.....	25
Abbildung 2: Geschlechterverhältnis in den FZ am Donaukanal.....	26

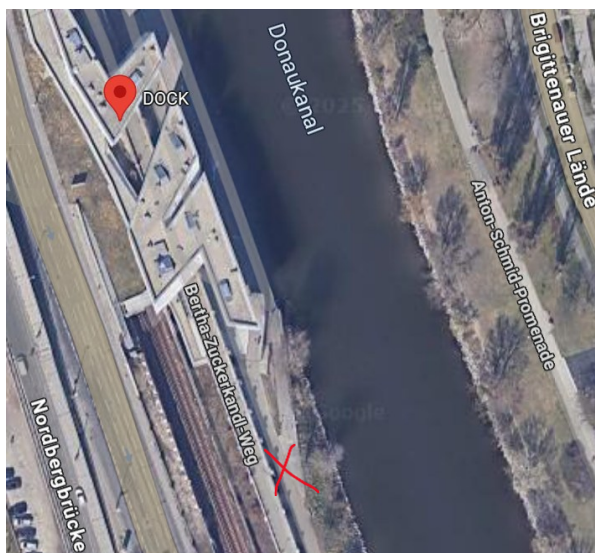
Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beobachtungstage, Daten, Uhrzeiten, Wetter und Orte.....	17
---	----

Anhang A



Fairnesszone Donaukanal



Fairnesszone DOCK



Fairnesszone Summerstage

Anhang B



C3. Worauf lädt mich/uns dieser Ort ein? Was möchte/n ich/wir an diesem Ort gerne tun? Was möchte/n ich/wir an diesem Ort sicher nicht tun? Möchte/n ich/wir eher bleiben oder lieber gehen?

C4. Was sehe/n, was höre/n, was rieche/n, was fühle/n ich/wir? (Das Schließen der Augen kann das Hören, Riechen und Fühlen zu einer intensiveren Erfahrung machen)

C5. Von welchen Menschen wird dieser Ort frequentiert? Zu welchem Zweck? Überwiegt eine spezielle Gruppe? Gibt es eine bestimmte Tätigkeit, die vorherrscht? Wie begegnen die Menschen einander?

C6. Wo liegen attraktive und wo nicht-attraktive Momente?

C7. Was möchte/n ich/wir an diesem Ort ändern? Was könnte so bleiben? Wie würden sich die Veränderungen auf das Wesen des Ortes auswirken?

Schritt D: Abschließende Betrachtung, Diagnose

Hier fließen alle Betrachtungen zusammen und es kann eine Bewertung über diesen Ort vorgenommen werden.

D1. Was macht diesen Ort aus? Wie lässt sich das „Wesen“ dieses Ortes beschreiben? Was hält den Ort, sein „Wesen“, zusammen? (Wesen als Begriff ist mit Leben, Lebendigkeit, dem Wesentlichen verbunden.)

D2. Was lässt sich zusammenfassend über das Wesen dieses Ortes sagen?

...

Der Empirische Spaziergang als wissenschaftliche Methode findet sich in:
Ehmayer, C. (2014). Die „Aktivierende Stadtanalyse“ als eine besondere Form der Organisationsdiagnose. Ein umwelt- und gemeindepsychologischer Beitrag für eine nachhaltige Stadt- und Gemeindeentwicklung. Hamburg: dissenta Verlag

STADTPsychologie Dr. Cornelia Ehmayer-Rosinak
ESP / Empirischer Stadtspariergang / 2023 / stadtpsychologie.at

2 | 2

„Wo geht es Ihrer Stadt denn so?“



Der Empirische Stadtspariergang – ESP

Der Empirische Stadtspariergang ist ein qualitatives Instrument, das zur Erforschung eines Ortes, eines Stadtteils, einer Kleinstadt oder eines ausgewählten Gebietes herangezogen werden kann. Er lässt sich mit der Methode des behördlichen Lokalausgleichs vergleichen, ist von seinem Zugang jedoch methodisch ganzheitlich konzipiert. Er ist leicht anwendbar und daher für alle Ziel- & Altersgruppen geeignet. Als Diagnoseinstrument kann er einem Planungsverfahren vorangestellt werden.

Schritt A: Erste gedankliche Auseinandersetzung mit dem Ort

Wir denken uns an einen Ort, eine Stadt, ein Stadtviertel, ein Grätzl... und beginnen mit der gedanklichen Auseinandersetzung, indem wir (alleine oder zu mehr) folgende Fragen beantworten:

A1. Was weiß ich/wissen wir bereits über diesen Ort?

A2. Was macht diesen Ort für mich/uns interessant?

A3. Was möchte ich/möchten wir genau herausfinden (optional)?

STADTPsychologie Dr. Cornelia Ehmayer-Rosinak
ESP / Empirischer Stadtspariergang / 2023 / stadtpsychologie.at

1 | 2

„Wo geht es Ihrer Stadt denn so?“

Beobachtungsprotokoll, Fairnesszone Alsergrund

Beobachter*in:
 Tag, Datum, Uhrzeit, Wetter: [Link](#)

Ziel der Beobachtung: Untersuchen, wie es zu Konflikten zwischen verschiedenen Nutzer*innengruppen am Donaukanal kommt. Untersuchen, zwischen welchen Gruppierungen es besonders häufig zu Konflikten kommt und wie Konflikte aussehen. Untersuchen, wer an diesen Konflikten wie beteiligt ist und welche Faktoren zu diesen Konflikten beitragen.

Beschreibung des Kontextes: Der Regelverkehr wird entlang des Donaukanals bei der Spittelau und der Sommerstage beobachtet. Das Konfliktpotential an diesen Orten soll genauer analysiert werden, vor allem in den sogenannten Fairnesszonen.

Ort: Spittelau (DOCK) und Sommerstage (unten → U4 Station Rådauer Lände)

Konfliktdefinition: „...a high likelihood of a collision if the direction or speed of user does not change.“ (Liang et al., 2021, S. 3) als Konflikt wird die Situation auch gewertet, wenn mindestens zwei Verkehrsteilnehmer*innen aufeinander treffen und miteinander in räumlicher Umgebung kommunizieren; ebenso wird es als Konflikt gewertet, wenn mindestens zwei Verkehrsteilnehmer*innen aufeinander treffen und eine*r von beiden plötzlich ausweichen muss, um eine Kollision zu verhindern und/oder Personen sich aufgrund anderer Verkehrsteilnehmer*innen erschrecken; wenn mindestens zwei Verkehrsteilnehmer*innen aufeinander treffen und kollidieren und/oder sich dabei mindestens eine Person eine Verletzung zuzieht

- Was wird notiert:
- Tag, Datum, Uhrzeit und Ort
 - Wetter
 - Häufigkeit und Hergang von Konfliktsituationen
 - Demografische Eigenschaften der am Konflikt beteiligten Personen
 - Häufigkeit unterschiedlicher Nutzer*innengruppen
 - Einschätzung der Gefahrensituation (1 = gar nicht gefährlich, 5 = sehr gefährlich)

Reflexion:

Allgemeine Beobachtungen:

Rad ohne Helm:

Rad mit Helm:

Läufer*in:

Fuß:

Hund:

E-Scooter:

Roller:

Kindervagen:

KW + Hund:

Skateboard:

Inline Skates:

Arbeiter*in Stadt Wien:

Sonstige:

Weiß gelesen:

~~Man~~ gelesen:

Wie gefährlich war die Situation aus meiner Sicht? (1=gar nicht gefährlich; 2=ein wenig gefährlich; 3=gefährlich; 4=sehr gefährlich; 5=Verletzung)

Situation 1:	1	2	3	4	5
Situation 2:	1	2	3	4	5
Situation 3:	1	2	3	4	5
Situation 4:	1	2	3	4	5
Situation 5:	1	2	3	4	5

Konfliktbeobachtung

DOCK (Under-Helm)
 Uhrzeit:

Konfliktbeobachtung

Sommerstage
 Uhrzeit:

Rad ohne Helm:

Rad mit Helm:

Läufer*in:

Fuß:

Hund:

E-Scooter:

Roller:

Kindervagen:

KW + Hund:

Skateboard:

Inline Skates:

Arbeiter*in Stadt Wien:

Sonstige:

Weiß gelesen:

~~Man~~ gelesen:

Wie gefährlich war die Situation aus meiner Sicht? (1=gar nicht gefährlich; 2=ein wenig gefährlich; 3=gefährlich; 4=sehr gefährlich; 5=Verletzung)

Situation 1:	1	2	3	4	5
Situation 2:	1	2	3	4	5
Situation 3:	1	2	3	4	5
Situation 4:	1	2	3	4	5
Situation 5:	1	2	3	4	5

Beobachtungsprotokoll

Interviewleitfaden Masterarbeit Version 6 27.03.2025	Julia Hobiger 11908305	WS 2025
--	---------------------------	---------

Interviewleitfaden – Masterarbeit „Fairnesszone (FZ) Alsergrund“

Hallo! Ich führe im Rahmen meiner Masterarbeit in Psychologie kurze Interviews durch. Es geht darum, wie Menschen den Donaukanal wahrnehmen und sich dort im öffentlichen Raum bewegen. Besonders interessieren mich persönliche Erfahrungen mit den sogenannten Fairnesszonen. Das Interview dauert nur ein paar Minuten und es gibt keine richtigen oder falschen Antworten – ich bin einfach an deiner persönlichen Sichtweise interessiert. Deine Angaben bleiben **ganzlich anonym**. Hast du Lust mitzumachen?

A. Einstieg

A1. Was verbindest du (persönlich) mit dem Donaukanal?

A1.1 Was ist angenehm am Donaukanal?

A1.2 Was ist unangenehm?

B. Psychologische Aspekte + Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

B1. Sind dir die Fairnesszonen hier am Donaukanal bekannt?

B1a) JA: Was verbindest du mit der Fairnesszone?

B1b) NEIN: Fairnesszone erklären

B2. Unterscheidet sich dein Verhalten im Bereich der Fairnesszonen im Vergleich zu anderen Abschnitten entlang des Donaukanals? O Ja, ja, inwiefern? O Nein

B3. In deinen Augen: Verhalten sich Personen in den Fairnesszonen anders als in anderen Abschnitten entlang des Donaukanals? O Ja, falls ja inwiefern? O Nein

B4. Gibt es Situationen, in denen du ganz besonders auf deine Umgebung achtest?

C. Mögliche Beiträge der Stadt- und Umweltpsychologie zur Verbesserung der FZ

C1. Deiner Einschätzung nach: Trägt die Markierung „Fairnesszone“ zu einem besseren Miteinander bei?

o Ja, weil

o Nein, weil

C2. Wie würdest du die Gestaltung der Fairnesszonen verbessern?

C2.1 Wie würdest du die Markierung verbessern?

C2.2 Wie würdest du die Beschilderung verbessern?

C2.3 Was würdest du zusätzlich verbessern?

Anhang C

1. ESP für Masterarbeit
30. Dezember 2024
Beginn: 14:00 Uhr

ESP Donaukanal am 30. Dezember 2024

Schritt A: Erste gedankliche Auseinandersetzung mit dem Ort
Wir denken uns an einen Ort, eine Stadt, ein Stadtviertel, ein Grätzl... und beginnen mit der gedanklichen Auseinandersetzung, indem wir (alleine oder zu mehr) folgende Fragen beantworten:

A1. Was weiß ich/wissen wir bereits über diesen Ort?

- Flaniermeile
- Ort für Bewegung, Sport, Freizeit
- Donaukanalschwimmverein
- Keine Autos
- Sommerstage

A2. Was macht diesen Ort für mich/uns interessant?

- Interessant, weil ich Masterarbeit über die Fairnesszonen schreiben möchte, die sich hier befinden
- Interessant aus stadtpsychologischer Perspektive → Verkehrsraum oder Ort zum Verweilen? Wie nutzen ihn Menschen und warum? Ist mir noch unklar

A3. Was möchte ich/möchten wir genau herausfinden (optional)?

- Mich mit Donaukanal vertrauter machen
- Zugang zum Feld für Beobachtungen und Interviews finden
- Wen treffe ich hier an? Wer kommt hier im Winter her? Sind im Winter hier überhaupt Menschen?
- Wenn ja, was machen Menschen hier? → Nutzung

Schritt B: Den Ort kennen lernen

B1. Was mache ich/machen wir, um den Ort kennen zu lernen? (Gehe ich zu Fuß, fahre ich mit dem Rad, stelle ich mich in die Mitte und nehme wahr?)

- Gehe zu Fuß von Spittelau bis zur Augartenbrücke und bleibe immer wieder stehen + mache Notizen

Schritt C: Das Wesen der Ortes systematisch erfassen

C1. Welche Gedanken gehen mir/uns durch den Kopf? Woran erinnert mich/uns dieser Ort? Was verbindet/ich/wir damit? Was fällt mir/uns zu diesem Ort ein?

- Das Wasser rauscht vorbei → frage, mich, wie das wohl im Sommer mit viel Grün und Vogelgezwitscher ist → stelle ich mir idyllisch vor

Auszug aus dem ersten ESP am 30. Dezember 2024

2. ESP für Masterarbeit
03. März 2025
Beginn: 15:00 Uhr

C6. Wo liegen attraktive und wo nicht-attraktive Momente?

- Attraktiv bei Sommerstage
- Überall wo Bänke sind und die Gestaltung schön ist lädt der DK zum Verweilen ein
- Nicht so schön je näher Spittelau → Angstraum
- Für mich für MA: FZ bei Spittelau und FZ bei Sommerstage spannend → beim Durchgehen fällt mir auf wie knapp das ist → werde selber von RF knapp überholt → kann mir vorstellen, dass diese zwei FZ besonders für MA geeignet sind
- Weitete FZ bei Hundezone aber ist weniger übersichtlich → recht großes Feld mit Einmündung von Straße oben → eventuell zu viel zu beobachten als Einzelperson

C7. Was möchte/ich/wir an diesem Ort ändern? Was könnte so bleiben? Wie würden sich die Veränderungen auf das Wesen des Ortes auswirken?

- Fühlt sich nach Radweg an, obwohl ich weiß, dass ich hier zu Fuß gehen darf
- Würde klar beschildern, dass es gemeinsamer Fuß- und Radweg ist
- Würde nach Friedensbrücke auch Orte zum Verweilen schaffen (Bänke, etc.) → möglicherweise dadurch einladender und Richtung Spittelau weniger unheimlich

Schritt D: Abschließende Betrachtung, Diagnose. Hier fließen alle Betrachtungen zusammen und es kann eine Bewertung über diesen Ort vorgenommen werden.

D1. Was macht diesen Ort aus? Wie lässt sich das „Wesen“ dieses Ortes beschreiben? Was hält den Ort, sein „Wesen“, zusammen? (Wesen als Begriff ist mit Leben, Lebendigkeit, dem Wesentlichen verbunden.)

- Ort, der gerade aus Winterschlaf erwacht: wirkt freundlicher als im Winter
- Mehr Menschen unterwegs → fühlt sich dadurch sicherer an

D2. Was lässt sich zusammenfassend über das Wesen dieses Ortes sagen?

- Nutzung vermutlich stark saisonabhängig: wenig Aufenthaltsqualität im Winter, deutlich weniger Menschen als im Sommer → im Frühling beginnt Nutzung zuzunehmen
- Verkehrsraum dominiert bei Spittelau: Radfahrer*innen Hauptnutzergruppe
- Mehr Aufenthalt bei Sommerstage
- Ort mit zwei Gesichtern:
 - o Spittelau: wirkt leer, ungemütlich, potenzieller Angstraum
 - o Rofsauber Lände: deutlich lebendiger, mehr Aufenthaltscharakter

Auszug aus dem zweiten ESP am 03. März 2025

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
Tag	Datum	Uhrzeit	Wetter	Ort	Konfliktsituation	Einschätzung Gefahr	Weibl. gelesen	Männl. gelesen	Rad ohne	Rad mit H-Läufer*in	Fuß	Hund	E-Scooter	Roller	
MI	12.03.2025	10 - 11 Uhr	Sonnig, 16 DOCK		Situation 1: um 11 Uhr Situation 2: eine ()	2	62	100	30	75	31	15	3	4	
MI	12.03.2025	12 - 13 Uhr	Sonnig, 16 DOCK		Situation 3: Um 11 Uhr	3	128	151	49	100	38	67	7	4	
SO	23.03.2025	15 - 16 Uhr	Sonnig, 19 DOCK				105	233	62	165	65	30	1	3	
SO	23.03.2025	17 - 18 Uhr	Sonnig, 19 DOCK		Situation 1: von 17 Uhr bis 18 Uhr	2	116	192	49	88	47	90	5	6	
DI	25.03.2025	14 - 15 Uhr	Sonnig, 16 DOCK				46	91	21	58	26	26	1	5	
DI	25.03.2025	16 - 17 Uhr	Sonnig, 16 DOCK		Situation 1: um 16:48 Uhr; von Roßau Richtung Summerstage gehen 2 junge Frauen (~20 - 25) am rechten Rand; in entgegengesetzter Richtung gehen 2 Männer (~40) ebenso am rechten Rand in Fahrtrichtung; hinter dem Mann nähert sich ein RRF an (männl., ~35); hinter den Damen kommt ein Mann (~20-30) recht schnell heran und hinter diesem wiederum ein Mann mit Kind beide auf Fahrrädern (M~40 u. K männl. + ~8)										
MI	09.04.2025	9 - 10 Uhr	Sonnig, 16 DOCK												
MI	09.04.2025	11 - 12 Uhr	Sonnig, 16 DOCK												
MI	14.05.2025	13 - 14 Uhr	Sonnig, 16 DOCK												
DO	22.05.2025	18 - 19 Uhr	Sonnig, 16 DOCK												
FR	23.05.2025	7 - 8 Uhr	bewölkt, 16 DOCK												
FR	23.05.2025	8 - 9 Uhr	sonnig, 16 DOCK												
SA	24.05.2025	13 - 14 Uhr	Sonnig, 16 DOCK												
MO	09.06.2025	19 - 20 Uhr	Sonnig, 16 DOCK				192	250	86	93	53	179	3	4	
MO	09.06.2025	20 - 21 Uhr	Sonnig, 16 DOCK				119	237	80	176	47	46	1	5	
DI	24.06.2025	20 - 21 Uhr	Sonnig, 16 DOCK				190	292	65	130	92	166	9	12	

Auszug aus den digitalisierten Beobachtungsprotokollen

Allgemeine Beobachtungen	Reflexion
Beobachtung hat begonnen; ich sitze vorm DOCK und es ist sehr sonnig und sehr warm (gefühlte 20°C)	
Viele Personen nutzen U4 Auf-/Abgang Roßauer Lände; der Verkehr richtet sich auch hier weitestgehend in die gleiche Richtung. Zwei Radfahrer*innen bei DOCK Unterführung/Spittelau kein Schulterblick; Großteil der RRF männlich. Jetzt zu Beginn deutlich niedrigere Frequenz als 15 bis 16 Uhr; bei Summerstage halten sich FG gar nicht auf. Gleich zu Beginn fällt im Vergleich zu SO (23.03.) auf, dass deutlich !! Weniger los ist am DK; es ist viel ruhiger. Hier ist einiges mehr los als beim DOCK; beim Summerstage Kanal sind gerade sehr viele FG und vor allem RRF auf der gesamten Fahrbahn ausgebreitet gefahren; im Summerstage "Tunnel" fahren Menschen auf gesamter Fahrbahn ausgebreitet; auch hier wieder E-Scooterfahrer ausschließlich männlich gefahren. Tendenziell wieder eher Frauen, Paare --> so würde ich sie lesen; F+F oder F oder F+M aber eher selten. 1 M+M; wieder fast nur weiße Menschen zwischen ~20 und ~60 Jahren; auch mit Fahrrad wieder mehr Männer als Frauen unterwegs; heute zum ersten Mal Radklingel gehört --> junger Mann (~21) hat benutzt bevor er zwei Fußgängerinnen mit Kinderwagen überholt hat --> diese konnten dann ein bisschen zur Seite treten; Hundebesitzer sind fast durchwegs Frauen; Kinderwagen werden häufig von weiblich gelesenen Personen geschoben; FG wechseln des öfteren Straßenseite und Gehrichtung und bleiben manchmal stehen und gehen dann weiter	

- 47 I: Das ist ja ein guter Punkt, sehr guter Punkt. Würdest du zusätzlich noch irgendwas verbessern wollen, abgesehen von den Sachen, die du jetzt schon erwähnt hast?
- 48 B: Nicht eigentlich, muss ich ehrlich sagen.
- 49 I: Gut, dann wieder deiner Einschätzung nach, denkst du, dass bewusstseinsbildende Maßnahmen zu einem besseren Miteinander beitragen? Und falls du nicht weißt, was mit bewusstseinsbildend in dem Kontext gemeint ist, dann frag ruhig nach.
- 50 B: Alles gut. (...) Ich denke schon, ich glaube halt auch nur, dass es bei manchen Leuten etwas länger dauern wird als bei anderen, je nachdem wie die generelle Einstellung von den Leuten ist. Es ist halt immer schwierig, sich in andere Leute hineinzusetzen, die halt so komplett anders denken.
- 51 I: Ja, okay. Das heißt, die, die halbwegs offen dafür sind, da könnte es eher was wirken und bei den hartnäckigeren könnte es dauern.
- 52 B: Ich denke, dass es sicher was bewirken wird, aber halt nicht alle gleich beeinflussen wird zumindest am Anfang. Ja, wäre auch unwahrscheinlich, wenn es so ist, ja.
- 53 I: Ja. Hast du schon mal einen Konflikt entlang des Donaukanals entweder selber erlebt oder beobachtet?
- 54 B: Ja, wie gesagt, bei der Engstelle, wenn halt einfach Leute meinen, ihnen gehört die gesamte Breite, warum auch immer, und dann (...) Ja, ich weiß nicht, wie schlimm es war, kann auch sein, dass ich es gerade in meinem Kopf ein bisschen übertrieben wahrgenommen habe, aber ich glaube, da sind schon ein-, zweimal Leute schon fast weggehüpft, weil eben wenig Platz und (...) Ja, da waren halt dann die Radfahrer, quasi die Arschlöcher, was sonst die Autofahrer manchmal sind, weil wir sind schneller unterwegs, wir haben noch irgendwas da, keine Ahnung, was da die ganzen Dinge sind, aber dort kommt es am ehesten noch zu Konfliktsachen, vor allem im Sommer halt, wenn wirklich viele Leute unterwegs sind.
- 55 I: Und welche Personengruppen sind da an Konflikten beteiligt? Du hast jetzt schon Radfahrer und Radfahrerinnen erwähnt. Welche andere Nutzergruppen betrifft das?
- 56 B: Ja, Fußgänger sind sehr viele, da ist halt gleich das größte Konfliktpotenzial, der Geschwindigkeitsunterschied der Normen. (...) Es sind halt dort extrem viele Gruppen, es kommt halt immer darauf an, was gerade aufeinander stößt. (...) Läufer gibt es ja auch, die haben ein bisschen mehr Geschwindigkeit drauf, aber ich meine, man wird es als Autofahrer kennen, ob da

Auszug aus einem Interview-Transkript

Anhang D

Vollständiges Kategoriensystem aus Interviews und Beobachtungen:

Sämtliche Subkategorien sind der Häufigkeit ihrer Nennung nach absteigend geordnet. Alle Haupt- und Subkategorien, die in der Ergebnisdarstellung zur Beantwortung der Forschungsfragen herangezogen wurden, sind farblich hinterlegt.

Hauptkategorie	Subkategorien
Persönliche Assoziationen mit dem DK	Freizeitnutzung; Erholung und Entspannung; Natur und Grünraum, wichtige Verkehrs- und Orientierungsinfrastruktur; positive emotionale Bindung; Arbeits- und Alltagsnutzung; Wasser
Angenehmes am DK	Natur und Grünraum; Ampel- und Autofreiheit; Wasser; Urlaubs- und Freizeitflair; gute und gepflegte Infrastruktur; Ruhe und Erholung; Lebendigkeit und sozialer Treffpunkt; geeignet für Bewegung und Sport; gut erreichbar; Schönheit; fairer Umgang
Unangenehmes am DK	schnelle (Renn-)Radfahrer*innen; zu viele Menschen; Mischnutzung; zu wenig Platz; Verschmutzung; Drogen- und Alkoholkonsum, Obdachlosigkeit und Angsträume; Rücksichtslosigkeit; zu wenige (saubere) WCs; zu wenig Grün; zunehmende Kommerzialisierung; Bodenbeschaffenheit; keine klaren Regeln für Verkehr
Subjektive Bedeutung und Einschätzung von Fairnesszonen	gegenseitige Rücksichtnahme; unklare Bedeutung der Markierung/Regeln; erhöhte Aufmerksamkeit; FZ fällt nicht auf; gleichberechtigte DK-Nutzung; Tempo reduzieren; kein gutes Verkehrskonzept; viel los/sehr eng; guter Ansatz; Begegnung unterschiedlicher Nutzungen; große Bodenmarkierung
Beitrag und Bewertung von Fairnesszonen	dient als gute Erinnerung; nicht auffällig genug; Verständnis wichtig für Effekt; Effekt abhängig von Person; unklar ob effektiv; erhöht Rücksichtnahme; zu wenig Platz/zu viel los für Wirkung; Leute brauchen Regeln; hilft beim Space Sharing
Wahrnehmung eigenes Verhalten in FZ	Rücksichtnahme wegen Markierung; Fairness und Vorsicht als Grundhaltung; Rücksichtnahme wegen

	Mischnutzung; erhöhte Aufmerksamkeit; langsamer fahren; am Rand gehen; Reappraisal;
Verhalten anderer Personen in FZ	Markierung beeinflusst Verhalten; Wirkung abhängig von Person; Radfahrer fahren schnell; nebeneinander gehen; Fairness und Vorsicht als Grundhaltung; rechts gehen; Verhaltensänderung wegen Umgebung; egoistische E-Scooterfahrer; keine Änderung wegen Unklarheit; langsames Fahren
Situationsbedingte Achtsamkeit ÖR	Anwesenheit von Kindern und Jugendlichen; Anwesenheit von Tieren; schlechte Sicht/Engstelle; Auf- und Abfahrten; bei Dunkelheit; viel los; Schönheit und Sauberkeit des ÖR; Mischnutzung; bei Gefahr; Angsträume (Drogenszene); Menschen am Handy; keine Begrenzung zum Wasser; bei U-Bahnstationen; ältere Menschen; bei Kreuzungen und Querungen; Aktivitäten neben Fahrbahn; Anwesenheit von Autos; Menschen mit Behinderung
Gestaltungs- und Verbesserungsvorschläge	Erklär- und Hinweisschilder; großflächigere/wiederholte Markierung; Bedeutung erklären; kreativ bewerben + Edutainment; Signalfarbe/effektive Farbkennzeichnung; mehr Platz schaffen/Entflechtung; genauere Kennzeichnung; Trennung von RF und FG; wiederholte Kampagnen; Geschwindigkeitsbegrenzungen; mehr/stärkere taktile Elemente; Bodenmarkierung statt Schildern; Richtungsmarkierung/ -regelung; mehr Beleuchtung; Kommerzialisierung reduzieren
Bewertung Bewusstseinsbildung	Auf-/Erklärung hilft; dient als Erinnerung; erregt Aufmerksamkeit; schafft Gesprächsraum; wiederholte Aktionen/Werbung notwendig; erreicht Personen, die schon aware sind; lediglich Symptombekämpfung; erreicht nur manche; ist Menschen egal
Konfliktfaktoren (Interviews)	knappe Überholmanöver; zu hohe Geschwindigkeit/Geschwindigkeitsdifferenz; nebeneinander fahren/gehen; plötzliches

	Kreuzen/Richtungswechsel von FG; (frei laufende) Hunde; Uneinigkeit über Vorrang; Kinder auf der Fahrbahn; Weg zu schmal; Menschen mit Handy/Kopfhörer; Unachtsamkeit; viele Leute
Konfliktkonstellationen (Interviews)	RF+FG/L; RRF+FG/L/RF/Hund/Scooter; (R)RF+(R)RF; RF+Hund; RF+FG+Hund; FG/Hund+Roller; RF+Scooter
Konfliktverhalten (Interviews)	verbaler Konflikt; beinahe Zusammenstoß; sich erschrecken/weghüpfen; ausweichen; bremsen (RF); Aufprall; klingeln + verbale Kommunikation
Konfliktwahrnehmung	überraschenderweise passiert wenig; meist knappe Situationen, die gut ausgehen; Kommunikation gestaltet sich schwierig
Allgemeine Beobachtungen	vorwiegend Rechtsverkehr; E-Scooter überwiegend männlich gelesen; RF überwiegend männlich gelesen; RRF am schnellsten; RF mit Kopfhörer/ohne Helm/freihändig; wenig Kommunikation; gleichmäßige Fortbewegung Läufer*innen; Gruppen brauchen mehr Platz; gleichmäßige Fortbewegung Radfahrer*innen; Hundebesitzer*innen eher weiblich gelesen; unregelmäßige Fortbewegung Fußgänger*innen; DOCK ist Durchzugsgebiet; E-Scooter meist ohne Helm; Rollerfahrer überwiegend männlich gelesen; RRF in Gruppen unterwegs
Konfliktfaktoren (Beobachtungen)	knappes Überholmanöver; hohe Geschwindigkeit (RF); zu wenig/keine Kommunikation; Engstellen; FG/L gehen oder laufen mittig; Viele Menschen; Kopfhörer in den Ohren
Konfliktkonstellationen (Beobachtungen)	RF+L; RF+FG+L; RRF+FG; RRF+RF+L; RRF+RF+FG+Roller
Konfliktverhalten (Beobachtungen)	beinahe Aufprall; ausweichen; sich erschrecken; stark abbremsen (RRF, RF, Roller, Scooter)