

NEUEINTEILUNG UND NEUGESTALTUNG VON STÄDTISCHEN GEBIETEN IN DEN
GEMEINDEN EINDHOVEN UND RIJSWIJK; ORGANISATION UND PLANUNG DER
UNTERSUCHUNG

Vortrag am 10. Mai 1984 bei Bundesanstalt für Strassenwesen, Köln

R-84-46

J.H. Kraay

Leidschendam, 1984

Forschungsgesellschaft für Verkehrssicherheit SWOV, Niederlande

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wie Sie zweifellos wissen, wurden viele Verkehrs- und Transportprobleme in den letzten zwanzig Jahren zu einem grossen Teil durch den stark zunehmende Kraftfahrzeugbesitz und Kraftfahrzeuggebrauch verursacht. Der Kern dieser Problematik liegt in dem vielen Raum, der vom Kraftfahrzeugverkehr eingenommen wird, in der Verkehrssicherheit, besonders beim langsamen Verkehr, im Erleben der Verkehrssicherheit und in der Umweltbelastung. Diese Problematik ist am deutlichsten in den Städten bemerkbar. Dort ist die Konzentration der fahrenden und stillstehenden Fahrzeuge, beim dem ohnehin schon geringen vorhandenen Raum, am grössten. Die Verkehrsfunktion stört die anderen städtischen Funktionen immer mehr. Fussgänger und Radfahrer zählen zu den am meisten gefährdeten Gruppen der Verkehrsteilnehmer.

Verlauf der Versuche

Die niederländischen Behörden haben diese Problematik schon vor vielen Jahren erkannt. Deshalb wurden in den siebziger Jahren in einigen Regierungserklärungen Versuche zur Neueinteilung und Neugestaltung von städtischen Gebieten und von städtischen Strassen angezeigt, die den Zweck hatten, die Lebensqualität beim Verkehr zu verbessern.

Einer dieser Versuche, und zwar der bedeutendste in bezug auf Umfang und Organisation, ist das sog. Schauprojekt Neueinteilung und Neugestaltung von städtischen Gebieten, das in den Gemeinden Eindhoven und Rijswijk durchgeführt wurde. Die städtische Gebiete wurden in diesem Plan neueingeteilt, und zwar in Raum für den Verkehr und Aufenthaltsbereiche, wobei mit Anordnungsvorschlägen verschiedener Art Hinweise für die Neugestaltung dieser Gebiete gegeben wurden.

Für den Entwurf und die Durchführung dieser Versuche wurde unter Leitung der Führungsgruppe "Verkehr und Transport" vom Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft eine Planungsgruppe gebildet, bestehend aus u.a. Vertretern aus fünf Ministerien.

Die Kosten der Neugestaltungen und der begleitenden Vor- und Nachuntersuchungen wurden je zur Hälfte vom Ministerium für Verkehr und Wasserwirt-

schaft und vom Ministerium für öffentliche Wohnungsfürsorge, Raumordnung und Umweltschutz übernommen.

Die Auswahl der Gemeinden

In Mai 1976 wurden alle Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohner gebeten, der Führungsgruppe Verkehr und Transport mitzuteilen, ob sie an dem Projekt interessiert waren.

Die wichtigsten Bedingungen, die in jedem Falle erfüllt werden sollten, waren:

- das Gebiet sollte etwa 100 ha gross sein;
- die Verkehrsdichte vom Kraftfahrzeugverkehr und Schleichverkehr sollten derartigen Schwierigkeiten verursachen, dass die Lebensqualität beim Verkehr bedeutend verbessert werden konnte;
- ausser einer Wohnfunktion sollten auch andere Funktionen in dem betreffenden Gebiet vorhanden sein (Schulen, Spezialgeschäfte und weitere Gewerbetätigkeit).

Nach einer gründlichen Beurteilung der von den 22 Gemeinden eingesandten Pläne zur Neugestaltung der Gebiete, wurden zunächst fünf Gemeinden ausgewählt. Auf Bitte der Direktion Verkehrssicherheit vom Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft hat die Forschungsgesellschaft für Verkehrssicherheit SWOV dann Anfang 1977 eine Beratung hinsichtlich der technischen Kriterien für die Auswahl der zu untersuchenden Gebiete angeboten.

Die Führungsgruppe Verkehr und Transport hat schliesslich die Gemeinden Eindhoven und Rijswijk als Versuchsgemeinden ausgewählt.

Die Grundsatzfragen

Aus den Regierungserklärungen können einige Grundsatzfragen entnommen werden, die sich hauptsächlich auf die Auswirkungen der Verfahrensmittel (z.B. die Neueinteilung und Neugestaltung der städtischen Gebiete) beziehen. Die Verfahrenszielsetzungen wurden hingegen nicht so deutlich formuliert, dass sie Anhaltspunkte für die Untersuchung bieten könnten. Die Grundsatzfragen, die aus den drei Regierungserklärungen gefolgert werden können, sind in willkürlicher Reihenfolge:

1. Wie können Kenntnis und Erfahrung auf dem Gebiet der Sicherheitsförderung innerhalb städtischen Gebieten gewonnen werden?

2. Wie kann die Verkehrssicherheit in städtischen Gebieten durchgreifend verbessert werden?
3. Kann die Neugestaltung der städtischen Gebiete durch eine Einteilung in Verkehrs- und Aufenthaltsgebieten einen Beitrag zur durchgreifenden Verbesserung der Verkehrssicherheit liefern?
4. Ist die Verkehrssicherheitsproblematik in städtischen Gebieten hauptsächlich ein Problem des langsamen Verkehrs?
5. Wie kann vorgebeugt werden, dass die Zielsetzung "durchgreifende Verbesserung der Verkehrssicherheit, besonders für den langsamen Verkehr" nicht in Widerspruch steht mit der Zielsetzung "Förderung der Moped/Fahrradbeweglichkeit"?
6. Welche Verbindung gibt es zwischen Qualitätsansprüchen in bezug auf Verkehrssicherheit, die an Wohn- und Lebensraum und den Personen- und Gütertransport gestellt werden können?
7. Inwiefern kann die subjektive Verkehrsunsicherheit verbessert werden, indem "die gesellschaftlichen Funktionen der unterschiedlichen Plätze innerhalb des städtischen Gebietes deutlich festgestellt werden und die Gebiete dementsprechend gestaltet werden"?
8. Inwieweit führt das Fernhalten des Durchgangsverkehrs aus den Aufenthaltsgebieten und das Konzentrieren dieses Verkehrs in Verkehrsgebieten zu Verkehrsunsicherheitsproblemen?
9. Inwiefern wäre es möglich, durch das Fernhalten des durchgehenden Verkehrs aus den Aufenthaltsgebieten eine Änderung im Transportsystem zu Gunsten der Transportarten, die am sichersten sind, herbeizuführen?
10. Welchen Beitrag könnte ein Parksystem liefern zur Förderung der Verkehrssicherheit und der Wohngebietfunktionen der Strassen?
11. Welche Folgen gibt es für die Verkehrssicherheit bei Massnahmen, die im Rahmen der Neueinteilung und Neugestaltung der städtischen Gebiete getroffen werden, um den Kraftfahrzeuggebrauch einzuschränken?
12. Welche Empfehlungen können aufgrund von Verkehrssicherheitsargumenten für die Neueinteilung und Neugestaltung der städtischen Gebiete gemacht werden?
13. Welche Auswirkungen hat die Neueinteilung und Neugestaltung auf die Verkehrssicherheit in den noch nicht neugestalteten Gebieten?
14. Könnte mit Hilfe verschiedener Vorschläge von Gestaltungsmassnahmen (von einfach bis mehr einschneidend) für sowohl Verkehrsraum als auch für Aufenthaltsgebiete die Verkehrssicherheit (objektiv und subjektiv) durchgreifend gefördert werden, auch vom Kostenstandpunkt aus gesehen?

Die Massnahmen

Die Massnahmen, die in Eindhoven und Rijswijk getroffen wurden, können wie folgt umschrieben werden: Die wichtigste Neueinteilungsmassnahme besteht aus dem Entziehen der Strassen aus dem bestehenden Netz der Verkehrsadern für den Durchgangsverkehr, und zwar so, dass die ursprünglichen Verkehrsadern zum Erschliessen von Wohnvierteln (Erschliessungsstrassen) verwendet werden oder sogar selbst zu Wohnstrassen werden.

Die Neugestaltung hat im Projekt die Aufgabe bekommen, innerhalb der Aufenthaltsgebiete 3 Arten Massnahmen (Alternativen) zu unterscheiden:

- Alternative 1: Fernhalten des Nicht-Bestimmungsverkehrs;
- Alternative 2: Fernhalten des Nicht-Bestimmungsverkehrs und das Einschränken der Geschwindigkeit beim übrigen Verkehr;
- Alternative 3: Fernhalten des Nicht-Bestimmungsverkehrs, die Geschwindigkeitsbeschränkung beim übrigen Verkehr, so wie die visuelle und praktisch reizvolle Formgestaltung bei der Neugestaltung.

Alternative 1 ist zustandgekommen mit einfachen und billigen Massnahmen, wie z.B. das Anbringen von Verkehrszeichen (z.B. eine Einbahnstrasse), das Sperren der Strassen mittels Pfähle, Zäune, Blumenkästen oder der Verlängerung des Bürgersteiges.

Zum Fernhalten des Nicht-Bestimmungsverkehrs in Alternative 2 gibt es im Grunde genommen die gleichen Möglichkeiten. Die Geschwindigkeitsbeschränkung wurde erzielt mit erhöhten Strassensperren und/oder erhöhten Kreuzungen oder indem gerade Fahrbahnen versetzt wurden. Letzteres wurde mit Hilfe von Blumenkästen gemacht oder indem Parkplätze quer zur Fahrtrichtung angebracht wurden. Kennzeichnend für Alternative 2 ist jedoch, dass der bestehende Höhenunterschied Fahrbahn-Bürgersteig so viel wie möglich gehandhabt wurde.

Um die Zielsetzungen von Alternative 3 durchzuführen, wurde eine Kombination der obenerwähnten Möglichkeiten verwendet. Diese passen in der Form der gesamten Neugestaltung (relativ höchste Kosten), wobei der Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Bürgersteig so viel wie möglich verschwunden ist. Grundsätzlich genügt diese Gestaltungsform den für das "Woonerf" geltenden gesetzlichen Mindestanforderungen.

Bei der Neugestaltung für den Verkehrsraum wurde auch an Massnahmen

gedacht, die schwanken von einfach und verhältnismässig billig bis durchgreifend und verhältnismässig teuer.

Es handelt sich um Massnahmen, die fliessenden Langsam- und Schnellverkehr fördern und so viel wie möglich eine lärmindernde Wirkung haben und die Luftverschmutzung einschränken. Der öffentliche Verkehr wurde auch berücksichtigt.

Untersuchungsgruppen

Das wichtigste Ziel der Untersuchung ist: "Durch Messungen und Meinungsumfragen vor und nach der Neugestaltung feststellen der Vorteile dieser Neugestaltung und der Unterschiede im Effekt zwischen Anordnungsvorschlägen ungleicher Zusammenstellung".

Das dazu zusammengestellte Untersuchungsprogramm enthält so viele Aspekte, dass fünf Untersuchungsgruppen gebildet wurden, und zwar: Verkehrsdichte, Verkehrssicherheit, Umweltschutz, Sozialwirtschaftliche Aspekte und Verwendung und Erleben des öffentlichen Raumes.

Untersuchungsgruppe Verkehrssicherheit

Die Untersuchungsgruppe Verkehrssicherheit hat die Ziele ihrer Arbeit wie folgt zusammengefasst: "Die Neueinteilung und Neugestaltung werden einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Es ist die Aufgabe der Untersuchungsgruppe Verkehrssicherheit, um die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für die Gesamtversuchsgebiete und Einflussgebiete festzustellen, auch für die verschiedenen Alternativgebiete.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse werden Schlussfolgerungen gemacht, die auch für die anderen vergleichbaren städtischen Gebiete zutreffen. Bei dieser Untersuchung wurde geprüft, wie Verkehrsunfälle entstehen und welche die Folgen davon sind. Zu diesem Zweck wurde von Unfallstudien und Verhaltens- und Erlebensuntersuchungen Gebrauch gemacht."

Untersuchungsprogramm

Das gesamte Untersuchungsprogramm der unterschiedlichen Gruppen kann wie folgt kurz zusammengefasst werden:

Untersuchungsgruppe Verkehrsdichte: Hausumfrage; Verkehrszählungen, Parkzählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Autonummernprüfung.

Untersuchungsgruppe Verkehrssicherheit: Hausumfrage (das Erleben des Verkehrs); Unfallprüfung; Verhaltensbeobachtung;

Untersuchungsgruppe Umweltschutz: Hausumfrage; Prüfung der Lautstärke, der Vibrationen und der Luftverschmutzung;

Untersuchungsgruppe Sozialwirtschaftliche Aspekte: Hausumfrage; Umfrage bei Betrieben und Anstalten;

Untersuchungsgruppe Verwendung und Erleben des öffentlichen Raumes:

Hausumfrage; Verhaltensbeobachtung; Folgen des Mitbestimmungsprozesses; Prüfungen der Umzugsgründe.

Planung der Verkehrssicherheitsuntersuchung

Verkehrsunsicherheit kann umschrieben werden als eine Bedrohung, die der Verkehr für die einzelne Person darstellt wegen der Möglichkeit, die er hat, um in Verkehrsunfälle verwickelt zu werden, mit den entsprechenden Folgen.

Weitere nachteilige Folgen des Verkehrs, wie Geruch, Lärmbelästigung, Vibrationen, das Erleben der Verkehrsbedrohung, usw. werden nicht zu der Verkehrsunsicherheit gerechnet.

Die Erforschung der Verkehrsunsicherheit beschäftigt sich mit dem Entstehen der Unfälle und die Folgen davon.

Für eine Verkehrssicherheitspolitik ist es wichtig, die Ausgangspunkte so zu formulieren, dass dabei der Bewertung der unterschiedlichen Unfällen und den Folgen davon, so wie dem Erleben der Verkehrsbedrohung Rechnung getragen werden.

Es war bisher üblich, Veränderungen bei der Verkehrsunsicherheit festzustellen durch Messung der Veränderungen bei der absoluten oder relativen Zahl der Verkehrsunfälle.

Bei Untersuchungen von bescheidenem Umfang wird es jedoch oft nicht möglich sein, innerhalb einer annehmbaren Zeit genügend Unfalldaten zu sammeln, um statistisch fundierte Rückschlüsse ziehen zu können. Dies gilt zu einem bestimmten Masse auch für das Schauprojekt Neueinteilung und Neugestaltung von städtischen Gebieten, ganz bestimmt wenn es sich um Aussprachen über Alternativgebiete und Teile davon handelt. Unter Berücksichtigung der Begrenzungen einer Untersuchung, die ausschliesslich Unfalldaten sammelt, werden bei diesem Projekt auch Daten gesammelt, die

mit dem Entstehen der Unfälle (Prozessumschreibung) in Verbindung stehen. Ausser Angaben über Menge und Zusammenstellung des Verkehrs werden auch die Verhaltensaspekte untersucht, wovon eine Verbindung mit den Verkehrsunfällen vorausgesetzt werden, z.B. Geschwindigkeitsverhalten, Beinahe-Unfälle und konfliktträchtiges Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmern. Bei den Untersuchungen über das Verhalten und auch bei den Untersuchungen über das Erleben ist es ausserdem möglich, genauere Unterschiede zwischen Alternativen und Örtlichkeiten zu machen als bei der Unfalluntersuchung.

Unfalluntersuchung

Die Unfalluntersuchung beabsichtigt, die Ergebnisse der Neueinteilung und Neugestaltung auf die Verkehrssicherheit festzustellen, und zwar bei den Veränderungen bei den Zahlen der Verkehrsoffer und Unfallzahlen mit Opfern, wobei die Veränderungen in der Verkehrsdichte und Zusammenstellung des Verkehrs berücksichtigt werden.

Laut einer der Zielsetzungen des Projektes sollen die Vergleiche vom Unfallmaterial pro Alternativgebiet erfolgen. In den Alternativgebieten gab es in der Vorperiode 1 bis 5 Verwundete pro Jahr. Deshalb wird geschätzt, dass eine Nachperiode von etwa 6 Jahren notwendig ist. Bei einer Nachperiode von gut einem Jahr können Schätzungen über Verkehrssicherheit der Versuchsgebiete aufgrund von Verkehrsadern und Wohngebieten gemacht werden. In dieser Periode können keine Ergebnisse pro Alternativgebiete erwartet werden.

In einer späteren Phase (nach etwa 3 Jahren) können genauere Angaben gemacht werden. Vergleiche zwischen Alternativgebieten in bezug auf Unterschiede bei Unfällen können dann aber ungenau werden infolge externer Einflüsse, die Änderungen in der Verkehrssituation in den Prüfgebieten und rundum die Prüfgebiete verursachen.

Für die Unfalluntersuchung ist eine Vorperiode von 6 Jahren gewählt worden: 1972 bis einschliesslich 1977. Ausserdem gibt es eine Periode, in der die Massnahmen vorbereitet und ausgeführt werden. Die Übergangsperiode dauert 4 Jahren: 1978 bis einschliesslich 1981. Schliesslich wurden Unfälle und Verkehrsdaten gesammelt über eine Periode nachdem die Massnahmen realisiert waren. In dieser ersten Phase gilt als Nachperiode ab 1982 bis einschliesslich Februar 1983, deshalb eine Zeitdauer von 7/6 Jahren.

Neben dieser Untersuchung wurden in der Vorperiode auch einzelne spezielle Unfallstudien durchgeführt. Es handelt sich hier um eine Untersuchung der Sicherheitsvorkehrungen für Radfahrer und Mopedfahrer. Ferner eine Untersuchung nach dem Ergebnis der konfliktfreien Phasen für Radfahrer und Mopedfahrer bei der Verkehrsampelregelung auf Kreuzungen. Schliesslich eine praktische Untersuchung in bezug auf die Methodik der "black-spot"-Studien.

Verhaltensuntersuchung

Ausser Unfalldaten gibt es Daten über das Verhalten. Zunächst wurde daran gedacht, Daten über Beinahe-Unfälle zu sammeln, da häufig eine Verbindung mit Unfällen vermutet wird.

Bei der Voruntersuchung wurde eine Validierungsuntersuchung einer niederländischen Konfliktbeobachtungsstudie durchgeführt. Diese Instrumentaluntersuchung hat noch nicht zu dem Ergebnis geführt, dass diese Konfliktbeobachtungstechnik als Ersatz der Unfallanalyse verwendet werden kann. Dennoch ist es wichtig, Konfliktbeobachtungen durchzuführen, um auf diese Art einen Eindruck der Veränderungen im Verkehrsverlauf infolge der Massnahmen zu erhalten und Hinweise über den Einfluss dieser Veränderungen auf die Verkehrssicherheit zu bekommen.

Da bei der Voruntersuchung keine Konfliktverhaltensbeobachtungen pro Alternativgebiet durchgeführt wurden, wurde bei der Nachuntersuchung ein Kompromiss gefunden für die Durchführung einer vergleichenden Verhaltensuntersuchung mit Kontrollgebieten, die zu vergleichen sind mit den Situationen der Vorperiode. Dazu wurde ein Plan entworfen, um neben der Durchführung der Konfliktbeobachtung auch das Geschwindigkeitsverhalten festzuhalten.

Wegen der faktisch bestehenden ruhigen Verkehrssituation in den Wohngebieten und wegen der getroffenen Massnahmen werden nur die Zugangsstrassen der Wohngebiete in der Verkehrsspitze Verkehr einige Bedeutung bekommen. Mit Zugangsstrassen werden die Wohnstrassen gemeint, die in das Verkehrsgebiet, das rund um ein Wohngebiet liegt, münden.

An den Kreuzungen der Zugangsstrassen, die an die Alternativgebiete grenzen, wurden Konfliktbeobachtungen mit Hilfe der schwedischen (ortsgebundenen) Technik von Hydén durchgeführt.

Es wurden weitere Beobachtungen an den Zugangsstrassen der Alternativ-

gebiete mit Hilfe von der niederländischen Konfliktbeobachtungstechnik durchgeführt, wobei Fussgänger während einer bestimmten Zeit in einem begrenzten Gebiet beobachtet wurden.

Ausserdem wurden an den erwähnten Zugangsstrassen Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt und ebenfalls vollständige Verkehrszählungen an den Kreuzungen, wo auch die Konfliktbeobachtungen durchgeführt wurden. Diese Verkehrszählungen waren notwendig für die Auslegung der dort durchgeführten Konflikttechnik.

Auf diese Weise kann eine ordentliche Übersicht über das Verkehrsverhalten im Verhältnis zu den Geschwindigkeiten und Verkehrsdichten erhalten werden.

Es wurden lediglich drei Untersuchungsgebiete vollständig laut oben angeführtem Plan als Kompromiss der methodologischen und finanziellen Randbedingungen untersucht. Die Auswahl der drei Gebiete wurde begründet auf die Tatsache, dass diese in städtischen Gebieten vorhanden sind. Die übrigen Untersuchungsgebiete wurden mittels der schwedischen Technik beobachtet und es wurde das Geschwindigkeitsverhalten gemessen.

Es bleibt ein Problem, dass in der Vorperiode keine Verhaltensbeobachtungen durchgeführt wurden. Dies bedeutet dass:

- etwaige Unterschiede zwischen den Alternativgebieten in der Vorperiode nicht bekannt sind;
- etwaige Unterschiede zwischen Vor- und Nachsituation als Folge der Massnahmen nicht bekannt werden.

Dieses Problem wird teilweise gelöst durch die Untersuchung der sog. Nullsituation (Kontrollgebiete). Deshalb ist es möglich, eine Beschreibung von Teilen des Verkehrsprozesses zu geben, ausgedrückt als Geschwindigkeitsverhalten das Verhalten an Fussgänger-Übergängen, Konfliktverhalten usw. und in Unterschieden beim Verkehrsverhalten zwischen Alternativgebieten als Folge der Massnahmen.

Die Gemeinden Eindhoven und Rijswijk haben in ihrem Grundplan an einigen Stellen spezielle Vorkehrungen für Radfahrer und Mopedfahrer vorgesehen. Mit Hilfe einer vom Institut für die Sinnesphysiologie IZF-TNO entwickelten Video-Beobachtungstechnik wurden in der Vor- und Nachperiode Aufnahmen gemacht. Aus diesen Video-Aufnahmen wurden einige Verhaltensaspekte wie z.B. Geschwindigkeit, Geschwindigkeitsänderungen, Verhalten in der

Warteschlange, Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsteilnehmern genauer untersucht. Dies erfolgte für drei Arten Manövrierkombinationen, nämlich:

- Fahrzeuge, die aus einer Nebenstrasse kommen und Radfahrer auf einer Vorfahrtstrasse;
- Überqueren einer Verkehrsader durch Radfahrer, und
- das Einfädeln an einer Verkehrsader von geradeaus fahrenden Radfahrern und nach rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen.

In der Vorperiode der Untersuchung wurde vom Verkehrsstudiumzentrum VSC der Reichsuniversität Groningen die Verbindungen zwischen dem Erleben der Verkehrssicherheit und dem eigentlichen Verkehrsverhalten beobachtet. Mit Hilfe von Daten aus der Hausumfrage wurden in den Wohngebieten Stellen gefunden, die von den Eltern als unsicher für ihre Kinder betrachtet werden. Bei der Analyse der Verhaltensbeobachtungen wurde eine Anzahl Aspekte des Verkehrsverhaltens bei Kindern betrachtet, wie Verhalten einzelner und Verhalten in (von) Gruppen, die Art der Teilnahme am Verkehr und Überquerungsverhalten.

Untersuchung vom Erleben

Wie bereits vorher erwähnt, ist es wichtig, dem Erleben und der Bewertung der zu ergreifenden und bereits getroffenen Massnahmen von den betreffenden Verkehrsteilnehmern Rechnung zu tragen, da bei einer positiven Einstellung eines bessere Einhaltung der Massnahmen zu erwarten ist. Dafür ist ein gutes Mitbestimmungsverfahren von grösster Bedeutung. Bei der Prozessbewertung (was verursachen die Massnahmen alles) liegt der Gedanke nahe, dort wo die Verhaltensbeobachtungen durchgeführt wurden, die Verkehrsteilnehmer zu befragen, wie sie über das Verhalten, das sie gerade gezeigt haben, denken und was sie von den diesbezüglich getroffenen Massnahmen halten. Zu diesem Zweck sollte eine Meinungsumfrage auf der Strasse abgehalten werden, damit die nötigen Angaben eingesammelt werden können.

Im Rahmen des Schauprojektes wurde jedoch keine Strassenumfrage abgehalten, aber eine Hausumfrage. Dies bedeutet, dass keine direkten Verbindungen zwischen dem gezeigten Verhalten und den Meinungen, Ideen, usw. der Verkehrsteilnehmer ermittelt werden konnten. Es ist wohl so, dass diese Angaben in ihren gegenseitigen Verbindungen mehr Einsicht geben

können in was eine Prozessbewertung genannt wird. Mit anderen Worten, es kann gewissermassen festgestellt werden, was die Massnahmen bezüglich Erleben und Verhalten für die Bewohner bedeuten.

Die Zentralbehörde ist ebenfalls an dem Erleben der Verkehrssicherheit als Folge der getroffenen Massnahmen interessiert. Fragen über allgemeine Ansichten, Auffassungen, Meinungen usw. sind mit Hilfe einer Hausumfrage wohl herauszubekommen. Die Gültigkeit der Ergebnisse, die auf diese Weise erfasst sind, wird jedoch immer noch zur Diskussion gestellt.

Ich hoffe, dass ich mittels dieser Information Ihnen eine deutliche Vorstellung über den Verlauf der Versuche der niederländischen Behörde habe geben können, so wie von der Organisation und Planung des Schauprojektes Neueinteilung und Neugestaltung der städtischen Gebiete in den Gemeinden Eindhoven und Rijswijk.