

Gehen aus der Perspektive von Jung und Alt

Endbericht

Karin Ausserer

Elisabeth Füssl

Ralf Risser

Dezember 2014

Im Auftrag der Stadt Wien
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Referat Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien
Vertreten durch:
Mag^a. Drⁱⁿ. Astrid Klimmer-Pölleritzer

Auftragnehmerin
FACTUM Chaloupka & Risser OG
Verkehrs- & Sozialanalysen
A-1040 WIEN, Danhausergasse
6/4
Tel.: 0043 1 504 15 46
www.factum.at



INHALT

1. Einleitung.....	16
2. Bedürfnisse von Kindern im Straßenverkehr	19
2.1. Altersspezifische Fähigkeiten und daraus resultierende Bedürfnisse	22
2.2. Was gefällt Kindern? Was gefällt ihnen nicht?	23
2.2.1. Motive Verkehrsmittelwahl	24
2.2.2. Gehen ein Erlebnis	25
2.2.3. Gehen ein „Abenteuer“	26
2.3. Kindergerechte Umwelt.....	27
3. Bedürfnisse von älteren Personen im Straßenverkehr in Bezug auf das Gehen.....	29
3.1. Altersspezifische Fähigkeiten und daraus resultierende Bedürfnisse	30
3.2. Was gefällt älteren und alten Menschen? Was gefällt ihnen nicht?	33
3.3. SeniorInnengerechte Umwelt	36
4. Gemeinsamkeiten der beiden Zielgruppen	37
4.1. Zugang zu Mobilitätsstrukturen	37
4.2. Mobilitätsrelevante Determinanten	38
4.3. Handlungsstrategien	38
4.4. Körperliche Ressourcen.....	39
4.5. Bedürfnisse als VerkehrsteilnehmerInnen	40
4.5.1. Bedürfnis nach Respekt.....	41
4.5.2. Sicherheitsbedürfnis	41
4.5.3. Bedürfnis nach kurzen Wegen.....	42
4.6. Mobilität als Ziel: Teilhaben am Sozialleben	43

5. Umsetzung von Maßnahmen – die Rolle der WissenschaftlerInnen und der EntscheidungsträgerInnen 44

6. Die Ergebnisse der empirischen Erhebungen - Gruppendiskussionen mit Schulkindern 46

6.1. Was ist Verkehr? 46

6.2. Was gefällt mir auf meinem Schulweg? 47

6.3. Was gefällt mir nicht auf meinem Schulweg? 47

6.4. Was gefällt mir am zu Fuß gehen? 48

6.5. Was gefällt mir nicht am zu Fuß gehen? 49

6.6. Kinderfreundliche Mobilität - Wünsche und Vorstellungen der Kinder 51

7. Beobachtungen im öffentlichen Raum 56

7.1. Verhalten Kinder 56

7.2. Verhalten älterer Personen mit Gehbeeinträchtigung 57

8. Interviews mit älteren Menschen 59

8.1. Anzahl der Wege außer Haus & Verkehrsmittelwahl 59

8.2. Wegezwecke 60

8.3. Schwierige Situationen/Barrieren auf der Straße 61

8.4. Hilfreiche Infrastruktur und hilfreiche Aspekte beim Gehen 64

9. Generationenübergreifender Workshop 65

9.1. Kennenlernen 66

9.2. Erzählen & Zuhören 67

9.3. Kummerkasten 68

9.4. Unser Bezirk 70

10. Sicht der ExpertInnen 75

10.1. Wichtige Aspekte, damit Gehen für Kinder und SeniorInnen angenehm ist 76

10.2. Problemfelder 77

10.3. Zusammenschau: Sicht der ExpertInnen und Sicht der Kinder und SeniorInnen 80

10.4. Maßnahmen 84

10.5. Schlussfolgerungen und Zusammenfassung 87

11. Anhang – Fragebogen ExpertInnen 91

12. Literatur – und Quellenverzeichnis..... 95

13. Abbildungsverzeichnis 100

14. Tabellenverzeichnis..... 101

Kurzfassung

Kinder (6-14 jährige) und ältere Personen (75+ jährige) weisen in Wien den höchsten Fußwegeanteil auf.

Zu Fuß können Wege nicht nur selbstständig von Kindern und SeniorInnen zurückgelegt werden, zu Fuß gehen ist auch eine wichtige Quelle der alltäglichen gesundheitsfördernden Bewegung in einer bewegungsarmen Gesellschaft. Gleichzeitig sind Kinder und SeniorInnen als FußgängerInnen die verletzlichsten VerkehrsteilnehmerInnen, was sich in den Unfallzahlen widerspiegelt.

Um zu verstehen, was das Gehen für Kinder und SeniorInnen zu einer sicheren und attraktiven Fortbewegungsart macht, wurde in der vorliegenden Studie das Forschungsinstitut FACTUM von der MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung beauftragt eine qualitative Forschungsstudie durchzuführen. Die Bedürfnisse von jüngeren und älteren Personen als FußgängerInnen wurden erhoben, Gemeinsamkeiten herausgearbeitet und Maßnahmen abgeleitet.

Im Rahmen der Studie wurden mehrere qualitative Methoden in Kombination verwendet. Neben einer Literaturrecherche wurden 5 Gruppendiskussionen mit Kindern (6-9jährige) durchgeführt, 13 SeniorInnen mit Mobilitätseinschränkungen (75+) interviewt, das Verkehrsverhalten von Kindern und mobilitätseingeschränkten SeniorInnen im öffentlichen Raum beobachtet, ein generationenübergreifender Workshop veranstaltet und 34 ExpertInnen zum Thema befragt.

Ergebnisse

Die Ergebnisse der **Gruppendiskussionen mit den Kindern und der Interviews mit den SeniorInnen** haben gezeigt, dass jüngere und ältere Menschen sehr ähnliche Bedürfnisse haben, wenn sie zu Fuß unterwegs sind.

	Gemeinsame Bedürfnisse	Bedürfnisse von Kindern	Bedürfnisse von SeniorInnen
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Querungshilfen (Schutzweg, Ampeln) • Barrierefreie Infrastruktur • Kurze komfortable Wege • Kurze Wartezeiten bei Ampeln 	<ul style="list-style-type: none"> • großer Platzbedarf • baulich getrennte Radwege • Keine Hindernisse am Weg (Bsp. Poller, Verkehrszeichen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum • Bodenbeschaffenheit (eben, rutschfest, keine Neigung) • Gute Sichtbeziehungen bei Kreuzungen
Sauberkeit & Ästhetik	<ul style="list-style-type: none"> • sauberer und optisch ansprechender öffentlicher Raum • hygienische öffentliche Toiletten • kein Müll oder Tierkot am Gehweg 	<ul style="list-style-type: none"> • viele Grünflächen • bunter öffentlicher Raum • Brunnen • Spielmöglichkeiten – wegbegleitendes Spiel 	<ul style="list-style-type: none"> • saubere und nutzbare Sitzbänke

	Gemeinsame Bedürfnisse	Bedürfnisse von Kindern	Bedürfnisse von SeniorInnen
Subjektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> Gefühl zu haben, sicher zu sein vor Unfällen und bedrohlich empfundenen Situationen 	<ul style="list-style-type: none"> Kein abweichendes oder auffälliges Verhalten anderer (Bsp. Betrunkene) Keine Anpöbelungen durch Jugendliche 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Angst zu haben: <ul style="list-style-type: none"> - vor Stürzen - vor Kriminalität - auf Hilfe anderer angewiesen zu sein
Objektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> Sicherheit vor Unfällen und kritischen Situationen 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung des Autoverkehrs Reduzierung der KFZ-Geschwindigkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Vorrangverletzungen durch AutofahrerInnen Rücksichtsvoller Fahrstil ÖV-LenkerInnen
Soziale Bedürfnisse	<ul style="list-style-type: none"> Rücksichtsvoller und respektvoller Umgang Regelbefolgung aller VerkehrsteilnehmerInnen Selbstständig unterwegs zu sein Sozialkontakte 	<ul style="list-style-type: none"> Freundlichkeit AutofahrerInnen, die auf Kinder aufpassen und nicht umgekehrt Hunde sollen angeleint sein 	<ul style="list-style-type: none"> Hilfsbereitschaft Keine Rotlichtquerungen durch AutofahrerInnen Keine RadfahrerInnen am Gehsteig

Unsicherheitsfaktoren für Kinder und SeniorInnen

Hohe KFZ-Geschwindigkeiten und **hohes KFZ-Aufkommen** werden von Kindern und SeniorInnen als wesentliche **Gefahrenquellen** wahrgenommen.



Regelverstöße der AutofahrerInnen, wie Vorrangverletzungen beim Schutzweg und **rücksichtsloses Verhalten**, wie schnelles Vorbeifahren oder Anhupen, empfinden die jungen und älteren FußgängerInnen als gefährlich und unangenehm. Generell werden Regelverstöße aller VerkehrsteilnehmerInnen als sehr unangenehm wahrgenommen (z.B. RadfahrerInnen am Gehweg, Rotlichtquerungen von FußgängerInnen). Beide Gruppen möchten darauf vertrauen, sich auf den für FußgängerInnen vorgesehenen Flächen ungefährdet fortbewegen zu können.

Infrastrukturelle Barrieren, wie fehlende Querungsmöglichkeiten, hohe Gehsteigkanten oder Hindernisse am Gehweg sind für junge und alte Menschen eine Herausforderung beim Gehen.

Menschenansammlungen werden von jungen und älteren Menschen eher gemieden. Kinder fühlen sich in der Menschenmenge bedrängt und geschubst und ältere Personen, die mit Gehstock oder Rollator unterwegs sind, haben Angst zu stürzen. Die **Angst vor Stürzen** ist der größte Angstfaktor, der von den interviewten SeniorInnen im Zusammenhang mit Außer-Haus-Aktivitäten geäußert wurde.

Ergebnisse der Beobachtungen

Die Ergebnisse der Beobachtungen spiegeln die in den Interviews erhobenen Bedürfnisse von den jüngeren und älteren Personen wider.

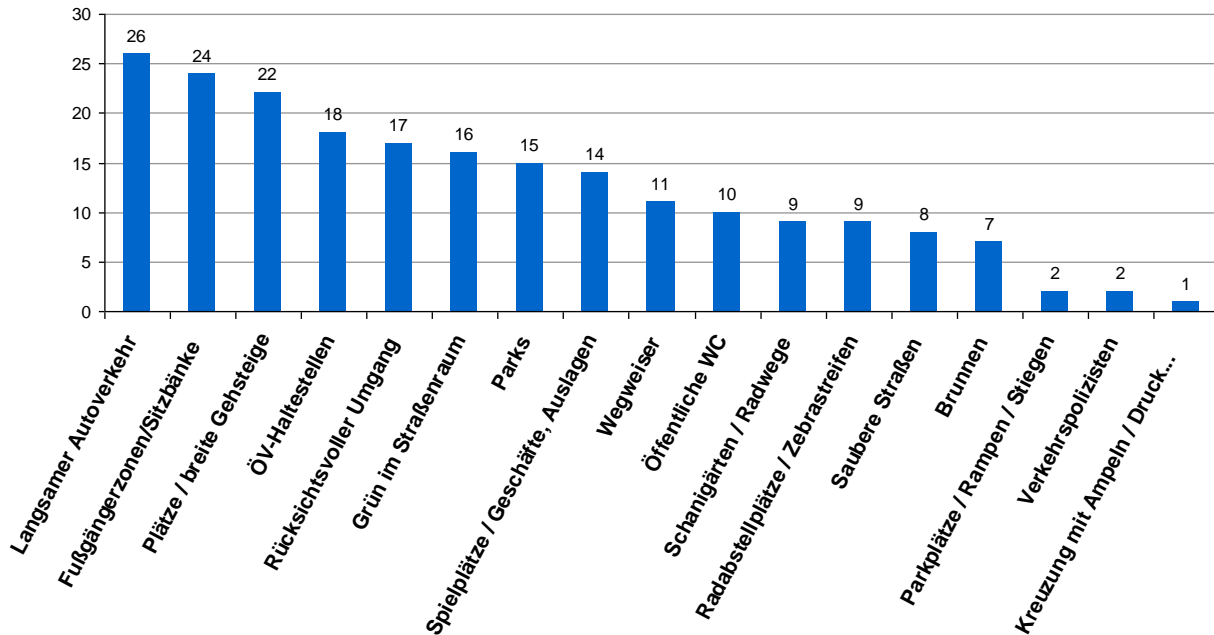
Queren ist eine Herausforderung für junge und alte Menschen, sie sind auf unterstützende Maßnahmen und/oder Dritte angewiesen: Wird die Kreuzung durch eine Ampel oder einen Polizisten geregelt, orientieren sich die Kinder ausschließlich daran; ältere Menschen können breitere Straßen nur in Etappen queren und nutzen Mittelinseln zum Warten.

Zu wenig Platz zu haben als FußgängerInnen – mit dieser Tatsache sehen sich vor allem Kinder (in ihrem Bewegungsdrang) und SeniorInnen (Angst im Weg zu sein, Angst vor Stürzen) konfrontiert. SeniorInnen mit Rollator oder Rollstuhl finden zahlreiche Hindernisse am Gehweg vor (Schilder, Müllcontainer, Verkaufsstände etc.). Kinder gehen oft in Gruppen und müssen mitunter ausweichen.

Um bestehende Mängel in der Verkehrsorganisation und in der Verkehrsinfrastruktur auszugleichen und im Straßenverkehr zu „überleben“, entwickeln junge und alte Menschen **Handlungsstrategien** (z.B. Straßen laufend zu überqueren, um möglichst kurz den Gefahren ausgesetzt zu sein, knappes Halten am Gehsteigrand, um Sicht zu verbessern, Vorbereitung des Querens, um benötigte Querungszeit zu optimieren)

Erkenntnisse der ExpertInnen

Die Problemfelder, die von den ExpertInnen im Rahmen der Befragung und Interviews erwähnt wurden, decken sich mit den Bedürfniserhebungen der beiden Gruppen. Unterschiede zu der Sicht der Kinder und SeniorInnen lassen sich erkennen in Bezug auf die Prioritäten, wenn es um die Verkehrsplanung einer Stadt bzw. des Wohnumfeldes geht. Die ExpertInnen geben infrastrukturellen und gesetzlichen Rahmenbedingungen Priorität, während Kinder und SeniorInnen im Workshop an erster Stelle einen respektvollen Umgang der VerkehrsteilnehmerInnen wünschten.



Auswahl der ExpertInnen was Gehen sicher und attraktiv für Kinder und SeniorInnen macht (n=27 ExpertInnen)

Maßnahmen & Empfehlungen

Zur Förderung des Fußverkehrs wurden in den letzten Jahren bereits viele Konzepte entwickelt und Maßnahmen umgesetzt. Der STEP 2025 und das darauf aufbauende Fachkonzept Mobilität ebenso wie die Smart City Rahmenstrategie enthalten zentrale Maßnahmen zur weiteren Attraktivierung des Fußverkehrs. Auch der Grundsatzbeschluss Fußverkehr, welcher im Dezember 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossen wurde, trägt zur Förderung und Stärkung des Fußverkehrs bei.

Bestehende Anforderungen erkennen

Selbstständig unterwegs sein zu können, ist es ein wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität junger und älterer Menschen. Um bestehende Mängel in der Infrastruktur auszugleichen, entwickeln Kinder und SeniorInnen eigene Strategien. Der **Nutzbarkeit** und **Qualität** der **Verkehrsinfrastruktur** sollte daher vermehrt Bedeutung zukommen.

Die Fußgänger-Unfallstatistik zeigt, dass FußgängerInnen vor allem durch die Kfz-Geschwindigkeiten und die Menge des KFZ-Verkehrs gefährdet sind. Maßnahmen zur Reduzierung der KFZ-Geschwindigkeiten und zur Verringerung des KFZ-Verkehrs bleiben daher wichtige Handlungsfelder der Zukunft.

Lernen in allen Lebensphasen forcieren

Die **Fähigkeiten**, um sich als FußgängerIn fortbewegen zu können und die Herausbildung einer positiven Einstellung zum Gehen können nicht früh genug gefördert werden.

Maßnahmen im Fußgängerbereich (Infrastruktur, Verkehrsorganisation, Verkehrssicherheit, usw.) sind eine Investition in die nachhaltige, aktive und selbstständige Mobilität der nachfolgenden Generationen und kommen **Allen** zu gute.

Respektvollen Umgang fördern

Kinder und SeniorInnen legen, wenn sie unterwegs sind, **viel Wert auf personenbezogene Faktoren**, wie Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft oder Rücksichtnahme.

Es soll weiterhin Augenmerk darauf gelegt werden, den **respektvollen Umgang** im Straßenverkehr durch **infrastrukturelle Maßnahmen** zu **fördern**, die **Geschwindigkeitsdifferenzen zu minimieren und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen und durch Bewusstseinskampagnen** das Image des/ der Fußgängers/in zu verbessern.

Maßnahmen, die Gehen zu einer sicheren und angenehmen Fortbewegungsart machen

- **Fußinfrastruktur optimieren:** um Stürzen insbesondere von älteren Personen vorzubeugen (Bodenbelag etc.)
- **Platz für FußgängerInnen schaffen:** Mindestgehsteigbreiten von 2m konsequent umsetzen, „Entrümpelung“ des Gehsteigs, ausreichend Aufstellfläche bei Kreuzungen
- **Auf Barrierefreiheit achten und Ausführung überprüfen:** Qualitätssicherung bei Planung und Ausführung (Usability-Checks)
- **Querern erleichtern:** Paket von Maßnahmen, um die subjektive und objektive Sicherheit von jungen und älteren Menschen zu verbessern, Bsp.: Angsträume zu vermeiden, Schutzwege in Kombination mit Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnanhebungen, kurze Querungslängen, optimierte Ampelschaltungen
- **Aufenthaltsqualität erhöhen:** Trinkbrunnen, nutzbare Grünflächen, Sitzgelegenheiten, attraktive Erdgeschoßzonen, KFZ-beruhigte Zonen, konsumfreie Zonen
- **Orientierung anbieten:** übersichtliche Orientierungspläne und Wegweiser
- **Einrichtungen in Fußdistanz vorsehen:** Durchmischung der Daseinsgrundfunktionen (Nahversorgung, Geschäfte, Banken etc.) in unmittelbarer Wohnnähe
- **Geschwindigkeitsdifferenzen verringern:** 30km/h Beschränkungen im Schulumfeld bzw. vor Pensionistenwohnhäusern, Fahrbahnverengungen, Fahrbahnverschwenkungen, Bodenschwellen etc., die es AutofahrerInnen erleichtern eine angemessene Geschwindigkeit im Stadtgebiet zu wählen
- **Regeleinhaltung gewährleisten:** Mehr PolizistInnen auf der Straße um Regeleinhaltung zu kontrollieren
- **Fußgängerfreundlichere StVO:** Regelungen den Bedürfnissen der FußgängerInnen anpassen und praxistauglicher für den Fußverkehr gestalten
- **Mobilitätsberatung für Jung & Alt anbieten:** um sicheres Verhalten zu trainieren, gemeinsame Veranstaltungen für Jung & Alt um das gegenseitige Verständnis zu fördern
- **Bewusstseinskampagnen bei Institutionen durchführen:** in Fahrschulen, Verkehrsbetrieben etc. verstärkt auf die Bedürfnisse der jüngeren und älteren Bevölkerung aufmerksam machen

Summary

Children (6-14 years) and older people (75+ years) in Vienna have the highest proportion of pedestrians.

Walking is a kind of mobility that can be independently practiced not only by children and seniors, walking is also an important source of the daily health-sustaining routine in an otherwise akinetic society. At the same time, walking children and seniors are also the most vulnerable road users: this is a reality which is reflected in the high number of accidents.

In order to understand the motives that makes walking a safe and attractive mode of mobility for children and seniors, the Municipality Department Nr. 18 for City Development and Planning in the City of Vienna had commissioned FACTUM OG to conduct a qualitative study that should provide answers concerning the needs of young and old, identify their similar and specific needs, and finally suggest measures and solutions.

In the study, several qualitative methods were used in combination. In addition to the literature review, 5 group discussions with children (6-9 year olds) and interviews with 13 seniors with disabilities (75+) were conducted and subsequently their traffic behaviour in public space was monitored. Finally, an intergenerational workshop has been organized and 34 experts have been interviewed.

Results

The results of the **group discussions with the children and the interviews with the seniors** have shown that as pedestrians, younger and older people have very similar needs.

	Similarities & shared needs	Needs of children	Needs of seniors
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Safe crossings (zebra crossings; crossings with traffic lights) • Easy accessible infrastructure • Short & easy walks • Short waiting periods at traffic lights 	<ul style="list-style-type: none"> • Large spaces • Separate (architectonically) bike lanes • No barriers on the paths & streets (like bollards, traffic signs) 	<ul style="list-style-type: none"> • Seats in public space • Ground/floor conditions (flat, anti-slippery surface, no slopes) • Good visibility at crossings
Tidiness & aesthetics	<ul style="list-style-type: none"> • Clean & visually appealing public space • Clean public toilets • No litter & animal excrements on the pavements 	<ul style="list-style-type: none"> • Many green spaces • Colourful public space • Fountains • Occasional play elements – possibility for play 	<ul style="list-style-type: none"> • Clean and useful seats and benches

	Similarities & shared needs	Needs of children	Needs of seniors
Subjective safety	<ul style="list-style-type: none"> Feeling safe from accidents and dangerous situations 	<ul style="list-style-type: none"> No deviant or out-of-norm behaviour in the public (drunk people) No mobbing or verbal abuse from older teenagers 	<ul style="list-style-type: none"> No worrying & from: <ul style="list-style-type: none"> - falls - criminal acts Easy access for being independent, not relying on the help from others
Objective safety	<ul style="list-style-type: none"> Safe from accidents and critical situations 	<ul style="list-style-type: none"> Reduction of car traffic Reduction of car speeds 	<ul style="list-style-type: none"> No violation of right-of-way by car drivers Considerate drivers of public transport vehicles
Social needs	<ul style="list-style-type: none"> Considerate & respectful cooperation All road users must follow the rules Travel independently Social contacts 	<ul style="list-style-type: none"> Friendly attitudes Car drivers need to respect children, NOT the other way round Dogs must be leashed 	<ul style="list-style-type: none"> Readiness to help No cars during red light interval No bikers on the pavements

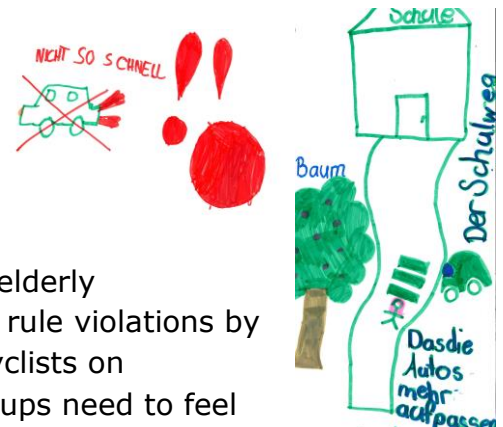
Lack of safety for children and seniors

High car speeds and **dense motor vehicle traffic** are perceived by both children and senior citizens as prime **sources of danger**.

Drivers violating rules such as ignoring right-of-way at zebra crossings and **reckless behavior** such as rapid passing or honking is perceived by young and elderly pedestrians as dangerous and disturbing. Generally, all rule violations by all road users are perceived as very unpleasant (e.g. cyclists on pavements, pedestrians crossing at red light). Both groups need to feel confident that they can move safely in areas designated for pedestrians.

Infrastructural barriers such as missing crossings, high curbs or other obstacles on the pavements are disturbing challenges while walking.

Both young and old pedestrians tend to avoid **crowds**. While among the crowd children feel pressured and pushed, older people equipped with cane or walker fear a fall. The **fear of falling** was the most serious fear expressed by the interviewed seniors in the context of out-of-home activities.



Observations results

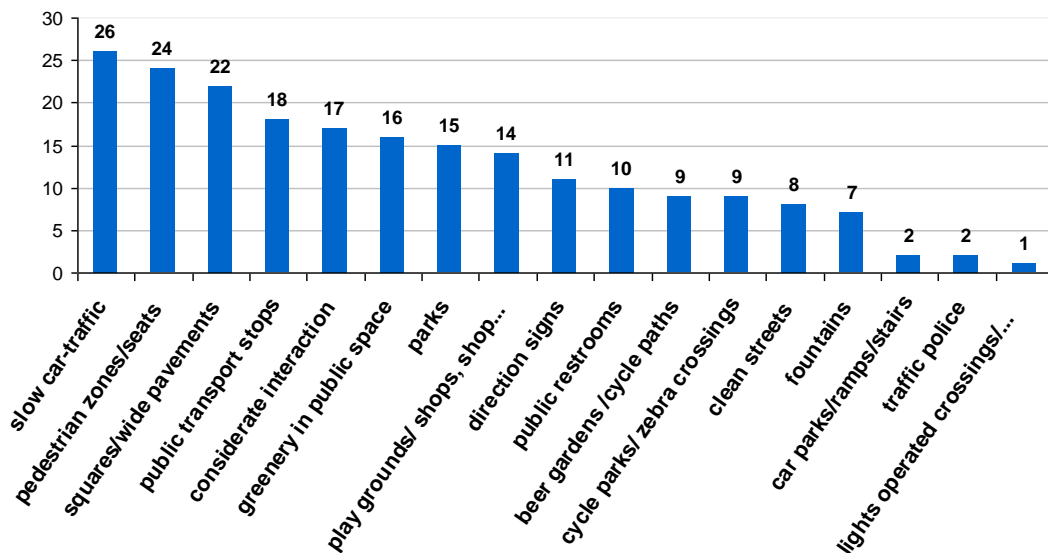
The needs of children and seniors first collected from the interviews, emerged also from the observations.

Crossing is a challenge for young and old; they have to rely on supportive measures and/or help of third parties: If the intersection is controlled by a traffic light or policeman, the children feel safeguarded by those; older people cross wider roads gradually/in stages and use the traffic islands for waiting.

Not having enough space as pedestrian is a common factor especially for children (they feel restricted in their urge to move freely) but for seniors too (because of the insecurity of being outdoor; fear of falling). Seniors with walkers or wheelchairs encounter many obstacles on the pavements (traffic signs, trash containers, shops' display stands, etc.). Children often walk in groups but have to dodge sometimes. To compensate for shortcomings of the transport organization and infrastructure and to be able to "survive" on the road, young and old develop **strategies** (e.g.. running across the road to minimize the exposure; stopping at the edge of the road to get better view; prepare the crossing time optimally).

Finding of experts

The problem areas that the experts collected during the surveys and interviews are consistent with the identified needs of both groups. Differences in needs from the point of view of children and seniors can be detected in certain priorities when it comes to traffic planning of a city or of the residential areas. The experts prioritize infrastructural and legal framework, while children and seniors put respectful cooperation of road users on the first place.



Experts' selection: What makes walking attractive & safe for children and seniors (n=27 experts)

Measures & recommendations

In recent years many concepts for pedestrians were developed and measures implemented. The STEP 2025 and the follow-up technical concept *Mobilität* or the *Smart City Framework* strategies include a range of key actions for enhancing the attractiveness of walking for pedestrians. The basic project for walking traffic, endorsed by Vienna City Council in December 2014 contributes to the promotion and support of walking as well.

Identifying existing requirements

Moving around or traveling independently is an essential part of the quality of life of young and older people. In order to compensate for shortcomings in infrastructure, children and seniors develop their own strategies. The **usability** and **quality of transport infrastructure** should enjoy high importance.

Because pedestrian accident statistics show that pedestrians are mainly at risk due to motor vehicle speeds and the mass car traffic, measures how to reduce vehicle speeds and car traffic must become the highest priority.

Lifelong learning process

The **ability** to move about as pedestrian and the simultaneous development of positive attitudes toward walking must be promoted and supported from an early age. Measures implemented in pedestrian traffic (infrastructure, transport organization, road safety, etc.) are an investment in sustainable, active and independent mobility for the future generations which everyone will benefit from.

Tolerance & respect

Personal characteristics such as friendliness, helpfulness and consideration are perceived as very **important qualities** for children and seniors in the traffic. Unfailing focus should be placed on promoting the respectful behaviour in the road traffic; this can be achieved by **infrastructural measures: speed limits will positively affect traffic safety; awareness campaigns** will improve the image of pedestrians.

Making walking safe & attractive

- **Maintenance of walkways:** preventing falls of seniors (anti-slippery surfaces etc.)
- **More space for pedestrians:** pavements of 2m wide are a minimal requirement that must be achieved; walkways free of barriers; adequate large space around crossings.
- **Accessibility and quality:** quality in planning and implementation through usability checks.
- **Easy crossing:** set of measures for subjective & objective safety of young and old pedestrians. For instance: elimination of critical spots, construction of enlarged & prolonged pavements at zebra crossings; road elevations; streets with short crossing distances; optimized traffic lights intervals.
- **Recreational public spaces:** fountains; greenery & green areas; seats; pedestrian zones; shopping-free zones; attractive ground-floor zones
- **Good orientation:** clear & user-friendly plans and signage.
- **Facilities in walking distance:** local provisions; shops, banks & other facilities in walking distance within residential areas.
- **Reducing speed differences:** 30km/h limits around schools, old-age homes, narrowed roads, speed bumps induce lower speeds of cars.
- **Compliance with the rules:** more police monitoring in the streets, on the roads.
- **User-friendly traffic rules:** Rules must be adjusted to the needs of pedestrians and be easy-to-follow for a smooth flow.
- **Mobility training for young and old:** training for safe traffic behaviour for young & old; promoting mutual tolerance & cooperation.
- **Awareness campaigns:** in various institutions (driving schools, transport companies) to understand & target the needs of young and older road users

1. Einleitung

Mobilität dient nicht allein dem Selbstzweck sich fortzubewegen, sondern stellt einen Verhaltens- oder Aktivitätskomplex dar, der maßgeblich die Qualität der Lebensführung mitbestimmt (Reiterer 2006). Mobil zu sein bedeutet für die Lebenssicherung zu sorgen, Sozialkontakte zu pflegen, Aktivitäten zur Erhaltung/Wiederherstellung der Gesundheit zu unternehmen, zu Ausbildungsstätten oder Arbeit zu gelangen, zu entspannen und vieles mehr. Im Hinblick auf Kinder und SeniorInnen zeigt sich deutlich, dass ihre Mobilität vorwiegend zu Fuß zu gehen bedeutet.

Kinder (6-14 jährige) und ältere Personen (75+ jährige) weisen in Wien den höchsten Fußwegeanteil auf. Bei den über 75jährigen werden 44% aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Bei den 0-14jährigen Kindern beträgt der Anteil 38%. Der Fußwegeanteil ist bei Kindern sehr hoch und geht mit Eintritt ins Jugendalter stark zurück (15%), danach steigt er mit zunehmendem Alter wieder an. Die Altersgruppe der 30-59jährigen legt rund ein Viertel aller Wege zu Fuß zurück. Der ÖV-Anteil unter den 15 bis 29-Jährigen liegt bei sehr hohen 62%, unterdurchschnittliche Anteile erreicht der ÖV bei den SeniorInnen zwischen 60 und 74 Jahren (25%). Der Radanteil ist bei Erwachsenen mittleren Alters höher als in anderen Altersgruppen. Die Pkw-Nutzung ist bei den jüngsten und ältesten Altersgruppen unterdurchschnittlich, jedoch ist der Mitfahrer-Anteil bei bis 14 Jährigen mit 22% relativ hoch. Den höchsten Pkw-Anteil haben 60 bis 74-Jährige (37%), gefolgt von den 30 bis 59-Jährigen (31%) (siehe Abbildung 1).

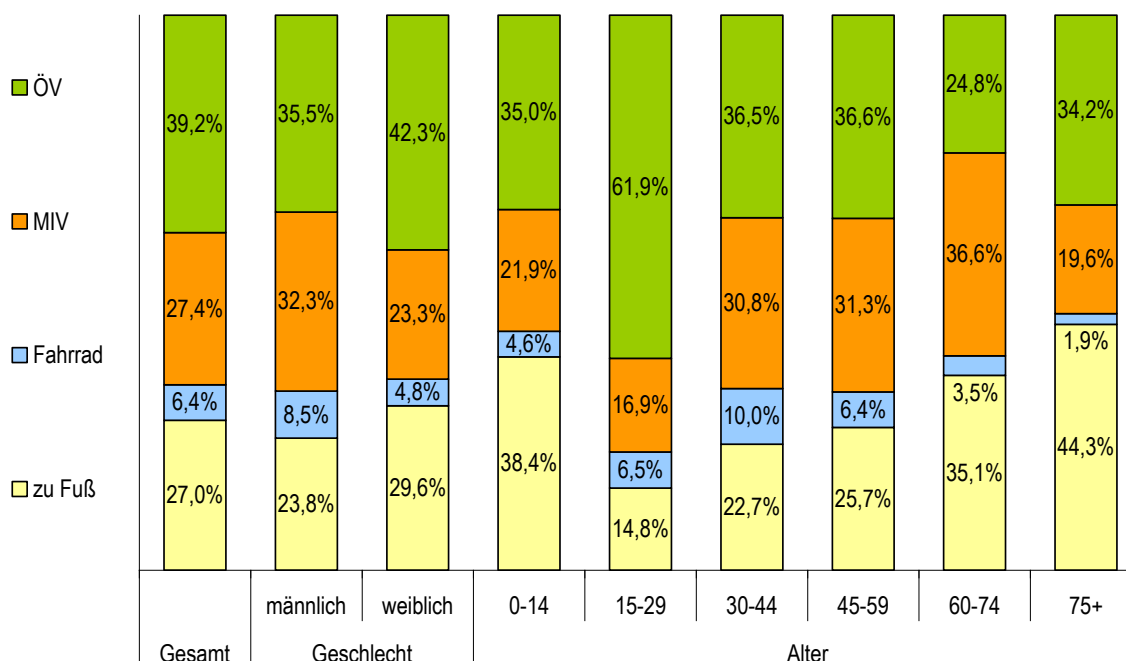


Abbildung 1: Genutzte Verkehrsmittel nach Alter und Geschlecht, Quelle: omnitrend 2014: Marktforschung für die Wiener Linien. Mobilitätsverhalten 2013

Während der Fußverkehr bei den Wegzwecken Versorgung (35%) und Freizeit (34%) besonders hohe Anteile erreicht, ist der Anteil bei Arbeitswegen unterdurchschnittlich (6,6%). Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) erreicht bei Ausbildungswegen den höchsten Anteil (67%), bei Bring- und Holwegen dominiert der Pkw mit einem Anteil von 52% (siehe Abbildung 2).

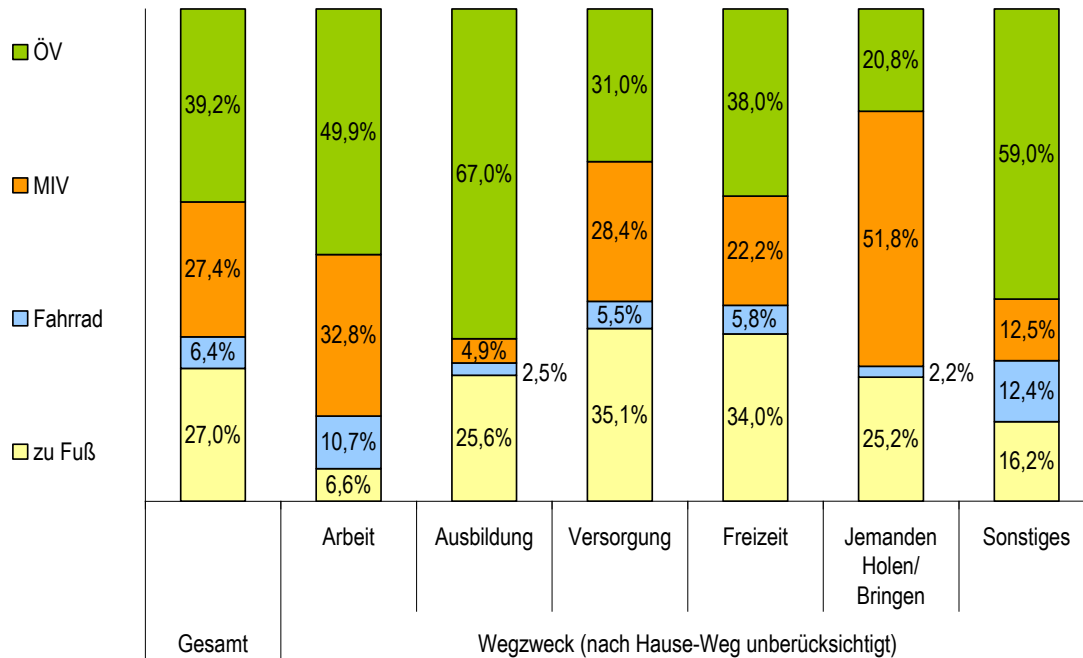


Abbildung 2: Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck, Quelle: omnitrend 2014: Marktforschung für die Wiener Linien. Mobilitätsverhalten 2013

15% aller Wege im Binnenverkehr sind unter 500 Meter lang. Diese werden fast ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Über 500 m bis 1 km erstrecken sich 10% der Wege. Der Fußverkehr-Anteil beträgt in dieser Entfernungsklasse 76,5% und nimmt mit zunehmender Reiseweite deutlich ab. Im Bereich von 1 km bis 2 km beträgt der Fußverkehrs-Anteil 32,6%, bei Entfernungen von 2 km bis 3 km beträgt der Anteil nur mehr 12%. Der ÖPNV erreicht ab zwei Kilometern Entfernung überdurchschnittlich hohe Marktanteile. Der Radverkehr hat im Entfernungsbereich von 1 bis 2 km seinen höchsten Anteil (13%). Er liegt jedoch auch bei Entfernungen von 5 bis 8 km bei 9% (siehe Abbildung 3).

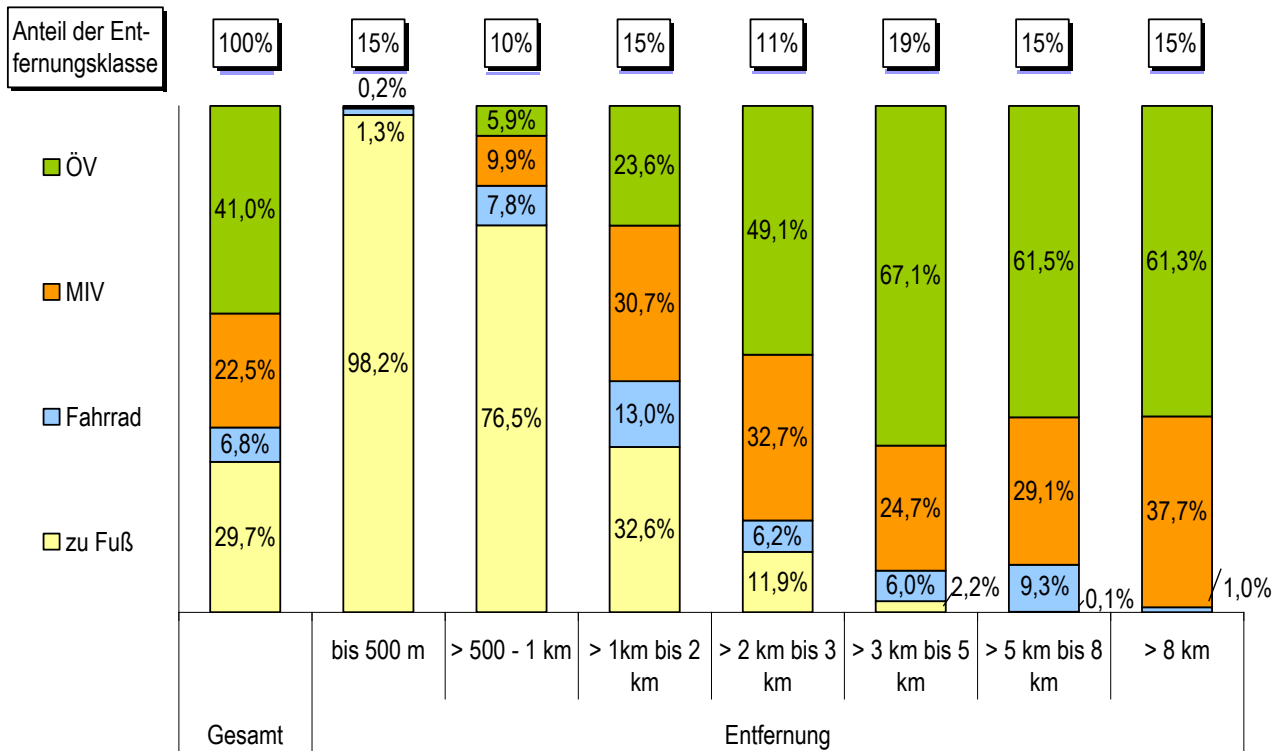


Abbildung 3: Genutzte Verkehrsmittel nach Entfernung im Binnenverkehr Wien; Quelle: omnitrend 2014: Marktforschung für die Wiener Linien. Mobilitätsverhalten 2013

Um zu verstehen, was das Gehen für Kinder und SeniorInnen zu einer sicheren und attraktiven Fortbewegungsart macht, ist es wichtig und notwendig sich mit beiden Gruppen intensiv zu befassen. Aus diesem Grund wurde FACTUM OG von der MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung beauftragt eine qualitative Studie zu dem Thema „Gehen aus der Perspektive von Jung und Alt“ durchzuführen.

Ziel der qualitativen Forschungsuntersuchung war es, die Bedürfnisse von Jung & Alt als FußgängerInnen festzumachen, Ähnlichkeiten zwischen diesen beiden Gruppen herauszuarbeiten und Maßnahmen bzw. Empfehlungen zu erarbeiten, die Gehen zu einer sicheren und attraktiven Fortbewegungsart machen. Bei der Gruppe der SeniorInnen wurde das Augenmerk auf mobilitätseingeschränkte Personen gelegt, da sich die Mobilitätsbedürfnisse der nicht-mobilitätseingeschränkten SeniorInnen von der Bevölkerung im mittleren Erwachsenenalter kaum unterscheiden (Bell 2010).

Im Rahmen der Studie kamen unterschiedliche Methoden zur Anwendung. In einem ersten Schritt wurde der bisherige Wissensstand zu den Bedürfnissen von älteren Personen und Kindern sowie den Gemeinsamkeiten zwischen diesen beiden Altersgruppen in den Kapiteln 2-5 zusammengefasst. Es wurde sowohl nationale als auch internationale Literatur gesichtet.

In insgesamt fünf Gruppendiskussionen mit Kindern zwischen 6 und 9 Jahren wurde das Thema Gehen und welche Anforderungen Kinder an die Gehinfrastruktur stellen spielerisch erarbeitet. Die Ergebnisse sind in Kapitel 6 dargestellt.

Zusätzlich gaben Straßenbeobachtungen und Kurzinterviews Aufschluss über das Verkehrsverhalten und über die Bedürfnisse von Kindern und SeniorInnen als FußgängerInnen (siehe Kapitel 7 und 8).

In einem generationenübergreifenden Themen-Workshop, an dem SchülerInnen und BewohnerInnen eines Pensionistenwohnhauses teilnahmen, wurden die Grundlagen für eine Stadt, die den Bedürfnissen von Kindern und ältere Personen gerecht wird, erarbeitet. Die Erkenntnisse des Workshops sind in Kapitel 9 beschrieben.

Abschließend wurde die Sicht verschiedener ExpertInnen zum Thema Gehen aus der Perspektive von älteren Menschen (mit Mobilitätsbeeinträchtigung) und Kindern eingeholt. Zu diesem Zweck wurden Einzelinterviews, Gruppendiskussionen und eine Befragung mittels Fragebogen durchgeführt. Das Resümee der ExpertInnen-Sicht sowie eine Zusammenschau der Ergebnisse inklusive Maßnahmenvorschläge werden in Kapitel 10 vorgestellt.

Kapitel 0 bildet den Abschluss dieser Studie und enthält Schlussfolgerungen.

2. Bedürfnisse von Kindern im Straßenverkehr

Kinder haben unterschiedliche Bedürfnisse als VerkehrsteilnehmerInnen. Kind ist nicht gleich Kind. Je nach Alter aber auch innerhalb der Altersstufen sind die Interessen und Fähigkeiten der Kinder sehr heterogen (Daschütz 2006).

Auf Wegen, die Kinder aktiv zurücklegen, wird der Bewegungsapparat trainiert und gleichzeitig die eigene Umwelt erkundet. Diese Wege bieten Gelegenheiten zum Spielen und zum Treffen von anderen Kindern (Limbourg 2008). Kinder lernen im öffentlichen Raum potentielle Gefahren im Straßenverkehr abzuschätzen, ebenso werden durch Beobachtungen die sozialen Kompetenzen geschult. Für junge Menschen ist ein Weg von A nach B daher vielmehr mit dem Aufenthalt im öffentlichen Raum verbunden, als dies für die erwachsene Bevölkerung der Fall ist.

Kinder sind im allgemeinen sehr mobile VerkehrsteilnehmerInnen. Zahlen aus dem Jahr 2013 zeigen, dass Kinder in Wien im Alter von 0-14 Jahren etwa 2,4 Wege pro Tag zurücklegen. Die Anzahl der Wege im Bevölkerungsdurchschnitt beträgt 2,6 Wege (omnitrend 2014).

Aufgrund ihrer noch nicht voll entwickelten psychischen und physischen Fähigkeiten sind Kinder vermehrt Risiken im Straßenverkehr ausgesetzt. Unfallzahlen verdeutlichen, dass der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr ein besonderes Interesse zukommen muss.

Insgesamt verunglückten im Jahr 2013 in Wien 275 Kinder zwischen 0 und 9 Jahren im Verkehr. Fast die Hälfte (48%) der verunglückten Kinder waren als FußgängerInnen unterwegs. Als MitfahrerInnen im PKW waren 40% der verunglückten Kinder unterwegs. Auch in der Altersgruppe der 10-19 ist der Anteil der Kinder, die als FußgängerInnen verunglückt sind, mit 32% wesentlich höher als in den Altersgruppen der 20-29 jährigen – hier waren 15% der Verunglückten zu Fuß unterwegs. Ein ähnliches Bild ergibt sich auch für die Altergruppe der 30-39 jährigen (13% der Verunglückten waren FußgängerInnen), der 40-49 jährigen (14% der Verunglückten waren FußgängerInnen) und der 50-59 jährigen (19% der Verunglückten waren FußgängerInnen). In den Altersgruppen ab 60 Jahren steigt der Anteil der FußgängerInnen unter den Verunglückten wieder an: unter den Verunglückten in der Altersgruppe der 60-69 jährigen waren 27% als FußgängerInnen unterwegs, bei den 70-79 waren über ein Drittel (34%) der Verunglückten FußgängerInnen. In der Altersgruppe der 80-89 jährigen ist mit 55% der höchste Anteil an FußgängerInnen unter den Verunglückten zu verzeichnen. Bei den über 90 jährigen sinkt der Anteil der verunglückten FußgängerInnen auf 48% (siehe Abbildung 4)

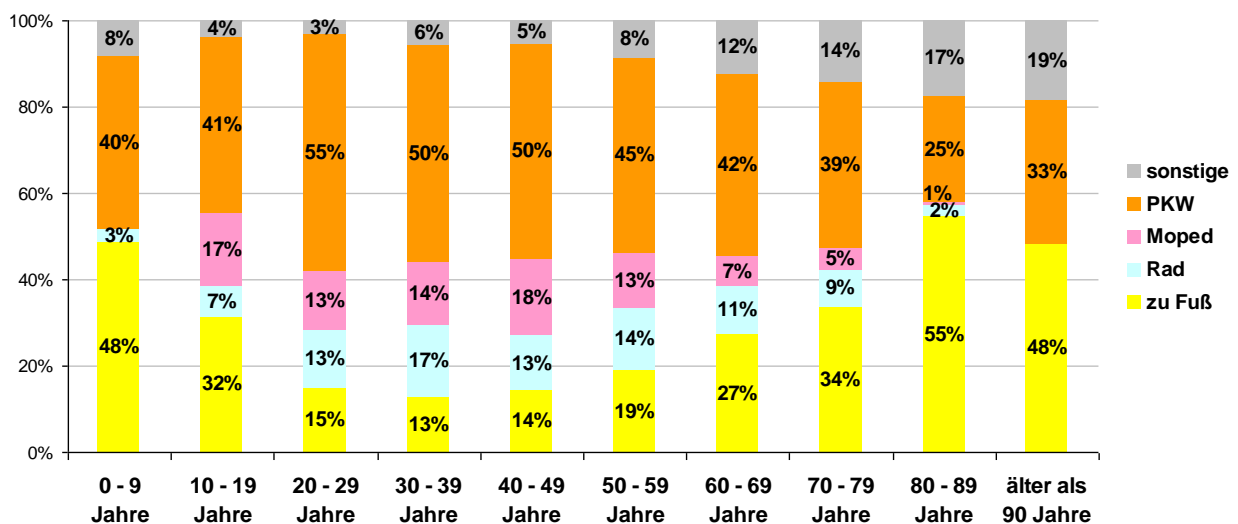


Abbildung 4: Anteil der Verunglückten in Wien nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppe, Quelle: KfV Verkehrsunfallstatistik 2013, eigene Darstellung

Im Jahr 2010 wurden 223 Kinder zwischen 0 bis 14 Jahren in Wien als FußgängerInnen verletzt, 1 Kind wurde getötet. Tendenziell ist ein Rückgang bei der Anzahl der verletzten Kinder in Wien in den letzten 10 Jahren zu verzeichnen (siehe Abbildung 5).

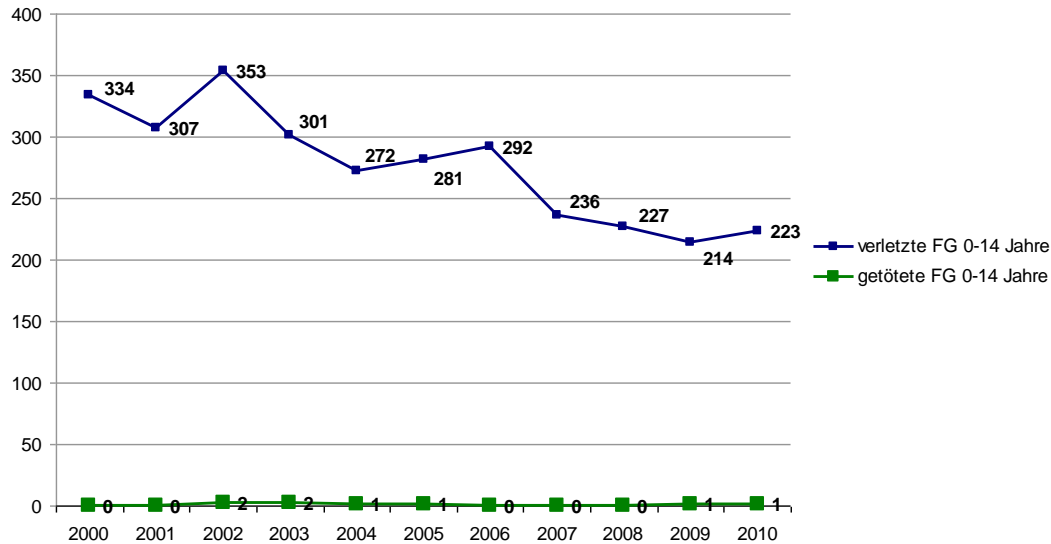


Abbildung 5: Verletzte und getötete Kinder (0-14 Jahre) 2000 bis 2010 in Wien (Bmvit 2012)

Die Entwicklung der letzten Jahre hinsichtlich der tendenziell sinkenden Unfallzahlen von Kindern kann mehrere Ursachen haben: einerseits, die steigende Sicherheit im Straßenverkehr für Kinder, andererseits, die Tatsache, dass immer weniger Kinder auf der Straße spielen und immer mehr Kinder auf ihren Wegen von Erwachsenen begleitet oder mit dem Auto transportiert werden. In der Schweiz ist der Anteil an Freizeitwegen bei Kindern und Jugendlichen im Zeitraum zwischen 2000 und 2005 um 9% zurückgegangen (Sauter 2008). Der Straßenverkehr wird in einer Schweizer Studie von 85% der Eltern als wichtigste Ursache angegeben, warum man Kinder nicht unbegleitet im öffentlichen Raum unterwegs sein lässt (Hüttenmoser 1995). Überhöhte KFZ-Geschwindigkeiten und abbiegende KFZ-Fahrzeuge werden als größte Gefahr für Kinder angesehen (Risser 2008).

Limbourg (2008) weist zusätzlich auf zahlreiche Studien hin, die belegen, dass Kinder aus unteren sozialen Schichten häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt sind, als Kinder aus höheren sozialen Schichten. Dies ist mitunter dadurch begründet, dass einkommensschwache Familien oftmals in Gebieten mit starkem KFZ-Aufkommen wohnen. Außerdem sind Kinder (0-14 Jahre) mit Migrationshintergrund viel häufiger in Fußgängerunfällen verwickelt, als Kinder ohne Migrationshintergrund (30% mit Migrationshintergrund und 14% ohne; Breuss 2010)

Kinder müssen im öffentlichen Raum die Möglichkeit haben, sicher, und ab einem gewissen Alter auch selbstständig, unterwegs sein zu können.

Die Möglichkeit unbegleitet im öffentlichen Raum unterwegs zu sein, hat Auswirkungen auf die sozialen Kontakte von Kindern. Im Rahmen eines

Forschungsprogrammes von Sauter (2006) zeichneten 173 Kinder der ersten Klasse ihr Wohnumfeld. Zugleich zählten die Kinder auf, wie viele Spielkameraden sie in der Nachbarschaft haben. Jene Kinder, die sich unbegleitet im öffentlichen Raum bewegen konnten, hatten im Durchschnitt 12 Spielkameraden, bei Kindern, die sich nicht selbstständig bewegen konnten, waren es lediglich zwei. Dies spiegelte sich auch in den Zeichnungen der Kinder wider. So zeichneten die Kinder, die im Freien spielen konnten, durchschnittlich 12 Spiel- und Naturobjekte. Jene Kinder, die diese Möglichkeiten nicht hatten, nur zwei Objekte.

2.1. Altersspezifische Fähigkeiten und daraus resultierende Bedürfnisse

Kinder erleben den Straßenraum anders als Erwachsene. Aufgrund ihrer physischen und psychologischen Entwicklung sind sie noch nicht in der Lage die komplexen Zusammenhänge des Verkehrs gänzlich zu verstehen bzw. damit umzugehen.

Kleinkinder bis etwa 3 Jahre sammeln Erfahrungen und entdecken aktiv ihre Umwelt als VerkehrsteilnehmerInnen. Diese Gruppe ist stets in Begleitung unterwegs, zu Fuß im Kinderwagen sitzend oder auf Laufrädern, Rollern und der gleichen. Drei bis vierjährigen Kindern fällt es noch schwer ein stehendes von einem fahrenden Fahrzeug zu unterscheiden. Kleinkinder gehen davon aus, dass wenn sie das Auto sehen auch der/die LenkerIn es gesehen hat. Sie sind leicht ablenkbar und es fällt ihnen schwer sich auf zwei Sachen gleichzeitig zu konzentrieren (z.B. Laufrad fahren und auf den Verkehr achten; Daschütz 2006, Neuman-Opitz 2008).

Barrierefreie Infrastruktur ist wichtig für Nutzung von rollenden Fortbewegungsmitteln (Kinderwagen, Laufrad etc.), aber auch für Kleinkinder selbst, da sie aufgrund ihrer geringen Körpergröße Niveaunterschiede schwer bewältigen können.

Kinder im Kindergartenalter weisen im Vergleich zu den jüngeren Kindern eine höhere Entwicklung der motorischen Fähigkeiten auf und sind eher in der Lage sich selbstständig fortzubewegen, etwa mit dem Fahrrad, und sich in einem weiteren Radius um Begleitpersonen zu bewegen als Kleinkinder (Daschütz 2006).

Die Möglichkeiten der kleineren Kinder sich frei zu bewegen, sind auch davon abhängig, wie riskant die erwachsenen Begleitpersonen die jeweilige Verkehrssituation einschätzen (Limbourg 2008). Kinder bis zum Vorschulalter können sich kaum in die Lage anderer VerkehrsteilnehmerInnen versetzen und verstehen bzw. nehmen den Verkehr ausschließlich aus ihrer eigenen Perspektive wahr (Limbourg 2008).

Spielen ist ein zentrales Bedürfnis dieser Altersgruppe – KFZ-beruhigte und sichere Räume in denen Spielen möglich ist, sind wichtig. Diese Spiel- und Bewegungsräume sollten vorwiegend in der Nähe der Wohnbereiche liegen und gut erreichbar sein ohne eine Straße mit hohem KFZ-Aufkommen oder eine Straße auf denen mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird, queren zu müssen.

Volksschulkinder haben verstärkt den Wunsch sich selbstständig zu bewegen und müssen bzw. wollen Wege auch ohne Begleitung zurücklegen. Die motorischen Fähigkeiten sind weit ausgeprägt, die kognitiven Fähigkeiten sind noch nicht voll entwickelt. Mit dem Gehör können sich Kinder ab etwa 8 Jahren orientieren. Mit etwa 9 Jahren ist die Fähigkeit ausgebildet Entfernungen abschätzen zu können, mit etwa 10 Jahren können auch Geschwindigkeiten abgeschätzt werden. Die geringe Körpergröße von Volksschulkindern erschwert den Überblick über eine Verkehrssituation, aber auch die Sichtbarkeit der Kinder für KFZ-LenkerInnen. Ab einem Alter von 8 - 10 Jahren wird der Aktionsraum der Kinder größer und die selbstständige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird wichtiger (Ausserer 2012).

Spiele im öffentlichen Raum sind auch für Volksschulkinder ein Bedürfnis. Daschütz (2006) weist darauf hin, dass unterschiedliche Arten von Spiel auch unterschiedlich viel Fläche, aber auch verschiedene Flächengestaltung benötigen. Dazu ein paar Beispiele: Regelspiele, wie Verstecken oder Ballspiele, benötigen eher größere platzartige Flächen, Bewegungsspiele, wie Roller fahren, machen Netze an Wegen und Plätzen erforderlich. Für Erkundungsspiele ist vorwiegend die Sicherheit und Sauberkeit des öffentlichen Raumes ausschlaggebend. Wobei festzustellen ist, dass sich Kinder bei jeder Art von Spiel an die Gegebenheiten anpassen.

Für Volksschulkinder ist es wichtig, den öffentlichen Raum auch als Platz zum Spielen erleben zu können. Das sichere Kreuzen von Straßen und die Möglichkeit alleine im Straßenverkehr unterwegs sein zu können, sind dabei zentrale Themen.

Für die **jüngeren Jugendlichen** zwischen etwa 12 bis 14 Jahre geht der Aktionsbereich über das nahe Wohnumfeld hinaus, wobei es geschlechtsspezifische Unterschiede gibt. Mädchen weisen vorwiegend in Gruppen einen weiteren Aktionsradius auf. Buben legen auch alleine weitere Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Generell verunglücken Buben häufiger als Mädchen. Mädchen haben eher das Bedürfnis nach sicheren Rückzugsräumen, Buben brauchen viel Platz. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum ist in dieser Altersgruppe wesentlicher Bestandteil der Freizeit. Die Fortbewegungsmittel sind vielfältig: zu Fuß, Roller, Rad, Skateboard, ÖV etc.

Mit zunehmendem Alter wird die selbstständige Mobilität und das Zurücklegen von weiteren Distanzen ohne Begleitung wichtiger. Ein auf die Bedürfnisse der Jugendlichen abgestimmtes ÖV-Angebot ermöglicht in Kombination mit Gehen selbstständig unterwegs zu sein, ohne auf andere – oftmals die Eltern - angewiesen zu sein.

2.2. Was gefällt Kindern? Was gefällt ihnen nicht?

Motive, warum man gerne bzw. nicht gerne zu Fuß geht, sind vielfältig. Damit sich Kinder im Straßenraum wohl fühlen, ist wichtig, dass

- sie sich ungestört bewegen können. Kontraproduktiv sind Verbote, die sie in ihrem Bewegungs- und Spieldrang einschränken, wie Radfahr- und Rollerverbote, die in Wohnhausanlagen oft üblich sind,
- sie ausreichend Platz haben, da sie sich nicht nur geradlinig fortbewegen, sondern oft stehen bleiben, hüpfen, springen und auch gerne im Slalom gehen,
- sie nicht aus (berechtigter) Sorge um ihre Sicherheit „an der kurzen Leine“ gehen müssen,
- sie sich angstfrei aufhalten und unbegleitet fortbewegen können.

2.2.1. Motive Verkehrsmittelwahl

Im Rahmen des Projektes GEMMA wurden Kindergartenkinder und Eltern zur Verkehrsmittelwahl befragt. Die Kinder malten Bilder zur Frage, wie sie am Liebsten zum Kindergarten kommen möchten. Die Kinder bevorzugten vorwiegend aktive Fortbewegungsmittel wie Roller und Fahrrad (Ausserer 2010). Eine Umfrage bei 950 Kindergartenkindern in Karlsruhe kam zu ähnlichen Ergebnissen. 55% der Kinder wünschten mit dem Roller oder dem Fahrrad in den Kindergarten zu fahren. Ein Fünftel wollte am liebsten zu Fuß gehen und ein gutes Viertel bevorzugte das Auto als Verkehrsmittel. Tatsächlich kamen aber rund 40% der Kinder mit dem Auto in den Kindergarten (Riemer 2003).

Befragt nach den Motiven, warum der Kindergartenweg zu Fuß zurückgelegt wird, gaben die Eltern in der Gemma Studie primär an, zu Fuß zu gehen, weil es für die Entfernung die schnellste Fortbewegungsart sei (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

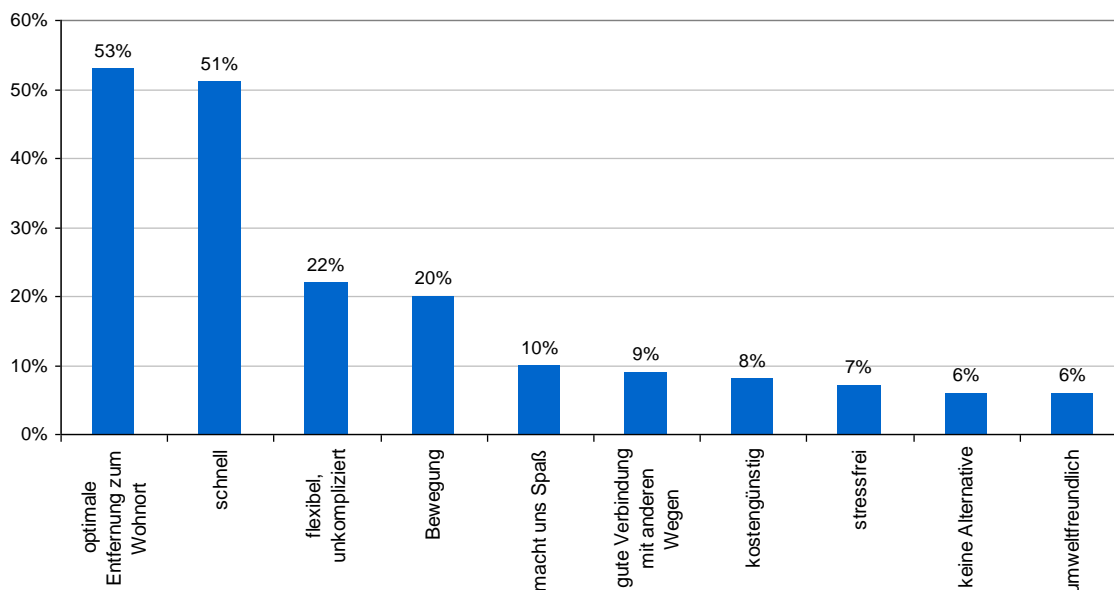


Abbildung 6: Warum bringen Sie Ihr Kind/Ihre Kinder am häufigsten zu Fuß in den Kindergarten? (spontane Nennungen, n=966), Quelle: Ausserer 2010)

Auf kurzen Distanzen wird Gehen als eine schnelle Verkehrsart angesehen, die eine flexible und unkomplizierte Fortbewegung ermöglicht.

In der Studie GEMMA wurde auch erhoben, was aus Sicht der Eltern dagegen spricht, den Weg in den Kindergarten mit den Kindern zu Fuß zurückzulegen. Für mehr als die Hälfte jener Eltern, die nicht zu Fuß zum Kindergarten gehen, ist der Weg zu lang und zu stressig. Stress in diesem Zusammenhang wurde vor allem mit starkem KFZ-Verkehr, schmalen Gehsteigen, müden Kindern, langen Warte- und kurzen Querungszeiten bei Ampeln verbunden. Außerdem wurde erwähnt, dass die Wege unattraktiv seien, die Abgase störend wären und es zu wenige Querungsmöglichkeiten in Kindergartennähe gäbe. (siehe Abbildung 7).

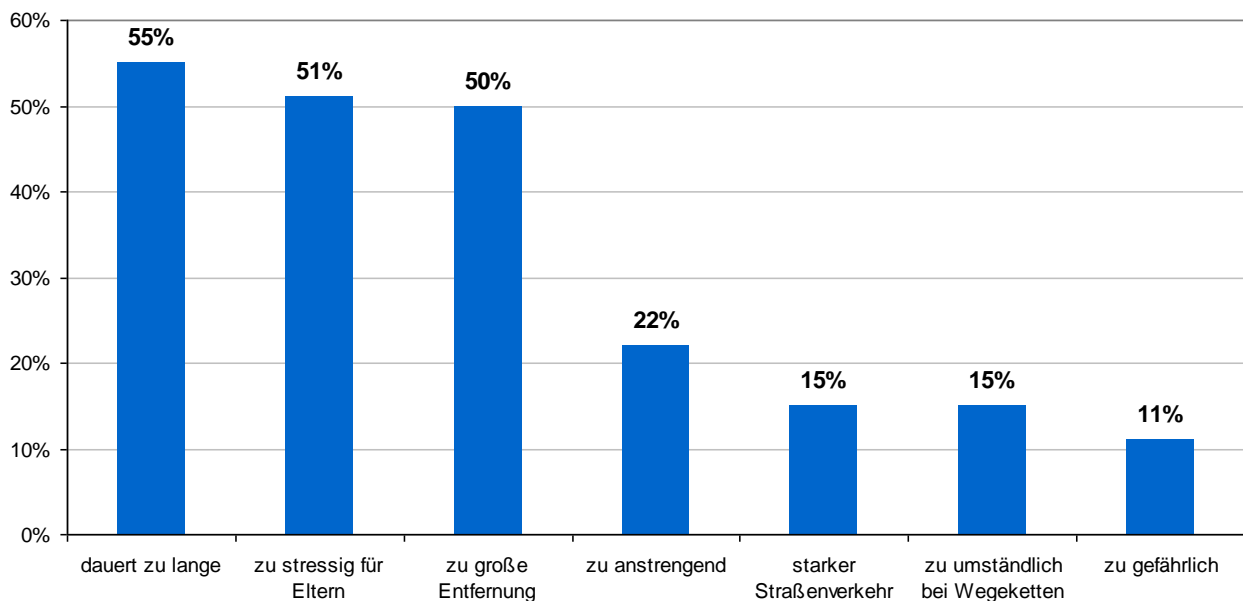


Abbildung 7: Gründe warum Eltern Kinder nicht zu Fuß in den Kindergarten bringen (n=1034) (Quelle: Ausserer 2010)

Starker und schneller Autoverkehr verursacht für Kinder und Eltern Stress beim Gehen. Gibt es zusätzlich wenig Platz für FußgängerInnen, wird der Autoverkehr als wesentliche Barriere und Hinderungsgrund für das Gehen angesehen.

2.2.2. Gehen ein Erlebnis

Gehen wird mit einer Fülle von positiven Eigenschaften verbunden: gesund, bewegungsintensiv, umweltfreundlich, unkompliziert, einfach, entspannend, kommunikativ sind nur einige wenige Charaktere, die dem Gehen zugeschrieben werden (siehe z.B. Wunsch 2007, Ausserer 2009, Ausserer 2014).

Inwieweit Kinder zu Fuß gehen als positiv erleben, dazu gibt es kaum Untersuchungen. In der Studie „Gemma weiter“ (Ausserer 2012) wurden Eltern dazu befragt, ob ihrem Kind das Gehen Spaß mache. 80% der Eltern stimmten dieser

Aussage zu. 85 % waren der Meinung, dass es wichtig sei, dass ihr Kind von klein auf gewöhnt sei, Wege zu Fuß zurückzulegen. 83% gingen davon aus, dass Kinder, die viel zu Fuß gehen, sicherer und selbstständiger im Verkehr unterwegs seien.

In dem Projekt „KidsAct“ (Oberlader 2014) wurden Kinder im Alter zwischen 12 und 14 Jahren zu ihrem Schulweg befragt. Gehen wurde von den SchülerInnen als sicher und angenehm erlebt, wenn sie in wenig befahrenen Straßen unterwegs waren, wenn AutofahrerInnen langsam fahren und am Zebrastreifen Vorrang gewährten, wenn die Straße von FußgängerInnen belebt war und generell, wenn sie mit der Familie oder mit Freunden gemeinsam gingen.

Gehen macht Kindern in verkehrsberuhigten Bereichen Spaß und wird vor allem in Begleitung als angenehm erlebt.

2.2.3. Gehen ein „Abenteuer“

Kinder empfinden eine Reihe von Situationen als gefährlich im Straßenverkehr. In diversen Studien werden von den Kindern (6-10 Jahre) vor allem folgende Aspekte als unangenehm beim Gehen erwähnt (Limbourg 1997).

- Rücksichtslose AutofahrerInnen: zu schnelles Fahren, nicht Anhalten beim Zebrastreifen
- Starker KFZ-Verkehr
- Rechts- und Linksabbiegende AutofahrerInnen bei Kreuzungen
- Am Gehsteig oder Radweg geparkte Autos
- Schlechte Sichtbeziehungen bei Kreuzungen
- Lange Wartezeiten und kurze Querungszeiten bei Ampeln
- Rotlichtmissachtungen
- Aus- und Einfahrten
- Alleine eine Straße zu kreuzen

Zusätzliche Ängste, die Kinder im öffentlichen Raum haben sind: (aggressive) Hunde, „Schläger“ und Kinderbanden, Wegegeld-Erpresser oder (alkoholisierte) Jugendliche und Erwachsene (Limbourg 2008).

Auch von älteren Kindern (10-14 Jahre) werden ähnliche Faktoren als „gefährlich“ bzw. unangenehm beim Aufenthalt im öffentlichen Raum angeführt. In dem Projekt „KidsAct“ (Oberlader 2014) war der Schulweg für viele SchülerInnen mit etlichen negativen Assoziationen verbunden. Kritisiert wurden der starke Autoverkehr, die langen Wartezeiten bei Zebrastreifen, aufgrund von Vorrangmissachtungen der AutofahrerInnen, schlechte Sichtbeziehungen bei Kreuzungen, gefährliche Situationen bei ampelgeregelten Kreuzungen durch Rechts- oder LinksabbiegerInnen, die querende FußgängerInnen nicht beachten, das rücksichtslose Verhalten von VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere gegenüber jüngeren Personen. Generell

wurden die Erwachsenen als ungeduldig und schlecht gelaunt beschrieben, die gerne Regeln missachten (z.B. bei Rot queren) und im Straßenverkehr eher keine Vorbilder seien.

Das Queren von Straßen erweist sich für Kinder immer wieder als Problem. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass sich das Querungsverhalten von Kindern und Erwachsenen unterscheidet. In diversen Studien wurden unter anderem folgende Unterschiede festgestellt (Schieber 1996):

- Kinder queren eine Straße oft laufend und schneller als Erwachsene
- Kinder warten viel größere Verkehrslücken ab
- Kinder halten sich viel strenger an die Verkehrsregeln als Erwachsene (z.B. queren sie seltener neben dem Zebrastreifen)
- Kinder orientieren sich erst am Randstein, ob ein Queren möglich ist, Erwachsene machen dies bereits davor
- Kinder orientieren sich oft an Personen, die mit ihnen eine Straße queren und folgen ihnen mitunter blindlings

Im Vergleich zwischen dem Querungsverhalten von Erwachsenen und Kindern zeigt sich, dass erfahrene FußgängerInnen dazu tendieren so bald eine Möglichkeit besteht zu queren, diese auch zu nutzen, während Kinder lange zögern und abwarten. Das verzögerte Starten des Querungsvorganges bedeutet für Kinder nicht nur, dass sie Querungsgelegenheiten verstreichen lassen, sondern auch dass das Queren selbst ein gefährlicher Vorgang wird, da die Lücken bis zum tatsächlichen Queren geringer werden (Thomson 2005).

Gehen ist nicht per se gefährlich. Die Voraussetzungen, die Kinder im öffentlichen Raum vorfinden, bringen Kinder in kritische Situationen bzw. lassen Gehen als gefährlich erscheinen.

2.3. Kindergerechte Umwelt

Planung, die den Bedürfnissen von Kindern gerecht werden soll, setzt bei der direkten Umgebung der Wohnstätte an. Die Wohnraumumgebung, die ca. 2-4 km² des Nahumfeldes umfasst, bezieht die Bereiche Betreuung und Ausbildung von Kindern, Freizeit, Erholung im Grünraum oder auch Einkaufen mit ein (RVS Kindergerechter Verkehr). Die folgende Tabelle gibt einen Überblick der relevanten Aspekte kindergerechter Planung.

Tabelle 1: Übersicht über relevante Aspekte kindergerechter Planung; (Stadtent. Basel Nord)

kleinteilige und kleinräumige Gestaltung	Anregend für Kinder, bietet Rückzugsräume und Orientierung
unterschiedliche Bodenbeschaffenheit	Anregend für Kinder, sollte tauglich für Kinderwagen, Roller etc. sein, wichtig ist saubere und gepflegte Infrastruktur – damit Kinder ohne Risiko mit allen Sinnen Erfahrungen sammeln können
Möblierung	Vielfach nutzbar neben Sitzen, z.B. als Spielgelegenheit; potentielle Nutzungskonflikte können u. a. durch aktive Stärkung der sozialen Kontakte zwischen unterschiedlichen NutzerInnen-Gruppen entstehen
Multimodale Mobilität kinder- und jugendgerecht gestalten	Zentrale Ziele von Kindern an ÖV anbinden, einfach verständliche Nutzung des ÖV, klar verständliche Fahrpläne und Tarifsysteme
Sicheres Wegenetz zwischen Spielräumen	Sicheren Zugang zu Spielräumen und Verbindung zwischen Spielräumen gewähren inkl. kindergerechten Querungsmöglichkeiten
Reduzierung von Parkplatzflächen	Verbesserung der Sichtverhältnisse für Kinder, einfacheres Queren möglich, anderweitige Nutzung möglich
Reduzierung KFZ Geschwindigkeiten im Wohngebiet	Ermöglicht selbstständigere und sichere Mobilität und Aufenthalt im öffentlichen Raum
Pflanzen (Bäume, Büsche, Grüninsel etc.)	Zum Spielen, Erholen, tragen zu gutem Stadtklima bei, spenden Schatten

Relevante Aspekte zur kindgerechten Planung finden sich auch in den Wünschen der Kinder wieder. Im Rahmen eines Malwettbewerbes wurden in Deutschland etwa 10.000 Kinder im Alter von 6 bis 13 Jahren gebeten ihre Wünsche in Bezug auf den Straßenverkehr darzustellen. Die häufigsten Anliegen betrafen (Limbourg 1997):

- Querungshilfen für FußgängerInnen
- Weniger Autoverkehr
- Sichere Spielmöglichkeiten im Straßenraum
- Tempo 30
- Mehr Sicherheit für RadfahrerInnen und SkaterInnen
- Mehr Sicherheit und Komfort im öffentlichen Verkehr
- Mehr Sicherheit durch Verkehrsüberwachung

Kinder haben einen starken Bewegungs- und Spieldrang. Diesem Bedürfnis sollte bei der Planung des öffentlichen Raums Rechnung getragen werden.

3. Bedürfnisse von älteren Personen im Straßenverkehr in Bezug auf das Gehen

In diversen Studien (Bell 2010) wird darauf hingewiesen, dass ältere Menschen in der Pension andere Verantwortungen übernehmen und veränderte Bedürfnisse haben, als in der Phase der Erwerbstätigkeit. Das Ausüben von ehrenamtliche Tätigkeiten und anderen Aktivitäten oder das Pflegen von sozialen Kontakten tragen wesentlich zum individuellen Wohlbefinden bei.

Um diesen Aktivitäten nachgehen zu können, ist es für die älteren und alten Menschen wichtig, selbstständig mobil zu sein. Die Realität zeigt jedoch, dass die tatsächliche Mobilität und die gewünschte Mobilität der älteren und alten Menschen voneinander abweichen (Engeln 2001). Im Rahmen des Projektes CONSOL - Concerns and Solutions – Road Safety in the Ageing Societies (Bell 2013) zeigte sich, dass vor allem Beeinträchtigungen des Bewegungsapparates die Häufigkeit die Wohnstätte zu verlassen stärker reduzieren, als sensorische Beeinträchtigungen. Deutlich wurde auch, dass die Unabhängigkeit vom eigenen Auto bei der Realisierung der Alltagsmobilität bereits bei jüngeren SeniorInnen gefördert werden muss, damit diese Personen sich auch noch im höheren Alter in der Lage fühlen mittels anderer Fortbewegungsarten, wie zu Fuß gehen oder ÖV-Nutzung, mobil sein zu können.

Hinsichtlich des Risikos als FußgängerIn zu verunglücken, sind ältere Personen einem höheren Risiko ausgesetzt als die Gruppe der 20 bis 59 jährigen (siehe Abbildung 4, Kapitel 2). In Wien konnte zwar die Anzahl der verletzten FußgängerInnen über 65 Jahren seit den 1990 Jahren reduziert werden, doch seither stagniert der Wert bei etwa 200 Verletzten pro Jahr. Seit Mitte der 1990 Jahre verunglückten jedes Jahr zwischen 10 und 20 FußgängerInnen über 65 Jahren in Wien tödlich (BMVIT 21012).

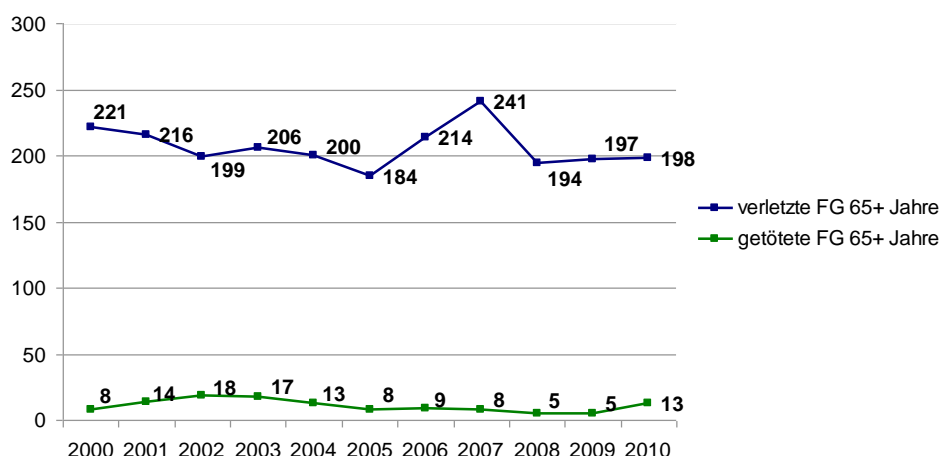


Abbildung 8: Anteil der verletzten und getöteten FußgängerInnen über 65 Jahren in Wien 1988 bis 2010 (BMVIT 2012, S. 61)

Im Rahmen der Studie SIZE - Life quality of senior citizens in relation to mobility conditions (Haindl 2006) wurden sieben Anforderungen identifiziert, die als besonders wichtig im Hinblick auf die Mobilität älterer und alter Menschen betrachtet werden können:

- **Selbstständige Mobilität:** Das Zufriedenstellen der individuellen Bedürfnisse, das selbstständige Erledigen von alltäglichen Dingen sowie die Möglichkeit Sozialkontakte zu pflegen ohne dabei auf die Hilfe von anderen angewiesen sein zu müssen, ist zentral für die Lebensqualität.
- **Sicherheit:** Ältere und alte Menschen haben oftmals ein hohes Sicherheitsbedürfnis, objektiv sicher zu sein vor Unfällen und vor Kriminalität, ebenso wie sich subjektiv sicher zu fühlen bei der Verkehrsteilnahme, sind wichtige Einflussfaktoren auf die Mobilität.
- **Gleichheit:** Das Gefühl als VerkehrsteilnehmerIn respektiert bzw. nicht benachteiligt zu werden, etwa aufgrund des Alters, ist eine zentrale Qualität der Mobilität.
- **Komfort:** Es bedeutet einerseits den Zugang zu (verschiedenen) Verkehrsmitteln zu haben und andererseits auch die Infrastruktur und die Fortbewegungsmittel nutzen zu können.
- **Ästhetik:** Die ansprechende optische Gestaltung des Umfeldes trägt dazu bei, dass bestimmte Wege gerne genutzt und auch zu Fuß zurück gelegt werden.
- **Soziale Bedürfnisse:** Mobil zu sein, bedeutet vor allem auch mit anderen in Kontakt zu sein und Möglichkeit zur Kommunikation mit Mitmenschen zu haben. Darüber hinaus geht es darum Teil des öffentlichen Lebens zu sein, kulturelle Angebote wahrzunehmen etc.

3.1. Altersspezifische Fähigkeiten und daraus resultierende Bedürfnisse

Die Gruppe der SeniorInnen stellt eine sehr inhomogene Gruppe dar, mit vielfältigen Interessen, Aktivitäten und Mobilitätsgewohnheiten. In Bezug auf die außerhäuslichen Aktivitäten lassen sich laut Rudinger (2007) zwei Typen unterscheiden:

- mobile ältere Menschen, die aktiv und bewusst den öffentlichen Raum nutzen und
- immobile ältere Menschen, die den Schwerpunkt auf häusliche Aktivitäten legen und sich in den privaten Raum zurückziehen.

Der Lebensstil hängt häufig mit dem Alter zusammen, aber nicht notwendiger Weise. Untersuchungen über Aktivitäten außer Haus zeigen, dass 70% aller 65-69jährigen

mindestens einmal pro Tag die Wohnstätte verlassen, bei den 80-84jährigen beträgt dieser Anteil nur noch 47% (Scheiner 2002). Bei den 60-75jährigen gaben 6% an, Probleme zu haben, ihren Einkauf selbst zu erledigen. Bei den über 75 jährigen waren es bereits 27% (Statistik Austria 2007).

Eine IMAS-Umfrage aus dem Jahr 2011 (Rom 2011) veranschaulicht, dass der Straßenverkehr bei über 75jährigen zunehmend zum Problem wird und sich die Außer-Hausmobilität erheblich verringert.

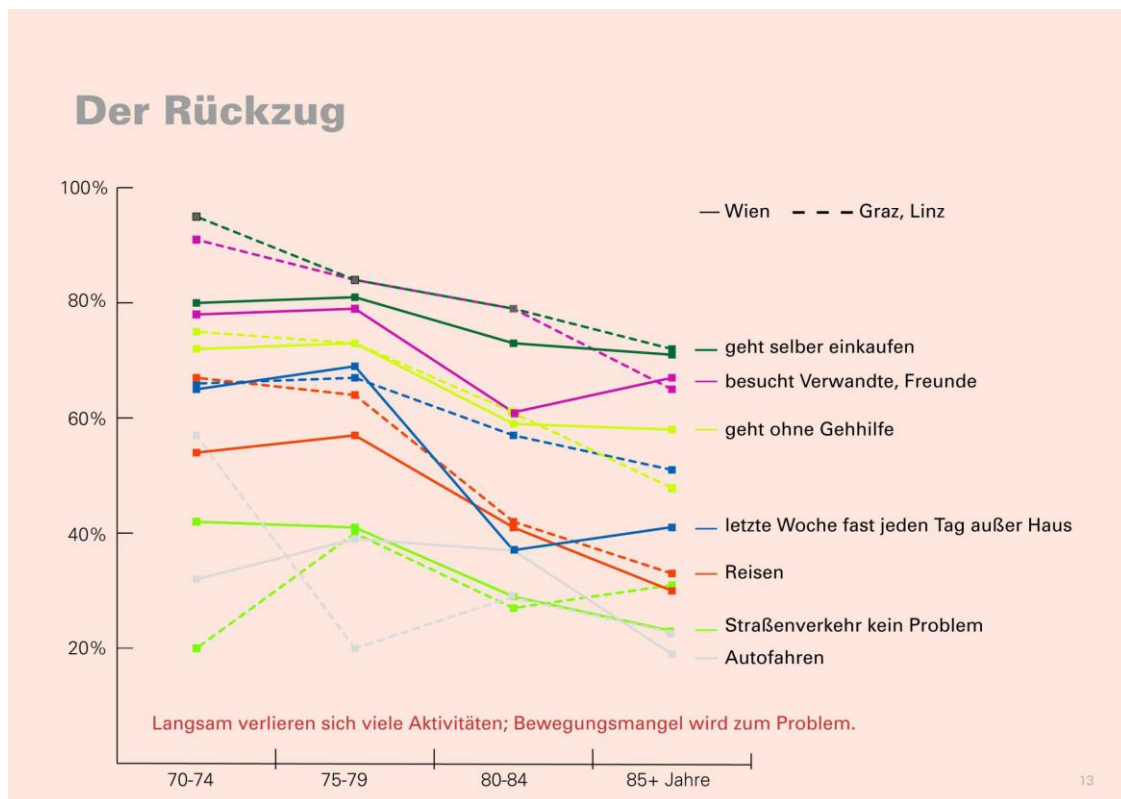


Abbildung 9: Außer-Haus Aktivitäten von 70 bis über 85jährigen im Vergleich (Rom 2011)

Laut dem Gesundheitsbericht von 2009 (Czirkovits 2009) sind 10,2% der österreichischen Bevölkerung physisch beeinträchtigt und nicht in der Lage Treppen oder eine Gehdistanz von 500 Metern ohne Gehhilfe zurückzulegen. Ältere Personen sind stärker von physischen Beeinträchtigungen betroffen als jüngere Personen, Frauen sind häufiger betroffen als Männer. Während rund 75% aller Frauen über 85 eine Gehhilfe benötigen, sind es bei den Männern nur rund 55%. Zwischen 65-84 Jahren beträgt der Anteil der Frauen mit physischen Beeinträchtigungen etwa 40% bei den Männern über 20%.

Mit einer Verringerung der Mobilitätsaktivitäten reduziert sich auch der Aktionsradius. Mit zunehmendem Alter werden die Wege kürzer – vorzugsweise unter einem Kilometer. Die Orte, die meist fußläufig erreicht werden, befinden sich in der Wohnumgebung. Mit welchen Verkehrsmitteln ältere Menschen unterwegs sind, hängt aber laut Rudinger (2007) weniger von mobilitätsrelevanten Personenmerkmalen ab, sondern vielmehr von den raumstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen,

die ältere Menschen in unserer Gesellschaft vorfinden. Das Auto spielt auch bei der älteren Bevölkerung eine immer größere Rolle und der Anteil jener, die über einen Pkw auch im hohen Alter verfügen, steigt (Stiewe 2011).

Einen lebenswerten, öffentlichen Raum für ältere Menschen zu gestalten bedeutet altersbedingte Veränderungen in der Planung zu berücksichtigen. Folgende Veränderungen treten im Alter auf (Ruby 2005):

- **Nachlassen der Sehfähigkeit:** z.B. Abnahme der Kontrastsensibilität, Reduzierung der Sichtfeldweite (bei 70jährigen von ca. 170 Grad auf etwa 140 Grad), erhöhte Blendempfindlichkeit
- **Nachlassen der Hörfähigkeit:** z.B. Abnahme der Hörschwellen, verringerte Fähigkeit des Richtungshören, spätere Wahrnehmung von Signalen
- **Veränderung in der Motorik:** z.B. Nachlassen der Muskelkraft, reduzierte Gehgeschwindigkeiten, verminderte Beweglich- und Gelenkigkeit
- **Kognitive Veränderungen:** z.B. Beeinträchtigungen der allgemeinen Aufmerksamkeits- und Konzentrationsfähigkeit, geringere Flexibilität sich auf neue Situationen einzustellen

Neben diesen funktionalen Beeinträchtigungen steigt mit zunehmendem Alter auch das Risiko von einer Demenzerkrankung betroffen zu sein. Da Demenz oftmals mit Symptomen wie Orientierungslosigkeit oder der Verschlechterung der Geschicklichkeit einhergeht, sehen sich Demenzerkrankte und Angehörige/ Betreuende bei alltäglichen Handlungen, etwa der Verkehrsteilnahme, zunehmend mit Problemen und einer Einschränkung in der gewohnten Lebensführung konfrontiert. Durch die Verschlechterung dieser Fähigkeiten steigt die Gefahr zu verunfallen. Zahlen für Wien deuten darauf hin, dass ca. 3% der über 75-jährigen und bereits über 24% der über 80-jährigen an Demenz leiden (Winkler 2012).

Die Änderung der physischen und kognitiven Verfassung im Alter wird für ältere Menschen dann zum Mobilitätsproblem, wenn als alleiniger Maßstab für die Planung der Infrastruktur und des öffentlichen Raumes der gesunde, junge, leistungstarke Mensch herangezogen wird.

3.2. Was gefällt älteren und alten Menschen? Was gefällt ihnen nicht?

Ältere und alte Menschen können, wie bereits erwähnt, als VielgeherInnen bezeichnet werden (BMVIT 2012). Gegangen wird dabei nicht nur aus einer Notwendigkeit heraus, sondern weil Gehen mit einer Fülle von angenehmen Aspekten verbunden wird. In der von der MA 18 in Auftrag gegebenen Studie „Was am Gehen gefällt und was davon abhält“ (Ausserer 2013), wurden eine Reihe von Faktoren genannt, die das Gehen zu einer beliebten Fortbewegungsart machen – die Nennung dieser positiven Aspekte (siehe Abbildung 10), können jedoch nicht ausschließlich SeniorInnen zugeschrieben werden, auch junge Erwachsene erleben diese Aspekte als angenehm:

- **Naherholung in attraktiver Umgebung:** in einer angenehmen Umgebung unterwegs sein zu können, sprich an der frischen Luft zu sein, Vogelgezwitscher zu hören und abschalten zu können, wird das Gehen als einfach zugängliche und ständig verfügbare Quelle der Naherholung betrachtet. Damit Gehen erholend sein kann, spielt vor allem die Aufenthaltsqualität eine wichtige Rolle – also das Angebot an Sitzgelegenheiten, öffentlichen Toiletten und KFZ-beruhigten Räumen.
- **Praktisch und schnell:** Gemeinsam mit (Enkel-)Kindern wird das Gehen außerdem als eine praktische und schnelle Art der Fortbewegung beschrieben. Besonders für kürzere Strecken wird die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln als umständlich erlebt und dem Gehen der Vorzug gegeben.
- **Körperliche Bewegung:** Gehen ist eine Quelle für Bewegung, die im Alltag einfach integriert werden kann. Gehen hinterlässt bei vielen Menschen das gute Gefühl etwas für den Körper getan zu haben. Gehen wird in der Stadt vor allem von älteren Personen als angenehmer und sicherer als Rad fahren empfunden.
- **Sozialkontakt:** Raus zu gehen und andere Leute zu sehen oder zu treffen, leistet für die ältere Bevölkerung einen wichtigen Beitrag in Kontakt mit anderen Menschen zu bleiben. Gehen (oder Spaziergehen) stellt eine Form der Bewegung und Anwesenheit im öffentlichen Raum dar, mit der sich SeniorInnen einfach identifizieren können.
- **Teilhaben am öffentlichen Leben:** Das Geschehen auf der Straße mitzubekommen, bietet nicht nur Abwechslung („Zu Hause fällt mir die Decke am Kopf“), sondern erfüllt auch andere wichtige Funktionen, wie etwa sich mit der eigenen Umgebung auseinanderzusetzen, ein Zugehörigkeitsgefühl zu entwickeln und sich als Folge davon auch sicherer zu fühlen. Es gibt, so die Befragten auch immer wieder neue Geschäfte, Lokale, Spielplätze etc. zu entdecken, wenn man zu Fuß unterwegs ist.

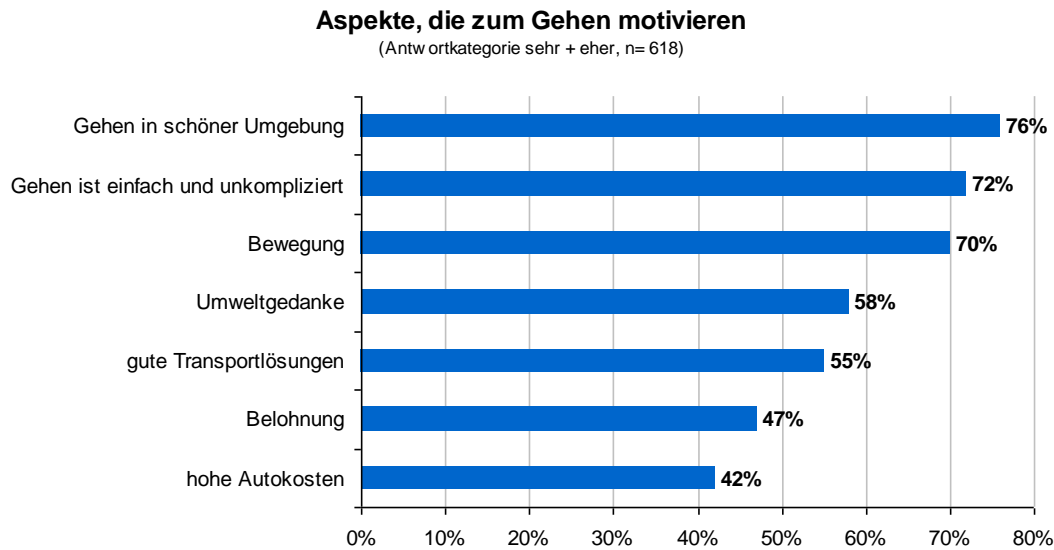


Abbildung 10: Aspekte, die zum Gehen motivieren (Ausserer 2103)

Gehen trägt mit all seinen positiven Nebeneffekten wesentlich zur Lebensqualität älterer Personen teil.

Aspekte, die älteren Personen im Straßenverkehr als FußgängerIn nicht gefallen, hängen vor allem damit zusammen, dass die oben beschriebenen Anforderungen an das Verkehrssystem oftmals unzureichend erfüllt sind. In der bereits erwähnten Studie von Ausserer (2013) wurden vor allem der KFZ-Verkehr (Geschwindigkeit, Lärm, Vorrangverletzungen), aber auch Ampelschaltungen, verunreinigte Gehwege oder infrastrukturelle Mängel als Hauptaspekte genannt, die vom Gehen abhalten (siehe Abbildung 11). Die SIZE-Studie listet einige Aspekte auf, die auch in der Studie thematisiert wurden und nennt darüber hinaus weitere Aspekte, die häufig von älteren Menschen angeführt wurden:

- **Gehinfrastruktur:** Die Gestaltung der Infrastruktur ist auf die Bedürfnisse der AutofahrerInnen zugeschnitten, nicht aber auf die der FußgängerInnen. Das reicht von der schmalen Dimensionierung der Gehwege, über kurze Querungszeiten bei Ampeln bis hin zu Barrieren, wie Treppen, parkenden Autos oder Mistkübeln am Gehweg. Dadurch sind vor allem SeniorInnen, aber auch Kinder benachteiligt, da diese am häufigsten zu Fuß unterwegs sind.
- **Sicherheitsbedenken:** Die Furcht nicht während der Grünphase die Straße queren zu können, zu stürzen oder Opfer eines kriminellen Übergriffes zu werden, können dazu führen, dass ältere Menschen ihre Mobilität einschränken. Kinder hingegen werden aus diesem Grund oftmals bis ins Jugendalter von Erwachsenen bei ihren Ausbildungs- und Freizeitwegen begleitet.
- **Respektvoller Umgang:** rücksichtslose AutofahrerInnen, die den Vorrang missachten, keinen Sitzplatz in überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln zu bekommen oder eine wahrgenommene negative Einstellung gegenüber älteren

und jüngeren Menschen mindern für die SeniorInnen ebenfalls die Qualität ihrer Mobilität.

- **Öffentliche Toiletten:** Aufgrund der körperlichen Abbauprozesse im fortgeschrittenen Alter und weiterer (altersbedingter) Einflussfaktoren, nimmt die Wahrscheinlichkeit zu von Harn- und/oder Stuhlinkontinenz betroffen zu sein (MKÖ 2014). Funktionstüchtige und saubere öffentlichen Toiletten vorzufinden, wird als wichtig empfunden von den älteren Menschen, damit sie sich komfortabel fortbewegen können – es klaffen jedoch tatsächliches Angebot und gewünschtes Angebot an benutzbaren Toiletten auseinander. Auch Kinder (und Erwachsene) profitieren von mehr Toiletten im öffentlichen Raum.
- **Möblierung:** Sitzgelegenheiten mit nutzerfreundlicher Gestaltung im öffentlichen Raum, um sich zwischendurch ausruhen zu können, tragen ebenfalls stark zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei. Sitzgelegenheiten stellen außerdem ein wichtiges Element bei der Pflege und Herstellung von Sozialkontakten dar. Die Ergebnisse des Projektes „Gemma raus!“ (Diketmüller 2012) zeigen, dass ältere Menschen in Wien zurückhaltend sind bei der Aneignung von Raum und der Inanspruchnahme von Angeboten, wie etwa Sitzgelegenheiten. Die SeniorInnen versuchen eher möglichen Konflikten oder unvorhersehbaren Situationen aus dem Weg zu gehen. Auch Kinder werden schnell müde und genießen es am Weg kleinere „Sitzpausen“ machen zu können.

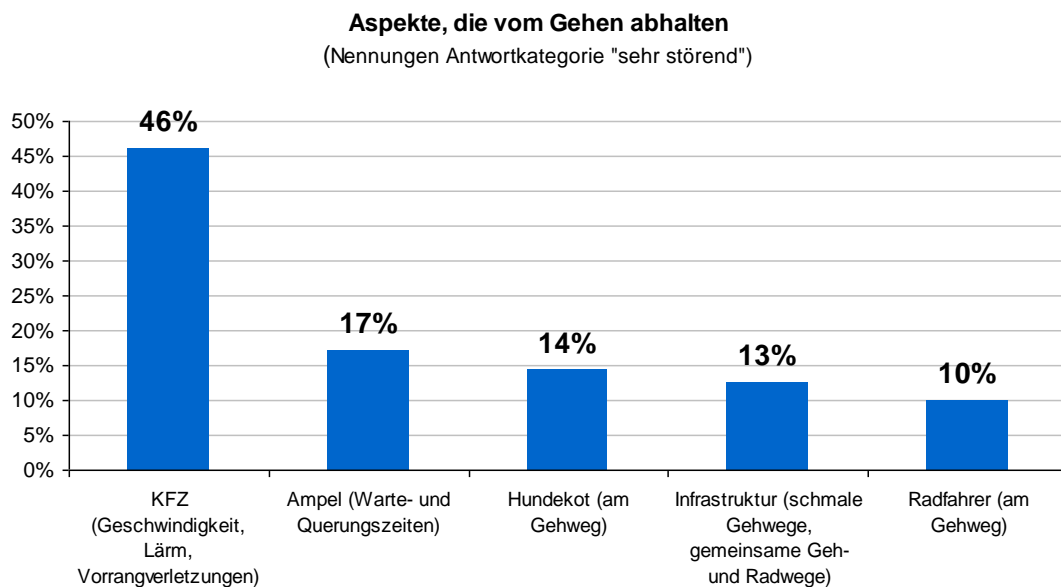


Abbildung 11: Aspekte, die vom Gehen abhalten (Ausserer 2013)

Für ältere Menschen sind „Hardware“ (Sitzgelegenheiten, Querungshilfen etc.) und „Software“ (rücksichtsvoller Umgang etc.) gleichermaßen wichtig, um sich im öffentlichen Raum wohl zu fühlen und sich angst- und barrierefrei bewegen zu können.

3.3. SeniorInnengerechte Umwelt

Aus der Studie „Was am Gehen in Wien gefällt und was davon abhält“ wurde ersichtlich, dass die befragten WienerInnen als FußgängerInnen vor allem dort gerne gehen, wo wenig oder kein KFZ-Verkehr ist (Ausserer 2013). Maßnahmen, die älteren Menschen das Gehen angenehmer gestalten, stehen somit in Verbindung mit einer Reduzierung der als negativ erlebten Auswirkungen des KFZ-Verkehrs. Dies betrifft vor allem die **Verringerung der KFZ-Geschwindigkeit und Reduzierung des KFZ-Verkehrs**. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Aspekte, die den Straßenraum auch für ältere Leute zu einem sicheren und qualitativen hohen Aufenthaltsraum werden lassen (siehe z.B. Steinbach o.J.)

Tabelle 2: Übersicht über relevante Aspekte seniorInnengerechter Planung

Gehsteig	<ul style="list-style-type: none"> → Keine Unterschreitung der Mindestbreiten von Gehsteigen (laut Masterplan Verkehr 2m) → Vermeiden von festen und mobilen Hindernissen am Gehsteig (z.B. Plakatständer, Poller, Verkehrsschilder) → Gute Wartung der Gehsteige: keine Unebenheiten, Schäden im Belag, starke Querneigungen → Gehsteigabsenkungen bei Querungen und Kreuzungen → Gemischte Geh- und Radwege vermeiden → Ersatzgehsteige bei Baustellen vorsehen
Querungshilfen/ Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> → Bei komplexen Kreuzungen, Haltestellen des ÖVs, im Umfeld von PensionistInnenwohnheimen → Querungshilfen so anlegen, dass keine Umwege nötig werden → Bei großen Querungslängen Mittelinsel vorsehen → Begegnungen und barrierefreies Begehen gut ermöglichen → Auf gute Sichtbeziehungen achten (keine parkende Autos im Kreuzungsumfeld, Mülltonnen etc.) → Ausreichende Beleuchtung → Bei ampelgeregelten Kreuzungen, akustische Signale und taktile Bodenmarkierungen vorsehen → Forcieren von Tempo 30 Zonen (besonders im Umfeld von PensionistInnenwohnheimen) → Aufpflasterungen, um Geschwindigkeit zu reduzieren → Geschwindigkeitsüberwachung

Damit ältere Menschen Gehen als Genuss erleben, ist es wichtig die Anforderungen der älteren Menschen an den öffentlichen Raum bei der Planung zu berücksichtigen.

4. Gemeinsamkeiten der beiden Zielgruppen

In der Literatur finden sich wenige Hinweise über die Gemeinsamkeiten von Kindern und SeniorInnen hinsichtlich der Anforderungen an den öffentlichen Raum, der Bedürfnisse und Probleme, wenn es um Mobilität geht. Anhand theoretischer Konzepte kann jedoch veranschaulicht werden, wie das Alter in vielfältiger Weise die Strukturen von Mobilität beeinflusst (Reiterer 2006). Die folgenden Beispiele sollen diese Verflechtungen verdeutlichen. Jüngere und ältere Menschen sind die fleißigsten FußgängerInnen und im Straßenverkehr als FußgängerInnen besonders gefährdet. Besonders kritisch sind Kreuzungssituationen für FußgängerInnen – hier passieren die meisten FußgängerInnen-Unfälle (56%) (BMVIT 2012, S. 65). Junge FußgängerInnen unter 25 Jahren weisen den höchsten Anteil (37%) an verletzten FußgängerInnen aus bei Unfällen mit Fahrzeugbeteiligung. Bei sogenannten Alleinunfällen und Unfällen ohne Fahrzeugbeteiligung verunglücken besonders ältere Personen ab 60 Jahren häufig (46%) (BMVIT 2010, S. 69). Über diese „traurige“ Gemeinsamkeit hinaus, gibt es noch eine Reihe anderer Aspekte, die jung und alt hinsichtlich ihrer Mobilitätsbedürfnisse verbindet.

4.1. Zugang zu Mobilitätsstrukturen

Hinsichtlich der Nutzung von verschiedenen Fortbewegungsmitteln, stellt sich die Frage welche Verkehrsmittel welchen Altersgruppen überhaupt zur Verfügung stehen. Die Nutzung von Fahrrädern (ohne Begleitung) oder PKWs ist verbunden mit dem Erwerb bestimmter Voraussetzungen (Führerschein, Verfügbarkeit über PKW oder Rad, Fahrtauglichkeit etc.). Auch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann nicht ohne Einschränkung erfolgen (Mindestalter, Fahrkarte). Somit bleibt für Kinder, als auch für ältere Menschen zu Fuß gehen als einzige jederzeit zugängliche und kostengünstigste Fortbewegungsart.

Ein weiterer Aspekt, der vorwiegend für Kinder, als auch für ältere Menschen von Bedeutung ist, dass beide Gruppen zur Verwirklichung von Mobilität mitunter auf die Unterstützung von Dritten aus ihrem sozialen Netzwerk angewiesen sind. Kinder besitzen noch nicht die Fähigkeiten sich alleine fortzubewegen und ältere Menschen sind in ihren Fähigkeiten mitunter beeinträchtigt, so dass auch sie Hilfe von anderen benötigen, um mobil sein zu können (Bell 2010).

Infrastruktur zum Gehen ist ein Allgemeingut, das von allen Personengruppen gleichermaßen genutzt werden kann. Die Nutzung ist an keinerlei Voraussetzungen (z.B. Mindestalter, Berechtigungsnachweise etc.) gebunden.

4.2. Mobilitätsrelevante Determinanten

Das Mobilitätsverhalten und damit auch das Bewegungsverhalten sind beeinflusst durch die physischen und psychischen Fähigkeiten, den Gesundheitszustand, durch Einstellungen zu bestimmten Verkehrsmitteln und Motivationen zur Nutzung. Ebenso entscheidend ist, wie sich das soziale Umfeld, die Familie, FreundInnen, Peergroups, Menschen mit denen man sich identifiziert, fortbewegen und zu Bewegung generell eingestellt sind.

Adäquate Infrastruktur spielt dabei eine zentrale Rolle, etwa Einrichtungen des täglichen Bedarfs in der Nähe zu haben oder aber auch subjektiv und objektiv sicher beim Gehen und Radfahren unterwegs sein zu können.

Betrachtet man nun interpersonelle Determinanten, wie etwa die Einstellung zu verschiedenen Fortbewegungsarten wird deutlich, dass sich diese Einstellungen sehr früh festigen und oftmals schwer zu beeinflussen sind (Seisser 2010). Die Handlungsoption „Gehen“ als Fortbewegungsart muss sozusagen zunächst erlernt und im Laufe der Mobilitäts-Biographie aufrecht erhalten und die Fertigkeiten auch entsprechend trainiert und adaptiert werden (Bsp. selbstständige Bewältigung von zunehmend komplexeren Verkehrssituationen, Gehen mit körperlichen Beeinträchtigungen etc.). Dieses Trainieren der Fertigkeiten trifft sehr stark auch für die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel zu. Studienergebnisse aus verschiedenen europäischen Ländern (Bell 2010) zeigen, dass ältere Menschen, die ihre Mobilität vorwiegend als AutofahrerInnen bzw. BeifahrerInnen realisieren, ihre Mobilität beginnen einzuschränken, wenn das Auto aus verschiedenen Gründen (Bsp. traut sich nicht mehr zu fahren, Führerscheinbesitzende Partner verstirbt etc.) keine Option zur Fortbewegung mehr darstellt. Dieser Umstand sollte als gesellschaftliche Herausforderung betrachtet werden und als politische Zielsetzung die Förderung PKW-unabhängiger Mobilität, beginnend bei Kleinstkinder bis hin zu hochbetagten Personen, beinhalten. Das ermöglicht, dass sich Personen über ihre gesamte Mobilitäts-Biographie hinweg in der Lage fühlen mittels Fortbewegungsarten, wie zu Fuß gehen oder ÖV-Nutzung, mobil sein zu können.

4.3. Handlungsstrategien

Die bereits beschriebenen Mobilitätsstrukturen werden durch Handlungen verschiedener Individuen hervorgebracht und wirken zurück auf die Handlungsmöglichkeiten von Individuen. Reiterer (2006) beschreibt drei wesentliche Strategien, die bei der Realisierung von Mobilität, mit besonderem Fokus auf das Alter, zum Tragen kommen: Selektion, Optimierung und Kompensation.

Selektion ist eine Handlungsstrategie, die sich darin zeigt, dass es eine Konzentration auf bestimmte, ausgewählte Ziele gibt, die sich mittels der vorhandenen Fähigkeiten

und Ressourcen der Personen erfüllen lassen. Ältere Personen selektieren ihre Ziele, Wege und Fortbewegungsart zumeist selbst; so wählen sie zum Beispiel ihre Routen und Ziele nach Kriterien der Sicherheit und Barrierefreiheit aus. Für Kinder werden Wege oftmals von erwachsenen Begleitpersonen selektiert. Die Kriterien beinhalten ebenfalls häufig Sicherheitsüberlegungen. Ziele und Routen, die für ältere Menschen angenehm sind, eignen sich somit auch für Kinder.

Optimierung ist eine Strategie, die eng mit Selektion in Verbindung steht. Optimiert wird gemäß der Fähigkeiten, die zur Verfügung stehen, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen. Ältere Personen lassen sich günstige Routen von anderen Personen zeigen, um so den für sie z.B. optimalen Einkaufsweg zu finden. Kinder trainieren den Schulweg zunächst mit den Eltern, um über mögliche Gefahrenquellen aufmerksam gemacht zu werden und um sichere Verhaltensweisen im Verkehr einzulernen.

Kompensation als Strategie bedeutet, dass auch bei eingeschränkten Fähigkeiten die Erfüllung von gesetzten Zielen angestrebt wird, indem entsprechend der vorhandenen Möglichkeiten taktiert wird: Etwa die Tatsache, dass viele ältere Personen kaum Flüssigkeit zu sich nehmen bevor sie außer Hause gehen, um nicht eine Toilette aufsuchen müssen, kann als kompensatorisches Handeln betrachtet werden. Auch Kinder nutzen diese Handlungsstrategie, etwa wenn sie beim Wunsch zu queren warten bis Erwachsene queren und sich „anhängen“. Kompensationsstrategien erfordern oftmals eine förderliche Umwelt (=andere Personen und Infrastruktur).

Die Bedürfnisse von Kindern und SeniorInnen sind nicht der gängige Maßstab in der Gestaltung des Verkehrssystems, dementsprechend sind junge und ältere Menschen bei der Verkehrsteilnahme darauf angewiesen bestehende Mängel zu kompensieren und ihre Fähigkeiten optimiert einzusetzen.

4.4. Körperliche Ressourcen

Bewegung im Alltag ist wichtig für junge und alte Menschen. Wie wichtig Bewegung im Alltag tatsächlich ist, zeigt sich an den negativen Folgen, die der Mangel an Bewegung mit sich bringt: Jährlich sterben rund 3,2 Millionen Menschen aufgrund physischer Inaktivität. Die Weltgesundheitsorganisation listet physische Inaktivität als viertstärksten Risikofaktor für die weltweite Sterblichkeit (WHO 2014). Regelmäßige körperliche Bewegung, wie etwa Gehen, trägt daher maßgeblich zu guter Gesundheit aller Altersgruppen bei. Bewegung, die im Alltag integriert ist, wie etwa der tägliche Fußweg zur Schule oder zum Einkaufen, ermöglicht es den von der WHO empfohlenen Bewegungslevel spielend zu erreichen.

Kinder sollten täglich insgesamt etwa eine Stunde mit zumindest mittlerer Intensität¹ körperlich aktiv sein. Muskelkräftigende und knochenstärkende Bewegung sollten mindestens 3x pro Woche ausgeübt werden. Ist die Bewegung mit Aktivitäten

¹ Mittlere Intensität bedeutet, dass während der Bewegung noch gesprochen, aber nicht mehr gesungen werden kann, siehe <http://www.fgoe.org/presse-publikationen/downloads/wissen/bewegungsempfehlungen>, S. 6

verbunden, die etwa körperliche Fähigkeiten, wie Balance halten, trainieren, so wird auch die Koordination verbessert und die Fein- und Grobmotorik geschult.

Für ältere Menschen ist generell jede Art von Bewegung wichtig, unabhängig davon mit welcher Intensität die Bewegung ausgeübt wird. Der Fond Gesundes Österreich empfiehlt älteren Menschen, sich mindestens zwei Stunden pro Woche mit mittlerer Intensität zu bewegen und anstrengende Bewegung mit weniger anstrengender Bewegung zu kombinieren. Um der Sturzgefahr vorzubeugen, sind für ältere Menschen körperliche Aktivitäten, die das Gleichgewichtsvermögen trainieren, sehr wichtig. Der Beitrag für die Förderung und Erhaltung der Gesundheit durch Bewegung im Alltag für Jung und Alt ist dabei vielseitig: Verbesserung der Herz-Kreislauf-Fitness und der muskulären Fitness, der Herz-Kreislauf-Parametern, der Stoffwechselformen, der Knochendichte sowie Reduktion depressiver Symptome (Titze 2010). Monheim (1991) wies bereits vor 20 Jahren darauf hin, dass die Zunahme grobmotorischer Bewegungsstörungen unter Kindern auf die fehlenden Möglichkeiten sich im Alltag frei und selbstständig zu bewegen, zurückzuführen ist. Der Straßenraum stellt sich vorwiegend als Verkehrsfläche für KFZ dar und bietet kaum sicheren und einladenden Aufenthaltsraum und Bewegungsraum für Kinder, aber auch für ältere Menschen.

Gehen stellt nicht nur eine sogenannte Basisbewegung dar, die zur Bewältigung von Wegen erforderlich ist, sondern ist auch eine wichtige Quelle der gesundheitsfördernden Bewegung – für junge und alte Menschen.

4.5. Bedürfnisse als VerkehrsteilnehmerInnen

FußgängerInnen werden oftmals als „schwache“ oder „ungeschützte“ VerkehrsteilnehmerInnen bezeichnet. Diese Attribute stehen immer in Relation zur Vergleichsgröße Kraftfahrzeug. Um dem Umstand der systematischen Gefährdung von FußgängerInnen gerecht zu werden, plädiert Methorst (2003), basierend auf Arbeiten der United Road Safety Organisation, für eine fixe Definition dessen, was FußgängerInnen (und andere sogenannte „ungeschützte“ VerkehrsteilnehmerInnen) kennzeichnet. Ein/e ungeschützte/r Verkehrsteilnehmer/in ist somit eine Person, die

- abhängig ist vom Verhalten anderer VerkehrsteilnehmerInnen
- der Gefährdung durch andere ausgesetzt ist, ohne selbst eine Gefährdung darzustellen
- ein erhöhtes Risiko hat, zu verunfallen
- ein erhöhtes Risiko aufweist, im Fall eines Unfalles ernsthaft verletzt oder getötet zu werden
- sich durch andere (motorisierte) VerkehrsteilnehmerInnen gefährdet fühlt

Diese Aufzählung beschreibt sehr klar, welche Position Kindern, SeniorInnen, aber auch allen anderen FußgängerInnen im Verkehrssystem zukommt. Entsprechend dieser schwachen Position haben FußgängerInnen auch vorwiegend grundlegende

Bedürfnisse, wie das Bedürfnis nach körperlicher Unversehrtheit, das Bedürfnis nach Sicherheit oder soziale Bedürfnisse, wie respektvoll behandelt zu werden (Chaloupka-Risser 2011).

4.5.1. Bedürfnis nach Respekt

Forschungsergebnisse weisen immer wieder darauf hin, dass FußgängerInnen im öffentlichen Raum als VerkehrsteilnehmerInnen zweiter Klasse behandelt werden (siehe z.B. Risser 2002, Ausserer 2009, Ausserer 2013). Dieses Gefühl verstärkt sich bei älteren und jüngeren Personen durch das Zusammenspiel verschiedener Faktoren, etwa die zusätzliche Diskriminierung aufgrund des Alters. Der Verkehrsraum präsentiert sich als ein Ort, an dem die Flüssigkeit des Autoverkehrs, Geschwindigkeit und Leistung höchste Priorität haben. Jene Gruppen, die nicht mehr bzw. noch nicht den Leistungsansprüchen entsprechen, werden „geschubst“, ignoriert oder als Hindernis erlebt. Respektvoller Umgang und gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr sind daher Wünsche, die in vielen Studien von älteren und jüngeren Menschen geäußert werden (siehe z.B. Oberlader 2014, Bell 2013, Füssl 2012, Ausserer 2009).

4.5.2. Sicherheitsbedürfnis

Aus diversen Studien geht hervor, dass ältere und junge Personen ein hohes Sicherheitsbedürfnis haben (Bell 2013; Füssl 2012, Oberlader 2014). Bei der Befragung von Eltern hinsichtlich der Motive bei der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Kindergarten, gaben 90% der Eltern an, dass die Sicherheit des Kindes bei der Wahl des Verkehrsmittels ein sehr wichtiges Kriterium sei. Mehr als ein Viertel der Befragten gingen davon aus, dass beim zu Fuß gehen die Sicherheit mangelhaft sei (Ausserer 2010). Eine Befragung der älteren Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen ergab, dass 60% der SeniorInnen Angst vor Übergriffen und Belästigungen haben, wenn Sie zu Fuß unterwegs sind – ein Grund, dass sie insbesondere am Abend nicht mehr außer Haus gehen (Stiewe 2011).

Das subjektive Sicherheitsgefühl eines Individuums definiert sich dabei als „ein individuell empfundenes Sicherheitsgefühl, das durch Einschätzungen und Wahrnehmungen des Einzelnen begründet ist“ (Kleinschmidt 2009). Im Gegensatz dazu bezeichnet der Begriff „objektive Sicherheitslage“ die tatsächliche Anzahl an Unfällen oder Übergriffen. Die subjektive Wahrnehmung der eigenen Sicherheit deckt sich nicht zwingend mit den realen Gegebenheiten: ist das subjektive Sicherheitsgefühl hoch, die objektive Sicherheit jedoch niedrig, so besteht ein gravierendes Sicherheitsproblem. Ein Beispiel dafür sind etwa Zebrastreifen oder ampelgeregelte Kreuzungen, die von FußgängerInnen eher als förderlich für die Sicherheit betrachtet werden, zieht man jedoch die Unfallstatistik heran, zeigt sich ein anderes Bild. Im Jahr 2011 wurden in Wien auf geregelten Schutzwegen 241 FußgängerInnen verletzt, auf ungeregelten Schutzwegen waren es 154 Personen.

Schulkinder sind besonders gefährdet als FußgängerInnen, aber auch bei den SeniorInnen verunglücken die meisten als FußgängerInnen (KFV Unfallstatistik 2011). Eine niedrige subjektive Sicherheit trotz gegebener objektiver Sicherheitslage könnte in Indiz dafür sein, dass die Sicherheitslage mangelhaft oder gar nicht kommuniziert wird. Gezielte Information und andere begleitende Maßnahmen, können dazu beitragen die Ursache der geringen subjektiven Sicherheit zu beheben (Hakamies-Blomqvist 1996).

Das Bedürfnis sicher im öffentlichen Raum unterwegs zu sein, ist für junge und ältere Menschen von zentraler Bedeutung.

Johansson et al. (2007) zeigen in ihrer Studie über eine Neugestaltung einer Kreuzung in Malmö, dass das subjektive Sicherheitsempfinden von alten und jungen Menschen ähnlich gelagert ist. Anhand der Beschreibung der positiven Effekte von baulichen Maßnahmen zur Reduzierung von KFZ-Geschwindigkeit wird dieser Umstand deutlich. Die Kreuzung wurde von 17 Meter Durchmesser auf 10 Meter rückgebaut, Mittelinseln im Kreuzungsbereich, ein separater Fahrradstreifen und Bodenschwellen in jeder Fahrtrichtung zwischen 5- 9 Meter vor markierten Fußgängerübergängen wurden als Maßnahmenbündel installiert. Nach der Umgestaltung zeigte sich, dass sich die Maßnahmen positiv auf das subjektive Sicherheitsgefühl von Kindern und SeniorInnen ausgewirkt hatten. Vor allem die erfolgreich reduzierte Fahrgeschwindigkeit und die erhöhte Anhaltebereitschaft der AutofahrerInnen wurde von Kindern und SeniorInnen als Erhöhung der eigenen Sicherheit erlebt.

Infrastrukturelle Maßnahmen, die die Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs verringern, fördern die gegenseitige Rücksichtnahme und kommen insbesondere älteren und jüngeren Personen zu gute.

4.5.3. Bedürfnis nach kurzen Wegen

Das Zurücklegen längerer Wege stellt vor allem ältere Personen, die eine motorische oder sensorische Beeinträchtigungen aufweisen, vor Herausforderungen (Mollenkopf 2004). Auch jüngere Kinder sind konditionell noch nicht in der Lage größere Distanzen ohne Unterbrechungen zurückzulegen. Beide Gruppen sind extrem umwegemfindlich, eine Eigenschaft, die bei der Gestaltung des öffentlichen Raums unbedingt berücksichtigt werden sollte.

Eine „Stadt der kurzen Wege“ kommt daher insbesondere diesen beiden Gruppen zu gute. Im fußläufigen Nahbereich sowohl öffentliche Einrichtungen, Nahversorgung und Naherholung oder auch Ausbildungsmöglichkeiten usw. vorzufinden, erhöht die Lebensqualität dieser Gruppen wesentlich

Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, sind meistens unter 1 km lang. Daten aus dem Jahr 2013 zeigen, dass in Wien über 50% der Fußwege weniger als 500 m lang waren, 27% zwischen 500 m und 1 km und nur ein Viertel aller Fußwege über 1 km lang (omnitrend 2014).

4.6. Mobilität als Ziel: Teilhaben am Sozialleben

Der öffentliche Raum umfasst eine Vielzahl an unterschiedlichen Räumen: historische Zentren, Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrbahnen, Plätze etc. Die Frage wie diese Räume genutzt werden, hängt zunächst von zwei Kriterien ab: wie zugänglich ist der Raum? Besteht die Möglichkeit zur Interaktion? (Tonnelat 2010). Sind Zugänglichkeit und Möglichkeit zur Kommunikation gegeben, dann erfüllt der öffentliche Raum verschiedene Funktionen. Zum einen spielt er eine wichtige Rolle bezüglich des Zusammenlebens von Menschen in einem Grätzel. Der öffentliche Raum dient den NutzerInnen dazu sich über erwünschtes und nicht-erwünschtes Verhalten zu verständigen und Bewusstsein über die Möglichkeiten eines konfliktfreien Zusammenlebens von Menschen unterschiedlicher kultureller Hintergründe, unterschiedlichen Alters etc. zu erhalten (Mean 2005). Zum anderen kann durch den Aufenthalt im öffentlichen Raum das gute Gefühl „dazuzugehören“ entstehen und der therapeutische Effekt sich zu erholen erzielt werden. Der öffentliche Raum ermöglicht es aber auch einfach zu spielen, zu sitzen und abhängig von der Tageszeit auch ein Treffpunkt für weitere Aktivitäten zu sein. Sowohl für SeniorInnen, als auch für Kinder ist der öffentliche Raum auch ein Ort an dem es möglich ist Freundschaften zu schließen oder Bekanntschaften zu machen – kurz: zu interagieren.

Die Sozialraumanalyse auf der Meidlinger Hauptstraße zeigte, dass ältere Menschen vor allem untertags regelmäßig im öffentlichen Raum anzutreffen sind. Die SeniorInnen nutzen die Bänke zum Ausruhen, Warten und Schauen. In den ruhigen, weniger belebten Zonen sind Erwachsene mit kleinen Kindern anzutreffen. Die Kinder nutzen die breiten Gehsteige, auf denen wenige FußgängerInnen anzutreffen sind, zum Fahren mit Spielzeugfahrzeugen. Ein ausreichendes Angebot an Sitzplätzen wird als ein wesentlicher Aspekt genannt, um Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen NutzerInnen zu vermeiden (Proksch 2010).

Daschütz (2006) bezeichnet Räume, die Kinder selbstständig erreichen können, die ihrer Risikokompetenz entsprechen und daher ohne Verbote auskommen, wie etwa das Untersagen von Rollerfahren, als Aktionsräume. Diese Aktionsräume zeichnen sich dadurch aus, dass sie zugänglich, gefahrlos, gestaltbar sind und Möglichkeit zur Interaktion bieten. Die dargestellten Bedürfnisse der SeniorInnen (siehe Kapitel 3) entsprechen ebenfalls diesen Kriterien für Aktionsräume.

Zugänglichkeit und die Möglichkeit zu interagieren sind zwei wesentliche Qualitätskriterien des öffentlichen Raumes.

5. Umsetzung von Maßnahmen – die Rolle der WissenschaftlerInnen und der EntscheidungsträgerInnen

Wie aus der Literatur ersichtlich ist, ist bereits einiges Wissen vorhanden, was jüngere und ältere Personen brauchen, um sich beim Gehen sicher und wohl zu fühlen. Nicht jede wissenschaftliche Empfehlung wird auch tatsächlich umgesetzt. Das Policy Life Cycle Modell von R. Methorst (2013) gibt Aufschluss darüber, welche Prozesse durchlaufen werden bis eine Maßnahme zur Umsetzung kommt. Der Fokus des Modells liegt auf den Kommunikationsprozessen zwischen den WissenschaftlerInnen und jenen, die für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig sind.

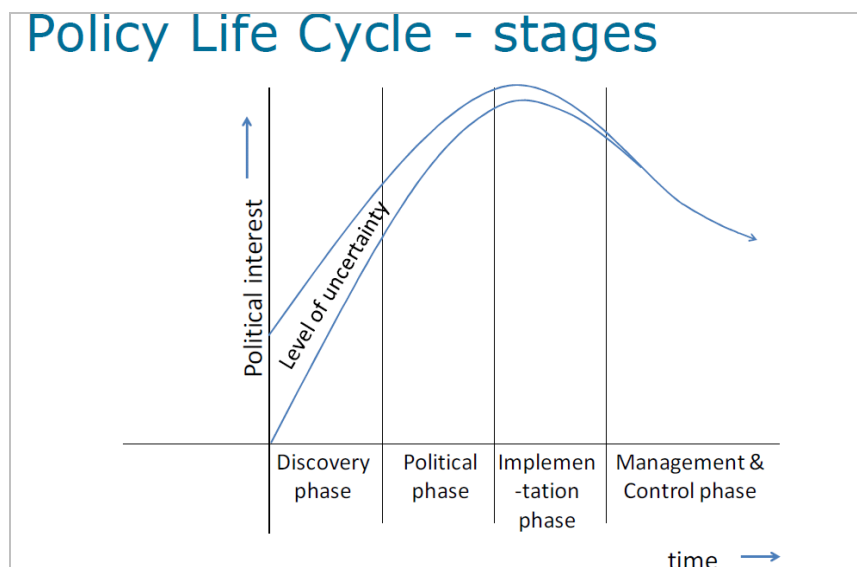


Abbildung 12: Policy Life Cycle Modell (Methorst 2013)

Aus dem Modell kann abgeleitet werden, in welcher Art und Weise WissenschaftlerInnen unterstützend wirken können, damit ihre Empfehlungen auch zur Umsetzung gelangen – und auf Dauer „in Stand gehalten“ und falls notwendig adaptiert werden. Der Realisierungsprozess von Maßnahmen folgt dabei einem fixen Rhythmus:

Die erste Phase des Modells („**Discovery phase**“) beschreibt die vorwiegend wissenschaftliche Auseinandersetzung mit einem kritischen Umstand bzw. einer Problemstellung (Bsp. Rückgang der Fußwege, stagnierende Anzahl verletzter FußgängerInnen). Basiswissen wird geschaffen, um überhaupt zu erkennen, was die Ursachen sind und in welchem Bereich angesetzt werden sollte, um zu einer Lösung zu kommen. In dieser Phase besteht ein hohes Maß an Unsicherheit, wie viel Zeit und Ressourcen die Informations- und Bewusstseinsarbeit der Wissenschaft (aber auch von NGOs etc.) in Anspruch nimmt, um Interesse bzw. ein Problembewusstsein bei den zuständigen Institutionen zu wecken. Die nächste Phase im Modell wird erst dann erreicht, wenn von Seiten der fragten Policy Maker Handlungsbedarf erkannt wird.

In der sogenannten politischen Phase („**Political phase**“) ist das strategische Ziel der WissenschaftlerInnen erreicht ein Problembewusstsein geschaffen zu haben und das Thema erfährt zunehmend Interesse von Seiten der Politik, aber auch der Medien. Polarisierende Diskussionen sind oftmals Bestandteil dieser Phase. Die Kommunikation zwischen Wissenschaft und Politik ist vorwiegend an Effektivität orientiert. Für die WissenschaftlerInnen geht es nun darum einen komplexen Umstand möglichst einfach und greifbar, hinsichtlich der gesellschaftlichen Relevanz und der Dringlichkeit, darzustellen. Dieser Prozess ist heikel, da einerseits in dieser Phase der Grundstein für langfristige Lösungen gelegt wird, aber andererseits gleichzeitig nur einzelne Aspekte und somit auch nur ausgewählte Maßnahmen von politischen EntscheidungsträgerInnen, aber auch den Medien aufgegriffen werden. Das Bekenntnis der EntscheidungsträgerInnen, die empfohlenen Strategien/Maßnahmen auch zu verfolgen, entscheidet darüber, ob diese zur Umsetzung gelangen.

Ist das nötige Bekenntnis der zuständigen Institutionen vorhanden, ist die Phase der Implementierung („**Implementation phase**“) eingeläutet. Die übergreifenden Zuständigkeiten (verschiedene AkteurInnen gefragt), aber auch deren begrenzter Kompetenzbereich (auf Bezirk, auf bestimmten Bereich etc. beschränkt) stellen in dieser Phase kritische Aspekte dar. Die koordinierte Zusammenarbeit der zuständigen Stellen und klar definierte Zielsetzungen unterstützen den Prozess der Maßnahmenimplementierung – hier sind vor allem politische EntscheidungsträgerInnen und die ausführenden Institutionen gefragt. An dem Punkt, an dem Maßnahmen zur Umsetzung gelangen, erreicht das Interesse der Policy Maker (und der Medien) ihren Höhepunkt und beginnt wieder abzunehmen. Die Aufmerksamkeit kommt anderen Problembereichen zu, die noch in der „Discovery Phase“ angesiedelt sind. Der weitere Diskurs über das ursprüngliche Thema verläuft daher verkürzt. Fragestellungen, wie „Welche Auswirkungen sind zu erwarten?“, „Welche Wirkungsradius hat die Maßnahme?“ etc. werden nicht mehr ausgehandelt. Ausbleibende „Erfolge“ oder gar unerwünschte Nebenwirkungen sind möglich. Den WissenschaftlerInnen kommt in dieser Phase eher eine reaktive Rolle zu.

Die abschließende Phase des Policy Life Cycle Modells beschreibt die Nachbetreuung der umgesetzten Maßnahmen („**Management & Control phase**“), die vorwiegend durch die zuständigen Institutionen getragen wird. Diese Phase ist gekennzeichnet durch Deregulierung und Dezentralisierung – die Zuständigkeiten und Ressourcen sind aufgeteilt auf verschiedene Akteure. Von Seiten der Politik, der Medien und der Bevölkerung ist kaum Aufmerksamkeit auf diese Phase gerichtet. Auch die Wissenschaft spielt eine geringe Rolle. Diese Rolle ändert sich allerdings, wenn klar wird, dass die implementierten Maßnahmen nicht den gewünschten Effekt erzielt haben und erneut wissenschaftliche Expertise von Nöten ist. Ein weiterer Zyklus setzt ein, der dem beschriebenen Rhythmus folgt.

6. Ergebnisse der empirischen Erhebungen - Gruppendifkussionen mit Schulkindern

Im Rahmen des Projektes wurden im Mai 2014 Gruppendifkussionen mit fünf Schulklassen einer Volksschule im 2. Wiener Gemeindebezirk durchgeföhrt. An den Gruppendifkussionen waren in Summe 100 SchülerInnen zwischen 6 bis 9 Jahren beteiligt. Die Kinder machten sich unter Anleitung von zwei FACTUM-MitarbeiterInnen Gedanken zu den Themen Schulweg und zu Fuß gehen. Jede Gruppendifkussion dauerte etwa 1 Stunde lang.

In einer Einstiegsfrage wurden die Kinder zunächst gebeten ihre Assoziationen zum Thema Verkehr kund zu tun. Um die Auseinandersetzung mit einem abstrakten Thema wie Mobilität für die Kinder anschaulicher zu machen, betraf die nächste Frage eine bekannte Situation aus dem Alltagsleben der Kinder, nämlich den täglichen Schulweg. Die SchülerInnen erzählten welche Fortbewegungsarten sie hauptsächlich auf dem Weg zur Schule nutzten, was sie auf dem Schulweg erlebten, was ihnen davon gefällt und was ihnen weniger gefällt bzw. Angst macht. Auch welche Wünsche und Vorstellungen sie haben, um die Verkehrsteilnahme für sie angenehmer und die Umgebung ansprechender zu machen, war ein Thema in den Gruppenarbeiten. Zum Teil zeichneten die Kinder Bilder von schönen und unangenehmen Situationen, sie erzählten dazu über ihre Erfahrungen und schrieben auf Plakaten auf, was ihnen wichtig war.

Die Ergebnisse dieser Gruppenarbeiten zu den Fragestellungen:

- Was ist Verkehr?
- Was gefällt mir auf meinem Schulweg bzw. was gefällt mir nicht?
- Was gefällt mir am zu Fuß gehen bzw. was gefällt mir nicht?
- Was wünsche ich mir als VerkehrsteilnehmerIn?

werden in Folge im Detail vorgestellt.

6.1. Was ist Verkehr?

Mit dem Wort Verkehr wurde von den Kindern zunächst Autos, Straßen, Ampeln, oder Zebrastreifen assoziiert, d.h. leblose Dingen bzw. Infrastruktureinrichtungen. Erst nach längerem Nachfragen wurden auch Tätigkeiten, wie Rad fahren, gehen, Roller fahren, genannt, bzw. Menschen, RadfahrerInnen, Müllmänner oder PolizistInnen.

Auch Regeln fielen einzelnen Kindern spontan zu dem Wort Verkehr ein: Man muss links und rechts schauen, darf nicht bei Rot über die Straße gehen.

6.2. Was gefällt mir auf meinem Schulweg?

- **Sicherheit**

Den Kindern gefällt der Schulweg, wenn sie sich sicher fühlen. Dieses Gefühl haben sie vor allem dann, wenn ein/e Verkehrspolizist/in neuralgische Kreuzungen regelt, oder wenn es wenig Autoverkehr gibt. Die SchülerInnen erzählten außerdem, dass ihnen wohler ist, wenn andere Leute auf der Straße unterwegs sind und es trotzdem ruhig ist.

- **Ruhe**

Der Wunsch nach Ruhe ist bei vielen Kindern gegeben. Als schön am Schulweg wird es zum Beispiel erlebt, wenn es wenig bis keinen Verkehrslärm gibt.

- **Ästhetik & Komfort**

Als angenehm empfinden Kinder Services, wie etwa die Anzeigetafeln bei Haltestellen, die ihnen Auskunft darüber geben, wie lange sie auf ein Verkehrsmittel warten müssen und ihren Komfort als ÖV-NutzerInnen erhöhen. Eine schöne Umgebung wurde zusätzlich als ansprechend am Schulweg erwähnt. Was sich Kinder genau unter einer schönen Umgebung vorstellen, variiert – in der weiteren Darstellung der Ergebnisse werden die wesentlichsten Aspekte noch im Detail beschrieben.



6.3. Was gefällt mir nicht auf meinem Schulweg?

- **Potentielle Gefahren**

Was Kindern am Schulweg nicht gefällt, betrifft vorwiegend Ängste vor potentiell unangenehmen Situationen. Welche Situationen als unangenehm erlebt werden, wird unter Punkt 6.5 noch genauer beschrieben. Einige Beispiele vorab: unangenehm ist etwa, dass man am Weg von älteren Kindern belästigt wird oder dass das Kapperl davonfliegen könnte.

- **Respektlosigkeit**

Auch dass sich die Kinder wenig respektiert fühlen, wurde genannt: Wenn Erwachsene entgegenkommen, passen diese oft nicht auf die Kinder auf und rempeln und stoßen sie.

6.4. Was gefällt mir am zu Fuß gehen?

- **Sozialkontakte**

Besonders häufig wurde von den Kindern genannt, dass sie gerne zu Fuß gehen, weil sie dann mit für sie besonderen Menschen unterwegs sein können. Freunde am Schulweg zu treffen, mit älteren, jüngeren Geschwistern oder den Eltern den Weg gemeinsam zu gehen, wird als Erlebnis betrachtet. Zeit zu haben, mit den Eltern zu tratschen, einmal ohne Geschwister allein mit Mama oder Papa unterwegs zu sein oder aber auch ungestört mit FreundInnen zu plaudern, Spaß zu haben, erwähnen die Kinder als positive Begleiterscheinung des Gehens.

- **Selbstständigkeit**

Ein ebenso wichtiger Aspekt betraf die Möglichkeit selbstständig als junge/r VerkehrsteilnehmerIn unterwegs sein zu dürfen, wenn man zu Fuß geht. Einige Kinder durften alleine in die Schule kommen und waren stolz darauf, andere wünschten sich alleine in die Schule kommen zu dürfen. Die Kinder sahen viele Vorteile darin, den Schulweg selbstständig zu Fuß zurücklegen zu dürfen, z.B.: nicht warten zu müssen, wenn die Eltern am Weg zum Tratschen stehenbleiben oder sich nur sehr langsam fortbewegen, damit kleinere Geschwister nachkommen.

- **Unterhaltung am Weg**

Von Vorteil ist für die SchülerInnen beim zu Fuß gehen, dass sie am Weg essen, Auslagen anschauen und sich etwas zum Jausnen kaufen können. Das Gehen wird für die Kinder mit angenehmer Unterhaltung verbunden. Ein Highlight betraf zum Beispiel, am Weg Kaugummi kauen zu können, was in der Schule oftmals verboten ist.

- **Körperliche Bewegung**

Dass körperliche Bewegung gesund ist und Gehen einen Beitrag zur Gesundheit leistet, war sowohl den jüngeren, als auch den älteren SchülerInnen bewusst. Ein paar Kinder erzählten von sportlichen Aktivitäten, die sie in ihrer Freizeit machen und betrachteten das Gehen als Teil ihres Trainings.

- **Umwelt & Sinneseindrücke**

Die SchülerInnen nehmen auch ihre Umwelt und die Jahreszeiten sehr intensiv wahr. In den Erzählungen wurde beschrieben, dass sie gern in der Sonne draußen seien, aber auch dass sie es sehr gern hätten, wenn der Schnee unter den Schuhen knirscht. Was den Kindern zusätzlich gefällt, ist beim Gehen frische Luft zu schnappen und verschiedene Pflanzen und Tiere zu



entdecken. Das Thema Umweltschutz wurde von den Kindern ebenfalls erwähnt. Wenn man geht, dann „tut“ man laut Meinung der Kinder „der Umwelt etwas zu Gute“.

- **Infrastruktur: Querungshilfen & Bänke**

Querungshilfen vorzufinden, machte für viele der Kinder einen wesentlichen Teil der Qualität beim Zufußgehen aus. Die Kinder mögen es, wenn sie bei den Fußgängerampeln auf den Knopf drücken können und sie empfinden es als sicherer und einfacher eine Straße zu queren, wenn es eine Ampel gibt. Auch Zebrastreifen als Querungshilfen wurden von den SchülerInnen als angenehmer erachtet, als gar keine Querungshilfe zu haben.

- **Regeleinhaltung**

Wichtig war den SchülerInnen, dass sich alle VerkehrsteilnehmerInnen an die Regeln halten, also dass AutofahrerInnen vor dem Zebrastreifen anhalten und ihnen Vorrang gewähren, aber auch dass Erwachsene nicht bei Rot über die Ampel gehen.

Was die SchülerInnen auch zu schätzen wissen, sind Bänke oder andere Sitzmöglichkeiten auf dem Weg. Wenn der Fußweg kurz ist, benötigen sie keine Pausen. Bei längeren Strecken, so erzählten die Kinder, tun ihnen die Füße weh und sie setzen sich zum Ausrasten hin. Das Gute am zu Fuß gehen ist für die Kinder, dass sie selbst entscheiden können, wann sie eine Pause machen wollen. Außerdem finden sie es praktisch, dass man nichts zum Gehen benötigt.

6.5. Was gefällt mir nicht am zu Fuß gehen?

- **Unangenehme Situationen**

Alleine unterwegs zu sein, ist für manche Kinder mit Ängsten verbunden. Sie fürchten sich davor, am Weg betrunkenen oder sich auffällig verhaltenden Menschen zu begegnen oder von fremden Menschen angesprochen zu werden. Am Schulweg böse Menschen oder Räuber zu treffen, schlossen manche nicht aus. Einige SchülerInnen finden es unangenehm bei einer Gruppe von älteren Kindern oder Jugendlichen vorbeizugehen. Sie haben Angst angestänkert angestarrt oder geschupst zu werden. Die Angst am Weg verloren zu gehen oder sich zu verirren, wurde von den Kindern ebenfalls genannt. Nicht zu unterschätzen ist auch die Angst einiger Kinder, am Weg Hunden oder anderen Tieren zu begegnen.

- **Eingeschränktes Sicherheitsgefühl**

Der wesentlichste Nachteil beim zu Fuß gehen hängt mit der eingeschränkten (subjektiven) Sicherheit der Kinder als FußgängerInnen zusammen. Die Kinder erzählten von zahlreichen gefährlichen Situationen, die sie entweder selbst erlebt oder beobachtet haben. Was sie als Einschränkung ihrer eigenen Sicherheit erleben, ist

etwa, dass die Autos gleichzeitig rechts abbiegen, wenn sie bei Grün selbst über die Straße gehen dürfen. Auch die fehlende Rücksichtnahme von erwachsenen AutofahrerInnen und RadfahrerInnen wurden von den Kindern als störend erwähnt. Sie gaben an, das Gefühl zu haben, immer aufpassen und aufmerksam sein zu müssen, weil sonst niemand auf sie Acht gäbe. AutofahrerInnen blieben vor dem Zebrastreifen oftmals nicht stehen und würden, auch wenn die Ampel bereits rot anzeige, noch über die Kreuzung fahren. Der Autoverkehr generell bereitet vielen Kindern ein unangenehmes Gefühl bei der Verkehrsteilnahme – sie haben Angst, dass sie von einem Auto überfahren werden könnten und überqueren ungern eine Kreuzung. Ein weiterer Aspekt, der sowohl die Sicherheit als auch den Komfort betrifft, stellen Ampelregelungen für die FußgängerInnen dar. Die Kinder berichteten von langen Wartezeiten bei Ampeln und empfanden die Zeit, die ihnen zum Queren zur Verfügung steht, als viel zu kurz, weil die Ampel, wenn sie sich noch auf der Fahrbahn befinden, auf rot umspringt.

- **Infrastrukturelle Barrieren**

Die SchülerInnen erzählten von Erlebnissen mit Barrieren im öffentlichen Raum, die für die Erwachsenen mitunter nicht nachvollziehbar sind. So nannten die SchülerInnen etwa Laternenpfosten als eine Barriere bzw. als eine Gefährdung, weil einige schon dagegen gelaufen sind. Auch Steine am Weg, sind für Kinder manchmal problematisch. Viele Kinder gehen nicht nur zu Fuß, sondern nutzen auch den Roller und Steine auf dem Gehsteig stellen ein erhöhtes Risiko dar, zu stürzen. Auch Konfrontationen mit unerwarteten Gegebenheiten wie Baustellen sind für Kinder nicht immer einfach zu bewerkstelligen. Die Unterbrechung des gewohnten Weges stellt für manche Kinder eine Unsicherheit dar, weil sie nicht wissen, wie sie am Besten ausweichen können. Das Fehlen von öffentlichen Toiletten empfinden die Kinder als eine Herausforderung, ob sie „trocken“ nach Hause kommen.

- **Mangelnde Sauberkeit**

Aus der Literatur ist bekannt, dass Kinder ein hohes Sauberkeitsbedürfnis haben. Dieses Faktum bestätigte sich auch in den Gruppendiskussionen. Den SchülerInnen gefällt es nicht, wenn Wände angeschmiert sind oder Graffitis die Häuserfronten bedecken. Es ist ihnen unangenehm, Schimpfworte oder obszöne Zeichnungen am Weg anschauen zu müssen. Auch Müll auf der Straße wird als störend betrachtet. Wie viele Erwachsene beschwerten sich die Kinder, dass sie beim zu Fuß gehen immer darauf achten müssen, dass sie nicht in Hundekot oder Hundeurin treten.

- **Anstrengung**

Die SchülerInnen waren sich größtenteils einig, dass lange Wege zu Fuß anstrengend sind und ihre Füße weh tun, wenn sie weit gehen müssen. Gerade in der Früh seien sie oft müde und wollen dann lieber nicht zu Fuß gehen. Gehen ist auch langsamer als andere Fortbewegungsarten und aus Sicht der Kinder langweilig, wenn man alleine unterwegs ist. Zusätzlich zu dieser körperlichen Anstrengung müssen die Kinder auch noch die Schultasche tragen, was ihnen das Gehen manchmal verleidet.

• **Witterung**

Von einigen SchülerInnen wurde genannt, dass sie nicht gerne zu Fuß unterwegs sind, weil der Wind so stark weht und sie sich sehr anstrengen müssen gegen den Gegenwind zu kämpfen. Witterungslagen wie Regen oder kalte Temperaturen wurden ebenfalls von ein paar SchülerInnen beim Gehen als Nachteil betrachtet.

Die folgende Tabelle gibt einen zusammenfassenden Überblick über die positiven und negativen Aspekte, die Kinder mit Gehen verbinden.

Tabelle 3: Zusammenfassender Überblick über positive und negative Aspekte des Gehens

positiv	negativ
<ul style="list-style-type: none"> • Sozialer Kontakt ist möglich: Plaudern, Spaß haben, gemeinsam Zeit verbringen • Gleichzeitig andere Aktivitäten machen zu können: essen, plaudern, Auslagen anschauen • Körperlich aktiv zu sein • Die Umwelt bewusst zu erleben • Umweltfreundlich unterwegs zu sein • Selbstständig als VerkehrsteilnehmerIn mobil zu sein • In verkehrsberuhigten Bereichen unterwegs zu sein 	<ul style="list-style-type: none"> • Angst davor von Fremden angesprochen zu werden • Angst bei jugendlichen Gruppen vorbeizugehen • Rücksichtslose AutofahrerInnen, die beim Zebrastreifen nicht anhalten bzw. bei gleichzeitigem grün mit den FußgängerInnen rechts abbiegen ohne auf die FußgängerInnen zu achten • Viele Barrieren am Weg z.B. Laternenpfosten, Steine, Baustellen • Schmutz auf der Straße, mit Graffitis angemalte Wände und Häuserfronten, Hundekot • Dem Wetter ausgesetzt zu sein

6.6. Kinderfreundliche Mobilität - Wünsche und Vorstellungen der Kinder

Was die Wünsche und Vorstellungen der Kinder hinsichtlich ihrer Verkehrsumwelt und ihrer eigenen Mobilität betrifft, waren die SchülerInnen überaus kreativ und fantasievolle Überlegungen wurden gesponnen. Nichts desto trotz benannten die Kinder auch sehr konkrete Bereiche, in denen sie sich Verbesserungen und Änderungen wünschten. Am öftesten äußerten die Kinder Anregungen zu den Themen Sauberkeit bzw. ästhetische Gestaltung der Umwelt, Infrastruktur und Kommunikation zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen sowie Regelbefolgung im öffentlichen Raum.

Auch das Thema Verkehrsberuhigung, das eng in Verbindung mit den infrastrukturellen Gegebenheiten steht, beschäftigte die Kinder. Die folgenden Tabellen versuchen die Vielfalt der Wünsche wiederzugeben. Die Zahlen in den Klammern geben an, wie oft der jeweilige Aspekt genannt bzw. gemalt wurde – ersichtlich wird dadurch ausschließlich ein grober Trend, als repräsentativ kann die Verteilung der Wünsche nicht betrachtet werden.

- **Sauberkeit und ästhetische Gestaltung**

Das Thema Sauberkeit im öffentlichen Raum steht für die Kinder weit oben auf ihrer Wunschliste. Sie wünschen sich, dass der Müll nicht auf die Straße geworfen wird, dass die Gebäudefassaden sauber gehalten werden und dass es keine Tierexkreme am Weg gibt.

Tabelle 4: Wünsche betreffend Sauberkeit und Ästhetik (n=100 SchülerInnen)

Sauberkeit
Kein Müll, kein Schmutz mehr auf der Straße, saubere Straßen (10x)
Teenager sollen nicht auf die Wände malen (8x)
Hundebesitzer sollen den Hundekot aufheben (6x)
Kein Vogeldreck auf der Straße (4x)
Flaschen sollen in den Mistkübel und nicht mehr auf die Straße geworfen werden (2x)
Ästhetik
Mehr Blumen, mehr Bäume, mehr Grün (11x)
Viele Brunnen (3x)
Bunte Straßen (3x)
Mehr Vögel (2x)
Bunte Häuser, auf denen Blumen wachsen

- **Kommunikation – Regelbefolgung**

Kinder sind sehr sensibel was den Umgang mit ihnen und das allgemeine Miteinander auf der Straße bzw. im öffentlichen Raum betrifft. Regelbefolgung ist ihnen wichtig, Abweichungen von normiertem Verhalten erleben sie eher als bedrohlich, wie etwa auffälliges Verhalten von Betrunknen. Kinder wünschen sich zum Beispiel, dass die Erwachsenen fröhlicher schauen und sich gegenüber Kindern auch freundlicher verhalten. Ein respektvolleres und vorsichtigeres Verhalten erwarten sich die Kinder vor allem von AutofahrerInnen. Auch an HundebesitzerInnen richten sich einige Wünsche der Kinder, nämlich dass der Hundekot von der Straße weggeräumt und Hunde an der Leine geführt werden sollen.

Tabelle 5: Wünsche betreffend Kommunikation und Regelbefolgung (n=100 SchülerInnen)

Kommunikation – Regelbefolgung
AutofahrerInnen sollen nicht so schnell fahren (6x)
AutofahrerInnen sollen mehr auf die FußgängerInnen aufpassen, vor allem auch bei Ausfahrten (4x)
AutofahrerInnen sollen beim Zebrastreifen für uns Kinder anhalten (4x)

Kommunikation – Regelbefolgung
AutofahrerInnen sollen bei Rot nicht über die Straße fahren (3x)
Hunde sollen immer einen Beißkorb tragen und an der Leine gehen (3x)
Die Leute sollen die Regeln beachten (2x)
AutofahrerInnen sollen nicht hupen
Hunde sollen nur in der Hundezone sein
Auf der Straße soll nicht mit Handy gespielt werden
Freundliche Gesichter auf der Straße
Der Führerschein soll weggenommen werden, wenn man zu schnell mit dem Auto fährt
Kinder sollen Verkehrsschilder selber malen und dann aufstellen dürfen
Es soll keine Betrunkenen auf der Straße geben
Teenager sollen nicht so nerven
Niemand soll gemein zu Kindern sein
Es soll kein Drängeln im Bus geben

- **Infrastruktur**

Zahlreiche Vorstellungen und Wünsche der Kinder waren im Bereich infrastrukturelle Gestaltung angesiedelt. Ein zentrales Anliegen betraf die Querungshilfen, im Speziellen die Ampeln. Das lange Warten bis die Ampel endlich grün zeigt, würden die SchülerInnen gerne geändert sehen. Widersprüchlich waren die Wünsche hinsichtlich der Anzahl von Ampeln, einerseits wünschen sich die Kinder viele Ampeln, weil sie als Unterstützung beim Queren betrachtet werden, andererseits nervt die Kinder die Anwesenheit von Ampeln, weil sie mit Warten verbunden ist. Die Radinfrastruktur war unter anderem ebenfalls ein Bereich, bei dem nach Ansicht der Kinder Verbesserungspotential besteht.

Tabelle 6: Wünsche betreffend Infrastruktur (n=100 SchülerInnen)

Infrastruktur
Ampeln sollen nicht mehr so lange brauchen, um Grün zu werden (8x)
Es soll keine Baustellen mehr geben (3x)
Mehr Fahrradständer (3x)
Mehr Zebrastreifen (3x)
Mehr Ampeln (3x)
Rutschen am Gehweg, mehr Spielplätze (3x)
Mehr Parkplätze (vor der Schule), damit ich nicht mehr so lange im Auto sitzen muss wegen der Parkplatzsuche (2x)
Straßen sollen nicht geradlinig sein, sondern viele Kurven haben und es soll immer daneben einen Radweg geben (2x)
Radwege sollen getrennt vom Gehweg sein
Mehr WC-Anlagen, weil ich immer gleich aufs Klo gehen muss, wenn ich was trinke
Weniger Steine am Weg
Mehr Treppen am Weg
Es soll keine Laternenpfosten am Gehweg geben
Mehr Rampen

Infrastruktur
Die Straße als Abenteuerspielplatz
Weniger Ampeln, weil sie nerven

- **Verkehrsberuhigung**

Die eigene Sicherheit bzw. das subjektive Sicherheitsgefühl ist bei Kindern stark ausgeprägt. Oft genannt waren in den Diskussionen daher Wünsche, die die Reduzierung des Autoverkehrs betreffen, den die Kinder als eines der wesentlichsten Ursachen für ihr eigenes Unwohlbefinden als VerkehrsteilnehmerInnen betrachten. Mit dem Wunsch nach Verkehrsberuhigung verbunden sind auch Wünsche betreffend besserer Luftqualität und weniger Lärm.

Tabelle 7: Wünsche betreffend Verkehrsberuhigung (n=100 SchülerInnen)

Verkehrsberuhigung
Autos sollen Luft nicht verschmutzen (4x)
Viele Kinder sollen auf der Straße sein (3x)
Es soll weniger Autos und viel mehr Fußgänger geben (3x)
Keine Autos (3x)
Es sollen nicht mehr so viele Leute mit dem Auto fahren (2x)
Keine stinkenden Autos (2x)
Leisere Autos und Busse, weniger Lärm
Es sollen mehr Leute mit dem Bus fahren als mit dem Auto

- **Fantasie**

Die untenstehende Tabelle gibt nur jenen Teil der vielen Wünsche der Kinder wieder, die sich direkt auf den Schulweg bezogen. Wünsche und Erfindungen, die den Schulweg weniger anstrengend und spannender machen, wurden dabei am öftesten genannt.

Tabelle 8: Fantasiervolle Wünsche den Schulweg betreffend (n=100 SchülerInnen)

Fantasiervolle Wünsche
Rutschen am Gehweg, mehr Spielplätze (3x)
Mich in einen Vogel auf dem Schulweg verwandeln zu können, dass ich fliegen kann (2x)
Eine Schultasche, die sich selber trägt, weil sie meist so schwer ist (2x)
Die Straße als Abenteuerspielplatz
Schuhe, die von selbst gehen
Eine Schule, die zu mir kommt

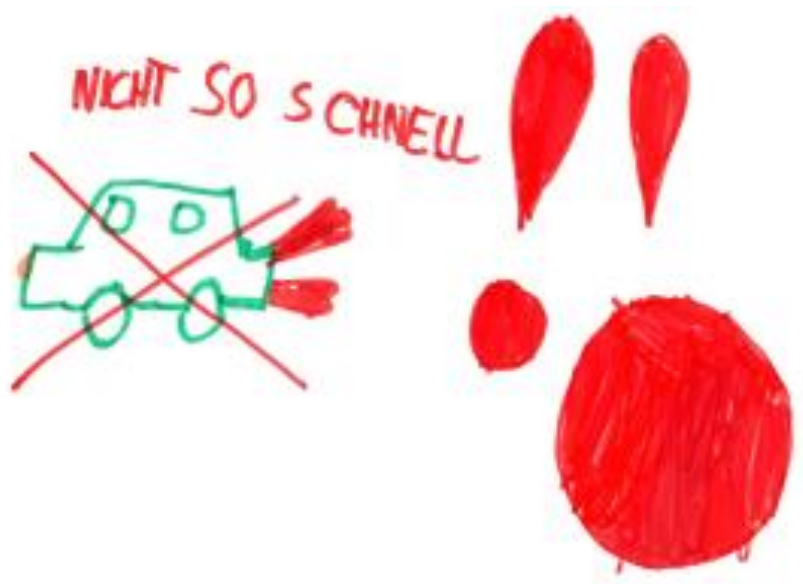
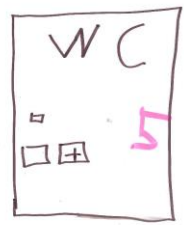
Zusammenfassend können folgende Anforderungen an eine kindgerechte Planung des öffentlichen Raums festgehalten werden.

Kinder wünschen sich saubere, ästhetisch ansprechende (bunte), abwechslungsreiche und begrünte Räume, in denen sie sich sicher fortbewegen können und in denen ihnen das Gefühl vermittelt wird willkommen zu sein. Sie wollen als gleichwertige VerkehrsteilnehmerInnen akzeptiert werden.

Hier einige bildhafte Eindrücke von den Wünschen der SchülerInnen:



Mir gefällt 
 nicht die Zebra schraffe
 und die Autos gehen schnell. 



2

² Folgende Erklärung wurde von dem Kind zu dem Bild gegeben: Kind trinkt und macht in die Hose, weil kein WC in der Nähe ist oder weil es zugesperrt ist. Es wünschte sich mehr WC Anlagen.

7. Beobachtungen im öffentlichen Raum

Zwischen Mai und Juni 2014 fanden im Rahmen des Projektes an insgesamt acht unterschiedlichen Werktagen Straßenbeobachtungen statt. Die Verhaltensbeobachtung von jüngeren und älteren Personen als FußgängerInnen erfolgte verdeckt, anhand definierter Beobachtungskriterien. Beobachtet wurde in den Bezirken 2, 4, 6, 13 und 15 sowohl bei stark befahrenen als auch verkehrsberuhigten Straßen. Es wurden sowohl einzelne Personen über eine bestimmte Strecke lang, als auch an Kreuzungspunkten beobachtet. Bei den beobachteten älteren Personen handelte es sich vor allem um Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, die entweder mit Rollator oder Stock unterwegs waren. Die Kinder waren im Alter zwischen 6 und 14 Jahren und alleine oder mit anderen Kindern in Gruppen unterwegs.

7.1. Verhalten Kinder

Das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr wird durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst, die bereits in Kapitel 2 diskutiert worden sind und sich auch in der Beobachtung widerspiegeln haben. Beobachtet wurden vor allem das Queren von Kreuzungen, als auch die geradlinige Fortbewegung.

Beim **Queren von Kreuzungen mit Zebrastreifen oder Ampel** wurde folgendes Querungsverhalten beobachtet:

- **Schnellstmögliches Queren:** Viele Kinder queren die Straße im Laufschrift, vor allem wenn wenige Personen die Straße queren. Quert eine Gruppe von Kindern, wird meist in gemäßigttem Tempo über die Straße gegangen. Manche Kinder queren den letzten Abschnitt der Straße diagonal, da es der direkte Weg zu ihrem Zielort (Schule) ist.
- **Situationen überschaubar machen:** Die Kinder müssen zum Teil sehr knapp an der Gehsteigkante halten, damit sie einen Überblick über die Verkehrssituation bekommen.
- **Vertrauen in Amtspersonen:** Wird die Kreuzung durch einen Verkehrspolizisten geregelt, orientieren sich die Kinder oft nur an dem Polizisten und nicht am Verkehr.
- **Vertrauen auf Regeleinhaltung:** Viele Kinder queren sobald es Grün wird, ohne z.B. auf abbiegenden Autoverkehr zu achten.
- **Spontane Handlungen:** Um ein auf der gegenüberliegenden Straßenseite einfahrendes öffentliches Verkehrsmittel zu erwischen, queren manche Kinder im Morgenstress (Schulbeginn) auch bei Rot, ohne sich vorher vergewissert zu haben, ob ein Auto kommt.

- **Großer Bewegungsdrang:** Manche Kinder bauen spielerische Element in das Querungsverhalten ein, indem sie z.B. nur auf die weißen Felder steigen oder darüber springen.
- **Wenig Kommunikation:** Die Kinder kommunizieren kaum mit herankommenden bzw. vor dem Zebrastreifen anhaltenden AutofahrerInnen. Vereinzelt werden Handzeichen als Dankeschön gegeben.

In Bezug auf die **Fortbewegung entlang einer Route** wurden folgende Aspekte beobachtet:

- **Multitasking:** Etliche Kinder haben beim Gehen ein Mobiltelefon in der Hand (meist nur zum Spielen oder SMS-Schreiben und nicht zum Telefonieren).
- **Großer Platzbedarf:** Gehen Kinder in Gruppen benötigen sie die gesamte Gehsteigbreite (meist passen max. drei Personen nebeneinander). Das Gehen am Gehweg ist durch ein permanentes Ausweichen gekennzeichnet (Hydranten, Laternenpfosten, entgegenkommende Personen).
- **Lebhafte Fortbewegung:** Kinder bewegen sich selten nur geradlinig fort, sie gehen in Schlangenlinien, springen, laufen, schleichen dahin, bleiben abrupt stehen.

7.2. Verhalten älterer Personen mit Gehbeeinträchtigung

Bei der Beobachtung von älteren Personen wurde das Augenmerk auf Menschen gerichtet, die offensichtlich mobilitätsbeeinträchtigt waren (z.B. Menschen mit Rollator, Gehstock).

Zu keinem Beobachtungszeitpunkt³ gab es Schwierigkeiten diese gezielte Gruppe im Straßenraum vor zu finden. Es waren stets Personen mit Rollator oder Gehstock unterwegs.

Folgendes Verhalten wurde beobachtet:

- **Etappenweise Querung:** Bei breiten mehrstreifigen Fahrbahnen sind Personen mit Rollator oder Gehstock oft nicht in der Lage eine ampelgeregelten Kreuzung während einer Grünphase zu queren, sondern benutzen soweit vorhanden Mittelinseln, um die nächste Grünphase abzuwarten – Mittelinseln sind meist schmal und ältere Personen sind mit schnell vorbeifahrenden Autos vor und hinter ihnen konfrontiert.
- **Queren wird vorbereitet:** Personen mit Gehbeeinträchtigungen machen sich vor der Grünphase zum Gehen bereit, in dem sie den Rollator startbereit

³ Beobachtungen fanden nur bei Tageslicht statt

Richtung Fahrbahn schieben, es erweckt oft den Anschein, dass sie bei Rot queren wollen, den Schritt auf die Fahrbahn machen sie aber erst bei Grün.

- **Ältere Menschen mit Gehbeeinträchtigungen sind umwegempfindlich:** Befindet sich eine ampelgeregelt Kreuzung oder ein Zebrastreifen nicht in unmittelbarer Gehlinie, wird nicht immer der Zebrastreifen benutzt, sondern der direkteste Weg neben der Quermöglichkeit gewählt.
- **Fortbewegung an der Häuserfront:** Personen mit Rollator oder Gehstock gehen meist entlang der Häuserfront. Die Beine werden beim Gehen nur wenig angehoben. Sie machen immer wieder Pausen. Verkaufsstände von Geschäften am Gehweg, Verkehrsschilder etc. stellen Hindernisse für diese Personen dar, denen Sie ausweichen müssen.
- **Eingeschränkte Sicht:** Der Blick von Personen mit Gehbeeinträchtigungen ist meist nach unten gerichtet (ev. um sicher zu gehen, dass keine Unebenheiten am Weg sind oder aufgrund der Körperhaltung).
- **Großer Platzbedarf:** Auf schmalen Gehwegen nimmt eine Person mit Rollator die gesamte Gehsteigbreite ein, entgegenkommende Personen müssen bei schmalen Gehsteigen zum Teil auf die Straße ausweichen um vorbeizukommen. Vor allem im Kreuzungsbereich mit Gehsteigen ohne Vorziehung ist kaum Platz, um gut ausweichen zu können.
- **Empfindlich gegenüber Hindernissen:** Laternenpfosten, Müllcontainer, die am Weg abgestellt sind, Motorhauben, die in den Gehsteig hineinragen, Fahrräder, die an Verkehrsschilder angehängt sind etc., stellen Hindernisse dar, die mühsam umgangen werden müssen
- **Empfindlich gegenüber unebener, rutschiger Bodenoberfläche:** Einige beobachtete Personen hatten geschwollenen Beine und trugen Hausschuhe. Bei der Fortbewegung konnten die Beine nur minimal angehoben werden und der Gang kann als „schlurfend“ bezeichnet werden.

Queren ist eine Herausforderung für junge und alte Menschen, sie sind auf unterstützende Maßnahmen und/oder Dritte angewiesen.

Zu wenig Platz zu haben als FußgängerInnen – mit dieser Tatsache sehen sich vor allem Kinder (in ihrem Bewegungsdrang) und SeniorInnen (Angst im Weg zu sein, Angst vor Stürzen) konfrontiert.

Um im Straßenverkehr zu „überleben“, entwickeln junge und alte Menschen ihre **eigenen Strategien** (z.B. Straßen laufend zu überqueren, um möglichst kurz den Gefahren ausgesetzt zu sein, knappes Halten am Gehsteigrand, um Sicht zu verbessern, Vorbereitung des Querens, um benötigte Querungszeit zu optimieren).

8. Interviews mit älteren Menschen

Anhand der Ergebnisse der Literaturstudie und der Beobachtungen im Straßenraum wurde deutlich, dass es einen Mangel an Wissen über jene Gruppe an VerkehrsteilnehmerInnen gibt, die mit einem Gehbehelf, etwa Gehstock oder Rollator, unterwegs sind. Um nähere Informationen über die wahrgenommenen Barrieren im Straßenraum und die Wünsche dieser Gruppe zu erhalten, fanden im Wohnhaus Wieden im August und September 2014 Interviews mit 13 SeniorInnen, die motorisch beeinträchtigt sind, statt. Insgesamt wurden 11 Interviews mit Seniorinnen und zwei mit Senioren durchgeführt. Die Befragten waren zwischen 75 und 90 Jahre alt. Die Interviews dauerten zwischen 10 bis 25 Minuten.

Die Interviewfragen lauteten:

- Wie oft pro Woche sind Sie auf der Straße unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen Sie dabei? Sind Sie alleine oder in Begleitung unterwegs?
- Wohin gehen Sie zu Fuß?
- Was ist für Sie schwierig, wenn Sie auf der Straße unterwegs sind? Was macht Ihnen Probleme?
- Was ist für Sie hilfreich, wenn Sie auf der Straße unterwegs sind?

8.1. Anzahl der Wege außer Haus & Verkehrsmittelwahl

Die meisten der Befragten sind fast täglich außer Haus (6 Personen). Drei Befragte gaben an 3-4/Woche unterwegs zu sein und zwei Personen 2-3/Woche. Nur eine Befragte gab an, das sie kaum draußen unterwegs sei.

Wie oft man das Haus verlässt, hängt primär von der körperlichen Tagesverfassung ab. Bei Dunkelheit verlässt niemand der Befragten das Haus. Regenwetter wird ebenfalls als Grund angeführt, um nicht außer Haus zu gehen. Ob man regelmäßig Tätigkeiten außer Haus nachgeht, hängt aber auch von der früheren Art der Fortbewegung, der generellen Einstellung zum Leben ab bzw. ob man auch früher außerhäuslichen Aktivitäten nachgegangen ist. Jene Personen, die vor Einzug in das Pensionistenwohnhaus vorwiegend automobil unterwegs waren, hatten große Schwierigkeiten sich auf die neue Mobilitätssituation einzustellen *„Die ersten drei Monate waren ein Schock. Man ist sich vorgekommen, als ob einem die Füße weggenommen worden wären.“* (83jähriger Pensionistenwohnhausbewohner).

Die Befragten sind vorwiegend **zu Fuß** außer Haus unterwegs und hauptsächlich alleine. Bis auf drei Befragte benutzen die meisten Befragten verschiedene Gehhilfen zum Gehen. Die Gründe für eine Gehilfe hängen einerseits mit körperlichen

Beschwerden (z.B. Schwindel) zusammen, andererseits aber auch mit taktischen Überlegungen (z.B. Weglänge, welches Verkehrsmittel wird genutzt).

- **Rollator**

Die Hälfte der Befragten nutzt einen Rollator als Gehhilfe. Dem Rollator kommt bei der Realisierung von Mobilität eine wichtige Bedeutung zu: der Rollator gibt den NutzerInnen das Gefühl von Sicherheit z.B. bei Schwindelgefühlen Halt zu haben und so einem Sturz vorbeugen zu können. Auch die Möglichkeit, den Rollator bei Bedarf als Sitzmöglichkeit zu verwenden, wird sehr geschätzt. Als ein wesentlicher Nachteil wird jedoch erwähnt, dass es mit Rollator schwierig ist, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

- **Gehstock**

Zwei der Befragten verwenden einen Gehstock, wobei ein Befragter sehbeeinträchtigt ist und einen weißen Langstock („Blindenstock“) nutzt. Ein Vorteil des Gehstockes besteht darin, dass die ÖV-Nutzung einfacher ist. Als Nachteil wird angeführt, dass er bei Schwindel wenig Stütze bietet.

Öffentliche Verkehrsmittel werden von den Befragten selten genutzt. Einige SeniorInnen berichten, dass auch auf Anfrage nicht alle BusfahrerInnen den Bus absenken, wodurch das Einsteigen mit dem Rollator unmöglich ist. Die körperliche Kraft reicht bei vielen SeniorInnen nicht aus, um den Rollator beim Ein- und Aussteigen selbst anzuheben. Manche verwenden aus diesem Grund bei Fahrten mit dem ÖV den Gehstock, auch wenn sie sich damit unsicherer fühlen (Kompensationsstrategie, siehe Kapitel 4.3). Mit der U-Bahn sind die Befragten selten und wenn nur in Begleitung unterwegs. Als Problem wird die Benutzung von Liften bei U-Bahnstationen angeführt, die laut Meinung der Befragten oft versteckt liegen und deren Nutzung mit langen Wegen verbunden ist (z.B. Pilgramgasse). Bei Fahrten mit der Straßenbahn werden ausschließlich Niederflurstraßenbahnen benutzt. Eine Befragte erzählte, dass sie, solange sie im Besitz einer Jahreskarte war, viel öfter öffentlich unterwegs war, die Jahreskarte sich jetzt allerdings nicht mehr auszahle und immer extra Fahrscheine besorgen zu müssen zu umständlich sei und sie daher keine Wege mehr mit den Öffis zurücklege.

8.2. Wegezwecke

Die SeniorInnen überlegen sich bevor sie das Haus verlassen bewusst, welchen Weg sie gehen und wohin sie gehen (Selektionsstrategie, siehe Kapitel 4.3). Wege mit Pflastersteinen werden gemieden. Geschäfte mit breiten Gängen, in die man barrierefrei (ohne Stufen oder mit Treppenlift) gelangt und in denen man sich gut mit einem Rollator bewegen kann, werden gezielt gewählt. Bei der Überlegung, wie weit man geht, spielt auch die Tagesverfassung eine Rolle. Eine wesentliche Frage, die sich den SeniorInnen dabei stellt, ist, ob sie auch den Rückweg noch schaffen. Kleine

Spaziergänge, z. B. rund ums Wohnhaus machen sie dann, wenn es ihnen nicht so gut geht (Optimierungsstrategie, siehe Kapitel 4.3).

Generell sind die meisten Wege **Spaziergänge** in der unmittelbaren Umgebung des Wohnhauses oder in nahegelegene Parks. Selten werden Wege in andere Bezirke oder weitere Wege unternommen. **Einkaufswege** werden am zweithäufigsten genannt. Auch hier werden Geschäfte in der Nähe bevorzugt, wobei wie bereits erwähnt die Zugänglichkeit ein wichtiges Kriterium ist. **Andere** genannte **Gründe**, um das Haus zu verlassen, sind Arztbesuche, Wege zur Bank oder auch um Freunde oder Familienangehörige zu treffen.

8.3. Schwierige Situationen/Barrieren auf der Straße

• Infrastruktur

- **Pflastersteine** werden mit dem Rollator als unangenehm erlebt. Der Rollator rumpelt und die Sturzgefahr ist erhöht. Mit dem Rollator gehen die Befragten bevorzugt dort, wo die Gehsteigoberflächen eben und rutschfest sind.
- **Hohe Gehsteigkanten/ nicht abgeflachte Gehsteige im Kreuzungsbereich/ Stufen:** Im Bereich des Wohnhauses Wieden sind die Gehsteige bereits abgeflacht, dies ist jedoch nicht überall der Fall. Die SeniorInnen queren, wenn möglich nur dort, wo die Randsteine abgeflacht sind. Sie benutzen meist geregelte Übergänge (zumindest ein Zebrastreifen) und queren laut eigenen Aussagen nie außerhalb vom Kreuzungsbereich, vor allem weil dort die Randsteine nicht abgesenkt sind. In Situationen, wo sie mit dem Rollator Stufen bewältigen müssen, sind sie auf Hilfe angewiesen. Als Beispiel wurde ein Supermarkt mit drei Stufen genannt: Früher hat ein Straßenzeitsungsverkäufer den SeniorInnen immer geholfen, die Stufen zu bewältigen, heute hilft ihnen dort niemand mehr, weil der Kolporteur nicht mehr da ist.
- **Leicht schräge Flächen:** Für SeniorInnen, die mit dem Rollator unterwegs sind, sind Gehsteige, die eine leichte Neigung aufweisen, schwer zu befahren. Der Rollator schwenkt von der gewünschten Fahrlinie ab und die SeniorInnen müssen Kraft aufwenden, um den Rollator „auf Kurs“ zu halten. Die Angst, auf die Fahrbahn zu stürzen, ist in solchen Situationen für die Befragten groß.
- **Straßenquerungen:** Das Queren von Straßen stellt für die SeniorInnen eine Herausforderung dar, vor allem dort, wo mehr Autoverkehr ist. Diese Unsicherheit äußert sich indirekt dadurch, dass die Befragten Straßen am liebsten nur dort queren, wo es entweder eine Ampel oder einen

Zebrastreifen gibt. Diese Querungshilfen geben den Befragten das Gefühl sicherer queren zu können. Die Wartezeit bei Ampeln wird nicht als Problem angesehen. Die SeniorInnen betonen, dass sie Zeit haben und warten ihnen nichts ausmacht.

- **Ampelschaltungen:** Mit Wartezeiten haben die SeniorInnen zwar keine Schwierigkeiten, sehr wohl aber mit zu kurzen Grünphasen und mit gleichzeitig rechtsabbiegenden AutofahrerInnen. Die Befragten schilderten diverse gefährliche Erlebnisse, wie etwa dass der Gegenverkehr bereits losfuhr, während man sich noch auf der Fahrbahn befand oder dass man bei einer ampelgeregelten Kreuzung von einem rechtsabbiegenden PKW niedergestoßen worden sei.
- **Sitzgelegenheiten:** Laut Angaben der Befragten gibt es in der näheren Wohnumgebung wenige Sitzgelegenheiten. In den kleineren Parks sind zwar Bänke vorhanden, diese sind aber meist mit Taubenkot verschmutzt und daher nicht nutzbar. Sitzbänke ohne Rückenlehne werden von den Befragten als unangenehm erlebt und ohne seitliche Lehnen fällt Ihnen auch das Aufstehen schwerer.

- **Regelbefolgung/ Verhalten der anderen VerkehrsteilnehmerInnen:**

Die SeniorInnen waren insgesamt sehr darauf Bedacht, dass sie selbst geltende Regeln im Straßenverkehr befolgen („Ich möchte nicht erleben, dass wer sagt, warum muss die Alte auch da über die Straße gehen“). Gleichzeitig fordern sie auch ein, dass sich die anderen VerkehrsteilnehmerInnen an die Regeln halten. Regelverstöße bereiten den SeniorInnen bei der Teilnahme am Verkehr Probleme:

- **RadfahrerInnen, die am Gehsteig fahren:** RadfahrerInnen, die sich nicht regelkonform verhalten und den Gehsteigen benutzen, empfinden die Befragten als Risiko. Sie gaben an zu erschrecken, wenn RadfahrerInnen plötzlich an ihnen vorbeifahren und äußerten die Angst vor einem Sturz, wenn es zu einer solchen Begegnung kommt.
- **AutofahrerInnen, die bei Rot fahren,** wurde als Problem angesehen. Die Befragten bezeichneten die AutofahrerInnen rund ums Wohnhaus Wieden meist als rücksichtsvoll. Straßen mit hohem KFZ-Aufkommen werden jedoch gemieden.
- **Fahrstil einiger ÖV-LenkerInnen:** Gehen und öffentliche Verkehrsmittel werden von den Befragten vor allem dann kombiniert, wenn weitere Wege zurückgelegt werden oder wenn die Kraft für den gesamten Weg nicht ausreicht. Die Befragten erzählten, dass sie in den öffentlichen Verkehrsmitteln ab und an Probleme hätten das Gleichgewicht zu halten, weil die Busfahrer „wie Rennfahrer“ fahren würden. Auch wenn der Bus etwas von der Gehsteigkante entfernt zum Stehen kommt, bereiten das Ein- und Aussteigen Probleme.

- **Ängste / Subjektives Sicherheitsgefühl**

- **Angst vor Stolpern und Stürzen:** Schwindel und Probleme das Gleichgewicht halten zu können, sind unter den Seniorinnen ein häufiges Leiden. Diese Umstände tragen dazu bei, dass sie ihre Mobilität auch einschränken bzw. die SeniorInnen sich ohne Hilfe des Rollators nicht mehr auf die Straße trauen.
- **Auf Hilfe angewiesen sein:** Die SeniorInnen nannten verschiedene Situationen, in denen sie auf die Hilfe anderer Personen im Straßenraum angewiesen sind, etwa wenn sie in Öffis ein- bzw. aussteigen möchten. Allerdings haben sie die Erfahrung gemacht, dass ihnen nicht immer die gewünschte Unterstützung zukommt. Nochmaliges Bitten oder Hilfe einzufordern, wird als unangenehm erlebt. Die SeniorInnen wollen „niemanden zur Last fallen“, wie sie es selbst ausdrücken.
- **Respekt- und Rücksichtslosigkeit** älteren Menschen gegenüber wird als Belastung erlebt. Dazu zählen der wahrgenommene Mangel an Hilfsbereitschaft, aber auch diskriminierende Äußerungen auf der Straße oder in öffentlichen Verkehrsmitteln
- **Angst vor kriminellen Übergriffen bei Dunkelheit:** Die Furcht bei Dämmerung oder Dunkelheit überfallen zu werden, äußerten mehrere Seniorinnen. Keine der Befragten Damen war selbst schon Opfer eines kriminellen Übergriffes. Sie verlassen das Wohnhaus nur bei Tageslicht und machen keine Spaziergänge, sobald es zu dämmern beginnt.

- **Sauberkeit/ Nutzbarkeit**

- **Verschmutzung:** Als Problem werden Tauben angesehen, die alles verschmutzen. Im Park unmittelbar neben dem Wohnhaus gibt es Fitnessgeräte und Bänke, die nicht benutzbar sind, weil sie vom Taubenkot verschmutzt sind. Hundekot auf der Straße ist dafür viel weniger geworden, so die Einschätzung einiger Befragten.
- **Öffentliche Toiletten:** Nach Meinung der Befragten sind zwar wenig öffentliche Toiletten vorhanden, aber man weiß, wo man hin gehen kann (z.B. in ein Gasthaus), wenn man eine Toilette aufsuchen muss. Vorhandene öffentliche Toiletten werden gemieden, da sie laut Aussagen der Befragten meist sehr verschmutzt sind.⁴ Für die Befragten stellen fehlende öffentliche Toiletten keinen Grund dar, warum man lieber zu Hause bleibt, als zu Fuß unterwegs zu sein.

⁴ Siehe auch Kapitel 3.2

8.4. Hilfreiche Infrastruktur und hilfreiche Aspekte beim Gehen

Im Großen und Ganzen gaben die SeniorInnen an mit „allem, so wie es ist“ zufrieden zu sein. Drei Aspekte strichen sie in den Interviews dennoch als hilfreich beim Gehen hervor:

- **Ampeln zum Queren**
- **Sitzgelegenheiten zum Ausrasten**
- **Abgeflachte Gehsteige und ebene, rutschfeste Gehsteigoberflächen**
- **Bekannte Umgebung:** Gehen in einem bekannten Umfeld bzw. auf bekannten Routen ist eine Strategie, die von den SeniorInnen angewandt wird, um nicht in unangenehme oder kritische Situationen zu kommen, etwa vor Stufen zu stehen, sich zu verirren oder keine Stelle mit abgeflachtem Gehsteig zu kennen, um die Straßenseite wechseln zu können.

Selbstständige Mobilität ist für ältere Personen wichtig. Dies zeigt sich im Bedürfnis der SeniorInnen das Haus zu verlassen, wenn es ihnen ihre körperliche Tagesverfassung erlaubt und es witterungsbedingt möglich ist.

SeniorInnen sind mit einer Fülle von Barrieren konfrontiert, die ihnen die selbstständige Mobilität erschweren (z.B. schlecht gewartete Gehsteige, hohe Randsteine, Stiegen, rücksichtsloses Verhalten).

Infrastrukturelle **Mängel** und andere Barrieren (Bsp. Rücksichtslosigkeit anderer VerkehrsteilnehmerInnen) gleichen die SeniorInnen zum Teil durch **Handlungsstrategien**, wie Selektion, Optimierung oder Kompensation aus.

9. Generationenübergreifender Workshop

Am 30. Oktober 2014 fand im Rahmen der Studie ein halbtägiger generationenübergreifender Themenworkshop statt.

Die Direktion und die Teamleitung des Haus Wieden konnten als Kooperationspartner für die Durchführung des Workshops gewonnen werden. Das Haus Wieden stellte barrierefrei zugänglichen Räumlichkeiten und weitere Infrastruktur für die Veranstaltung zur Verfügung. An dem Workshop nahmen sechs BewohnerInnen (vier Damen, zwei Herren) des Pensionisten-Wohnhauses Wieden und sieben Jugendliche (drei Mädchen, vier Burschen) teil. Von den älteren Personen saßen zwei Personen im Rollstuhl, eine Person war mit einem Rollator unterwegs und drei Personen benötigten keine Gehhilfe, um sich fortzubewegen. Geleitet wurde der Workshop von drei Factum-MitarbeiterInnen, unterstützt wurde das Factum-Team von der Teamleitung des Haus Wieden.



Der Workshop hatte zum Ziel anhand des generationenübergreifenden Austausches, einerseits Verständnis für die Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen zu bekommen, und andererseits Gemeinsamkeiten der beiden Gruppen zu entdecken. Anhand von verschiedenen Fragestellungen erarbeiteten die TeilnehmerInnen in Kleingruppen folgende Aspekte:



- Kennenlernen: Kurze Befragung über Lieblingsplätze in Wien
- Erzählen & Zuhören: Wie war es früher VerkehrsteilnehmerIn zu sein?
- Kummerkasten: Was sind Anliegen der älteren Personen an die Jugendlichen? Welche Anliegen haben die Jugendlichen an die älteren Personen? Welche gemeinsamen Anliegen und Probleme haben ältere Personen und Jugendliche, wenn Sie zu Fuß in der Stadt unterwegs sind?
- Unser Bezirk: Wie soll ein Bezirk aussehen, in dem sich jüngere und ältere Menschen gleichermaßen wohlfühlen und in dem sie gerne zu Fuß unterwegs sind?

9.1. Kennenlernen



Die TeilnehmerInnen wurden gebeten zu zweit zusammenzugehen (je eine ältere Person und ein/e Jugendliche/r) und sich gegenseitig kurz zu interviewen. Die Fragen waren vorgegeben. Im Anschluss an das Interview stellte jede/r den/die Interviewpartner/in in der Großgruppe vor.

Fragen für die Kennenlernrunde

- Kurz vorstellen: Mein Name ist ... Ich bin Jahre alt.
- Wo sind Sie/bist Du am liebsten in Wien unterwegs?
- Wo gefällt es Ihnen/dir nicht in Wien?

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die TeilnehmerInnen des Workshops, deren Alter, sowie deren Lieblingsplätze in Wien und Plätze und Orte, an denen sie nicht so gerne sind.

Tabelle 9: Beschreibung der TeilnehmerInnen

Geschlecht Alter	Lieblingsplätze	Plätze, an denen man nicht so gerne ist
w, 72	1. Bezirk (hat dort gearbeitet), auch im 3., 4., 5., 6. Bezirk	11. Bezirk
m, 73	Im Grünen im Prater	Über der Donau
w, 82	An sehr vielen unterschiedlichen Orten	dort wo Baustellen sind
w, 89	1. Bezirk (hat dort gearbeitet) und im Prater	Donaustadt
m, 74	Lainzer Tiergarten	10. Bezirk rund um die Herzgasse
w, 79		in Wien nirgendwo gerne unterwegs, niemand hält sich an die Regeln
w, 14	23. Bezirk	Breitenfurterstraße beim McDonalds
m, 14	Prater, 1. Bezirk	in öffentliche Verkehrsmitteln und in der Donaustadt
w, 14	1. Bezirk dort wo es viele Fußgängerzonen gibt	Meidling, da gibt es viele Menschen und wenig Platz für Fußgänger
w, 13	10. und 4. Bezirk, weil dort kennt sie sich gut aus	5. Bezirk
m, 14	Anton Benya Park (Platz und Ruhe)	10. Bezirk nicht so gerne unterwegs, da dort immer so viele Leute sind
m, 13	Ist überall in Wien gerne, sehr gern im 10. und 4. Bezirk	
m, 14	im 10. Bezirk (Wohnbezirk), Wien gefällt insgesamt sehr gut	

9.2. Erzählen & Zuhören

In dieser Kleingruppenarbeit arbeiteten je zwei SeniorInnen mit je zwei bzw. drei Jugendlichen zusammen. Die Jugendlichen interviewten die älteren Personen über den Straßenverkehr, wie sie ihn früher erlebt haben bzw. heute erleben. Die Fragen waren vorgegeben, wobei die Jugendliche die Möglichkeit hatten jederzeit ihre eigenen Fragen hinzuzufügen.

Folgende Fragestellungen wurden erörtert:

- Wie waren Sie als Kind, in der Jugend bzw. im Erwachsenenalter unterwegs?
- Welche Unterschiede zu früher gibt es in Hinblick auf den Straßenverkehr und den öffentlichen Raum heute?
 - War früher oder heute mehr auf der Straße los?
 - War es früher oder heute gefährlicher auf der Straße?
 - War es früher oder heute angenehmer auf der Straße unterwegs zu sein?

Die befragten SeniorInnen waren sowohl in der Kindheit als auch in der Jugend vorwiegend zu Fuß unterwegs. Das Rad spielte bei zwei SeniorInnen sowohl in der Kindheit als auch in der Jugend eine Rolle. In der Jugendzeit wurden zusätzlich öffentliche Verkehrsmittel verwendet. Im Erwachsenenalter war die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs vorrangig, wobei zwei SeniorInnen angaben als Erwachsene primär mit dem Auto unterwegs gewesen zu sein. Heute gehen die Befragten entweder zu Fuß, bzw. nutzen einen Rollstuhl und öffentliche Verkehrsmittel.



In Bezug auf die Unterschiede zu früher und heute wurde vor allem betont, dass es früher weniger Autoverkehr gab. Gleichzeitig war der Verkehr weniger stark reglementiert und man konnte unbeschwerlicher durch die Straßen spazieren. Die Menschen gingen rücksichtsvoller mit einander um, waren höflicher und hilfsbereiter. Gab es früher eine Vielzahl an größeren und kleineren Märkten, die zu Fuß erreichbar waren, gibt es heute laut Meinung der Befragten primär große Supermärkte, die nicht immer barrierefrei zugänglich sind.

Die Situation für Menschen mit Beeinträchtigungen hat sich im Gegensatz zu früher eindeutig verbessert. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist es heute leichter geworden, unterwegs zu sein. Außerdem hat sich die Anzahl der Fußgängerzonen im Vergleich zu früher erhöht.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Unterschiede im Straßenverkehrs und des öffentlichen Raumes einst und jetzt.

Tabelle 10: Unterschiede früher und heute aus Sicht der älteren TeilnehmerInnen

Früher	Heute
<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Autoverkehr • Angenehmer, weniger Verkehrsunfälle Weniger gefährlich als heute • Unbeschwerlicher, weniger reglementiert • Menschen waren höflicher, hilfsbereiter auf der Straße • für behinderte Menschen beschwerlicher – öffentliche Raum war nicht barrierefrei • Früher gab es viele kleine Märkte, wo man zu Fuß einkaufen hat gehen können • Mehr Polizisten auf der Straße als heute 	<ul style="list-style-type: none"> • Viel mehr Verkehr auf der Straße • Gefährlicher durch das höhere Verkehrsaufkommen (Autos und RadfahrerInnen) • Auf den Straßen ist es hektischer – unangenehmer unterwegs zu sein • Für behinderte Menschen leichter unterwegs zu sein • Große Supermärkte, unpersönlich und nicht immer barrierefrei zugänglich • Mehr Fußgängerzonen als früher

9.3. Kummerkasten

Im Rahmen dieser Kleingruppenarbeiten wurden von den SeniorInnen und den Jugendlichen gegenseitige Anliegen (Anliegen der älteren Personen an die Jugendlichen, Anliegen der Jugendlichen an die älteren Personen) sowie gemeinsame Bedürfnisse in Bezug auf den Fußverkehr und den öffentlichen Raum diskutiert. Zusätzlich wurden Verbesserungsvorschläge für das zu Fuß gehen in Wien gesammelt.



Ein wesentliches Anliegen der älteren Generation an die jüngere war, dass Jugendliche auf die „Langsamkeit“ der älteren Personen Rücksicht nehmen sollten. Wird mit einem Scooter an einer älteren Person vorbeigerast, erschrecken diese meist. Dieses Verhalten wird als Respektlosigkeit wahrgenommen. Gleichzeitig äußerten die älteren TeilnehmerInnen den Wunsch, dass Jugendliche ohne Angst auf ältere Menschen zugehen sollen.

Die Jugendlichen erzählten über geringe Toleranzgrenzen älterer Personen in Bezug auf die Lautstärke von Gesprächen im öffentlichen Raum bzw. in öffentlichen Verkehrsmitteln. Außerdem äußerten sie Erfahrungen mit Diskriminierungen, dass ältere Personen sich beispielsweise beschwerten bzw. Jugendliche beschimpften, wenn sie in ihrer eigenen Muttersprache sprachen.

Die meisten Anliegen, die diskutiert wurden, basierten auf gemeinsamen Bedürfnissen. Von beiden Gruppen wurde betont, wie wichtig die gegenseitige Rücksichtnahme, ein verständnisvoller und respektvoller Umgang sei. Die jüngeren und älteren Personen wünschten sich, dass man sich darauf verlassen können sollte, dass Verkehrsregeln auch eingehalten werden. Als Negativbeispiel wurden

AutofahrerInnen angeführt, die den Vorrang der FußgängerInnen am Zebrastreifen missachteten. Sowohl die Jugendlichen als auch die älteren Personen legten Wert auf Sauberkeit im öffentlichen Raum. Eng mit dem Gehen verbunden wurden öffentliche Verkehrsmittel. Daher bezogen sich einige Bedürfnisse auch auf den ÖV, wie kürzere Intervalle, weniger Verspätungen oder kein lautes Telefonieren in öffentlichen Verkehrsmitteln.

In Bezug auf Verbesserungsvorschläge wurden von beiden Gruppen eigene Ruhezeiten gewünscht, die als solche auch speziell gekennzeichnet sein sollten. Weiters wurde vorgeschlagen, für jeden Bezirk einen detaillierten Bezirksplan mit Geschäften, Ärzten, Freizeitangeboten, etc. aufzulegen oder Bewusstseinskampagnen für ein gegenseitiges Verständnis zu starten. Ein großes Anliegen, das sowohl die Jugendlichen als auch die SeniorInnen äußerten, war, den Austausch zwischen Jugendlichen und Pensionistenwohnhäusern bzw. älteren Personen zu forcieren.

Die folgende Tabelle gibt einen zusammenfassenden Überblick über die unterschiedlichen Anliegen.

Tabelle 11: Gegenseitige und gemeinsame Anliegen der Jugendlichen und älteren Personen

Gegenseitige Anliegen	Gemeinsame Anliegen	Ideen zur Verbesserung
<ul style="list-style-type: none"> • Scooter in der Nähe von anderen Passanten nicht zum Rasen verwenden • Keine Radfahrer am Gehsteig • Respektvoller Umgang gegenüber SeniorInnen → Hilfsbereitschaft • Keine Diskriminierungen: „Man darf nicht in seiner eigenen Sprache reden“ • Ohne Angst auf behinderte Menschen zugehen 	<ul style="list-style-type: none"> • Gegenseitige Rücksichtnahme (sich nicht gegenseitig „anrante“) • Verständnisvoller, respektvoller und einfühlsamer Umgang • Respekt – Toleranz - Akzeptanz • Einhalten von Regeln: man soll sich verlassen können, dass Regeln eingehalten werden z.B. das Autofahrer beim Zebrastreifen anhalten • Öfters die Straßen säubern • Auf mehr Sauberkeit in den ÖVM achten • Essen in ÖV sollte nicht erlaubt sein • Kein lautes Telefonieren in den ÖV • Kürzere Intervalle bei ÖVM • Weniger Verspätungen bei ÖV • In ÖVM Taschen und Rucksäcke abnehmen • Nicht in „Trauben“ bei den Ein- bzw. Ausstiegen stehen 	<ul style="list-style-type: none"> • Austausch von Jung & Alt in Seniorenwohnhäusern • Nachschulung für ÖV-FahrerInnen (sanftere Fahrweise) • Für Verständnis werben • Ältere Personen sollen beruhigend wirken und mit gutem Beispiel vorangehen • Eigene Ruhezeiten und Ruheplätze schaffen, die als solche gekennzeichnet sind • Ein Bezirksplan mit eingetragenen Geschäften aus Papier für jeden Bewohner im Bezirk • Mehr barrierefreie Kreuzungen

9.4. Unser Bezirk

Die zentrale Aufgabenstellung des Workshops bestand darin, dass die Jugendlichen gemeinsam mit den SeniorInnen einen „Wunsch-Bezirk“ anhand von vorgegebenen „Bauelementen“ gestalten sollten. Die Vorgaben für den Gestaltungsprozess waren, dass sich junge und alte Menschen gleichermaßen in diesem Stadtteil wohlfühlen sollten und dass dieser Bezirk dazu anregt, dass viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Die TeilnehmerInnen arbeiteten in 4er-Gruppen zusammen, je zwei SeniorInnen und zwei Jugendliche, in jeder Gruppe war eine Person, die einen Rollstuhl nutzt, vertreten.

Zur Auswahl standen 27 Kärtchen mit vorgegebenen Elementen (siehe Tabelle 12). Die Elemente basieren auf den Ergebnissen der Fokusgruppendifkussion mit den Schulkindern (siehe Kapitel 6) und den Tiefeninterviews mit den SeniorInnen (siehe Kapitel 8). Zusätzlich stand den Gruppen die Option offen, drei weitere Elemente (JOKER-Kärtchen) einzuführen, die ihnen als zentral erschienen.

Von den vorgegebenen 27 Kärtchen wählte jede Gruppe insgesamt 10 Kärtchen als zentrale Bausteine aus. Die Möglichkeit eines JOKER-Kärtchens wurde nur von Gruppe 3 wahrgenommen, die „barrierefreie Kreuzungen“ als zusätzlichen Baustein einbrachten. Der Auswahlprozess der Kärtchen erfolgte als Gruppenarbeit, das bedeutet dass zuerst diskutiert wurde, welche Elemente als wichtig erachtet und erst nach Zustimmung aller Gruppenmitglieder ein Kärtchen ausgewählt bzw. ausgeschieden wurde.



Für alle drei Gruppen war eine Fülle von Elementen wichtig, um in Ihrem Bezirk gut zu Fuß unterwegs zu sein:



- ein **respektvolle Umgang** unter den VerkehrsteilnehmerInnen
- eine **barrierefreie** und **ansprechende Gestaltung der Infrastruktur**, die eine vielseitige Nutzung zulässt (Rampen & Stiegen, saubere Straßen, Parks, Geschäfte & Auslagen, Märkte, Spielplätze).
- eine **Benutzerfreundliche Geh-Infrastruktur** (breite Gehsteige, Wegweiser, Sitzbänke, ÖV-Haltestellen, getrennte Radwege), die einem das Gefühl gibt, als FußgängerIn willkommen zu sein
- Die Berücksichtigung des **Sicherheitsbedürfnisses** (ÖV-Haltestellen Langsamer Autoverkehr, Verkehrspolizisten, Kreuzungen mit Ampeln oder Zebrastreifen, damit Gehen nicht mit Ängsten verbunden wird).

In Tabelle 12 ist die Auswahl der Gruppen im Detail dargestellt.

Tabelle 12: Kärtchen-Auswahl der 3 Gruppen

Begründung		Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3
	Rampen und Stiegen ...damit ältere Personen, RollstuhlbenutzerInnen, Eltern mit Kinderwägen etc., ohne Hindernis voran kommen.	X	X	X
	Saubere Straßen ...erhöhen das Wohlbefinden. Mistkübel sind wichtig, damit der Müll nicht auf dem Gehsteig liegt und die Straßen gepflegt ausschauen.	X	X	X
	Park ...damit kleine Kinder, Jugendliche, ältere Personen, Menschen mit Beeinträchtigungen etc. einen Ort haben, wo sie ausreichend Platz finden, um sich hinsetzen, erholen und ausruhen zu können	X	X	X
	Rücksichtsvoller Umgang ...damit sich alle wohlfühlen auf der Straße und darauf vertrauen können, dass Regeln eingehalten werden. Wichtig für einen rücksichtsvollen Umgang ist die Möglichkeit, dass alle miteinander kommunizieren können.	X	X	X
	Wegweiser ...damit sich alle orientieren können, wenn man sich in der Gegend nicht auskennt, auch wenn man kein Smartphone zur Verfügung hat.	X	X	
	ÖV-Haltestelle ...damit auch mobilitätseingeschränkte Personen gut vorankommen und man die Möglichkeit hat jederzeit in ein öffentliches Verkehrsmittel einzusteigen. Haltestellen sollten mit Wartehäuschen und Anzeigen ausgestattet sein.	X	X	
	Breite Gehsteige ...damit ausreichend Platz zum Gehen ist, auch wenn mehrere Leute unterwegs sind und man dann nicht in einer Reihe gehen muss.	X	X	

Begründung		Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3
	Sitzbänke ...damit man sich ausruhen kann, wenn man müde ist	X	X	
	Kreuzungen mit Ampeln ...damit die AutofahrerInnen auch stehen bleiben, wenn FußgängerInnen queren wollen und die FußgängerInnen sich sicher fühlen können.		X	X
	Geschäfte/ Auslagen ... damit Wege abwechslungsreicher sind, der Straßenraum attraktiver und auf angenehme Weise die Gehzeit verkürzt wird. Wichtig ist ein vielfältiges Angebot an Geschäften.	X		
	Radwege ...damit die RadfahrerInnen sicher unterwegs sein können und nicht den Gehsteig benutzen.	X		
	Markt ...weil dort eine angenehmere Atmosphäre als im Supermarkt vorherrscht. Das sinnliche Erleben („es riecht gut dort“) und dass es frische Ware gibt, wurden als wichtige Qualitäten genannt.		X	
	Langsamer Autoverkehr ...ist für jeden wichtig, da AutofahrerInnen meist zu schnell unterwegs sind. Es passiert fast täglich, dass man aufgrund der hohen Geschwindigkeit des Autoverkehrs in eine unangenehme oder gefährliche Situation kommt.			X
	Spielplätze ... werden als wichtige Einrichtung für junge Menschen erachtet. Spielplätzen sollten Spielmöglichkeiten für jüngere Kinder, aber auch Angebote für alle anderen Altersgruppen bieten.			X
	Verkehrspolizisten ...damit es sicherer ist auf den Straßen, weil die Regeleinhaltung kontrolliert wird.			X

Begründung		Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3
	Kreuzungen mit Zebrastreifen ...damit FußgängerInnen leichter die Straßen queren können.			X
	JOKER-Kärtchen: Barrierefreie Kreuzung ... damit auch Menschen im Rollstuhl (oder anderen Gehhilfen, aber auch Personen mit Kinderwägen etc.) die Straßen queren können.			X

Nicht ausgewählte Elemente				
	Parkplätze Es besteht kein Bedarf an Parkplätzen aus der Sicht von jüngeren und älteren Menschen, da sie selbst kein Auto besitzen.			
	Breite Straßen für Autos Das Auto spielt für die eigene Mobilität keine Rolle, daher besteht kein Bedürfnis nach Infrastruktur für das Auto.			
	Öffentliche Toiletten Öffentlichen Toiletten haben ein schlechtes Image: sie werden als unhygienisch und unangenehm empfunden. (Dennoch besteht das Bedürfnis im öffentlichen Raum eine Toilette benutzen zu können, siehe Kompensationsstrategien 4.3)			
	Kiosk Das Angebot bei Kiosken wird nicht als ansprechend erlebt.			
	Schanigärten Nachdem es schon zahlreiche Schanigärten in der Stadt gibt, besteht kein Bedarf an noch mehr Gastgärten aus Sicht der Befragten.			

Nicht ausgewählte Elemente	
	<p>Fahrrad Abstellplätze Das Rad spielt kaum eine Bedeutung für die eigene Mobilität, der Wunsch nach Radabstellplätzen hat daher keine Priorität. Allerdings wird der Vorteil genannt, dass die Räder dann nicht auf den Gehsteigen abgestellt werden.</p>
	<p>Grün im Straßenraum Grüninseln bzw. Grünflächen, die nicht gepflegt wirken, werden als unattraktiv erlebt. (Begrünte Gleiskörper z.B. lösen Bedenken aus, dass der Rasen verwildert aussehen könnte, weil die Rasenpflege als aufwendig eingeschätzt wird).</p>
	<p>Plätze Parkanlagen und Spielplätzen wird als verkehrsberuhigten Orten gegenüber Plätzen der Vorzug gegeben.</p>
	<p>Fußgängerzonen Fußgängerzonen werden oftmals mit stark frequentierten Einkaufsstraßen in Verbindung gebracht. „Zu viele Leute“ werden als unangenehm erlebt, auch das Problem von Taschendiebstahl wurde genannt. (Orte, an denen sich FußgängerInnen abseits des motorisierten Verkehrs bewegen können, sind dennoch beliebt.)</p>
	<p>Brunnen / Wasserelemente Brunnen oder Wasserelemente wurden nicht als zentrale „Bausteine“ der Stadt betrachtet.</p>
	<p>Druckknopfampeln Der Nutzen von Druckknopfampeln wird angezweifelt: auch wenn man gedrückt hat als, muss man lange auf die Grünphase warten. Außerdem ist einigen VerkehrsteilnehmerInnen nicht klar, wie bzw. wann Druckknopfampeln (Lichtsignalanlagen für Sehbehinderte Menschen!) zu benutzen sind.</p>

10. Sicht der ExpertInnen

Die Meinung der ExpertInnen zum Thema „Gehen aus der Perspektive von Jung und Alt“ wurde einerseits in zwei Fokusgruppen eingeholt, andererseits durch eine Befragung mittels eines kurzen teil-standardisierten Fragebogens. Zusätzlich wurde im Juli 2014 ein persönliches Interview mit der SeniorInnenbeauftragten Wiens geführt.

Die erste **Fokusgruppe** fand im September 2014 im Pensionistenwohnhaus Wieden statt. Teilnehmerinnen waren drei Betreuerinnen des Wohnhauses (zwei Ergotherapeutinnen und die Teamleiterin des Hauses). Bei der zweiten Fokusgruppe im November 2014 nahmen drei Mütter teil. Die Fokusgruppen dauerten rund eine Stunde. Ziel der Diskussionen war es, herauszufinden, welche Aspekte und Situationen für SeniorInnen bzw. für Kinder im Straßenverkehr problematisch sind, wenn sie zu Fuß unterwegs sind und welche Infrastrukturgegebenheiten sie in ihrer selbstständigen Mobilität unterstützen.

Die teil-standardisierte **Befragung** der ExpertInnen wurde im November 2014 durchgeführt. Der Fragebogen (siehe Anhang) wurde per E-Mail an einen Pool von ExpertInnen ausgesandt. 27 ExpertInnen aus unterschiedlichen Institutionen (Boku, TU Wien, Bundesministerium für Verkehr, NGOs im Umwelt-, Energie- und Mobilitätsbereich, private Forschungsinstitutionen, Ziviltechnikerbüros) retournierten den Fragebogen. Der Fragebogen bestand aus zwei Teilen:

- **Standardisierter Teil**, in dem die ExpertInnen gebeten wurden, aus den 27 „Bau-Elementen“ des generationenübergreifenden Workshops jene 10 auszuwählen, die sie als wesentlich erachten, damit zu Fuß gehen in der Stadt und der Aufenthalt im öffentlichen Raum für Kinder und SeniorInnen gleichermaßen attraktiv und angenehm sind.
- **Offener Frageteil**, der sich an den Fragen der Fokusgruppen orientierte: Was bereitet Kindern bzw. SeniorInnen Probleme, wenn Sie auf der Straße unterwegs sind? Was ist für Kinder bzw. SeniorInnen hilfreich, wenn Sie auf der Straße unterwegs sind?

Im Folgenden werden die Ergebnisse des standardisierten Frageteils dargestellt, sowie die Ergebnisse der ExpertInneneinschätzungen in Bezug auf die Problemfelder von Kindern und SeniorInnen im Straßenverkehr. Im Anschluss folgt eine Zusammenschau der ExpertInnen-Sicht und der Sicht der Kinder und SeniorInnen.

10.1. Wichtige Aspekte, damit Gehen für Kinder und SeniorInnen angenehm ist

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über jene Aspekte, die die ExpertInnen als maßgeblich erachteten, damit sich jüngere und ältere Personen beim Gehen in der Stadt wohl fühlen.

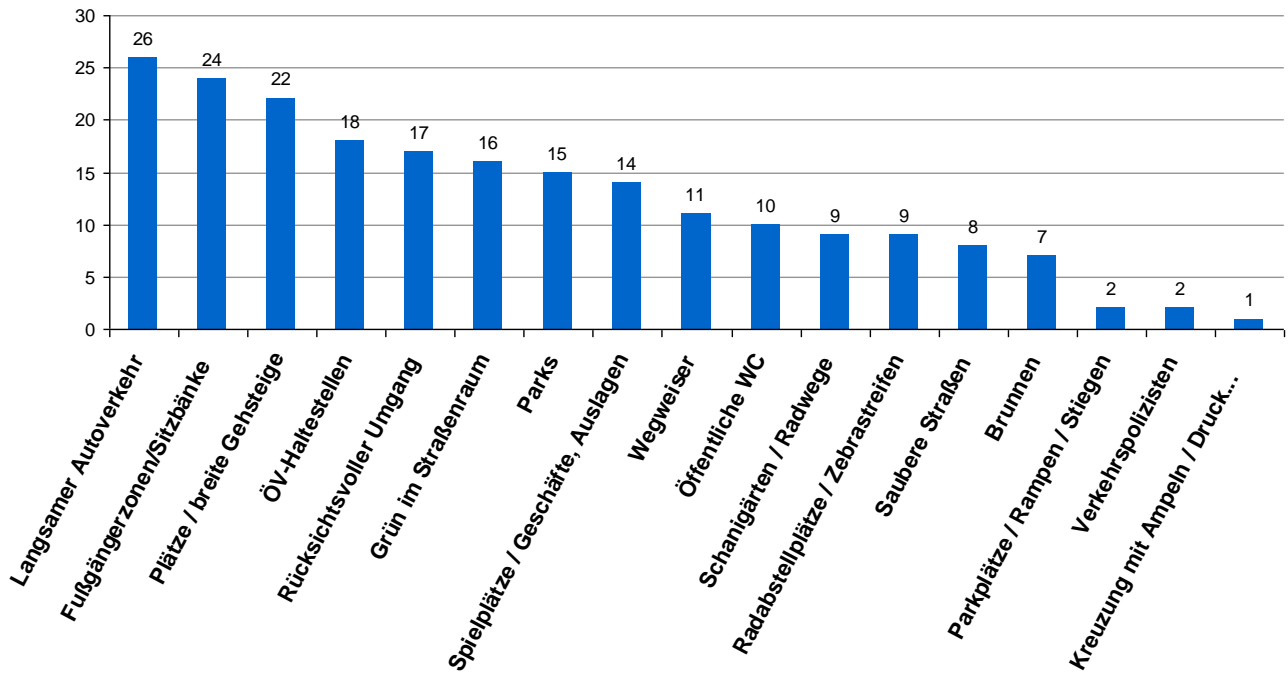


Abbildung 13: Wohlfühlaspekte beim Gehen aus Sicht der ExpertInnen (absolute Nennung; n=27)

Die ExpertInnen betrachten einen langsamen KFZ-Verkehr als wichtigsten Aspekt, damit sich Kinder und SeniorInnen im Straßenverkehr beim zu Fuß gehen sicher fühlen und es als attraktiv erleben. Das Vorhandensein von ausreichenden Sitzmöglichkeiten, KFZ-freie Bereiche, wie Fußgängerzonen und Plätzen, breite Gehsteige, ÖV-Haltestellen in Gehdistanz und ein rücksichtsvoller Umgang zählen aus Sicht der ExpertInnen ebenfalls zu wesentlichen Faktoren, die Gehen zu einer angenehmen Fortbewegungsart machen.

10.2. Problemfelder

Die ExpertInnen nannten eine Reihe von Situationen und Verkehrsgegebenheiten, die ihrer Meinung nach Kindern und SeniorInnen Schwierigkeiten bereiten, wenn sie im Straßenverkehr zu Fuß unterwegs sind (siehe Tabelle 13). Die Problemfelder wurden nach den Ebenen des Verkehrsdiamanten gegliedert (Risser 2000).

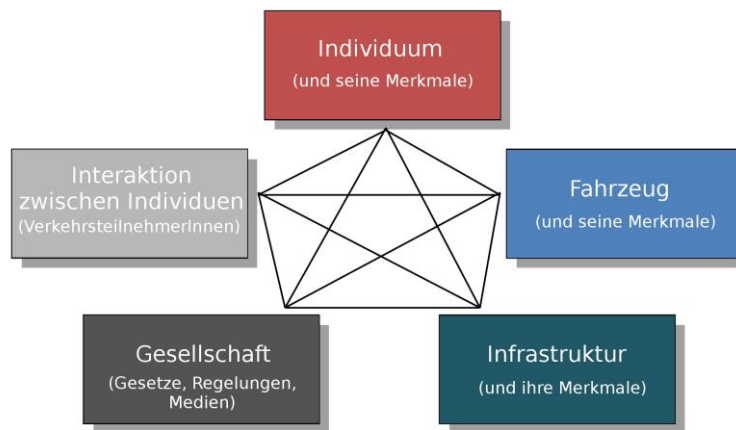


Abbildung 14: Verkehrsdiamant (Risser 2000)

Tabelle 13: Schwierigkeiten aus Sicht der ExpertInnen

Kommunikation
<u>Rücksichtslose, abgelenkte AutofahrerInnen:</u> zu schnell unterwegs, schnelles Zufahren auf Kreuzungen und abruptes Abbremsen, AutofahrerInnen die FußgängerInnen anhupen, AutofahrerInnen, die mit dem Handy telefonieren, AutofahrerInnen, die den Zebrastreifen verstellen
<u>Rücksichtsloser Umgang generell:</u> Oft kein Miteinander sondern gegeneinander im Straßenverkehr
<u>Regelmissachtungen:</u> Vorrangverletzungen durch AutofahrerInnen beim Zebrastreifen, Falschparken, Rotlichtquerungen
<u>Hohe Geschwindigkeiten:</u> bereiten Gehenden Schwierigkeiten beim Queren der Straße, Einschätzen der Geschwindigkeiten fällt schwer
<u>Informationen nicht in Augenhöhe:</u> Fahrpläne des ÖVs, Wegeweiser, die zu hoch montiert sind
Infrastruktur, Fahrzeug/Fortbewegungsart
Querungsinfrastruktur
<u>Fehlen von Querungshilfen:</u> keine vorgezogenen Gehsteige, Ampeln, Zebrastreifen, unterbrochene Parkstreifen, oft keine sicheren Quermöglichkeiten in direkter Gehlinie, Umwege bei Kreisverkehrsregelungen
<u>Verkehrinseln auf stark befahrenen Straßen:</u> wenig Platz „man steht im Kreuzfeuer“, meist sehr schmal, werden als unangenehm erlebt“

Wenig benutzerfreundliche Fußgängerampeln: lange Wartezeiten, kurze Querungszeiten, Druckknopfampeln: werden leicht übersehen, man wartet dann lange auf Grünphase

Schlecht einsehbarer Straßenraum: bei Kindern vor allem aufgrund geringer Körpergröße; durch parkende Autos im Kreuzungsbereich oder Haltestellenbereich, durch Mistkübel

Komplexe Situationen: hohe KFZ-Geschwindigkeiten, Überqueren von stark befahrenen Straßen, hohes Aufkommen von FußgängerInnen, Zusammentreffen von verschiedenen Fortbewegungsarten

Kein fehlerverzeihendes Verkehrssystem: Unaufmerksamkeiten der ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen können schwerwiegende Folgen für sie haben

Eingeschränkte Benutzbarkeit der (Geh-)Infrastruktur

Niveauunterschiede und Unebenheiten: Stiegen, Steigungen, unebene Bodenbeläge; Kopfsteinpflaster rumpelt extrem mit Rollator und Rollstuhl und erfordert viel körperliche Kraft,

Hohe Randsteine: Randsteine sind abgeflacht, aber zweitweise immer noch zu hoch für RollstuhlfahrerInnen oder für den Rollator, vor allem schwierig, wenn Einkauf noch im Korb ist

Hindernisse am Gehweg: Laternenpfosten, Verkehrszeichen, unerwartete Erhebungen am Weg, Briefkästen etc.

Ein- & Ausfahrten: FußgängerInnen sind auf „ihrem“ Gehweg unterwegs, aber trotzdem nicht sicher vor Autos

Instandhaltung und Sauberkeit der Infrastruktur/ des öffentlichen Raums: FußgängerInnen bekommen den Schmutz auf der Straße sehr unmittelbar mit (Kot, Urin und Müll auf den Gehwegen etc.), mit Kaugummi verpickte, schmutzige Stiegengeländer; schlechte Schneeräumung im Winter macht die Benutzung von Gehwegen gefährlich und zum Teil unmöglich für SeniorInnen

Fehlende Barrierefreiheit von Gebäuden: Stufen, um aus der Wohnhausanlagen zu gelangen, Stufen bei Geschäften, schwer zu bedienende Eingangstüren

Angsträume: Durchgänge, uneinsichtige Ecken, hohe Büsche

Ungenügende Beleuchtung: Angst bei Dunkelheit außer Haus zu gehen

Raumaufteilung für FußgängerInnen

KFZ-Auswirkungen ausgesetzt: FußgängerInnen, vor allem Kinder, sind den KFZ-Abgasen und dem Lärm besonders ausgeliefert

Wenig Platz für FußgängerInnen: Ruhender und fließender Autoverkehr schränken Kinder in ihrem Bewegungsdrang stark ein, Gehsteigbreiten sind oft zu gering, es gibt zu wenig KFZ-freie Verkehrsflächen, kein Platz zum Verweilen und Spielen

Mangel an „Komfort“-Infrastruktur

Öffentliche Sanitäranlagen: Sind oft nicht benutzbar aufgrund von Verschmutzung. Kinder können Harndrang schwerer kontrollieren und benötigen unmittelbar eine Toilette. Ältere Personen trinken extra wenig vor dem Hinausgehen, damit sie nicht auf die Toilette müssen, wenn sie unterwegs sind, längere Wege (Bsp. Ausflüge) werden zum Teil vermieden;

<p><u>Sitzgelegenheiten</u>: die Benutzbarkeit ist oftmals nicht gegeben: Sitzbänke sind oft zu niedrig, ohne Rücken- und Seitenlehnen, Verschmutzung</p> <p><u>Trinkwasserbrunnen</u> und <u>Plätze</u>: fehlen oft zum Ausrasten und erholen</p> <p><u>Grün im Straßenraum</u>: Fehlende Beschattung im Sommer, Ruheplätze zum Ausrasten</p> <p><u>Orientierungshilfen</u>: mangelnde Beschilderungen</p> <p><u>Kommunikationsräume</u>: es fehlen Orte mit Treffpunktcharakter</p>
<p>Fehlende Radinfrastruktur: Radfahren auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Fließverkehr wird als gefährlich erachtet, radfahrende Kinder fühlen sich unsicher und sind fehleranfälliger, Konflikte mit RadfahrerInnen aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten auf gemischten Geh- und Radwegen gibt es aber auch</p>
<p>Intermodalität: Gehen + Öffentliche Verkehrsmittel</p> <p><u>Straßenbahnhaltestellen in der Straßenmitte</u>: unangenehm zwischen Autos durchgehen zu müssen → AutofahrerInnen sollten hinter einer Haltelinie warten müssen, sobald Straßenbahn einfährt</p> <p><u>Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel</u>: das Anfahren bereitet älteren Personen Probleme, wenn sie bis dahin noch keinen Sitzplatz oder festen Halt gefunden haben; Unsicherheit ob sie es rechtzeitig zum Ausstieg schaffen; Abstellen des Rollators bereitet ebenfalls Probleme</p>
<p>Gesellschaft</p>
<p>Straßenverkehrsordnung diskriminiert ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen</p> <p><u>Einhalten von Regeln dient nicht unbedingt dem Schutz der FußgängerInnen</u>: Rechtsabbiegende AutofahrerInnen stellen eine Gefahr für ordnungsgemäß – also bei Grün - querende FußgängerInnen dar</p> <p><u>StVO nicht „anwenderfreundlich“</u>: Kinder, ältere Menschen, aber auch viele Erwachsene sind überfordert mit der Vielzahl an komplizierten Regelungen im Straßenverkehr</p> <p><u>Restriktive StVO gegenüber bestimmten aktiven Fortbewegungsarten</u>: Bsp. Scooter nur in Benutzung von Begleitpersonen möglich</p> <p><u>Straßenraum nicht kindergerecht</u>: Kinder werden von manchen VerkehrsteilnehmerInnen als störend wahrgenommen (unberechenbar, zu spontan, zu laut, zu unhöflich etc.), ihnen wird kein Recht eingeräumt sich im öffentlichen Raum zu bewegen und aufzuhalten</p> <p><u>Selbstbewusstsein als VerkehrsteilnehmerIn</u>: SeniorInnen haben mitunter Hemmungen, z.B. den Busfahrer zu bitten, die Rampe heraus zu ziehen; sie haben Angst durch ihre langsamere Fortbewegung die Abfahrt eines öffentlichen Verkehrsmittels zu verzögern; es ist SeniorInnen auch unangenehm, Platz für sich zu beanspruchen, etwa wenn sie die Gesamtbreite eines schmalen Gehsteiges mit dem Rollator einnehmen</p>

Individuum
Sicherheitsängste: Kinder haben Angst vor ungewohnten Situationen auf gewohnten Wegen, z.B. Baustellen, Müllabfuhr am Weg, Jugendliche, die herumstehen; Angst vor Betrunknenen, freilaufenden und bellenden Hunden. SeniorInnen haben insbesondere Angst vor Stürzen und Angst vor Übergriffen
Physische Faktoren: vermindertes Seh- und Hörvermögen Mobilitäts-einschränkungen; wenig Kraft z.B. um Rollator über hohen Randstein zu heben, zunehmend schreckhaft – Hupen oder unerwartetes und rasches Vorbeifahren von Rollern oder Rädern erschreckt manche SeniorInnen, SeniorInnen sind sehr distanzempfindlich, Wege zur nächsten Bankfiliale, Post etc. sind für ältere Menschen oft zu lange, 500 Meter ist die Obergrenze für Menschen mit Rollator

10.3. Zusammenschau: Sicht der ExpertInnen und Sicht der Kinder und SeniorInnen

Vergleicht man die Ergebnisse der ExpertInnen mit den Ergebnisse der Fokusgruppeninterviews mit den Kindern und den Interviews mit den SeniorInnen, so zeigt sich insbesondere bei den Problemfeldern, dass die ExpertInnen ein umfassendes Bild über die Bedürfnisse dieser beiden Zielgruppen haben. Unterschiede lassen sich erkennen in Bezug auf die Prioritäten, wenn es um die Verkehrsplanung einer Stadt bzw. des Wohnumfeldes geht.

Tabelle 14 gibt einen Überblick über jene neun Aspekte, die von den ExpertInnen am häufigsten gewählt wurden und über jene neun Elemente, die im generationenübergreifenden Workshop (siehe Kapitel 9.4) von mindestens zwei Gruppen genannt wurden, um gerne zu Fuß unterwegs zu sein.

Tabelle 14: Ergebnisse Workshop und Sicht der ExpertInnen

Auswahl der jüngeren & älteren Personen	Auswahl ExpertInnen
<ul style="list-style-type: none"> • Rücksichtsvoller Umgang • Saubere Straßen • Rampen/Stiegen • Parkanlagen • Breite Gehsteige • ÖV-Haltestellen • Sitzbänke • Wegweiser • Kreuzungen mit Ampeln 	<ul style="list-style-type: none"> • Langsamer Autoverkehr (26)* • Fußgängerzonen (24) • Sitzbänke (24) • Plätze (22) • Breite Gehsteige (22) • ÖV-Haltestellen (18) • Rücksichtsvoller Umgang (17) • Grün im Straßenraum (16) • Parkanlagen (15)

* In Klammer sind die Anzahl der Nennungen von den ExpertInnen n=27 angegeben

Langsamer Autoverkehr und Ampeln – Ursache und Symptom: Jener Aspekt, der von den ExpertInnen am öftesten ausgewählt wurde, nämlich „langsamer Autoverkehr“, wurde im Workshop von einer Gruppe als wichtiger Bestandteil einer gehfreundlichen Stadt angesehen. Für die jüngeren und älteren Personen waren unterstützende Maßnahmen gegen die Symptome, die schneller Autoverkehr mit sich bringt, ein wichtiges Thema. Ampeln bei Kreuzungen stellen für die beiden Gruppen eine solche Maßnahme dar, die als wichtig für die subjektive Sicherheit bei der Querung erachtet wird. ExpertInnen erachteten dieses Bauelement als nebensächlich, da der meist genannte Baustein „langsamer Autoverkehr“ eher an der Abschwächung der Ursachen ansetzt und Maßnahmen wie Querungshilfen eventuell verzichtbar macht.

Die Forderung nach niedrigen KFZ-Geschwindigkeiten wird auch in der Literatur als essentielle Maßnahme erwähnt, um die Qualität des zu Fußgehens zu erhöhen. Dass die TeilnehmerInnen des Workshops „Langsamen Autoverkehr“ nicht vorrangig als Maßnahme angeführt haben, ist mitunter auch auf das geringe Selbstbewusstsein als VerkehrsteilnehmerInnen zurückzuführen. Die Erhebungen haben gezeigt, dass sich beide Zielgruppen dem KFZ-Verkehr unterordnen, kein Hindernis für den Fluss des (KFZ-)Verkehrs darstellen wollen und eigene Strategien entwickeln, um im Straßenverkehr sicher voranzukommen. Zusätzlich sind Ampeln bzw. Zebrastreifen, die noch immer gängigsten Formen, um den Verkehr zu regeln und daher in vielen Köpfen als sichere Querungsmöglichkeit verankert.

→ Hier ist sicher noch viel Bewusstseinsarbeit notwendig, um die Vielzahl an infrastrukturellen Maßnahmen (Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnanhebungen, Bodenschwellen, etc.) bekannt zu machen, die ein sicheres Queren ermöglichen und die die Geschwindigkeiten von AutofahrerInnen verringern können.

In Wien finden sich zahlreiche verkehrsberuhigte Bereiche. Viele Wohngebiete sind Tempo-30-Zonen, es existieren außerdem derzeit 90 Fußgängerzonen Wien-weit, die jüngste Fußgängerzone ist die Mariahilferstraße (siehe verkehrsberuhigte Bereiche unter <http://www.wien.gv.at/stadtplan/>). Das Fachkonzept Mobilität als Teil des Stadtentwicklungsplan 2025 beinhaltet zudem Maßnahmen, die das zu Fußgehen in Wien sicherer und attraktiver machen sollen.

Die Bedeutung eines **rücksichtsvollen Umgangs** der VerkehrsteilnehmerInnen betonten sowohl die Kinder und SeniorInnen, als auch die ExpertInnen.

→ Maßnahmen, die auf die Förderung einer respektvollen Kommunikation im Verkehr abzielen - dazu zählen auch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, die Kommunikation überhaupt erst ermöglichen - sind daher begrüßenswert.

Bereits umgesetzte Kampagnen der Stadt Wien, wie etwa die Sensibilisierungskampagne („tschuldigen“ <http://www.tschuldigen.at/>) oder Informationskampagnen der Mobilitätsagentur („Räumphase ist LEO“ www.wienzufuss.at/raeumphase-ist-leo/) sind gute Beispiele, wie alle Verkehrs-

teilnehmerInnen informiert werden können und Bewusstsein in der Bevölkerung geschaffen werden kann.

Auch bei der Notwendigkeit von **ÖV-Haltestellen**, um weitere Strecken zurücklegen zu können oder Kraft zu sparen, deckten sich die Einschätzung der ExpertInnen und die Auswahl der Workshop-TeilnehmerInnen. Dies trifft auch auf die Ausstattung des öffentlichen Raumes mit **Sitzgelegenheiten** zu.

→ Die Aufrüstung vieler Haltestellen mit Anzeigetafeln und Wartehäuschen ist als positive Maßnahme auch für die (indirekte) Förderung des Fußverkehrs zu werten.

→ Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum erhöhen den Komfort beim Gehen und machen Gehen somit attraktiver für junge und ältere Menschen.

Der Wunsch nach **Sauberkeit** wird von den ExpertInnen und den jungen und älteren Menschen als Problemfeld angeführt. Durch die geringe Geschwindigkeit beim Gehen – gerade ältere Personen und Kinder sind langsam unterwegs – wird das Umfeld unmittelbarer erlebt. Mit Graffiti bemalte Wände, Müll auf der Straße etc. werden als sehr unangenehm empfunden und schmälern das Gefühl gerne zu Fuß unterwegs zu sein. Der Wunsch nach einem gepflegten öffentlichen Raum liefert auch eine mögliche Erklärung warum „**Grün im Straßenraum**“ zwar von den ExpertInnen, nicht aber von den Workshop-TeilnehmerInnen ausgewählt wurde: Grüninseln nahmen die SchülerInnen und BewohnerInnen eher als ungepflegt und zudem auch als „erweiterte Hundezone“ wahr. Der Wunsch nach Grünraum im Stadtgebiet besteht dennoch, was sich deutlich in der Auswahl des Kärtchens „Parkanlagen“ zeigt.

→ Ein attraktives Umfeld vorzufinden und sich in einem ansprechenden öffentlichen Raum aufhalten zu können, ist ein Bedürfnis der jungen und alten FußgängerInnen.

→ Grünfläche ist nicht gleich Grünfläche: Damit eine Grünfläche als attraktiv erlebt wird, sollte sie gepflegt erscheinen.

Barrierefreie öffentliche Räume ermöglichen es allen VerkehrsteilnehmerInnen ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Infrastrukturelle Barrieren, etwa keine **Rampen** vorzufinden, wo Stiegen Niveauunterschiede ausgleichen, ist für Menschen mit Rollator bzw. mit Gehbehinderungen eine mitunter unüberwindbare Hürde, die dazu führen kann, die Außer-Haus-Mobilität auf ein Minimum zu beschränken. Die TeilnehmerInnen des Workshops äußerten aus ihren persönlichen Erfahrungen heraus den Wunsch nach Maßnahmen, die den öffentlichen Raum barrierefrei machen.

→ An die Ausführung barrierefreier Infrastruktur sind hohe Qualitätsansprüche geknüpft, damit sie auch einfach nutzbar ist. Dem Usabilityaspekt⁵ sollte vermehrt Aufmerksamkeit zukommen.

⁵ Den Usabilityaspekt zu berücksichtigen bedeutet, dass die Gebrauchstauglichkeit einer baulichen (aber auch rechtlichen etc.) Maßnahme durch betroffene „Testpersonen“ in der Praxis vor Ort geprüft werden sollte. Dabei geht es vor allem darum zu kontrollieren, ob es bei der Nutzung zu Schwierigkeiten kommt oder unerwünschte Nebenfolgen auftreten.



Abbildung 15 zeigt ein Beispiel für eine Kreuzung bei der der Randstein nur teilweise abgeflacht ist. Diese Kreuzung befindet sich in unmittelbarer Umgebung des Pensionistenwohnhauses Wieden. Für Rollator- oder RollstuhlfahrerInnen bedeutet eine solche Ausführung keine barrierefreie Nutzung, da sie in diesem Fall gezwungen sind schräg in die Kreuzung hineinzurollen und somit in „Schusslinie“ der KFZ gelangen.

Abbildung 15: Kreuzung
Mittersteig/Ziegelofengasse mit teilweise
abgeflachtem Randstein

Breite Gehsteige als wichtigen Aspekt nannten sowohl die jungen und älteren FußgängerInnen, als auch die ExpertInnen. **Fußgängerzonen** und den Fußgängern gewidmete **Plätze** wurden von den TeilnehmerInnen im Gegensatz zu den ExpertInnen nicht prioritär als Maßnahme erachtet, um Gehen sicher und attraktiv zu machen. Sowohl für die jüngeren als auch die älteren Personen waren Fußgängerzonen mit Menschansammlungen und stark frequentierten Einkaufsstraßen verbunden, in denen ein ungestörtes und sicheres Vorankommen (erhöhte Sturzgefahr für Menschen mit Rollator) nicht immer möglich ist. Dies bedeutet aber nicht, dass Fußgängerzonen oder schöne Plätze nicht für andere Zielgruppen wichtige Elemente sind, um Gehen als angenehme Fortbewegungsart zu erleben.

→ Der Wunsch nach Platz für FußgängerInnen und KFZ-freien sowie konsumfreien Zonen ist gegeben, allerdings äußerten die TeilnehmerInnen diesen Wunsch indem sie KFZ-freie Räume wie breite Gehsteige oder Parks als zentrale Bausteine ihrer Stadt gewählt haben.

Komfortinfrastruktur wie **Wegweiser**, wurden von den ExpertInnen und jungen und alten Menschen als geeignete Hilfestellung bei Desorientierung betrachtet, sofern sie über keine anderen technischen Hilfsmittel (Bsp. Smartphones) verfügen.

→ Das Orientierungssystem in Wien wird daher vor allem auch den jungen und den alten FußgängerInnen zu Gute kommen.

In der Siebensterngasse und auf der Mariahilferstraße sind bereits Stelen aufgestellt, die für FußgängerInnen Orientierung bieten sollen⁶.

⁶ Siehe dazu: <http://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/veranstaltungen/leitsystem.html>

10.4. Maßnahmen

Die folgende Auflistung an Maßnahmen fasst die Empfehlungen der ExpertInnen, basierend auf den Ergebnissen der ExpertInnenbefragung und den ExpertInneninterviews zusammen und ist ergänzt durch Maßnahmen, die von den Ergebnissen der Interviews mit mobilitätsbeeinträchtigten SeniorInnen und Fokusgruppens Diskussionen mit Schulkindern abgeleitet wurden.

Diese Fülle von Maßnahmen, die die Bedingungen zum Gehen für Jung & Alt verbessern können, sind zum Teil aus der Literatur bereits bekannt, haben aber nichts an Aktualität eingebüßt.

Der größte Bereich von Maßnahmen, die Gehen für Kinder und ältere Personen zu einer sicheren und angenehmen Fortbewegungsart machen, bezieht sich auf die **Verkehrsinfrastruktur**:

- **Queren erleichtern**

In Kreuzungsbereichen ist ein Paket von Maßnahmen notwendig, um die subjektive und objektive Sicherheit von jungen und älteren Menschen zu verbessern. Schutzwege in Kombination mit Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnanhebungen, Bodenschwellen etc. sollen weiterhin forciert werden. Die Quermöglichkeiten sollen so angelegt sein, dass keine Umwege damit verbunden sind. Auf Barrierefreiheit ist stets zu achten. Signalanlagen sind bei Kreuzungen mit hoher KFZ-Verkehrsdichte sinnvoll. Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen mit kurzen Wartezeiten und bei Bedarf längeren Querungszeiten ersparen älteren und jüngeren VerkehrsteilnehmerInnen Stress und Unbehagen. Zusätzliche Bodenmarkierungen „Ältere Personen queren“ z.B. vor Pensionistenwohnhäusern können AutofahrerInnen zur erhöhten Vorsicht sensibilisieren.

- **Geschwindigkeitsdifferenzen verringern**

30km/h Beschränkungen im Schulumfeld bzw. vor Pensionistenwohnhäusern, Fahrbahnverengungen, Fahrbahnverschwenkungen, Bodenschwellen, etc. die das Langsamfahren von AutofahrerInnen unterstützen, kommen älteren und jüngeren Personen zu gute.

- **Auf Barrierefreiheit achten und Ausführung überprüfen**

Gehsteigabsenkung im Kreuzungsbereich, Rampen sind insbesondere für Personen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen wichtige Maßnahmen, damit sie Wege außer Haus alleine bewältigen können. Das größte Problem für ältere Personen bei der Mobilität liegt aber noch innerhalb des Hauses, es ist der Weg von der Wohnungstür zu Haustüre – schmale Stiegenhäuser, kein Lift oder Lift im Halbstock. Hier müssen alte Wohnhausanlagen verstärkt barrierefreie umgebaut werden.

Bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes ist durch Qualitätssicherung die sachgemäße Umsetzung zu überprüfen, da durch geringe Abweichungen vom Plan bereits die ursprüngliche Intention der Maßnahme konterkariert werden kann.

- **Platz schaffen**

Dazu zählen jene Maßnahmen, die ein ungehindertes Vorankommen mit Rollator, Rollstuhl erleichtern und ein sicheres Ausleben des Bewegungsdranges von Kindern ermöglichen. Mindestgehsteigbreiten von 2m, wie es im Masterplan Verkehr vorgesehen ist, müssen konsequent umgesetzt werden. Eine „Entrümpelung“ des Gehsteigs, von, mitten am Weg platzierte Laternenpfosten, zur Entleerung abgestellten Müllcontainern Verkehrszeichen etc. wird zusätzlich Platz schaffen. Im Fachkonzept Mobilität sind das strategische Ziel „mehr Platz für Fuß und Rad“ zu schaffen und entsprechende Maßnahmen zur Erreichung dieser Zielsetzung bereits enthalten.

- **Aufenthaltsqualität erhöhen**

Trinkbrunnen, nutzbare Grünflächen, Orte zum ungefährdeten Verweilen und Spielen, ansprechende, in ausreichender Anzahl vorhandene Sitzgelegenheiten, die den Bedürfnissen von älteren Menschen gerecht werden, attraktive Erdgeschoßzonen mit Schaufensterauslagen, saubere und gepflegte öffentliche WC-Anlagen, gute Beleuchtung des Gehbereiches, damit man sich auch bei Dämmerung und Abend sicher fühlt etc. sind Maßnahmen, die die Attraktivität des Gehens steigern.

Die Aufenthaltsqualität wird auch durch KFZ-beruhigte Zonen – Wohnstraßen, Begegnungszonen, Fußgängerzonen etc. – erhöht.

- **Fußinfrastruktur warten**

Der Zustand der Gehsteigs (Bodenbeschaffenheit, Ausbesserung des Kopfsteinpflasters, Ersetzen von defekten Gehsteigplatten etc.), Sicherstellung der Pflege der Gehwege (z.B. Schneeräumung, um das Sturzrisiko zu minimieren) sind wesentliche Faktoren, um Stürze insbesondere von älteren Personen vorzubeugen.

- **Orientierung anbieten**

Große übersichtliche Orientierungspläne und Wegweiser, z.B. wie weit es noch bis zum nächsten Ziel ist, in einem einheitlichen Design bieten Sicherheit, auch in unbekanntem Gegenden sicher zum Zielort zu gelangen. Auch übersichtliche Bezirkspläne mit eingezeichneten öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungen, in handlichem Taschenformat, können zur besseren Orientierung verwendet werden.

- **Einrichtungen in Fußdistanz vorsehen**

Zielorte müssen für ältere Menschen und jüngere Menschen auch in Fußdistanz erreichbar sein. Für Menschen, die sich mit Rollator fortbewegen sind Wege, die länger als 500m sind bereits mit großer Anstrengung verbunden. Eine gute Durchmischung

der Daseinsgrundfunktionen (Nahversorgung, Geschäfte, Banken, etc.) in unmittelbarer Wohnnähe, sollte bei zukünftigen Stadtplanungen im Fokus sein. Im Fachkonzept Mobilität ist festgehalten, das strategische Wegstrecken angelegt werden, die zentrale Orte miteinander verknüpfen und somit eine „Stadt der kurzen Wege“ mit dem Angebot eines flächendeckenden Netzes an Fußwegen bietet.

Ein weiterer Bereich in dem Maßnahmen notwendig sind, ist der **gesellschaftliche Bereich**. Hier sind einerseits Maßnahmen notwendig, die über Mobilitätsangebote informieren und das Miteinander und den rücksichtsvollen Umgang fördern, und andererseits die Komplexität des Verkehrssystems vermindern.

- **Mobilitätsberatung für jung & alt anbieten**

Die unterschiedlichen Formen des Straßenverkehrs, sowie sichere Verhaltensweisen sollen in der Schule gelehrt und geübt werden – gehen und Radfahren zur Schule soll gefördert werden z.B. über Aktivitäten wie Klimameilen sammeln, klimaaktiv mobil: Mobilitätsmanagement für Schulen, Klimastaffel, Kasperltheater Mobilität, Klimamalheft für SchülerInnen, Workshops „zu Fuß zur Schule“. Das Fachkonzept Mobilität sieht als eine Maßnahme vor, vermehrt Mobilitätsmanagement an Schulen und Betrieben anzubieten.

Auch in Pensionistenwohnhäusern sollte Mobilitätsberatung angeboten werden. Ein „Lotse“ könnte mit Personen, die neu ins Pensionistenwohnhaus einziehen, die Wege der Umgebung abgehen („wie finde ich mich in dem Grätzl zurecht“) und ihnen dadurch die Angst vor dem Ungewissen nehmen.

Wichtig sind vor allem gemeinsame Mobilitätsveranstaltungen von Jung & Alt (SchülerInnen besuchen Pensionistenwohnhäuser bzw. umgekehrt), um das gegenseitige Verständnis zu fördern für die unterschiedlichen Bedürfnisse (z.B. schnelles Vorbeilaufen oder Vorbeifahren mit dem Roller erschreckt ältere Menschen) aber oft auch gemeinsamen Bedürfnisse (z. B. KFZ-freie, KFZ-beruhigte Bereiche, sichere Querungsmöglichkeiten etc.). Außerdem wird ein angstfreies Zugehen aufeinander dadurch forciert.

- **Regeleinhaltung gewährleisten**

Mehr VerkehrspolizistInnen verstärken das subjektive Sicherheitsgefühl von jüngeren und älteren Personen. Zusätzlich kann von VerkehrspolizistInnen die Regeleinhaltung kontrolliert werden. Wichtig ist, die Straßenverkehrsordnung zu vereinfachen, sie praktikabler und klarer verständlich zu gestalten. (z.B. Regelung bezüglich Scooterbenutzung im Straßenraum).

- **Bewusstseinskampagnen durchführen**

Den Bedürfnissen und Schwierigkeiten der jüngeren und älteren Bevölkerung im Straßenverkehr sollte verstärkt Aufmerksamkeit gewidmet werden, z.B. in Fahr-schulen, um die Wichtigkeit eines rücksichtsvollen Fahrstils hervorstreichend, bzw.

um bei Verkehrsbetrieben die FahrerInnen zu einer benutzerfreundlichen Fahrweise (z.B. weniger ruckartig) anzuhalten bzw. zu trainieren.

Von der Mobilitätsagentur wurden bereits einige Informations- und Bewusstseinsmaßnahmen umgesetzt. Beispiele sind die Kampagne „Räumphase ist LEO“ (<http://www.wienzufuss.at/raeumphase-ist-leo/>) oder die Informationsbroschüre „Radfahr-Fibel“ (<http://www.fahrradwien.at/die-neue-radfahr-fibel/>). Im Rahmen der Sensibilisierungskampagne „tschuldigen“ (<http://www.tschuldigen.at/>) informierte die Stadt Wien darüber wie ein entspanntes Miteinander im Verkehr aussehen könnte.

10.5. Schlussfolgerungen und Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Studie haben gezeigt, dass die Bedürfnisse von jungen und älteren Menschen im Straßenverkehr sehr ähnlich sind. Von zentraler Bedeutung für beide Zielgruppen ist das Bedürfnis, sicher im öffentlichen Raum unterwegs sein zu können. Die Angst vor kriminellen Übergriffen, angepöbelt zu werden, oder Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden, aufgrund von Unebenheiten am Gehsteig zu stürzen, den Anforderungen des Verkehrssystems nicht zu entsprechen (z.B. die Straße in der vorgegebenen Zeit zu queren) ist groß und beeinflusst das Wohlbefinden. Um das Verkehrsumfeld und das Verkehrsklima für jüngere und ältere Menschen attraktiv zum Gehen zu gestalten, wurde seit langer Zeit bereits eine Vielzahl von Maßnahmen empfohlen, die sich über die Jahre in diversen Studien immer wiederfinden. Dies zeigt, dass Verbesserungsmaßnahmen für den Fußverkehr noch mehr Bedeutung zukommen sollte, da das zu Fuß gehen für die wachsende und ältere werdende Bevölkerung eine wichtige Fortbewegungsart darstellt. Zieht man den Policy Cycle von R. Methorst (2013, detaillierte Beschreibung siehe Kapitel 5) heran, so sind einige positive Aspekte des Gehens, etwa Gehen als Förderung der Gesundheit, bereits in der Umsetzungsphase angekommen. Beispiele dafür sind bewusstseinsbildende Maßnahmen, wie die Broschüre „GeHsundheit“⁷ der Mobilitätsagentur, die über die positiven Effekte des Gehens informiert oder das Projekt „zu Fuß zur Schule“, wo Kinder dazu angeregt werden sollt, den Schulweg selbstständig und zu Fuß zurückzulegen. Auch diverse Projekte der Wiener Gesundheitsförderung, wie das Schwerpunktprogramm „Gesunde Bezirke“ oder die „Bewegte Apotheke“ gehen in diese Richtung.⁸

Kritischer ist die Entwicklung des Aspektes der Sicherheit für FußgängerInnen. Von den ExpertInnen, aber vor allem auch von jungen und älteren FußgängerInnen selbst, werden die **Geschwindigkeit und die Menge des KFZ-Verkehrs** als wesentliche sicherheitsrelevanten Hindernisse des Gehens bewertet. Im Fachkonzept Mobilität ist als einer von acht Schwerpunkten die „aktive und sichere Mobilität für die Jüngsten“ festgehalten. Die gesetzten Maßnahmen der Stadt sollen die Rahmenbedingungen dafür schaffen.

⁷ http://www.wienzufuss.at/files/2014/06/Broschuere-GeHsundheit_Wien-zu-Fuss_Version-Cover-Sommer_web.pdf

⁸ <http://www.wig.or.at/>

Implementierte Maßnahmen, wie etwa Schutzwege, aber auch Geschwindigkeitsbegrenzungen ohne bauliche Maßnahmen konnten offensichtlich nicht dazu beitragen das subjektive und objektive Sicherheitsniveau für die FußgängerInnen zu heben. Die Empfehlung der Wissenschaft an die Politik lautet in dieser Phase, dass es einer verbesserten Kontrolle der Umsetzung und Instandhaltung der getroffenen Maßnahmen bedarf, vor allem was die Reduzierung der KFZ-Geschwindigkeit betrifft. Dazu braucht es einen umfassenderen Ansatz, wie die Sicherheit von ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen erhöht werden kann: Maßnahmen, die getroffen wurden um ihre Sicherheit zu erhöhen, nicht aber den Hauptrisikofaktor KFZ-Geschwindigkeit berücksichtigen, erweisen sich als wenig effizient, mitunter sogar als gefährlich: Im Jahr 2013 verunglückten 172 FußgängerInnen in Wien auf geregelten Schutzwegen (d.h. mit Ampelregelung) und 278 FußgängerInnen auf ungeregelten Schutzwegen, Bsp. Zebrastreifen (KVF-Unfallstatistik 2013).

Im Rahmen des Stadtentwicklungsplans 2025 (STEP 2025) mit der Smart City Rahmenstrategie wurden von der Stadt Wien weitere Grundlagen für die Förderung des Fußverkehrs beschlossen. Das Fachkonzept Mobilität, sowie der Grundsatzbeschluss Fußverkehr beinhalten ebenso Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr.

Das Ziel sollte es nun sein den Zeithorizont für die Implementierungsphase möglichst kurz zu halten und die Phase des Managements und der Kontrolle langfristig anzulegen, um auch die Wirksamkeit von Maßnahmen zu gewährleisten.

Zusammenfassend können folgende Bereiche festgehalten werden, die für jüngere und ältere Menschen wesentlich sind, um das Gehen zu einer sicheren und attraktiven Fortbewegungsart zu machen.

- **Lernen in allen Lebensphasen forcieren**

Insbesondere aus den Gesprächen mit den SeniorInnen wurde die Tendenz ersichtlich, dass jene, die seit jeher gewohnt sind, zu Fuß zu gehen bzw. sich multimodal zu bewegen, auch besser in der Lage sind, mit den Anforderungen (Bsp. Straßen queren, körperliche Bewegung/Anstrengung etc.) zurecht zu kommen. Das betrifft einerseits die **Fähigkeiten**, die notwendig sind, um sich als FußgängerIn fortzubewegen, andererseits aber vor allem auch die Herausbildung einer positiven **Einstellung** zum Gehen (bzw. körperlich aktiv zu sein). SeniorInnen, die berichteten auch in jüngeren Jahren zu Fuß gegangen zu sein und die öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt zu haben, haben im Alter kaum Schwierigkeiten sich auf diese Fortbewegungsarten einzustellen, während SeniorInnen, die früher vorwiegend den PKW genutzt haben und nun nicht mehr über ein Auto verfügen, sich in ihrer Mobilität stark eingeschränkt fühlen.

Zu Fuß zu gehen als eine Option der täglichen Fortbewegung wahrzunehmen, kann nicht früh genug „erlernt“ werden und sollte im Laufe der Mobilitätsbiographie fortlaufend „trainiert“ werden.

→ Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, der Verkehrsorganisation und der Aufenthaltsqualität für die FußgängerInnen (Infrastruktur, Gesetzgebung usw.) zahlen sich aus - sie sind eine Investition in die nachhaltige, aktive und selbstständige Mobilität der nachfolgenden Generationen und kommen **Allen** zu gute.

- **Bestehende Anforderungen erkennen**

Selbstständig unterwegs sein zu können, ist sowohl ein Wunsch der Kinder als auch eine Anforderung, mit der sie zurecht kommen müssen, aber ebenso ist es ein wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität für alle VerkehrsteilnehmerInnen, unabhängig von ihrem Alter. Für viele SeniorInnen stellt die Außer-Haus Mobilität trotz körperlicher Beeinträchtigungen ein zentrales Bedürfnis dar (Tapetenwechsel, Kopf auslüften, Leute treffen bzw. unter Leuten sein), für Kinder trägt alleine unterwegs sein zu dürfen zur Stärkung ihres Selbstbewusstseins und zur Förderung ihrer Gesundheit bei. Beide Altersgruppen sind häufiger zu Fuß unterwegs als der Durchschnitt der Bevölkerung.

Oberflächlich betrachtet, scheinen beide Altersgruppen mehr oder weniger zufrieden mit dem Ist-Zustand zu sein; es werden zwar einige Aspekte, die Verbesserungspotential besitzen, genannt, dennoch bleibt der Eindruck, dass „es gut ist, wie es ist“.

Die Auseinandersetzung mit der Sichtweise auf das Gehen von jungen und alten Menschen mit Hilfe verschiedener verschiedener Methoden zeigt, dass die Kinder und SeniorInnen sich anpassen. Angesichts der Anforderungen, mit denen sie sich konfrontiert sehen, entwickeln sie Handlungsstrategien, um bestehende Mängel auszugleichen. Wird das zur Gewohnheit dann sind die Voraussetzungen zwar nicht optimal, aber man arrangiert sich. Für die Gesellschaft stellt sich die Frage, wieviel solcher Anpassung man diesen Gruppen zumuten darf, und welche Folgen das hat.

Die Beobachtung und Befragung zeigten, dass sich die jungen und älteren FußgängerInnen mit ihrer Situation als FußgängerIn arrangieren, etwa auf Routen ausweichen, die sie als sicher und angenehm empfinden, Vorrangverletzungen durch KFZ-LenkerInnen ausgleichen, indem sie warten und auf ihren Vorrang verzichten. Das kann einerseits als wichtige Kompetenz erachtet werden, andererseits bedeutet es, dass dem Individuum eine große **Eigenverantwortung aufgebürdet** wird, mit der man als Kind noch nicht und als älterer Mensch mitunter nicht mehr in "erwünschter" Form zurecht kommt. Das kann dazu führen, dass Kinder eher mit dem PKW geführt werden und SeniorInnen das Gehen aufgeben oder das Haus nicht mehr verlassen.

→ Ziel sollte es sein, der Nutzbarkeit und der Qualität der Verkehrsinfrastruktur vermehrt Bedeutung zukommen zu lassen.

→ Damit dann auch tatsächlich der gewünschte Effekt einer Maßnahme eintritt (Bsp. barrierefreies Queren), sollten pilothaft „**Nutzbarkeits-Checks**“ bzw. "**Qualitäts-**

Checks⁹ durch Kinder und mobilitätsbeeinträchtigten SeniorInnen (als Maßstab) angedacht werden (siehe dazu Abbildung 15: Kreuzung Mittersteig/Ziegelofengasse mit teilweise abgeflachtem Randsteing)

- **Respektvollen Umgang fördern**

Wie schon in anderen Studien, die keinen speziellen Fokus auf die Variable Alter hatten, ersichtlich wurde, haben FußgängerInnen oftmals das Gefühl VerkehrsteilnehmerInnen 2. Klasse zu sein und von anderen auf der Straße nicht mit Respekt und Rücksicht behandelt zu werden (Risser 2002, Füssl 2012, Ausserer 2013). In der vorliegenden Studie wurde von den Befragten zusätzlich die Diskriminierung aufgrund ihres Alters eingebracht: von den Schulkindern wurde zum Beispiel der Wunsch geäußert, dass „niemand [auf der Straße oder in den öffentlichen Verkehrsmitteln] gemein zu Kindern sein soll“ und die SeniorInnen berichten über diskriminierende Äußerungen („Was willst du, Alte?“).

Zusätzlich wurde die Teilnahme am Verkehr von den Kindern und von den SeniorInnen auch als ein Ereignis beschrieben, das durch viele Unsicherheiten gekennzeichnet ist. Das Bedürfnis nach Regeln, Regeleinhaltung und somit nach Gewissheit, ist stark ausgeprägt. Der Wunsch, dass sich alle VerkehrsteilnehmerInnen an die Regeln halten und rücksichtsvoll und respektvoll miteinander umgehen, wurde von beiden Altersgruppen geäußert.

Wie beschrieben, können die Kinder und SeniorInnen die Regelübertretungen bis zu einem gewissen Grad auch kompensieren. Sie sind aber dadurch dennoch gefährdet und auf Unterstützung durch die Umwelt angewiesen.

Kinder und SeniorInnen legen, wenn sie unterwegs sind, **viel Wert auf personenbezogene Faktoren**, wie Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft oder Rücksichtnahme.

→ die EntscheidungsträgerInnen sind in mehrfacher Hinsicht aufgefordert, den respektvollen Umgang im Straßenverkehr zu fördern. Einerseits durch **infrastrukturelle Maßnahmen**, die die **Geschwindigkeitsdifferenzen** zwischen den unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen minimieren und gleichzeitig die Kommunikation fördern. Ziel sollte es sein weiterhin **Bewusstseinskampagnen** durchzuführen, um das Image des/ der Fußgängers/in zu verbessern, sowie lokale als auch groß angelegte Aktionen zu setzen um für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu werben. Ziel jeder Maßnahme sollte es sein, FußgängerInnen zu VerkehrsteilnehmerInnen 1. Klasse zu machen und Kinder und Senioren dabei zu berücksichtigen, da sie die „verletzlichsten TeilnehmerInnen“ sind und Rücksichtnahme geboten ist.

⁹ Nutzbarkeits-Checks: Die Gebrauchstauglichkeit einer baulichen (aber auch rechtlichen etc.) Maßnahme sollte durch betroffene „Testpersonen“ geprüft werden. Dabei geht es vor allem darum zu kontrollieren, ob es bei der Nutzung zu Schwierigkeiten kommt oder unerwünschte Nebenfolgen auftreten.

11. Anhang – Fragebogen ExpertInnen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bitten Sie um 5 Minuten Ihrer Zeit, um uns Ihre ExpertInnen-Meinung zum Thema „Gehen aus der Perspektive von jüngeren und älteren Menschen“ mitzuteilen. Bitte schicken Sie den Fragebogen als Word-File zurück.

1. Die FußgängerInnen-freundliche Stadt: Es soll eine Stadt entworfen werden, die für das zu Fuß gehen und den Aufenthalt im öffentlichen Raum für Kinder und SeniorInnen gleichermaßen attraktiv und angenehm ist. Sie haben die folgenden 27 „Bau-Elemente“ zur Verfügung für diese Aufgabe.

Bitte suchen Sie aus den vorgegebenen Elementen jene 10 Elemente aus, die Ihnen am wichtigsten zur Erreichung dieses Zieles erscheinen!

Sie können Ihre Auswahl direkt im Dokument markieren, indem sie in das graue Kästchen klicken.



Langsamer Autoverkehr



Kreuzungen mit Ampeln



Saubere Straßen



Parkplätze



Öffentliche WC-Anlagen



Kiosk



breite Straßen für Autos



Schanigärten



Spielplätze



Geschäfte/ Auslagen



ÖV-Haltestelle



Fußgängerzone



Rampen & Stiegen



Radwege



Brunnen/ Wasserelemente



Sitzbänke



Druckknopfampeln



Verkehrspolizisten



Fahrrad Abstellplätze



Grün im Straßenraum



Kreuzung mit Zebrastreifen



Plätze



Breite Gehsteige



Wegweiser/
Umgebungsplan



Parks



Rücksichtsvoller Umgang



Markt

2. Was bereitet Ihrer Meinung nach **Kindern (6-14 Jahre)** Probleme, wenn Sie auf der Straße unterwegs sind?

3. Was bereitet Ihrer Meinung nach **SeniorInnen** Probleme, wenn Sie auf der Straße unterwegs sind?

4. Was ist Ihrer Einschätzung nach für **Kinder (6-14 Jahre)** hilfreich, wenn Sie auf der Straße unterwegs sind?

12. Literatur – und Quellenverzeichnis

Ausserer K., Füssl E., Risser R. (2013): NutzerInnenbefragung: Was gefällt am Gehen und was hält davon ab. Studie im Auftrag der MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Endbericht, Wien

Ausserer, K., Sumper E., Reindl I., Röhnsner R., Risser R. (2012): GEMMA WEITER: Auswirkungen von Mobilitätsmanagement im Kindergarten auf das Mobilitätsverhalten von Eltern und Kleinkindern, Endbericht; teilfinanziertes Projekt des BMVIT im Rahmen der 3. Ausschreibung der Programmlinie ways2go des Forschungs- und Technologieprogramms iv2splus, Wien

Ausserer K., Röhnsner U., Risser R. (2010): Zufußgehen beginnt im Kindesalter. Wege zum und vom Kindergarten, finanzierte Studie des BMVIT im Rahmen der ways2go Ausschreibung, Wien

Ausserer K., Braguti I., Füssl E., Höfferer G., Risser A., Risser R. (2009): Bef(w)usst unterwegs: Fußgängerstudie in Wien. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 191, BMVIT, Wien

Bell D. et al. (2013): Technology potential of ITS addressing the needs of Vulnerable Road Users, D 2.1 des EU Projektes VRUITS Improving the safety and mobility of vulnerable road users through IST applications, Vienna

Bell D. et al. (2010): SZENAMO - Scenarios of future mobility of elderly people, Life transition points and their impact on everyday mobility of elderly people; future mobility developments and necessary support measures with special regard to retirement and loss of partner, Final Report, ERA-NET TRANSPORT 2010 ENT14 Keep Moving, Vienna

BMVIT (2012): Fußverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Besonderheiten. Inhaltliche Bearbeitung Walk-space.at, Wien

Breuss J. (2010): Förderung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer mit Migrationshintergrund. ZVR 2010/108

Chaloupka-Risser, Ch., Risser, R., Zuzan, W. (2011): Verkehrspsychologie. Grundlagen und Anwendungen. Wien: Facultas.

Czirkovits Ch. et al. (2009): Gesundheit und Krankheit in Österreich. Gesundheitsbericht Österreich 2009 (GBÖ 2009), Hrsg. Bundesministerium für Gesundheit, Wien

DaCoTA, Ausserer K., Füssl E., Rosso S., Risser A. (2012): Children in road traffic, Deliverable 4.8c of the EC FP7 project DaCoTA. Project co-financed by the European

Commission Directorate General for Mobility and Transport.

http://safetyknowsys.swov.nl/Safety_issues/pdf/Child%20Traffic%20Safety.pdf

Daschütz P. (2006): Flächenbedarf, Freizeitmobilität und Aktionsraum von Kindern und Jugendlichen in der Stadt. Wien. Technische Universität Wien, Dipl. Arbeit.

Diketmüller, R., Kolb. B. et al. (2012): Gemma raus! GESundheitsfördernde MitMachAktionen für ältere FRAUen und Männer in BewegungsparkS (Leitlinien zur Bewegungsförderung älterer Menschen in öffentlichen Parkanlagen in Wien) (=Endbericht oder siehe Werkstattbericht 126)

Engeln A. (2001): Aktivität und Mobilität im Alternsprozess, Aachen: Shaker Verlag

Füssl, E. Oberlader, M. et al. (2012): Jugendliche: Lebensqualität, Verkehr & Mobilität. FWF Forschungsprojekt P 23194-G17, Endbericht, Factum OG, Wien

Haindl G., Risser R. (2006): SIZE Empfehlungen für EntscheidungsträgerInnen für die Quality of Life and Management of Living Resources Key Action 6: The Ageing Population and Disabilities. 5. Rahmenprogramm. FACTUM OHG: Wien.

Hakamies-Blomqvist, L., Jutila, U. (1996): General problems of pedestrians and cyclists: WALCYNG – Walking and Cycling instead of Short Car Trips, report No. 3, Vienna EU-Project in the 4th Framework Programme, DG VII Transport RTD Programme, Urban Sector, Helsinki

Herry Consult, (2004): Mobilitätserhebung Salzburg, Wien, Niederösterreich und Vorarlberg

Hüttenmoser M., Degen-Zimmermann D., Hollenweger J. (1995): Lebensräume für Kinder, NFP 25 Zürich

Johansson, Ch. et al. (2007): Two Case Studies on Urban Traffic Planning for Children and Elderly. World Conference on Transport Research 2007

KFV Unfallstatistik (2013): Allgemeine Unfallzahlen von Fußgängern
http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=65&no_cache=1&cache_file=kfv_nav_cache.html&report_typ=Wien&kap_txt=Fu%C3%9Fg%C3%A4nger+und+Radfahrer&ab_txt=Allgemeine+Unfallzahlen+von+Fu%C3%9Fg%C3%A4ngern

KFV Unfallstatistik (2013): Verunglückte Kinder (0-14) nach Verkehrsbeteiligung in Wien,
http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=65&no_cache=1&cache_file=kfv_nav_cache.html&report_typ=Wien&kap_txt=Altersgruppen&tab_txt=Verungl%C3%BCckte+Kinder+%280-14+Jahre%29+nach+Verkehrsbeteiligung

Kleinschmidt, H. et al. (Hrsg.) (2009): Verbesserung der subjektiven Sicherheit im öffentlichen Personenverkehr. Projektbericht. In: Beiträge des Fachbereichs [Polizei und Sicherheitsmanagement] 5. Nr. 03/2009. HWR Berlin http://www.hwr-berlin.de/fileadmin/downloads_internet/publikationen/Beitraege_FB5/FB5_2010-07-29_TIT_Personenverkehr_03-09.pdf

Limbourg, M. (1997): Kind und Verkehr – alles verkehrt? Kinderspezifische Mechanismen und Verhaltensmuster als Auslöser für Unfälle im Verkehr, Bericht über die 3. Saarländische Ökopädiatrie-Tagung „Wohin geht die Fahrt? Saarbrücken

Mean, M., Tims, Ch. (2005): People make places: Growing the public life of cities. Quelle: http://www.demos.co.uk/files/Demos_PMP_Final_02.pdf?1240939425

Methorst, R. (2003): Vulnerable Road Users. Report on the knowledge base for an effective policy to promote the safe mobility of vulnerable road users. AVV Transport Research Centre. http://www.walkeurope.org/uploads/File/background/Vulnerable_Road_Users_report.pdf

Methorst, R. (2013): Relationship policy and research. Presentation at the ICTCT Conference 2014

MKÖ Medizinische Kontinenzgesellschaft Österreich (2014): Blase und Darmschwäche Ratgeber. Quelle: http://www.inkontinenz.at/bi_inkontinenz_harn.htm

Mobilitätsagentur Wien GmbH 2014: Radfahr-Fibel für sicheres Radfahren in Wien. Wien; <http://www.fahrradwien.at/die-neue-radfahr-fibel/>

Mobilitätsagentur Wien GmbH 2013: Räumphase ist LEO Wien; <http://www.wienzufuss.at/raeumphase-ist-leo/>

Mollenkopf, H. & Kaspar, R. (2004): Technisierte Umwelten als Handlungs- und Erlebensräume älterer Menschen [Technified environments as spaces of older people's actions and experiences]. In G. M. Backes, W. Clemens & H. Künemund (Hrsg.), Lebensformen und Lebensführung im Alter. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 193-221

Monheim, H., Monheim, R. (1991): Straßen für Alle - Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg: Rasch & Röhling

Neuman-Opitz, N. (2008): Radfahren in der ersten und zweiten Klasse. Eine empirische Studie. Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors (Dr. phil.) der Bergischen Universität Wuppertal, Bonn

Oberlader M., Ausserer K., Sumper E., Risser R. (2014): KidsAct. SchülerInnen erforschen die Interaktion zwischen AutofahrerInnen und Kindern im Straßenverkehr, Projekt im Rahmen des Förderungsprogramms „Sparkling Science“ vom BMWFW (vertreten durch die OeAD-GmbH), Endbericht, Wien

Omnitrend (2014): Marktforschung für die Wiener Linien. Mobilitätsverhalten 2013 (=Bericht vom 31.3.2014)

Proksch, T. (2010): Meidlinger Hauptstraße. Sozialraumanalyse, Geschäftsstraßenstudie, Realisierungswettbewerb (=Werkstattbericht Nr. 110)

Riemer H. (2003): Kindergesundheit. Agenda-21-Projekt, Zwischenbericht 2002/2003, im Auftrag des Umweltamtes, Karlsruhe

- Reiterer, B. und Amann, A. (2006): Frauen, Verkehrsmobilität und Alter. Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie, Februar 2006, Volume 39, Issue 1, S. 22-32
- Risser, R., Iwarsson, S. & Ståhl, A. (2011): How do people with cognitive functional limitations post stroke manage the use of buses in local public transport? Transportation Research Part F
- Risser A., Reiter D. (2008): Evaluierung von Schulwegplänen Volksschule, im Auftrag der MA 46 Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, Wien
- Risser R. (2002): Gut zu Fuß. Fußgänger als Verkehrsteilnehmer 2. Klasse, Mandelbaum Verlag, Wien
- Risser R. (2000): Measuring influences of speed reduction on subjective safety. Workshop on Traffic Calming in New Dehli in March 2000, ICTCT
- Rom R. (2011): Das Lebensgefühl der Alten in Wien, IMAS Umfrage 2010/2011, im Auftrag der Stadt Wien
- Ruby M., Spoerer E. (Hrsg. 2005): In Motion. Humanwissenschaftliche Beiträge zur Sicherheit und Ökologie des Verkehrs. Sichere Mobilität. Verkehrsteilnehmer im Spannungsfeld von Anforderung und Leistung, Köln und Salzburg
- Rudinger G., Käser U. (2007): Smart Modes: Senioren als Fußgänger und Radfahrer im Kontext alterstypischer Aktivitätsmuster in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit Heft 3/2007, S 141-145
- Sauter D (2008): Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000, und 2005 Materialien Astra zum Langsamverkehr Nr. 115, Bern
- Sauter D., Hüttenmoser M. (2006): Integrationspotentiale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere (NFP 51), Zürich
- Scheiner J. (2002): Freizeitmobilität älterer Menschen – Bedingungen, Formen und Entscheidungsstrukturen; in: Gather M. Kagermeier A. (Hrsg.): Freizeitverkehr: Hintergründe, Probleme, Perspektiven, Mannheim, S 63-86
- Schieber, R. & Thompson, N. (1996): Developmental risk factors for childhood pedestrian injuries, Injury Prevention 1996,2, p. 228-236
- Seisser, O., Wolf-Eberl, S. et al. (2010): Juggleist. Gruppenspezifische Leistbarkeit und Präferenz von Verkehrsmitteln: Ausschreibung ways2go.
- Stadt Wien 2014: Fachkonzept Mobilität. „miteinander mobil“. Entwurf für die Vorlage im Gemeinderat, Wien
- Stadt Wien : STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien. Mut zur Stadt, Wien <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379.pdf>

Stadt Wien: Tschuldigen ist nie verkehrt. Kampagne der Stadt Wien.
<http://www.tschuldigen.at/>

Stadtentwicklung Basel Nord (o.J.): „Auf Augenhöhe 1,20 m“; Verwaltungsinterner Leitfaden zur Förderung einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung; Projekt der; Präsidialdepartment des Kantons Basel-Stadt

Statistik Austria (Hrsg. 2012): Straßenverkehrsunfälle 2011

Statistik Austria (Hrsg, 2012) in: BMVIT (2012): Fußverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Besonderheiten. Inhaltliche Bearbeitung Walk-space.at, Wien

Statistik Austria (Hrsg. 2007): Österreichische Gesundheitsbefragung 2006/2007. Hauptergebnisse und methodische Dokumentation, Wien
http://www.statistik.at/web_de/dynamic/statistiken/gesundheit/publdetail?id=4&listid=4&detail=457

Steinbach, G. et al. (o. J.): Erkenntnisse aus der Zusammenarbeit mit SeniorInnenwohnheimen in Wien. (=internes Dokument der MA 46)

Stiewe M. (2011): Älter werden – mobil bleiben. Mobilitätsverhalten älterer Menschen in Nordrhein-Westfalen, in: Verkehrszeichen Heft Nr. 1/11, Hamburg

Thomson, J., Tomle, A. et al. 2005): Influence of virtual reality training on the roadside crossing judgements of child pedestrians. Journal of Experimental Psychology: Applied, 11 (3). S. 175-186

Titze, S., Ring-Dimitriou, S., Schober & Arbeitsgruppe Körperliche Aktivität/ Bewegung/Sport der Österreichischen Gesellschaft für Public Health (2010): Bundesministerium für Gesundheit, Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.). Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. Wien

Tonnelat, M. (2010): The sociology of urban public spaces. –in: Wang, H. et al. (eds.). Territorial Evolution and Planning Solution: Experiences from China and France, Paris, Atlantis Press.

WHO (2014): Physical activity. Fact sheet N°385; February 2014
<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs385/en/>

Wieshofer, I. et al. (2012): Altern in Bewegung. Gesundheitsförderung durch Bewegung im öffentlichen Raum in Wien (=Werkstattbericht Nr. 126)

Winkler, P., Pochobradsky, E. Wirl, Ch. et al. (2012): Gesundheit und Krankheit der älteren Generation in Österreich (Endbericht) <http://www.bmg.gv.at/cms/home/attachments/6/2/1/CH1104/CMS1201520486131/seniorenbericht.pdf>

Wunsch D., Haindl G., Ausserer K. (2007): Gehen in der Donaustadt. Was das Gehen attraktiv macht und was es erschwert: Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern in ausgewählten Gebieten des XXII. Wiener Gemeindebezirks, im Auftrag der MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien

13. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Genutzte Verkehrsmittel nach Alter und Geschlecht, Quelle: omnitrend 2014: Marktforschung für die Wiener Linien. Mobilitätsverhalten 2013.....	16
Abbildung 2: Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck, Quelle: omnitrend 2014: Marktforschung für die Wiener Linien. Mobilitätsverhalten 2013	17
Abbildung 3: Genutzte Verkehrsmittel nach Entfernung im Binnenverkehr Wien; Quelle: omnitrend 2014: Marktforschung für die Wiener Linien. Mobilitätsverhalten 2013	18
Abbildung 4: Anteil der Verunglückten in Wien nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppe, Quelle: KfV Verkehrsunfallstatistik 2013, eigene Darstellung.....	20
Abbildung 5: Verletzte und getötete Kinder (0-14 Jahre) 2000 bis 2010 in Wien (Bmvit 2012).....	21
Abbildung 6: Warum bringen Sie Ihr Kind/Ihre Kinder am häufigsten zu Fuß in den Kindergarten? (spontane Nennungen, n=966), Quelle: Ausserer 2010).....	24
Abbildung 7: Gründe warum Eltern Kinder nicht zu Fuß in den Kindergarten bringen (n=1034) (Quelle: Ausserer 2010).....	25
Abbildung 8: Anteil der verletzten und getöteten FußgängerInnen über 65 Jahren in Wien 1988 bis 2010 (BMVIT 2012, S. 61)	29
Abbildung 9: Außer-Haus Aktivitäten von 70 bis über 85jährigen im Vergleich (Rom 2011).....	31
Abbildung 10: Aspekte, die zum Gehen motivieren (Ausserer 2103).....	34
Abbildung 11: Aspekte, die vom Gehen abhalten (Ausserer 2013).....	35
Abbildung 12: Policy Life Cycle Modell (Methorst 2013).....	44
Abbildung 13: Wohlfühlaspekte beim Gehen aus Sicht der ExpertInnen (absolute Nennung; n=27).....	76
Abbildung 14: Verkehrsdiamant (Risser 2000).....	77

14. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über relevante Aspekte kindergerechter Planung; (Stadtent. Basel Nord) 28

Tabelle 2: Übersicht über relevante Aspekte seniorInnengerechter Planung..... 36

Tabelle 3: Zusammenfassender Überblick über positive und negative Aspekte des Gehens..... 51

Tabelle 4: Wünsche betreffend Sauberkeit und Ästhetik (n=100 SchülerInnen) 52

Tabelle 5: Wünsche betreffend Kommunikation und Regelbefolgung (n=100 SchülerInnen) 52

Tabelle 6: Wünsche betreffend Infrastruktur (n=100 SchülerInnen) 53

Tabelle 7: Wünsche betreffend Verkehrsberuhigung (n=100 SchülerInnen)..... 54

Tabelle 8: Fantasievolle Wünsche den Schulweg betreffend (n=100 SchülerInnen) .. 54

Tabelle 9: Beschreibung der TeilnehmerInnen 66

Tabelle 10: Unterschiede früher und heute aus Sicht der älteren TeilnehmerInnen ... 68

Tabelle 11: Gegenseitige und gemeinsame Anliegen der Jugendlichen und älteren Personen 69

Tabelle 12: Kärtchen-Auswahl der 3 Gruppen 71

Tabelle 13: Schwierigkeiten aus Sicht der ExpertInnen 77

Tabelle 14: Ergebnisse Workshop und Sicht der ExpertInnen..... 80