

NutzerInnenbefragung: Was gefällt am Gehen und was hält davon ab?

Endbericht

Karin Ausserer

Elisabeth Füssl

Ralf Risser

Montag, 23. Dezember 2013

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung

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



INHALT

Einleitung.....	11
1. Zielsetzung und Vorgangsweise der Studie	13
2. Psychologische Ansätze, um Verhalten verstehen zu können	15
2.1. Diamant	15
2.2. Modell von Michon.....	16
2.3. Das transtheoretische Modell	18
3. Verkehrssicherheit – Unfallzahlen	19
3.1. Unfallzahlen Entwicklung der letzten Jahre.....	20
3.1.1. Nicht registrierte Fußgänger-Unfälle	20
3.1.2. Verletzungsgrad.....	21
3.1.3. Unfallstelle.....	22
3.2. Das Bedürfnis nach Sicherheit.....	23
4. Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Gruppen	24
4.1. Gehen als wichtiges Verkehrsmittel auf dem Weg zum Kindergarten	24
4.2. Bedürfnisse unterschiedlicher Altersgruppen.....	25
4.3. Jugendliche in Wien unterwegs.....	27
4.3.1. Was macht Lebensqualität für Jugendliche aus?	28
4.3.2. Jugendliche unterwegs – zu Fuß und mit dem Öffentlichen Verkehr	28
5. Vorteile & Nachteile des Gehens.....	33
5.1. Vorteile des Gehens – Was gefällt am Gehen?.....	33
5.2. Nachteile des Gehens – Was gefällt nicht am Gehen?	35
6. Maßnahmen.....	37
7. Die qualitative Erhebung – Ergebnisse	40

7.1. Tiefeninterviews mit VielgeherInnen	40
7.1.1. Beschreibung der Methode.....	40
7.1.2. Ergebnisse Tiefeninterviews	40
7.1.2.1. Allgemeines.....	40
7.1.2.2. Infrastruktur	41
7.1.2.3. Gehen als Fortbewegungsart	44
7.1.2.4. Gesellschaft	44
7.1.2.5. Individuum.....	45
7.1.2.6. Kommunikation	45
7.2. Fokusgruppen mit WeniggeherInnen	46
7.2.1. Die Methode der Fokusgruppe	46
7.2.2. Ergebnisse Fokusgruppen	47
7.2.2.1. Allgemeines.....	47
7.2.2.2. Verkehrsmittelwahl einst und jetzt	47
7.2.2.3. Was einem am Gehen gefällt und nicht gefällt	48
7.2.2.4. Maßnahmen, um Gehen attraktiver zu machen	51
7.3. Viel- und WeniggeherInnen im Vergleich	52
8. Quantitative Forschungsergebnisse.....	54
8.1. Beschreibung der Methode	54
8.2. Beschreibung der Stichprobe	54
8.3. Typen von zu Fuß Gehenden.....	57
8.4. Was motiviert zum Gehen	58
8.5. Was stört beim Gehen	60
8.6. Sicherheit und Komfort beim Gehen.....	65
8.7. Stellenwert des Gehens in der Gesellschaft.....	67
8.8. Wünsche der Befragten an die Bezirke.....	68

8.9. Interpretation der quantitativen Ergebnisse 69

9. Der Workshop..... 71

9.1. Beschreibung der Methode 71

9.2. Ergebnisse des Workshops..... 72

9.2.1. Potentiale für Implementierung von Maßnahmen 72

9.2.2. Projekte um das Gehen zu fördern..... 74

10. Schlussfolgerungen 76

Quellenverzeichnis..... 81

11. Abbildungsverzeichnis..... 85

12. Tabellenverzeichnis..... 86

13. Anhang 87

13.1. Leitfaden Viel-GeherInnen 87

13.2. Leitfaden Fokusgruppe 88

13.3. Standardisierter Fragebogen 90

13.4. TeilnehmerInnen Liste Workshop 94

KURZFASSUNG

Gehen ist ein wichtiger Bestandteil unseres täglichen Lebens. Wie das Gehen erlebt wird, kann jedoch sehr unterschiedlich sein.

Um die Meinung der Wienerinnen und Wiener über Qualitäten und Probleme des zu Fuß Gehens zu erfragen, wurde das Büro FACTUM OG von der Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung beauftragt, eine Studie zu dem Thema durchzuführen.

Ziel war es herauszufinden, was am Gehen in Wien gefällt und was davon abhält. Neben einer Literaturrecherche wurden 18 Tiefeninterviews und 2 Fokusgruppen-Diskussionen durchgeführt. Darüber hinaus wurden 618 WienerInnen in Straßeninterviews befragt. Die Ergebnisse der Studie wurden in einem Workshop mit ExpertInnen diskutiert.

Ergebnisse der Studie

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Gehen mit einer Vielzahl von Vorteilen, aber auch unangenehmen Aspekten verbunden ist. Der Großteil der befragten WienerInnen geht häufig (80%) und gerne (59%) zu Fuß. Der Stellenwert des Gehens in der Gesellschaft wird jedoch als gering betrachtet. So glauben nur 18% der Befragten, dass Gehen für die PolitikerInnen ein wichtiges Thema ist.

Was gefällt am Gehen?

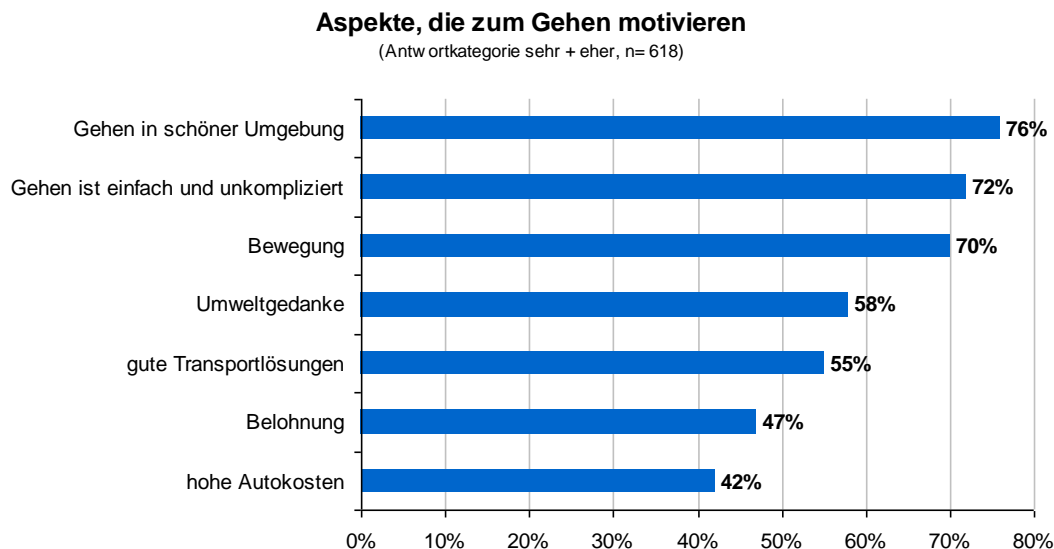


Abbildung A: *Aspekte, die zum Gehen motivieren*

Gehen in attraktiver, abwechslungsreicher Umgebung ist angenehm

Am meisten motiviert die befragten WienerInnen das Gehen in attraktiver Umgebung, z. Bsp. in Parks, aber vor allem auch in Straßen mit wenig KFZ-Verkehr.

Gehen ist einfach

Das Gehen gefällt, weil es ohne Hilfsmittel immer und überall möglich ist. Gehen ist für alle zugänglich, kostet nichts und ist auf kurzen Strecken eine schnelle Fortbewegungsart.

Gehen ist gesund

Die Befragten geben an gerne zu gehen, weil ihnen die Bewegung wichtig ist. Gehen stellt außerdem eine unmittelbare Form der Entspannung dar.

Gehen ist nachhaltig

Gehen wird auch bewusst als Fortbewegungsart gewählt, da es die Umwelt nicht belastet und gut mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln kombiniert werden kann.

Was hält ab vom Gehen?

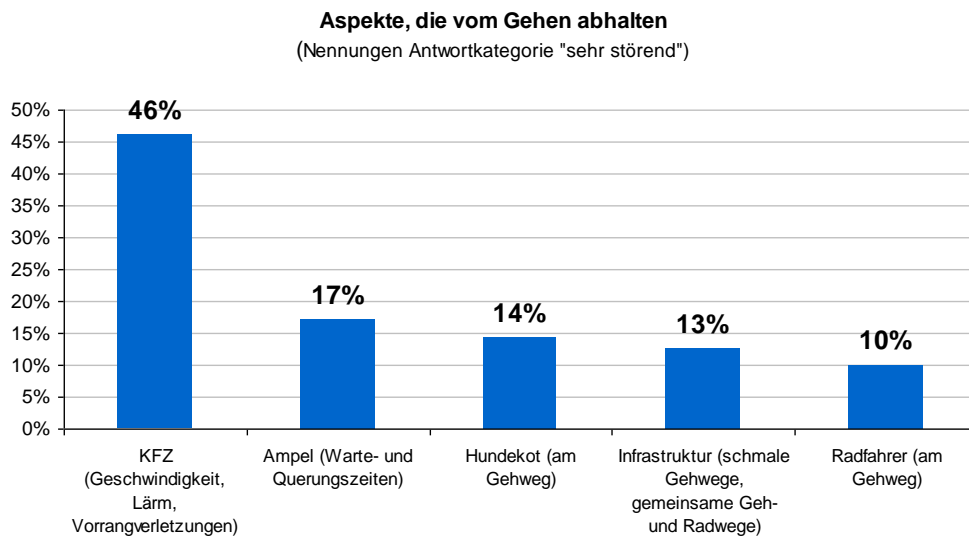


Abbildung B: Aspekte, die vom Gehen abhalten

KFZ-Verkehr größte Barriere für das Gehen

Der KFZ-Verkehr beeinträchtigt einerseits das Gefühl sicher unterwegs zu sein, andererseits schmälert er auch den Komfort für Fußgehende durch zu hohe Geschwindigkeiten, Vorrangverletzungen und Lärm und Abgase.

Kein „flüssiges“ Vorankommen durch Ampelschaltungen

Mit großem Abstand zu den Barrieren, die vom KFZ-Verkehr verursacht werden, stellen die Ampelschaltungen ein Hindernis beim einfachen und „flüssigen“ Vorankommen dar.

Hundekot nicht mehr vorrangiges Thema

Wurde in einer Studie im Jahre 2009 Hundekot als größte Barriere beim Gehen erwähnt, wird Hundekot am Gehweg bei dieser Studie an dritter Stelle genannt.

Infrastruktur: mehr Platz notwendig

Unter infrastrukturelle Barrieren fallen schmale Gehwege, fehlende Leitsysteme oder gemeinsame Geh- und Radwege.

Konflikte mit RadfahrerInnen wegen Platzmangel

Von allen erwähnten Barrieren werden RadfahrerInnen am Gehweg im am wenigsten oft genannt. FußgängerInnen erleben RadfahrerInnen am Gehsteig vorwiegend als Beeinträchtigung des Komforts, aber auch das subjektive Sicherheitsgefühl wird negativ beeinflusst.

Wie gerne wird gegangen?

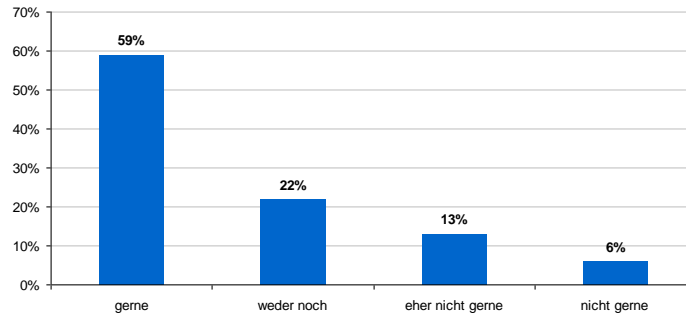


Abbildung C: Wie gerne wird in Wien gegangen?

Die Mehrheit der befragten WienerInnen ist gerne zu Fuß unterwegs (59%), lediglich 6% der Befragten gehen ungern. Die Ergebnisse der qualitativen Erhebung zeigen, dass die Gründe, warum man gerne geht, sehr vielfältig sind.

Wünsche der Befragten an die Bezirke

Die Befragten wurden gebeten aus einer Vielzahl von Items jene zwei auszuwählen, die für sie am wichtigsten sind, um als FußgängerIn besser im Bezirk unterwegs sein zu können. An erster Stelle stand der Wunsch nach Einschränkung des Autoverkehrs. An zweiter Stelle wurden mehr Grünflächen im öffentlichen Raum genannt, gefolgt von langsameren bzw. rücksichtsvolleren AutofahrerInnen. An vierter Stelle wurden mehr Möglichkeiten zum Sitzen und Verweilen erwähnt. Der Wunsch nach breiteren Gehsteigen wurde nur von einem geringen Anteil der Befragten geäußert. Es gab keine signifikanten Unterschiede zwischen Viel- und WeniggeherInnen.

Wünsche der Befragten an die Bezirke

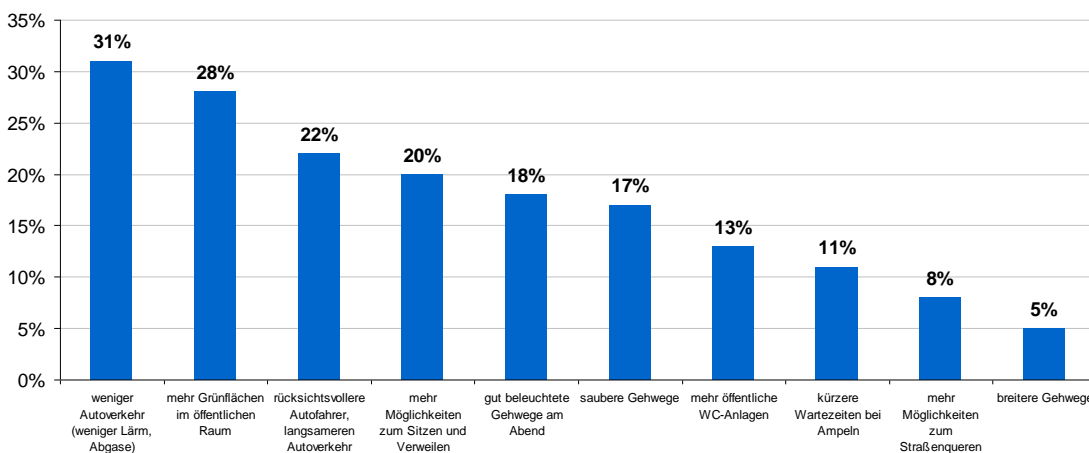


Abbildung D: Wunsch der Befragten an die Bezirke

SUMMARY

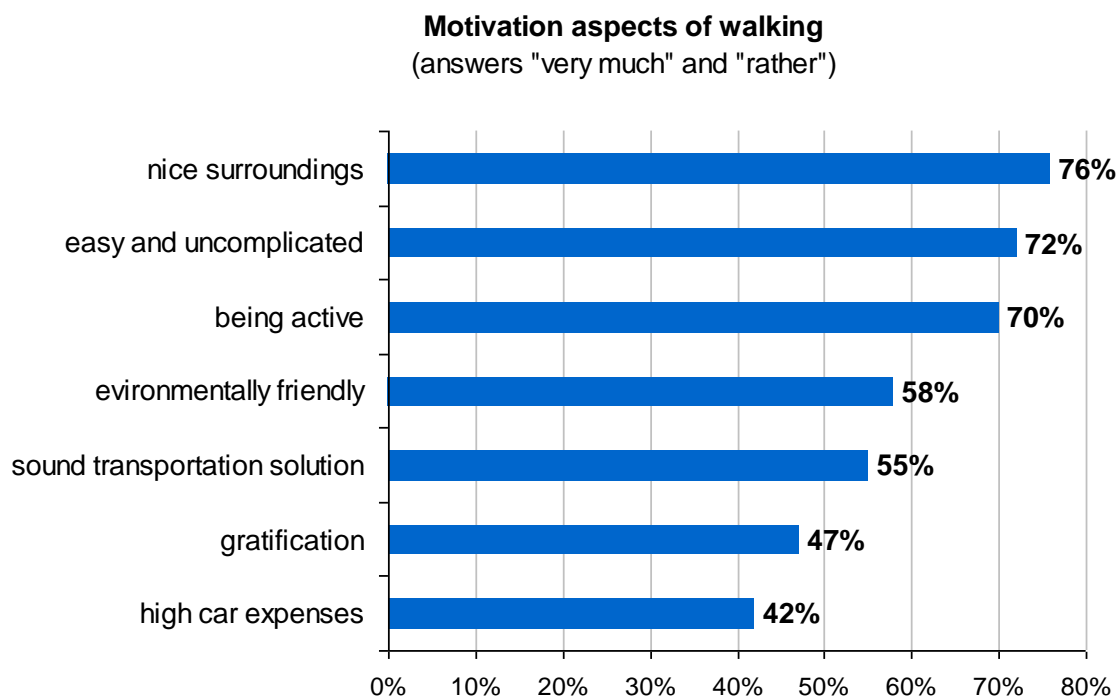
Walking makes up an essential part of our daily life. But for each of us the walking experiences can be very different. The Municipality Department 18 for City Development and Planning had commissioned FACTUM OG to conduct a study that should provide answers concerning the opinion of the citizens of Vienna about the positive and negative sides of walking in the city.

The objective of the study was to find out what the people rate as “nice” when walking in the city, and what keeps them off from walking. Starting with subject literature, 18 in-depth interviews and two focus group discussions were conducted; in addition, 618 persons were interviewed in streets of the city. The results of the study were discussed in a workshop with experts.

Results of the study

In summary it can be said that walking is associated with a variety of benefits, but also has some unpleasant aspects. The majority of the respondents walks often (80%) and enjoys it (59%). But the importance of walking in society is considered low. Only 18% of respondents believe that walking is an important issue for the politicians.

What makes walking nice?



Graphic A: *Motivation aspects of walking*

Walking in an environment which is attractive and rich in variety is considered pleasant

Most of the respondents stated that the greatest motivation for walking is an attractive environment, for instance parks, but mostly roads with only little car traffic.

Walking is easy

Walking is pleasant because you can walk always and everywhere, no other tools are needed. Walking is accessible to all, costs nothing and is a fast mode of transport for short distances.

Walking is healthy

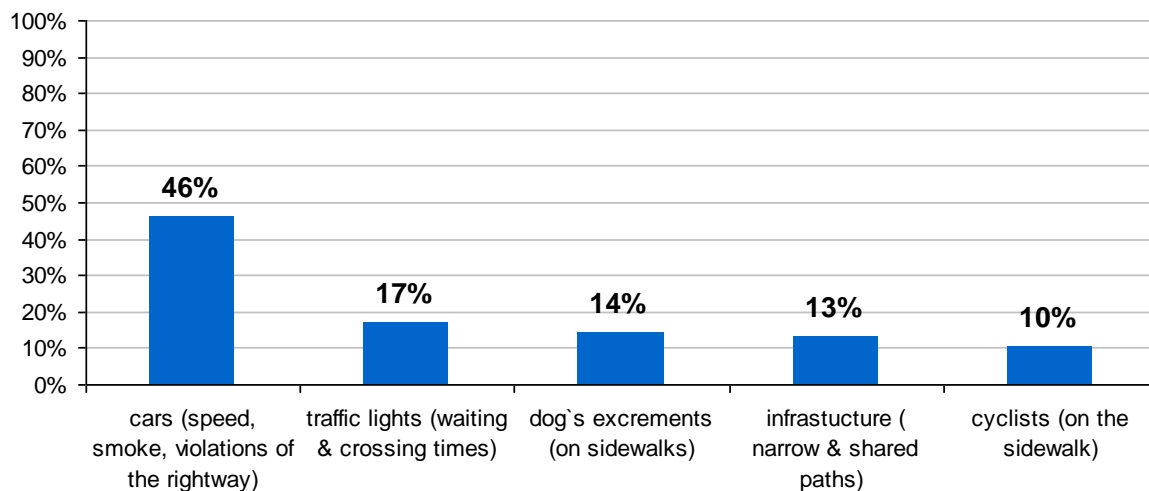
The respondents like to walk, this physical activity is important for them. Walking is also the immediate form of relaxation

Walking is sustainable

Walking is also purposely chosen transportation mode because it isn't damaging for the environment and can be well combined with public transport.

What keeps people off from walking?

Aspects that keep people off from walking
 (answers from category "very annoying")



Graphic B: *Aspects that keep people off from walking*

Vehicle traffic is the biggest barrier for walking

The car traffic not only affects the feeling of safety on the road it also diminishes the comfort of pedestrians by excessive speed, violations of the right of way, noise and by exhaust fumes.

No continuous traffic flow through traffic lights

Among the barriers caused by car traffic, the traffic lights intervals are an obstacle to a simple and flowing progress.

Dogs' excrements

In a study conducted in 2009 dogs' excrements on the sidewalks ranked the highest among barriers for walking; in this study it takes up the third place.

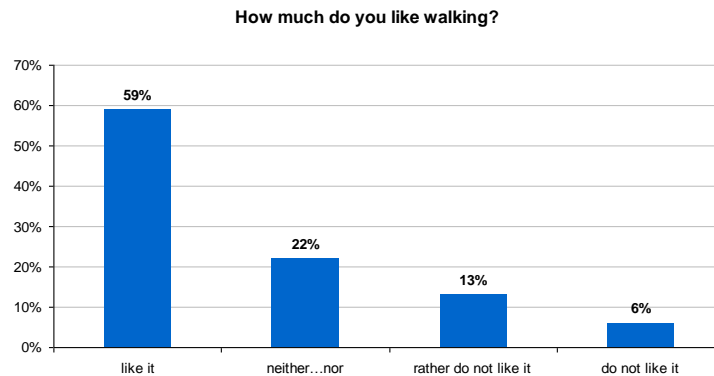
Infrastructure: more space needed

Among infrastructural barriers figured: narrow sidewalks, lack of signage or shared walking and cycle paths.

Conflicts with cyclists resulting from a lack of space

As a barrier to walking cyclists on the sidewalks were quoted seldom. Pedestrians experience cyclists on the sidewalks primarily as a detriment to the comfort, but also their sense of safety is negatively affected.

How much do interviewees like walking?



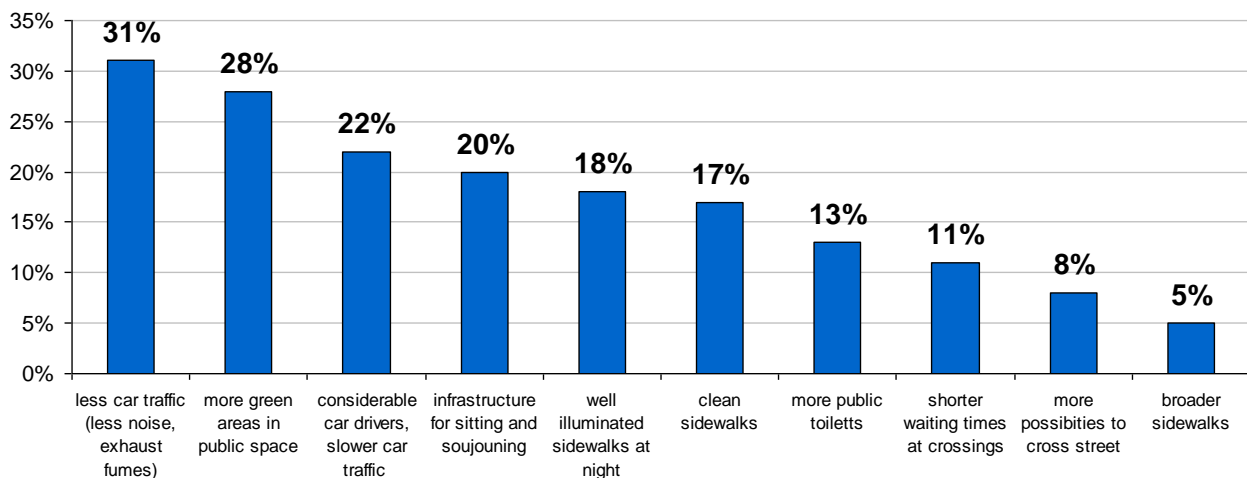
Graphic C: Wishes of the Interviewees

The majority of the interviewees likes walking (59%), only 6% do not like walking. The results of the qualitative research show that the reasons why people like walking are multifarious.

Wishes of the interviewees

The interviewees were asked to state their wishes concerning improvements for walking in their own district. The requirement to restrict motorized traffic was on top of the list (31%). Second ranked the wish for more green areas (28%), followed by slower car traffic or more considerate car drivers (22) while more places for resting and lingering (20%) ranked as number four.

Wishes of the interviewees



Graphic D: Wishes of the Interviewees

Einleitung

Die Kenntnis der gegenwärtigen Zufriedenheit der VerkehrsteilnehmerInnen und der Voraussetzungen für FußgängerInnen bilden die Grundlage für die Entwicklung gezielter Maßnahmen, um den Fußgerverkehr nachhaltig zu fördern.

Dieser Ansatz entspricht dem Prinzip des KonsumentInnenorientierten Marketing: zunächst identifiziert man die **Bedürfnisse** der Endverbraucher (= FußgängerInnen) und befriedigt deren Bedürfnisse, um auf diese Weise den Produktabsatz (= das Gehen) zu fördern (Kotler 1996, S 438). Dieser Ansatz ist bekannt und bewährt, dennoch wird er im Mobilitätsbereich kaum bis gar nicht angewandt¹.

Abbildung 1 stellt dar in welchen Entwicklungsstufen FußgängerInnen-Politik und Planung anzusiedeln ist. Eine verantwortungsbewusste Verkehrspolitik und Verkehrsplanung ist auf das Gehen ausgerichtet, weil Gehen die Grundlage sämtlicher Mobilität ist. Die Abbildung zeigt, wo eine problembewusste Gesellschaft das Gehen platzieren sollte, nämlich dort, wo Gehen als eine Ressource für Gesundheit und Lebensqualität zu sehen ist:

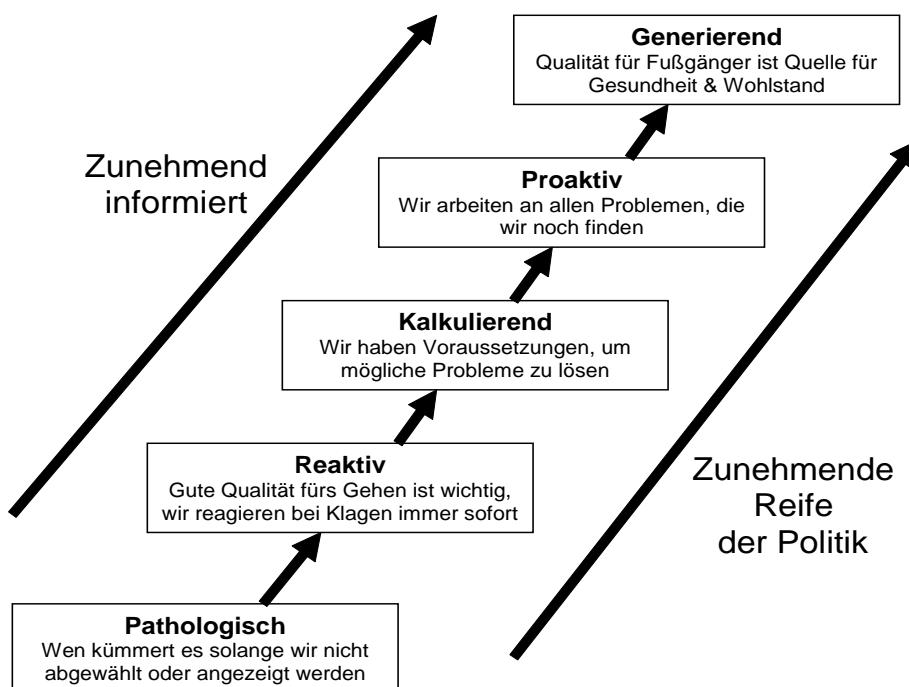


Abbildung 1: Entwicklungsstufen der FußgängerInnen Politik (Methorst et al. 2010)

¹ Im Rahmen des Projektes COST 358 Pedestrians' Quality Needs wurde wesentlichen Fragen, die zur erfolgreichen Förderung des Gehens notwendig sind, nachgegangen: siehe Methorst, R. et al. (2010)

Eine Verkehrspolitik, die den FußgängerInnenverkehr aktiv fördert, bringt Vorteile für die gesamte Gesellschaft, wenn die gesundheitlichen, umweltschonenden, aber auch wirtschaftlichen Potentiale des Gehens ausgeschöpft werden.

Um eine „generierende“ Fußgänger-Politik betreiben zu können und die zentrale Forschungsfrage „Was gefällt am Gehen?“ beantworten zu können, ist es notwendig sich mit folgenden Fragen auseinanderzusetzen:

Was genau ist das „Gehen“?

Gehen ist die Grundlage aller Mobilität, Gehen ist vielfältig: Gehen kann ein Fußweg zum Einkaufen sein, ein Fußweg zur Straßenbahn, ein Fußweg zum Kopf auslüften, ein Fußweg, weil keine Alternative vorhanden ist, ein Fußweg, um unter Leute zu kommen etc.

Welche Bedeutung das Gehen für uns hat, ist uns meistens nicht bewusst. Wie wichtig es für unser tägliches Leben ist, zeigt sich erst dann deutlich, wenn Gehen nicht mehr einfach geht, z.B. wegen körperlicher Gebrechen, aufgrund Sicherheitsbedenken etc. Daher ist es wichtig, die Bevölkerung gezielt und klar darüber zu informieren bzw. Bewusstsein dafür zu schaffen, wie wichtig Gehen für jede und jeden ist.

Wer sind die FußgängerInnen?

DEN oder DIE FußgängerIn gibt es nicht. Es gilt zu klären, was Menschen dazu bewegt, viel und gerne zu Fuß zu gehen, bzw. was jene, die nicht viel oder ungern gehen, davon abhält. Anhand einer Typologisierung können relevante Faktoren, die darüber entscheiden, ob zu Fuß gegangen wird oder nicht, identifiziert werden. Dieses Wissen stellt die Basis für die weitere Entwicklung von gezielten Maßnahmen dar.

Welche verschiedenen Bedürfnisse gibt es?

Anhand einer Segmentierung der FußgängerInnen in Typen können entsprechend der unterschiedlichen Bedürfnisse die physischen Voraussetzungen entwickelt werden: Gestaltung, Erhalt der Infrastruktur, Management des Verkehrs (Vermeidung unangenehm hoher oder gefährlicher Kfz-Geschwindigkeiten, Übersichtlichkeit um Kommunikation zwischen VerkehrsteilnehmerInnen zu ermöglichen etc.). Derzeit erfolgt die Typologisierung meist aufgrund des Alters (z.B. Kinder, Jugendliche, SeniorInnen). Die Bedürfnisse von FußgängerInnen können aber auch aufgrund ihres Wegezweckes, ihrer Einstellung zum Gehen etc. definiert werden.

1. Zielsetzung und Vorgangsweise der Studie

Die vorliegende Studie „Was am Gehen gefällt und was davon abhält“ wurde von der MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung in Auftrag gegeben. Ziel dieser Studie ist es, jene Faktoren herauszuarbeiten, die für das Gehen motivierend bzw. demotivierend sein können um darauf aufbauend Maßnahmen zu erarbeiten, die das Gehen fördern. Da der Begriff „gefallen“ sehr unspezifisch ist, wurde die Frage „Was gefällt am Gehen?“ unter den Gesichtspunkten der Verwendbarkeit, der Effektivität, der Effizienz und der Zufriedenheit mit dem Gehen betrachtet.

In der Studie wurde dabei der Fokus auf die Unterschiede zwischen Personen, die viel zu Fuß gehen und Personen, die wenig zu Fuß gehen, gelegt. Aussagen von Personen, die viel zu Fuß unterwegs sind (VielgeherInnen), reflektieren eher faktische Voraussetzungen, als Aussagen von Personen, die wenig zu Fuß gehen (WeniggeherInnen), diese Annahme ist durch Theorien belegbar.

Um die Forschungsfragen zu klären, wurden mehrere Methoden in Kombination verwendet:

- **Literaturanalyse**

In der Literaturrecherche wurden einerseits drei psychologische Verhaltensmodelle herangezogen, die eine systematische Beantwortung der in der Einleitung gestellten Fragen ermöglichen. Andererseits Unfallzahlen im FußgängerInnenverkehr in Wien und die Entwicklung in punkto Sicherheit in den letzten Jahren zusammengefasst; das Mobilitätsverhalten diverser Gruppen und den verschiedenen Bedürfnissen, die für unterschiedliche Zielgruppen entstehen, aufgezeigt, die bestehenden Erkenntnisse aus der Literatur in Bezug auf „was am Gehen gefällt und was davon abhält“ recherchiert und Maßnahmen zur Förderung des Gehens im Alltag zusammengetragen. .

- **Qualitative Erhebung: Tiefeninterviews und Fokusgruppen**

Im Rahmen der Studie wurden insgesamt 18 Tiefeninterviews mit VielgeherInnen und zwei Fokusgruppen mit WeniggeherInnen durchgeführt. Die Tiefeninterviews dienten dazu, zu erfahren, welche Faktoren wesentlich sind, damit man gerne zu und viel zu Fuß geht. In den Fokusgruppen wurden die Beweggründe und Motive erforscht, warum man nicht gerne zu Fuß in Wien unterwegs ist und welche Aspekte wesentlich sind, damit Gehen als attraktive Fortbewegungsart erlebt wird.

- **Quantitative Erhebung: Standardisierte Befragung**

An die qualitative Erhebungsphase schloss eine quantitative Befragung mittels

standardisiertem Fragebogen an, um zu prüfen, wie die Meinungen zum Thema in der Wiener Bevölkerung verteilt sind. Insgesamt wurden 618 Wiener und WienerInnen befragt.

- **ExpertInnen-Workshop**

ExpertInnen aus unterschiedlichen Fachdisziplinen wurden die Ergebnisse der empirischen Untersuchungen in einem Workshop vorgestellt und in Hinblick auf Maßnahmenvorschläge diskutiert.

In den anschließenden Kapiteln werden die Ergebnisse der Untersuchung präsentiert. Kapitel 3-7 fasst die Erkenntnisse aus der Literatur zusammen. In Kapitel 8 werden die Ergebnisse der quantitativen Erhebung vorgestellt. Mit den Resultaten der Befragung befasst sich Kapitel 9. Nach einer zusammenfassenden Darstellung der Workshopdiskussion in Kapitel 10, schließt die Arbeit mit Schlussfolgerungen, die sich aus Sicht der AutorInnen aufgrund der Ergebnisse der Studie ergeben.

2. Psychologische Ansätze, um Verhalten verstehen zu können

2.1. Diamant

Der Verkehrsdiamant (Abbildung 2) macht deutlich, wie sich auf verschiedenen Ebenen die Möglichkeiten zur Förderung des Gehens darstellen. Diese Ebenen werden im Laufe des Berichtes herangezogen, um die unterschiedlichen positiven und negativen Einflussfaktoren und Ansatzmöglichkeiten zu strukturieren.

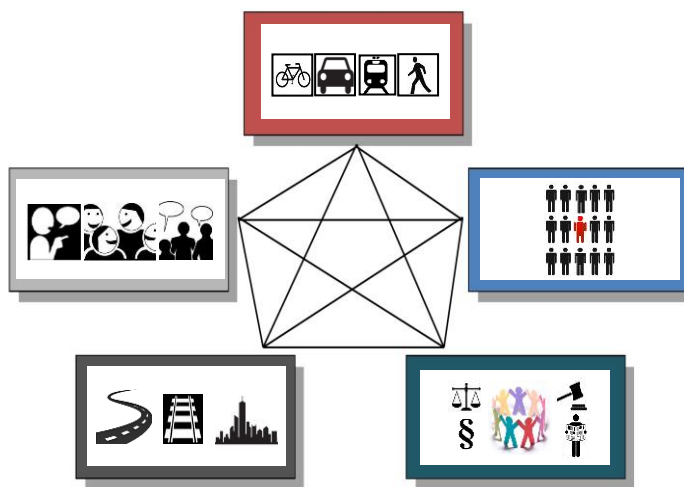


Abbildung 2: Verkehrsdiamant mit den Ebenen Fortbewegungsart, Individuum, Gesellschaft, Infrastruktur und Kommunikation (im Uhrzeigersinn; Risser 2000)

Auf der **Ebene des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart** spielen die Charakteristika des Fortbewegungsmittels eine Rolle. Das Gehen wird oftmals mit Erholung, aber auch mit negativen Assoziationen wie "körperlich anstrengend" verbunden. Die Eigenschaften des Gehens an sich können nicht verändert werden, sehr wohl können aber, unter anderem, auf der **Ebene der Infrastruktur** Maßnahmen zur Erleichterung des Gehens gesetzt werden.

Auch auf der **gesellschaftlichen Ebene** können Maßnahmen angesiedelt sein. Auf dieser Ebene fließen rechtliche Rahmenbedingungen mit ein, aber auch der gesellschaftliche Diskurs über ein Thema oder die mediale Berichterstattung sind Bestandteile.

Betrachtet man die **individuelle Ebene** sind es vor allem das (eher negative) Image des Gehens und Vorurteile gegenüber dieser Fortbewegungsart, denen man mittels Maßnahmen begegnen kann. Und schließlich bietet die **Ebene der Kommunikation** zahlreiche Möglichkeiten, das Gehen attraktiver zu machen. Dies betrifft vor allem die Art und Weise, wie andere, vorwiegend motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen mit FußgängerInnen interagieren.

2.2. Modell von Michon

Einen anderen Ansatz, um Maßnahmen auf verschiedene Ebenen aufzuteilen, liefert Michon (1986), indem er den Prozess der Entscheidungsfindung in den Vordergrund rückt. Michon unterteilt die zu bewältigenden Aufgaben der Fortbewegung in drei Ebenen auf denen Entscheidungen ablaufen, siehe Tabelle 1. Methorst (2010) adaptiert diesen Ansatz und formt daraus das kaskadische Modell, das der Politik als Leitfaden dienen soll: zunächst sollten Maßnahmen auf der Makroebene, dann der Mesoebene und schließlich der Mikroebene implementiert werden.

Tabelle 1: Modell von Michon (1986), adaptiert nach Methorst (2010), Ebenen der Entscheidung bei Fortbewegung

Ebenen der Entscheidung	Lebens- und Aktionsbereiche im Verkehrsgeschehen
1. Ebene Strategische Ebene	Bei Wahl des Fortbewegungsart sind die Rahmenbedingungen entscheidend: Bsp.: Welche Bedeutung kommt Fußgänger-Verkehr in der Verkehrspolitik zu? Ist Infrastruktur zum Gehen vorhanden?
2. Ebene Taktische Ebene	Wie ist es um die sichere und gleichberechtigte Teilhabe am Verkehr von FußgängerInnen bestellt? Bsp.: Welchen kritischen Situationen sind Gehende im Verkehr (systematisch) ausgesetzt?
3. Ebene Operationelle Ebene	Wie steht es um die gelebte „Verkehrskultur“? Wird Gehenden respektvoll begegnet? Bsp.: Wie kann rücksichtsvolles Verkehrsverhalten gefördert werden?

Auf der Makroebene gilt es das Funktionieren des Systems Fußverkehr zu gewährleisten, indem beispielsweise der FußgängerInnen-Verkehr als Grundlage der Verkehrspolitik erkannt und entsprechend Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Auf der Mesoebene gilt es, die Barrieren und Gefahren für die FußgängerInnen zu identifizieren und die Situation zu verbessern. So stellen bspw. stark befahrene Straßen oder unregelmäßige Kreuzungen für Kinder Barrieren bei der selbstständigen Fortbewegung dar.

Die Mikroebene schließlich betrifft das tatsächliche Verhalten im Straßenverkehr. Gesetzliche Regelungen und die Überwachung dieser Regelungen sind Teil der gelebten Verkehrskultur. Aufgabe der Politik ist es die Gesellschaft dabei zu unterstützen, dass FußgängerInnen einfach, sicher und qualitativ voll unterwegs sein können und als vollwertige VerkehrsteilnehmerInnen respektiert werden.

Diese Aufteilung ist auch für die Evaluierung der Implementierung von Maßnahmen wesentlich, indem ersichtlich wird auf welchen Ebenen Maßnahmen eher umgesetzt werden. So wird mitunter in der Implementierungsphase deutlich, dass z. B. Maßnahmen auf der strategischen Ebene eher umgesetzt werden können, als auf der operationalen Ebene, auf der eine klare Kompetenzverteilung der EntscheidungsträgerInnen schwerer auszumachen ist.

2.3. Das transtheoretische Modell

Während der Verkehrsdiamant veranschaulicht, welche unterschiedlichen Bereiche bei der Verkehrsmittelwahl eine Rolle spielen, ermöglicht das transtheoretische Modell von Prochaska und DiClemente (1992), einen Einblick zu bekommen, welche Stadien auf dem Weg zur Verhaltensänderung durchschritten werden. Das Modell berücksichtigt beim Verkehrsdiamanten den Bereich des Individuums.

Die Bereitschaft ein Verhalten zu verändern, durchläuft verschiedene Entwicklungsphasen: In der ersten Phase wird nichts unternommen (Precontemplation, „Sorglosigkeit“), danach wird zumindest darüber nachgedacht, etwas zu verändern (Contemplation, Bewusstwerden). In der dritten Phase (Preparation, Vorbereitung) wird dem Umfeld angekündigt, dass etwas verändert wird. In der vierten Phase (Action, Handlung) werden die bisherigen Gewohnheiten verändert; diese Veränderung ist dann aber noch nicht gefestigt. Nach einer Phase der Aufrechterhaltung der neuen Verhaltensweisen (Maintenance, Erhaltung) folgt die Phase der Stabilität (Termination, Beendigung) – die Veränderung wurde (über einen längeren Zeitraum) stabil gehalten.

Jedes dieser Stadien muss zuerst abgeschlossen sein, bevor der nächste Schritt gemacht werden kann.

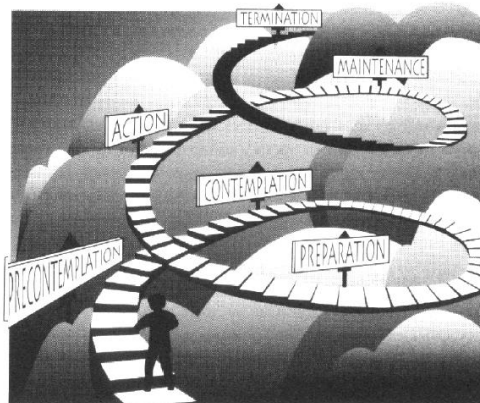


Abbildung 3: Stadien der Verhaltensveränderung, Prochaska, Norcross & DiClemente (1997)

Im Gesundheitsbereich hat dieses Modell häufige Anwendung erfahren und es hat sich gezeigt, dass sich durch die gezielte Beeinflussung zentraler Faktoren gesundes Verhalten fördern lässt. Auch im Mobilitätsbereich bei Verkehrssicherheitskampagnen gewinnt dieses Modell zunehmend an Bedeutung (Delhomme et al. 2009).

Grundlegend ist, dass jede Stufe auf dem Weg zu einer Veränderung spezifische Eigenheiten aufweist und der Veränderungsprozess durch gezielte Strategien unterstützt werden kann. Der Vorteil dieses Ansatzes liegt darin, dass er dabei hilft, die Intervention an die jeweils aktuellen

Bedürfnisse der Individuen anzupassen. Das Modell berücksichtigt aber gleichzeitig die Tatsache, dass unser alltägliches Verhalten, also auch das Mobilitätsverhalten, zu einem großen Teil gewohnheitsmäßig abläuft. In der präkontemplativen Phase ist noch kein Problembewusstsein vorhanden. Hier hat es z.B. wenig Sinn, Handlungsanregungen anzubieten.

Das Modell berücksichtigt auch Rückfälle. Selbst nach Abschluss einer Verhaltensveränderung ist ein Zurückfallen auf eine frühere Stufe möglich. Diese Kenntnis ist auch wichtig in Zusammenhang mit der Etablierung neuen Verhaltens im Rahmen von Maßnahmen, die eine Änderung des Mobilitätsverhaltens bewirken sollen. Soll Gehen gezielt gefördert werden, ist es daher auch wichtig, sich bewusst zu werden, mit welchen Maßnahmen Personen in den unterschiedlichen Entwicklungsphasen angesprochen werden können. Dieses Modell kann vor allem auch bei der Kommunikation mit EntscheidungsträgerInnen hilfreich sein.

3. Verkehrssicherheit – Unfallzahlen

Aus der Literatur ist bekannt, dass Sicherheit ein zentrales Bedürfnis für Individuen darstellt (Chaloupka-Risser et. al 2011) - VerkehrsteilnehmerInnen sind der Schutz vor körperlicher Bedrohung, aber auch der Schutz vor der Angst um die eigene Unversehrtheit ein wesentliches Bedürfnis. Bedürfnisse, wie Sicherheit, aber auch andere Motive, wie etwa Anerkennung, spielen eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl, beeinflussen aber auch das eigene Verhalten im Verkehr.

Ist das Bedürfnis einer Person nach Sicherheit stark ausgeprägt bzw. ist der Schutz von anderen, etwa den eigenen Kindern, ein dominierendes Bedürfnis bei der Verkehrsteilnahme, so wird eher einer Fortbewegungsart, die man als sicher bewertet der Vorzug gegeben. Es besteht dabei aber kein linearer Zusammenhang zwischen objektiver Sicherheit und dem subjektiven Sicherheitsgefühl: selbst wenn die Rahmenbedingungen objektiv als sicher definiert werden, aufgrund geringer Unfallzahlen, kann das subjektive Sicherheitsgefühl gering sein und die Motivation diese Fortbewegungsart zu nutzen, negativ beeinflussen.

Als FußgängerIn sicher unterwegs sein zu können und sich dabei auch sicher zu fühlen, trägt wesentlich dazu bei, das Gehen attraktiver zu machen.

3.1. Unfallzahlen Entwicklung der letzten Jahre

Die Verkehrsunfallstatistik für Wien zeigt, dass im Zeitraum 2001-2010 die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von FußgängerInnen seit 2006 rückläufig ist, die Anzahl der Unfälle auf Schutzwegen stagniert seit 2005, wobei 2006 weniger Unfälle verzeichnet wurden als in den Folgejahren. Wien weist jedoch nicht überraschend im Vergleich zu anderen Bundesländern mit etwa 25% Anteil FußgängerInnen-Unfällen an den Gesamtunfällen den höchsten Anteil auf (Bmvit, 2012, S 64). Der Anteil der verunglückten FußgängerInnen im Straßenverkehr liegt in Österreich in den letzten Jahren relativ konstant bei 8% (Bmvit, 2012, S 56)

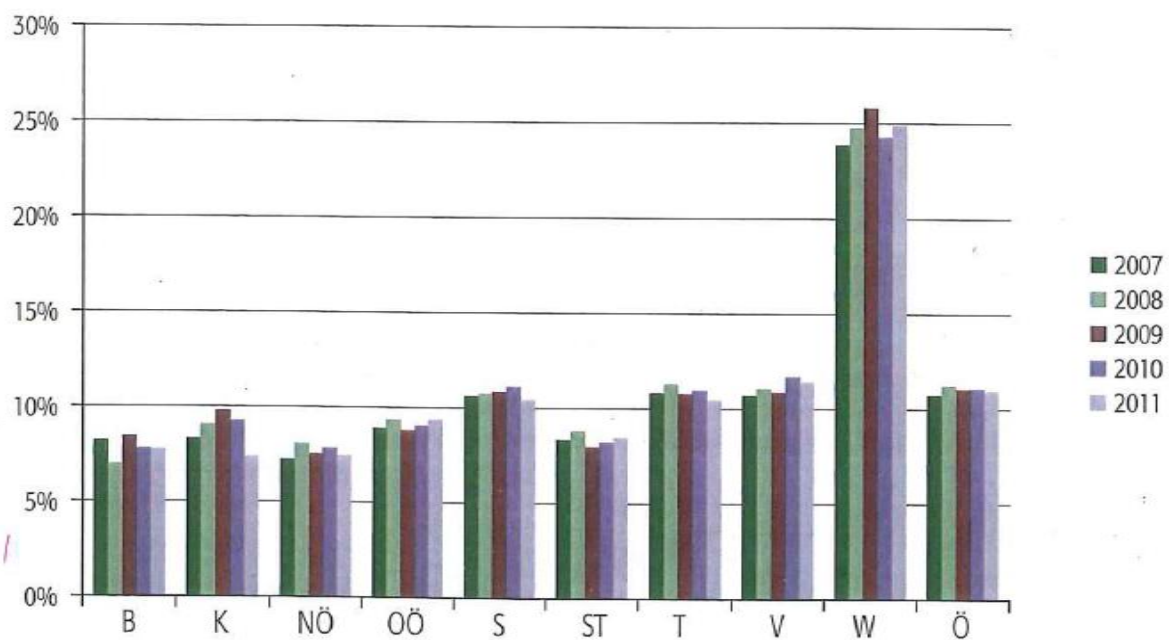


Abbildung 4: Anteil der Fußgängerunfälle an den Gesamtunfällen je Bundesland (mit Fahrzeugbeteiligung; 2007-2011; Bmvit 2012, S 64)

3.1.1. Nicht registrierte Fußgänger-Unfälle

Straßenverkehrs-Unfallstatistiken, die auf Daten der Statistik Austria basieren, verzeichnen FußgängerInnen-Unfälle nur im Zusammenhang mit „einem in Bewegung befindlichen Fahrzeug“. „Alleinunfälle“ von FußgängerInnen, die zum Beispiel infolge von begrenzten Platzverhältnissen, hohem Passantenaufkommen, beim Versuch Öffentliche Verkehrsmittel noch zu erreichen etc., stürzen und sich verletzen, werden nicht als Verkehrsunfälle registriert und scheinen somit in dieser Unfallstatistik nicht auf.

Der Anteil an solchen Alleinunfällen ist jedoch nicht unerheblich: Die Unfallstatistik der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) für den Zeitraum 2000-2005 zeigt, dass in Wien am Arbeitsweg bzw. Heimweg rund 4.700 Erwerbstätige als FußgängerInnen zu Schaden kamen (Ausserer et al. 2009, S 15 ff). 2009 zogen sich achtmal mehr FußgängerInnen durch Alleinunfälle Verletzungen zu als durch Unfälle mit Fahrzeugbeteiligung (Ausserer et al. 2009).

Alleinunfälle von FußgängerInnen sollten bei der Frage nach einer sicheren Gehinfrastruktur mitberücksichtigt werden. Die Ursachen für Alleinunfälle sind jedoch kaum erforscht.

3.1.2. Verletzungsgrad

Im Projekt „Bef(w)usst unterwegs“ (Ausserer et al. 2009) wurde ein Vergleich der Unfälle mit Personenschaden in den Jahren 2000-2005 in ausgewählten Bezirken auf verschiedenen Straßenkreuzungen unternommen²:

Die Auswertung der Unfalldaten von insgesamt 15.960 verunfallten Personen in Wien zeigt die schwerwiegenden Folgen für die unfallbeteiligten FußgängerInnen: Während rund 11% der FußgängerInnen schwer oder tödlich verletzt werden, sind dies weniger als 1% bei den Fahrzeug-LenkerInnen und MitfahrerInnen. In den Bezirken 10, 21 und 22 sind die Anteile (2000-2005) der tödlich verletzten FußgängerInnen mit ca. 11% etwas höher als in den innerstädtischen Bezirken 6 und 7 mit 9% bzw. 6%. Wahrscheinliche Ursachen stellen die für den KFZ-Verkehr großzügig ausgebauten Kreuzungsplateaus und vor allem die höheren Fahrgeschwindigkeiten in den Randbezirken dar. Sicheres und komfortables Querensetzen wird für FußgängerInnen dadurch erschwert.

Generell kann festgehalten werden, dass die Gefahren, denen FußgängerInnen ausgesetzt sind, insbesondere von den Pkw-LenkerInnen ausgehen. Bei Unfällen, die durch FußgängerInnen verursacht wurden, wurden vorwiegend FußgängerInnen selbst schwer verletzt. Keine anderen VerkehrsteilnehmerInnen sind dabei getötet worden. Bei Unfällen, die durch Pkw-LenkerInnen verursacht wurden, sind zwischen 2000-2005 rund 1.700 andere VerkehrsteilnehmerInnen schwer verletzt bzw. getötet worden (Ausserer et al. 2009).

Auch in Bezug auf die Beteiligung überwiegt der Pkw-Anteil. Zwischen 2001 – 2011 waren bei 75 Prozent der Fußgängerunfälle Pkws beteiligt, bei sieben Prozent Straßenbahnen und bei nur fünf Prozent RadfahrerInnen (Studie der MA 46 zitiert im Standard 2011).

² Datenquelle: Exekutive Wien; 7.576 Unfälle mit Beteiligung von FußgängerInnen diesen Unfällen, insgesamt 15.960 Personen beteiligt

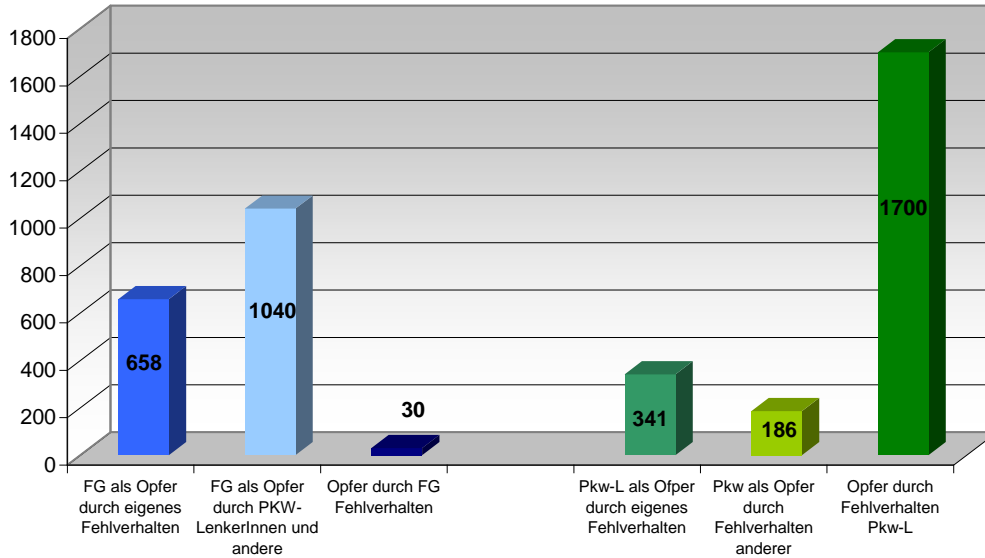


Abbildung 5: Straßenverkehrsunfall -Verursacher und -Opfer in Wien 2000 – inkl.2005; schwerverletzte und getötete FußgängerInnen, Pkw-LenkerInnen (Ausserer et al. 2009)

3.1.3. Unfallstelle

Zwischen 2005-2010 verunglückten in Wien 56% der FußgängerInnen im Kreuzungsbereich bei einem Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, im Vergleich zu den Jahren 2000-2005 bedeutet dies einen Rückgang von 4%. Auch bei den Unfällen im freien Streckenbereich ist ein Rückgang von etwa 6% im Vergleich zum Zeitraum 2000-2005 zu verzeichnen. Fanden zwischen 2000-2005 noch 40% aller Unfälle im freien Streckenbereich statt, so waren es von 2005-2010 34%; (Bmvit 2012, S 65, Ausserer et al. 2009, S 25). Rund 22% aller verletzten und getöteten FußgängerInnen verunglückten 2011 in Wien an geregelten Schutzwegen und 14 % an ungeregelten Schutzwegen. (KfV Unfallstatistik 2011). Die Ursachen, warum es mehr verunglückte FußgängerInnen an geregelten Kreuzungen gibt, sind bis dato nicht näher erforscht worden.

3.2. Das Bedürfnis nach Sicherheit

Sicher unterwegs zu sein ist, wie bereits erwähnt, ein zentrales Bedürfnis. Fragt man Eltern, wovor sie am meisten Angst haben in Bezug auf ihre Kinder, so wird die Angst vor Verkehrsunfällen am häufigsten genannt, gefolgt von Kriminalität (Hohenegger 1993). So waren auch 90% aller Erziehungsberechtigten in einer Studie über Begleitwege zum Kindergarten der Meinung, dass die Sicherheit des Kindes bei der Auswahl des Fortbewegungsmittels zum Kindergarten eine sehr wichtige Rolle spielt (Ausserer et al. 2009). Dieses starke Bedürfnis nach Sicherheit spiegelt sich auch in den Gründen wider, warum der Weg in den Kindergarten nicht zu Fuß zurückgelegt wird. An erster Stelle wird zwar Langsamkeit der Fortbewegungsart betont, es dauere zu lang (55%). An zweiter Stelle folgt aber bereits "zu stressig" (51%), wobei Stress mit starkem Kfz-Verkehr, hohen Kfz-Geschwindigkeiten, schmalen Gehsteigen, langen Warte- und Querungszeiten bei Ampeln verbunden wurde. Diese Stressfaktoren sind Aspekte, die stark mit dem subjektiven Verkehrssicherheitsgefühl zusammen hängen.

Auch andere Studien belegen, dass hohe Kfz-Geschwindigkeiten von den Eltern als großes Gefahrenpotential für ihre Kinder beim Gehen erlebt werden. In einer Studie von Risser & Reiter (2008) wurden Eltern nach der Art der „subjektiv empfunden“ Gefahren des Schulweges ihres Kindes befragt. Die höchste Gefahr wurde in der Kfz-Fahrgeschwindigkeit geortet, gefolgt von abbiegenden Kraftfahrzeugen bei Kreuzungen.

Sofern nicht die Sicherheit von Kindern beurteilt wird, wird Gehen eher als ungefährlich eingestuft. So assoziierten nur 13% der Befragten „gefährlich“ mit der Fortbewegungsart Gehen (Ausserer et al. 2009, S 45 ff). Jugendliche (15-25jährige) empfanden Gehen signifikant häufiger als gefährlich als ältere Personengruppen. Dies mag daran liegen, dass Gehen in der Kindheit als unsicher erlebt bzw. von den Eltern so vermittelt worden ist. Generell scheinen Jugendliche ein hohes Sicherheitsbedürfnis zu haben. Dies wird auch in anderen Studien belegt (siehe z.B. Füssl et al. 2012).

Ein wesentlicher Indikator für die Verkehrssicherheit ist, ob der Straßenraum sowohl objektiv als auch subjektiv sicher für Kinder bewertet wird.

4. Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Gruppen

Gehen ist für die Meisten ein fixer Bestandteil der Fortbewegung, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß. In Wien werden seit Jahren rund 28% aller Wege zu Fuß zurückgelegt, 6% mit dem Rad, 39% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 27% mit dem Auto (Wiener Linien 2012). Verglichen mit anderen österreichischen Städten liegt Wien im Spitzenfeld bei den Fußwegen, z.B. Innsbruck 27% (2012); Salzburg 22% (2011); Graz 19% (2008). Auch im europäischen Vergleich weist Wien einen hohen Fußgängeranteil auf³, z.B. Hamburg 8% (2004), Paris 10% (2010); London 20% (2008); München 26%(2012), Berlin 30% (2008).

Die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels hängt stark damit zusammen, wie praktisch es sich bei der Bewältigung der Alltagswege erweist. Daher ist es von besonderem Interesse, Wissen darüber zu sammeln, welche Wege eher (nicht) zu Fuß erledigt werden (können), und wie das Gehen in den Wegeketten attraktiviert werden kann.

4.1. Gehen als wichtiges Verkehrsmittel auf dem Weg zum Kindergarten

Im Rahmen des Projekts „Gemma“ (Ausserer, 2009) wurde erhoben, mit welchen Verkehrsmitteln Kinder in den Kindergarten kommen bzw. gebracht werden. Die genannten Zahlen stammen aus dem Jahr 2010. Etwa die Hälfte der Kinder aus Wien und Niederösterreich kommen zu Fuß in den Kindergarten, vor allem Frauen bringen Kinder zu Fuß. Ein Drittel der Kleinkinder werden in Wien und Niederösterreich mit dem Auto in den Kindergarten gebracht, wobei die Hälfte dieser Fahrten nicht mehr als 5 Minuten dauert. Die überwiegende Mehrheit der Befragten gibt die Nähe zum Wohnort als wichtigstes Entscheidungskriterium für die Auswahl eines Kindergartens an. Dies sind ideale Voraussetzungen, um den Weg in den Kindergarten zu Fuß zurückzulegen vor allem, wenn man davon ausgeht, dass 98% der Befragten ihre Kinder direkt von zu Hause in den Kindergarten bringen. Auch wenn für 63% der Befragten eine Wegekette mit dem Kindergartenweg verbunden ist - 52% gehen bzw. fahren nach dem Kindergarten in die Arbeit, 7% einkaufen und 4% gehen sonstigen Aktivitäten nach - so machen sich doch mehr als ein Drittel der Befragten (37%) nachdem das Kind im Kindergarten abgeliefert wurde wieder direkt auf den – meist sehr kurzen - Weg nach Hause. Trotzdem wählen ein gutes Viertel davon, das Auto als Transportmittel.

³ siehe <http://www.rad-spannerei.de/blog/2013/01/28/modal-split-in-millionenstaedten/>

Die Distanz zu einem Ziel nimmt Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Ob das Gehen als geeignete Fortbewegungsart gesehen wird, hängt jedoch auch von anderen Faktoren, z.B. zielgruppenspezifischen Bedürfnissen, ab.

4.2. Bedürfnisse unterschiedlicher Altersgruppen

Aus der Literatur (siehe z.B. DaCoTA 2012, inmotion 2005) sind verschiedene Problemlagen der unterschiedlichen Altersgruppen als FußgängerInnen bekannt. Betrachtet man zum Beispiel die Ebene des Individuums so wird deutlich, dass die physiologischen und psychologischen Entwicklungsphasen von erheblicher Bedeutung sind, wenn es um die Gestaltung der Verkehrsumwelt geht. Tabelle 2 gibt einen Überblick über die diversen Probleme unterschiedlicher Personengruppen, unterteilt in drei Bereiche des Diamanten. Die Tabelle veranschaulicht, dass im Bereich der Infrastruktur und Gesellschaft vor allem Kinder, ältere Personen und mobilitätseingeschränkte Personen von Barrieren betroffen sind bzw. von Maßnahmen profitieren, die die Bedingungen zum Gehen verbessern.

Tabelle 2: Übersicht Problemlagen verschiedener Gruppen als FußgängerInnen (hellgrün = betroffen, dunkelgrün = stark betroffen), eigene Darstellung auf Basis der Literatur DaCoTA (2012), inmotion (2005)

	Kinder		Jugendliche		Erw.	Senioren	Personen mit beeinträchtiger/m...		
	<6	7-12	13-16	17-18			Motorik	Seh- vermögen	Hörver- mögen
Individuum									
erhöhte Risikobereitschaft		x	x	x					
Farbenfehlsichtigkeit (Bsp. Ampelfarben unterscheiden schwierig)						x		x	
Linsentrübung (Verzerrte Wahrnehmung)						x		x	
beeinträchtigte Sehschärfe (60 jährig: 74%, 80 jährig :47%)						x		x	
beeinträchtigt bzw. noch nicht voll entwickeltes Hörvermögen	x					x			x
Fähigkeit systematisch die Aufmerksamkeit zu kontrollieren noch nicht voll entwickelt	x	x							
psychomotorische Entwicklung nicht abgeschlossen bzw. beeinträchtigt, Bsp. Gleichgewicht halten	x	x				x	x		
geringeres Sichtfeld (z.B. 70 jährig: 140 Grad statt 170 Grad)	x					x		x	
Impulshaftigkeit (Handlungen für andere Verkehrsteilnehmer schwer einzuschätzen) und leicht ablenkbar	x	x							
Schwierigkeiten bei der Abschätzung von Geschwindigkeiten und Distanzen eines näher kommenden Fahrzeuges	x	x							
sind in Stresssituationen, wie Konfliktsituation mit AutofahrerIn auf Unterstützung durch Andere (z.B. Schülerlotse etc.) angewiesen	x	x							
Schwierigkeiten bei der Erkennung von Gefahr (zB. Queren ohne zu schauen wird nicht als gefährlich erkannt)	x	x							
Geringe Körpergröße und dadurch schlechtere Sichtbarkeit	x	x							
Schwierigkeiten sichere Verhaltensabläufe in Erinnerung zu rufen	x	x				x	x		
Infrastruktur/Kommunikation									
Schlecht einsehbare Kreuzungen	x	x	x	x	x	x	x	x	x
keine barrierefreie Infrastruktur	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kurze Grünphasen	x	x				x	x	x	
Komplexe Verkehrssituationen	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Parkende Autos am Gehsteig	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Gesellschaft									
Keine Überwachung des Vorranges für FußgängerInnen bei Zebrastreifen	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Keine Geschwindigkeitsbeschränkung für KFZ (30 km/h in bewohntem Gebiet)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Keine Beschränkung von SUV Gebrauch in dicht besiedelten Gebieten (Risiko tödlich verletzt zu werden steigt um 45%, das Risiko schwer verletzt zu werden um 11 % im Falle eines Zusammenstoßes zwischen FußgängerIn oder RadfahrerIn und SUV)	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Keine Beschränkung von KFZ Nutzung (Bsp. Halten, Parken) in der Umgebung von Schulen, Kindergärten etc.	x	x							

Kinder und ältere Menschen, aber auch Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen haben aufgrund ihrer kognitiven, sensorischen und körperlichen Disposition als VerkehrsteilnehmerInnen Ansprüche, die im Straßenraum oftmals nur unzureichend erfüllt sind.⁴

Im Projekt GEMMA (Ausserer et al. 2010, S 12) wird aufgelistet, welche Schwierigkeiten Kinder als VerkehrsteilnehmerInnen haben. Dies umfasst zum Beispiel Folgendes:

- Drei bis vierjährigen Kindern fällt es schwer aus größerer Distanz, ein stehendes von einem fahrenden Fahrzeug zu unterscheiden.
- Sobald Kinder ein herannahendes Auto sehen, gehen sie davon aus, dass auch der/die AutofahrerIn sie gesehen hat.
- Das Gehör zur Orientierung und Gefahrenortung benutzen Kinder erst ab acht Jahren effizient.
- Kinder unter 10 Jahren sind meist kleiner als Autos hoch sind, wodurch ihre Fähigkeit, den Straßenverkehr zu überblicken, stark eingeschränkt ist. Gleichzeitig werden sie selber im Straßenraum schwerer wahrgenommen.
- Kinder haben bis zum 12. Lebensjahr ein eingeschränktes Sichtfeld, daher kann auch das seitliche Herannahen einer Gefahr von Kindern nur begrenzt wahrgenommen werden
- Kinder haben bis zu 14 Jahren eine längere Reaktionszeit als Erwachsene und reagieren daher auch auf herannahende Gefahren langsamer.

Kinder und ältere Menschen, aber auch Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind besonders angewiesen darauf, dass bei der Gestaltung der Infrastruktur auf ihre Bedürfnisse Rücksicht genommen wird.

Als eine der wichtigsten Maßnahme zur sicheren Fortbewegung von Kindern und SeniorInnen im Straßenverkehr wird die Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs angesehen.

4.3. Jugendliche in Wien unterwegs

Im Vergleich zur erwachsenen Bevölkerung sind Jugendliche vorwiegend zu Fuß, mit dem Rad oder mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs und nutzen selten das Auto, weder als LenkerInnen noch als MitfahrerInnen. Kurz, Jugendliche weisen prinzipiell ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten auf. Mit Erwerb des Führerscheins, beim Eintritt ins Erwerbsleben oder im Zuge der Familiengründung ändert sich dieses Mobilitätsverhalten. Es stellt sich die Frage, welche Faktoren dazu beitragen könnten, dass Jugendliche ihre nachhaltige Verkehrsmittelwahl auch im Erwachsenenalter beibehalten und gleichzeitig ein hohes Maß an Lebensqualität haben. Im

⁴ Vergleiche Tab. 2

Rahmen des FWF Projektes „Jugendliche: Lebensqualität, Mobilität & Verkehr“ wurden Jugendliche zu den Themen Lebensqualität und Mobilität befragt (Füssl et al. 2012).

Im Sample (N=855) waren 141 Jugendliche zwischen 14 und 18 Jahren aus Wien vertreten. Mit Hilfe von Fokusgruppendifkussionen und einer quantitativen Befragung wurden die vielfältigen Zusammenhänge zwischen Mobilität und Lebensqualität analysiert. Was von Seiten der Wiener Jugendlichen genannt wurde, wird in Folge dargestellt.

4.3.1. Was macht Lebensqualität für Jugendliche aus?

Alles in allem sind die Wiener Jugendlichen zufrieden mit ihrem Leben: Knapp 88% der befragten Jugendlichen in Wien geben an sehr oder eher zufrieden mit ihrem Leben zu sein. Die wichtigsten Einflussfaktoren für die Lebensqualität der Jugendlichen sind: gesund zu sein (98%), gute Freunde zu haben (97%), sich gut mit der Familie zu verstehen (97%), selbst entscheiden zu können was man in der Freizeit tun möchte (96%) und eine gute Ausbildung zu haben (96%).

Unabhängig zu sein stellt ein zentrales Element in der Phase der Persönlichkeitsentwicklung von Jugendlichen dar. Es ist für sie ein Bedürfnis, selbstständig Entscheidungen treffen zu können, aber auch selbstständig mobil sein zu können. Ihre Möglichkeiten, unabhängig mobil zu sein, sind also Bestandteil ihrer Lebensqualität. Aber nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualität ihrer Mobilitätsoptionen nimmt Einfluss darauf.

4.3.2. Jugendliche unterwegs – zu Fuß und mit dem Öffentlichen Verkehr

Die Verkehrsmittelwahl der Jugendlichen in der Freizeit konzentriert sich vor allem auf das Gehen und den Öffentlichen Verkehr (in Verbindung mit Fußwegen). Im Bundesländervergleich liegt die Wiener Jugend mit einem Anteil von 62% Fußwegen in der Freizeit weit vor allen anderen Bundesländern. In Niederösterreich legen 45% der Jugendlichen Freizeitwege immer zu Fuß zurück, im Burgenland sind es nur knapp 26%. Dies gilt wenig überraschend auch für die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel: in Wien nutzen 75% immer den ÖV, gefolgt von Vorarlberg mit 48% - in Tirol sind es nur noch 25%. Anders stellt sich das Bild dar, wenn es ums Rad geht. Das Rad wird von den Jugendlichen in Wien wenig genutzt (7%).

Im Vergleich zu anderen Bundesländern liegt in Wien die Zahl der jungen RadfahrerInnen deutlich niedriger, so geben über 30% der Jugendlichen in Salzburg an, für Freizeitwege immer das Rad zu nutzen, in der Steiermark sind es knapp 15% und im Burgenland noch 12%.

Öfter als Rad zu fahren werden Jugendliche in Wien mit dem PKW geführt oder können mitfahren. Der Anteil liegt in Wien mit 11% unter den Werten aus anderen Bundesländern. In der Steiermark wird fast ein Drittel der Jugendlichen immer mit dem Auto zu Freizeitaktivitäten gebracht.

Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl Jugendlicher in Wien N=141, (Datensatz Füssl et al. 2012)

In meiner Freizeit bin ich...unterwegs	immer	gelegentlich	nie
zu Fuß	62%	36%	2%
Rad	7%	57%	36%
ÖV	75%	24%	1%
mit Auto mitfahren	11%	74%	15%
selbst Auto fahren	4%	10%	86%
Moped	1%	9%	90%
Motorrad	0%	5%	95%
Sonstiges	2%	32%	66%

Zusammenfassen lassen sich die Einstellungen der Jugendlichen zu verschiedenen Verkehrsmitteln folgendermaßen:

Zu Fuß gehen: Das Gehen wird von den Jugendlichen unterschiedlich bewertet: einige gehen gerne und finden es entspannend, andere erachten es als langweilig und anstrengend.

Radfahren: Das Fahrrad nutzen nur wenige der Jugendlichen als Verkehrsmittel, und eher in Gebieten mit wenig Autoverkehr. Jugendliche sind der Meinung, dass Radwege für die Sicherheit der RadfahrerInnen dienlich sind. Der Wunsch nach geschlossener Radinfrastruktur wurde mehrfach geäußert.

Führerscheinbesitz/Autobesitz/Autonutzung: Die Jugendlichen geben an, einen Führerschein zu haben bzw. machen zu wollen. Auch der Wunsch, ein Auto zu besitzen oder zumindest über eines verfügen zu können, ist bei den Jugendlichen gegeben. Von einigen Jugendlichen wurde die (potentielle) Nutzung des Autos aber auch kritisch gesehen (etwa bei Wegen in die Innenstadt o. ä.).

Wie es um die Wünsche und die Realität der Möglichkeiten mobil zu sein einerseits, und andererseits um die Gestaltung ihres Umfeldes bestellt ist, zeigt Tabelle 3: Bezüglich der Infrastruktur kann man festhalten,

dass im Hinblick auf das Gehen Verbesserungspotential aus Sicht der Jugendlichen vorhanden ist: 88% finden es wichtig, dass es ausreichend Gehwege gibt, damit sie mobil sein können, aber für nur 81% ist dies Realität. Ähnlich stellt sich die Situation auch für die Nutzung des Rades oder die Öffentlichen Verkehrsmittel dar. Die Diskrepanz zwischen realer Umwelt und Wunsch betrifft sowohl die Quantität der Infrastruktur, als auch die qualitative Ausführung (z.B. gar kein Geh- oder Radweg vorhanden, lange Busintervalle, unklare Situationen weil Radweg plötzlich aus ist).

Tabelle 4: Wunsch und Realität Wiener Jugendlicher N=141 (Quelle: Datensatz FWF Projekt: Jugendliche, Lebensqualität, Verkehr und Mobilität)

Ich finde es wichtig...			Tatsache
...dass es wenig Autoverkehr in meiner Umgebung gibt	37%	43%	Es gibt wenig Autoverkehr in meiner Umgebung
...dass ich einfach und schnell in meiner Freizeit herum kommen kann	84%	90%	Ich kann einfach und schnell in meiner Freizeit herum kommen
...dass es viele Freizeitangebote in meiner Umgebung gibt	72%	68%	Es gibt viele Freizeitangebote in meiner Umgebung
...dass es viele Radwege gibt, damit ich überall mit dem Rad hinkommen kann	56%	50%	Mit meinen Möglichkeiten Rad zu fahren bin ich eher zufrieden
...dass es viele ÖV-Mittel gibt, damit ich überall mit dem ÖV hinkommen kann	96%	91%	Mit meinen Möglichkeiten den ÖV zu nutzen bin ich eher zufrieden
...dass es ausreichend Gehwege gibt	88%	81%	Mit meinen Möglichkeiten zu Fuß zu gehen bin ich eher zufrieden

In vier Diskussionsrunden, mit insgesamt 24 TeilnehmerInnen zwischen 14 bis 19 Jahren, diskutierten die Jugendlichen darüber wie sie den Zusammenhang zwischen Mobilität und Lebensqualität erleben. Die Aussagen der Jugendlichen wurden wiederum den verschiedenen Ebenen des Verkehrsdiamanten zugeordnet. Die Ergebnisse sind in Tabelle 5 zusammengefasst.

Table 5: Zusammenhang zwischen Lebensqualität und Mobilität, Aussagen der Jugendlichen als Übersicht (Füssl et al. 2012)

<p>Respekt/Ernst genommen werden: Die Jugendlichen fühlen sich mit ihren Anliegen als VerkehrsteilnehmerInnen häufig nicht ernst genommen bzw. von Erwachsenen nicht respektvoll behandelt</p>	Kommunikation
<p>Informationsvermittlung: Jugendliche sehen sich im Vergleich zu vielen erwachsenen VerkehrsteilnehmerInnen öfter mit Unsicherheiten konfrontiert. Diese sind häufig auf mangelnde oder inadäquat kommunizierte Informationen zurückzuführen (z.B. Tarifzonenpläne der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Informationsdefizit durch nicht geschlossene Fahrradinfrastruktur).</p>	
<p>Konfrontation mit anderen Personen/Privatheit: Einerseits bemängeln die Jugendlichen die häufig überfüllten Verkehrsmittel und den damit einhergehenden Verlust der Privatsphäre. Sie betrachten andererseits den öV aber auch als Ort, an dem sie sich selbst präsentieren können bzw. müssen; sie erleben es als peinlich, nicht passend gekleidet zu sein oder „uncool“ aufzutreten.</p>	
<p>Diskriminierung: Die Diskriminierung, die Jugendliche im öffentlichen Raum von den Erwachsenen, aber auch von anderen Jugendlichen erfahren, beeinträchtigt ihre Lebensqualität. Sie fühlen sich benachteiligt und haben das Gefühl, dass ihnen aufgrund ihres Alters oder ihrer Herkunft keine Chance gegeben wird.</p>	
<p>Mangelnder „Freiraum“ im öffentlichen Raum: Die Jugendlichen geben an, dass „freie“ Räume, wo sie ohne Gemaßregelt zu werden einfach „abhängen“ können, für sie fehlen. Jugendliche in Wien haben dabei die Vorstellung, dass am Land mehr Freizeitangebote außer Haus bestehen.</p>	Infrastruktur
<p>Unklare Infrastruktur: Unklare oder gefährliche Situationen im Verkehr hängen für die Jugendlichen oft mit der Verkehrsinfrastruktur zusammen. Vor allem die Radinfrastruktur wurde bemängelt.</p>	
<p>Sicherheit: Jugendliche haben ein hohes Sicherheitsbedürfnis. Verunsichernde Faktoren sind für Jugendliche im Verkehr u. a. Gruppen von (männlichen) Jugendlichen, Personen unter Alkoholeinfluss.</p>	Gesellschaft
<p>Selbstbestimmung/Unabhängigkeit: Dem Auto wird von den Jugendlichen große Bedeutung im Zusammenhang mit Unabhängigkeit, Eigenständigkeit und Erwachsenwerden beigemessen, wobei im Zuge rationaler Überlegungen der Besitz von Auto und Führerschein an Bedeutung (insbesondere in der Stadt) verliert.</p>	Individuum
<p>Kosten: Die Kosten für den öffentlichen Verkehr betrachteten die Jugendlichen als hoch. Als problematisch erweisen sich für die Jugendlichen Übergangsphasen, in denen sie keine Ermäßigungen mehr erhalten (auch Jugendliche, die nicht in Ausbildung sind). Jugendliche sind hinsichtlich der Kosten für Mobilität oftmals auf die finanzielle Unterstützung der Eltern angewiesen.</p>	Verkehrsmittel

Was tun?

Jugendliche in Wien zeigen eine große Bereitschaft sich auch in Zukunft nachhaltig fortzubewegen. Allerdings bringen sie auch deutlich zum Ausdruck, dass sich junge Menschen, die zu Fuß gehen, den öV nutzen und Rad fahren, als „VerkehrsteilnehmerInnen zweiter Klasse“

fühlen. Um sie darin zu bestärken, ihr nachhaltiges Mobilitätsverhalten beizubehalten, sollte diesem Umstand, der zweifellos die Lebensqualität beeinträchtigt, entgegen gewirkt werden.

Viele der Kritikpunkte, die Jugendliche äußern, sind hinlänglich bekannt. Sie werden nicht nur von ihnen sondern auch von Erwachsenen geäußert. Dazu zählen etwa die mangelhafte Infrastruktur für die TeilnehmerInnen im nicht-motorisierten Individualverkehr (nIV), Probleme mangelnder Sauberkeit oder die Beeinträchtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die vorliegende Studie bestätigt in dieser Hinsicht Ergebnisse früherer Studien (vgl. z.B. Seisser et al., 2011, Ausserer et al., 2010, Risser, 2002).

Die Jugendlichen fühlen sich mitunter zur Verwendung von Verkehrsmitteln gezwungen, wenn sie irgendwohin gelangen wollen, die die erwachsene Bevölkerung nicht oder kaum verwendet bzw. abschätzig beurteilt (z.B. Gehen). Wenn sie als FußgängerInnen das Gefühl haben von den KFZ-LenkerInnen nicht respektiert zu werden, so sinkt für sie die Attraktivität des Gehens noch weiter, mit dem negativen Effekt, dass für sie auch im Erwachsenenalter das Gehen ein schlechtes Image hat und in Folge wenig als Fortbewegungsart benutzt wird.

Damit die Jugendlichen gute Voraussetzungen haben, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten auszubilden und beizubehalten, bietet sich die Kombination von verschiedenen Maßnahmen als sinnvoller Ansatz an. Die Verkehrsmittel, deren Verwendung aus gesellschaftlicher Sicht unterstützt werden soll, müssen einen dementsprechenden Stellenwert erhalten. Es ist für die (jugendliche) Bevölkerung klar ersichtlich zu machen, dass sie als FußgeherInnen, RadfahrerInnen und öV-NutzerInnen mindestens genau so gute Voraussetzungen vorfinden bzw. in den nächsten Jahren vorfinden werden, wie es für den motorisierten Verkehr bereits Standard ist, sei es was gesetzliche Regelungen, die Aufwendung von Finanzmitteln oder eben die Infrastruktur betrifft. Jugendliche ernst zu nehmen beinhaltet, auch ihre Mobilitätsbedürfnisse ernst zu nehmen.

Jugendliche in Wien sind bereit auch als Erwachsene vorwiegend zu Fuß zu gehen, den Öffentlichen Verkehr zu nutzen und Rad zu fahren, wenn sie sich dabei nicht als „Verkehrsteilnehmer 2. Klasse“ fühlen. Alle Anstrengungen die Jugendlichen im Umweltverbund zu halten, sollten die Förderung multimodaler Mobilität zum Ziel haben.

5. Vorteile & Nachteile des Gehens

Aus der Literatur sind bereits etliche Vor- und Nachteile des Gehens bekannt. In wie weit die in der Literatur erwähnten Vor- und Nachteile noch immer relevant sind, wird im Rahmen der vorliegenden Studie überprüft werden.

In der untenstehenden Tabelle 6 wird ersichtlich, welche Eigenschaften von unterschiedlichen Altersgruppen mit dem Gehen in Verbindung gebracht werden.

Tabelle 6: Übersicht Vor- und Nachteile des Gehens (Ausserer, K. et al. 2009 S. 46)

15-25jährigen		26-60jährigen		61+	
Eigenschaften	Prozent	Eigenschaften	Prozent	Eigenschaften	Prozent
1. Gesund	73%	1. Gesund	72%	1. Gesund /eine ang. Fortbewegung	59%
2. Eine angenehme Fortbewegungsart	59%	2. Eine angenehme Fortbewegungsart	59%	3. Umweltfreundlich	56%
3. Umweltfreundlich	59%	3. Umweltfreundlich	57%	4. Nur für kurze Strecken geeignet	33%
4. Gefährlich	32%	4. Nur für kurze Strecken geeignet	33%	5. Zeitaufwendig	20%
5. Zeitaufwendig	27%	5. Zeitaufwendig	20%	6. In der Stadt unattraktiv	18%
6. Nur für kurze Strecken geeignet	23%	6. Kommunikativ	19%	7. Kommunikativ	13%
7. Kommunikativ	18%	7. In der Stadt unattraktiv	12%	8. Gefährlich	10%
8. Sonstiges	5%	8. Gefährlich	10%	9. Sonstiges	8%
9. In der Stadt unattraktiv	0%	9. Sonstiges	5%		

5.1. Vorteile des Gehens – Was gefällt am Gehen?

Wie aus Tabelle 6 ersichtlich ist, steht der **Gesundheitsaspekt** - die körperliche Bewegung - als Vorteil des Gehens bei allen Altergruppen an erster Stelle, wenn Personen direkt gefragt werden was ihnen am Gehen gefällt (Ausserer et al. 2009, S 46). Die positive Auswirkung des Gehens auf die Gesundheit wurde bereits in etlichen Studien bestätigt. Regelmäßiges Gehen (ca. 30 Minuten pro Tag) vermindert das Risiko an Herz-Kreislauf-Störungen zu erkranken, es verbessert die Konzentrationsfähigkeit, stärkt Knochen und Muskulatur, beugt Osteoporose vor und vermindert die Gefahr von Übergewicht, aber auch von Depressionen. Regelmäßiges Gehen verbessert die Grundfitness von Personen, es reichert das Gehirn mit Sauerstoff an und verbessert dadurch die

Gedächtnisleistung und trägt dazu bei, die Gesundheitsausgaben zu senken (siehe z.B. Orru 2010, Warburton et al. 2006, Duvall 2011). Untersuchungen an der medizinischen Universität in Wien haben zum Beispiel gezeigt, dass Volksschülerinnen und -schüler, die zu Fuß oder mit dem Rad in die Schule gekommen sind, sich körperlich und seelisch wohler gefühlt haben, als jene, die mit dem Auto gebracht wurden. Zusätzlich schnitten jene Kinder, die selbstständig zur Schule kamen, besser bei Konzentration, Koordinationsaufgaben und räumlicher Orientierung ab (Thaler et al. 2005).

“If everyone would get at least 30 min of moderately intense physical activity each day, the benefits would be extensive. There would be a dramatic reduction in medical expenditures, with only a modest increase in the number of activity-related injuries (Orru & Orru 2010).”

Dass Gehen eine **angenehme Fortbewegungsart** ist, wurde bereits an zweiter Stelle in der Befragung genannt. Begriffe, die in Zusammenhang mit „angenehme Fortbewegungsart“ fallen, sind unter anderem: einfach, flexibel, unabhängig. Gehen ist ohne zusätzliche technische Geräte und ohne spezielle Ausrüstung möglich. Gehende benötigen keinen Parkplatz, sie können ihr Gehtempo selbst bestimmen, die eigenen Füße sind ein zuverlässiges Fortbewegungsmittel. Gehen stellt außerdem eine sozial gerechte Form der Mobilität dar: alle Menschen sind als FußgängerInnen unterwegs, unabhängig von Alter, Einkommen, Geschlecht oder Herkunft.

Der Schutz der **Umwelt** durch das Gehen wurde von den Befragten ebenfalls als Vorteil des Gehens betrachtet. Gehen ist lautlos, belastet die Umwelt nicht und verbessert die Lebensqualität. Besonders im städtischen Raum stellt sich auch der minimale Platzbedarf als enormen Vorteils des Gehens dar. Im Vergleich: jeder Pkw benötigt beim Stehen ungefähr zwölf Quadratmeter an Parkfläche, inklusive Reversiererraum sind dies sogar 25 Quadratmeter und mehr. Dazu kommen alle Flächen, die als Fahrbahn benötigt werden⁵. Eine Broschüre von Fuss e. V. gibt als Flächenbedarf für die einzelnen Verkehrsarten, um komfortabel und sicher unterwegs sein zu können, folgende Werte in bewegtem Zustand der Fortbewegungsarten an: Gehende 2 m², Radfahrende 10 m², und Autofahrende 120 m²⁶. Gehen ist eine **ressourcenschonende** Fortbewegungsart.

In etlichen Studien wurden zusätzliche positive Eigenschaften des Gehens erwähnt. So hat Gehen auch einen **entspannenden Effekt**. Besonders im städtischen Raum übernimmt Gehen die Funktion der Naherholung. Gehen verringert nicht nur das Stress-Niveau um etwa 13-20% (Hamer et al. 2009), sondern trägt auch zu psychischem Wohlbefinden und steigert somit auch auf diesem Wege die Lebensqualität (Duvall 2011). Weiters besitzt Gehen einen **therapeutischen Effekt**. In der Forschung bislang wenig beachtet, ist der Einfluss der Fortbewegung an sich auf das

⁵ <http://www.umweltnet.at/article/articleview/27722/1/7207>

⁶ Flächenverbrauch der verschiedenen Verkehrsarten URL http://www.laufkundschaft.de/component/page,shop.browse/category_id,6/option,com_virtuemart/Itemid,30/

Wohlbefinden. In der Gesundheitsgeografie werden vor allem den Orten selbst Eigenschaften in Bezug auf Wohlbefinden zugeschrieben. Die Fortbewegung kann jedoch per se therapeutisch sein, diesen Zusammenhang gilt es stärker hervorzuheben (Gatrell 2013).

Gehen ist kommunikativ und gehende Menschen auf der Straße **beleben den öffentlichen Raum**. Wer sich draußen aufhält bzw. fortbewegt, kann am öffentlichen Leben teilhaben. Darüber hinaus lernt man die unmittelbare Umgebung kennen, wenn man zu Fuß unterwegs ist (Methorst et al. 2010). Die Auseinandersetzung mit der Wohnumgebung steigert die positive Einstellung gegenüber dem Umfeld. Dies äußert sich zum Beispiel in Form von Engagement für die Wohnumgebung (Mason et al. 2011). Auch die **Wirtschaft** wird durch das Gehen gefördert, höheres Fußgängeraufkommen bedeutet höheren Umsatz der Geschäfte⁷.

Gehen verursacht **kaum ein Unfallrisiko** für andere. Die Gefahren, denen ungeschützte Verkehrsteilnehmende ausgesetzt sind, gehen insbesondere von den Pkw-LenkerInnen aus. Von 2010 – 2012 scheint bei Unfällen mit FußgängerInnen in drei Viertel der Fälle ein/e Pkw-Lenker/in als Unfallgegner/in und nur in 5% der Fälle ein/e Radfahrer/in auf. (Bmvit 2012)

Gehen ist eine einfache und schnelle Art der **Erholung**. Personen, die begonnen haben sich regelmäßig zu Fuß fortzubewegen, können durch nahe Orte, zu denen sie gehen können, etwa kleine Parks, dazu motiviert werden, diese Gewohnheit zu gehen aufrecht zu erhalten (Sugiyama et al. 2013).

Gehen leistet zusätzlich einen Beitrag zu **mehr sozialer Gerechtigkeit**. Etliche Studie belegen, dass die Folgen einer autozentrierten Gesellschaft vor allem die sozial benachteiligten Schichten tragen müssen. So sind z.B. Personen aus niedrigeren Schichten signifikant stärker von Lärm und Luftverschmutzung betroffen waren als Personen aus sozial höheren Schichten (Pokriefke 2011).⁸ Gehen zu fördern, kommt daher vor allem den sozial benachteiligten Schichten zugute.

5.2. Nachteile des Gehens – Was gefällt nicht am Gehen?

Als Nachteile des Gehens werden in etlichen Studien die Langsamkeit, und dass Gehen nur für kurze Strecken geeignet ist, genannt. (siehe z.B. Ausserer et al. 2009 & 2010).

Dass Gehen eine zeitaufwendige und langsame Fortbewegung darstellt, wird eher von Personen als Nachteil angeführt, die der Gruppe der WeniggeherInnen angehören. Diese Vermutung beruht

⁷ Fußgängerfrequenz in Wiener Einkaufsstraßen
http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?angid=1&stid=601178&dstid=686&cbtyp=1&titel=Passantenz%C3%A4hlung%3A%2CWiener%2CEinkaufstra%C3%9Fen%2Cbeliebt%2Cwie%2Cnie%2Czuvor

⁸ Eike Pokriefke (2011), S 17

auf einigen empirischen Daten, die im Zuge von diversen Projekten gesammelt wurden, jedoch wurde noch keine umfassende Studie zur Klärung dieser Hypothese durchgeführt. Daten aus GEMMA (Ausserer et al. 2010) zeigen, dass als Vorteile des Gehens dezidiert genannt wurden, dass es:

- schnell (51%),
- optimal für kurze Entfernungen zum Wohnort bzw. Arbeitsplatz (53%) geeignet,
- flexibel und unabhängig (22%) sei und
- zu mehr Bewegung anrege (20%).

Die Nachteile, die im Rahmen der Studie „Bef(w)usst unterwegs“ (Ausserer et al. 2009) genannt wurden, betrafen:

- Hundekot (50%)
- Unattraktive Umgebung (41%) - schmale Gehsteige, starker Kfz-Verkehr, Lärm, Fehlen von grünen Elementen, etc..
- Hindernisse am Gehsteig (26%)
- Schlechte Ampelregelung (25%)
- Rücksichtsloses Verhalten von AutofahrerInnen (23%): Vorrang der FußgängerInnen missachten, Geschwindigkeitsübertretungen, Rotlichtquerungen von AutofahrerInnen
- Gemeinsame Geh- und Radwege (20%)

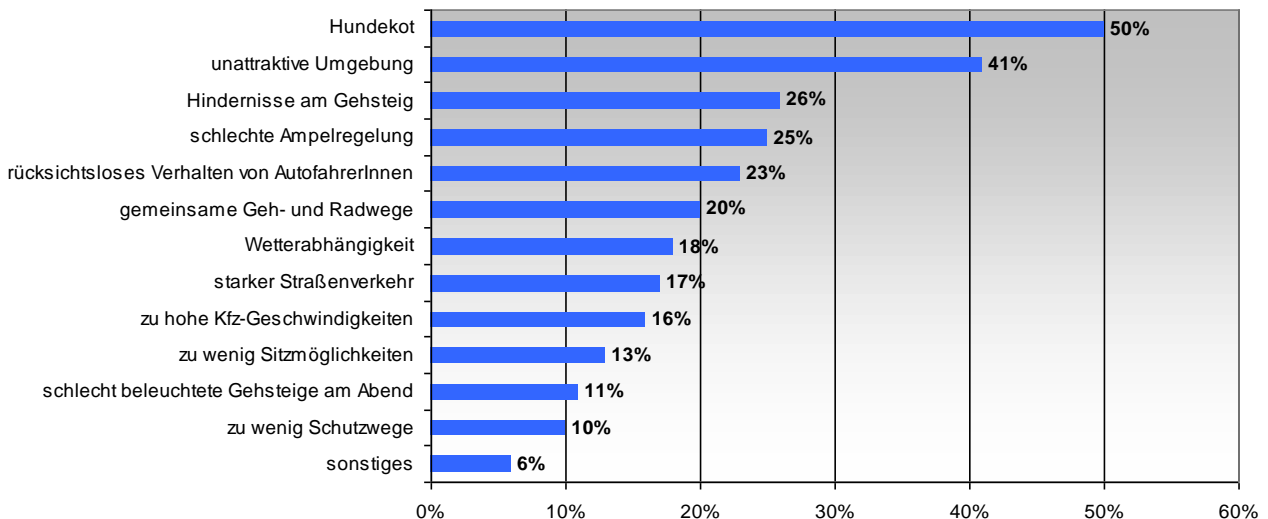


Abbildung 6: Barrieren beim Zufußgehen (Ausserer et al. 2009)

FußgängerInnen fühlen sich meist sicher, wobei es Unterschiede in der Bewertung gibt. Wenn die Verkehrsbedingungen für Kinder bewertet werden, so fallen die Ergebnisse schlechter aus (siehe z.B. Wunsch et al. 2007). Auffällig ist, dass die jüngeren Befragten das Gehen als gefährlicher erleben, als andere Altersgruppen (vergleiche Tabelle 6).

Ein wesentlicher Aspekt der Gehen als unangenehme Fortbewegungsart erscheinen lässt, ist der Stellenwert in der Gesellschaft. Risser (2002) veranschaulicht in seinem Buch „Gut zu Fuß“ warum sich FußgängerInnen als VerkehrsteilnehmerInnen 2. Klasse fühlen und wie sich dieses Gefühl negativ auf die Motivation zum Gehen auswirkt.

In einer schnelllebigen Gesellschaft spielt Zeit eine wichtige Rolle. Dass Gehen als langsam bewertet wird, trägt daher wesentlich zur Unattraktivität der Fortbewegungsart bei. Für jene, die gerne gehen, erweist sich Gehen für kurze Strecken als schnelle Fortbewegung. Die Bewertung „Gehen ist langsam“ findet daher vielmehr im Kopf statt und wird auch durch die generell unbedeutende Rolle der FußgängerInnen in der Gesellschaft verstärkt.

6. Maßnahmen

Im Rahmen der Studie „Bef(W)usst unterwegs“ (2009) hat sich bei der Befragung als auch während der Beobachtungen gezeigt, dass vor allem das Queren von Straßen für FußgängerInnen unzufriedenstellend funktioniert und zum Teil auch als gefährlich erlebt wird. Darüber hinaus haftet dem Gehen kein besonders attraktives Image an. Wenig engagierte politische Zielsetzungen und die eher langsam voranschreitende Implementierung der notwendigen Maßnahmen stellen ein weiteres Feld dar, in dem Verbesserungen notwendig sind. Was die Bedürfnisse von speziellen Gruppen betrifft, gab vor allem das Projekt GEMMA Auskunft über wesentliche Maßnahmen (Ausserer et al. 2010). Solche Maßnahmen, die im Rahmen dieser Projekte gemeinsam mit Bevölkerung und ExpertInnen erarbeitet wurden, waren:

Tabelle 7: Maßnahmen zur Attraktivierung des Fußverkehrs (Ausserer, et al. 2009 & 2010)

Rund-um-Grün für FußgängerInnen bei Einfahrt eines öffentlichen Verkehrsmittels in den Haltestellenbereich	Infrastruktur
Verkürzung der Wartezeiten für FußgängerInnen bei Ampeln	
Vermeidung von Druckknopfampeln stattdessen Fußgängerampeln mit Sensoren	
Fahrbahnteiler bei breiten Straßen	
Trennung von Geh- und Radwegen	
Parkflächen für Geh- und Radwege zur Verfügung stellen	
Mehr Radständer, um „wildes“ Abstellen von Fahrrädern zu verhindern, die FußgängerInnen behindern	
Durchgängige, bezirksübergreifende Fußwegenetze schaffen	
Beschilderung von Fußwegenetzen	
Komplexes Verkehrsgeschehen durch einfach zu verstehende Infrastruktur ausgleichen	
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor Kindergärten, Schulen, Einrichtungen für alte und ältere Menschen (30km/h Beschränkung, Bodenschwellen, Wohnstraße)	
Reduzierung von Parkplätzen vor Einrichtungen wie Kindergarten, Schulen	
Rechtliche Besserstellung der FußgängerInnen - z.B. Beweislastumkehr nach dem Modell der Niederlande	Gesellschaft/Recht
Verstärkte Überwachung im Kreuzungsbereich (Geschwindigkeitsübertretungen, RotlichtfahrerInnen, Vorrangverletzungen etc.)	
Starre Strukturen in der Verwaltung lösen - Fortbildungsprogramme für Magistratsbedienstete und Bezirksverantwortliche	
Priorisierung des Fußgängerverkehrs ernst nehmen, Masterplanziele und deren Einhaltung einfordern	
Verankern von Fußgängerfragen in Fahrschulausbildung	
Forcieren von Pilotprojekten	
Fixe Zuständigkeit und ausreichend Personal für Fußgängerangelegenheiten	
Finanzielle Ressourcen für Fußgängerverkehr bereitstellen – Dezentralisierung als Hindernis	Kommunikation
Mobilitätskunde für Kinder und Jugendliche	
Informationskampagnen über Fußgängermaßnahmen – positive Berichterstattung übers Gehen	
Systematisches Vorgehen zur Reduktion von Fußgängerunfällen, z. Bsp. Fußgängerverkehrssicherheitskampagnen	
Widersprüchliche Interessen der Bevölkerung aufnehmen (Parkplatz vs Gehsteig) und systematisch informieren über Bedeutung des Zufußgehens	

Die folgenden Abbildungen zeigen Beispiele, wie Orientierungshilfen für FußgängerInnen gestaltet sein können und wie eine fußgänger-freundliche Kreuzung funktionieren kann. Das sogenannte „scramble crossing“ erlaubt es FußgängerInnen, auch diagonal die Kreuzung zu queren. Diese Maßnahme erhöht die Sicherheit der FußgängerInnen beim Queren, da keine Fahrzeuge in die Kreuzung einfahren und sie verringert die Weglänge, die FußgängerInnen zum Queren benötigen.



Abbildung 7: Bild links: Wegweiser für FußgängerInnen, Lyttelton, New Zealand, Bild rechts: Rund-um-Grün (NZ Transport Agency (2009)

Ein "Parklet" ist ein kleiner Raum, der als Erweiterung des Gehsteiges dient. Der Parklet ist dazu da, den PassantInnen eine Möglichkeit zum Verweilen und Erholen zu bieten. Die übliche Größe eines Parklets entspricht der Größe von einigen Parkplätzen. Parklets können auf verschiedene Art und Weise genutzt werden: zum Sitzen, für Radabstellanlagen oder als Grünflächen. Parklets sind temporäre Einrichtungen, die einfach und schnell wieder entfernt werden können, etwa zur Schneeräumung oder bei Notfällen, ohne dass die Straße dabei beschädigt wird (San Francisco Parklet Manual 2013).



Abbildung 8: Beispiel eines Parklets, San Francisco (San Francisco Parklet Manual, 2013).

Im Bereich der Bewusstseinsbildung hat die Stadt Wien mit der Einführung der Mobilitätsagentur und der Bestellung einer FußgängerInnenbeauftragten eine Reihe von Kampagnen gestartet. So wurde ein Geh-Cafe eingeführt, der coolste Sommerspaziergang prämiert, Spazierrouten ins Netz gestellt, ein eigenes „Fußgehlogo“ kreiert, um Identität zu schaffen, die Aktion „Räumphase ist Leo“ durchgeführt, um das Miteinander im Straßenverkehr zu verbessern. Im Schulbereich wurde das Projekt „zu Fuß zur Schule“ initiiert, in dem es darum geht SchülerInnen Lust aufs Gehen zu machen (siehe <http://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/index.html>).

Die Förderung des FußgängerInnen-Verkehrs benötigt ein „Gesamt-Paket“: neben qualitätsvoller Infrastruktur, sind auch Maßnahmen im Bereich der Bewusstseinsbildung und Informationsarbeit sowie Verbesserungen im Rechtsbereich notwendig.

7. Die qualitative Erhebung – Ergebnisse

Auf Basis der Erkenntnisse der Literatur, wurde im Rahmen der vorliegenden Arbeit eine qualitative und quantitative Erhebung durchgeführt. Die Literaturrecherche diente zur Erarbeitung von Interviewleitfäden. Wie bereits erwähnt, wurden mittels Tiefeninterviews VielgeherInnen über ihre Motive befragt, warum sie viel und auch gerne gehen. In den Fokusgruppeninterviews wurden die Beweggründe von WeniggeherInnen erforscht, warum gehen als unattraktive Fortbewegungsart erlebt wird. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Tiefeninterviews und der Fokusgruppen dargestellt.

7.1. Tiefeninterviews mit VielgeherInnen

7.1.1. Beschreibung der Methode

Als Tiefeninterviews bezeichnet man alle Formen der mündlichen Befragung, die nicht mit standardisierten Fragen arbeiten und ein geringes Maß an Strukturierung aufweisen.

Ziel des Tiefeninterviews ist es, genaue Information von Befragten zu erlangen, wobei besondere Rücksicht auf die Perspektive, Sprache und Bedürfnisse des/der Befragten Rücksicht genommen werden muss. Dazu gehören erstens die Erweiterung des Antwortspielraums durch Befragte und zweitens Befragungsformen, die den spezifischen Problemen und Bedürfnissen der Befragten entsprechen.

Das Tiefeninterview folgt einem nur grob strukturierten Schema (Leitfaden), welches ein stärkeres Eingehen seitens des Interviewers auf die Befragten zulässt.

7.1.2. Ergebnisse Tiefeninterviews

In der vorliegenden Arbeit wurden Tiefeninterviews mit VielgeherInnen durchgeführt, um zu erfahren, welche Faktoren wesentlich sind, damit man gerne und viel zu Fuß geht.

7.1.2.1. Allgemeines

Im Rahmen der Studie wurden insgesamt 18 Tiefeninterviews mit sogenannten „VielgeherInnen“ durchgeführt. Die Definition, ob man eine Viel- oder WeniggeherIn sei, bezog sich auf die Selbsteinschätzung der Befragten. D.h. durch eine erste Filterfrage, wurden jene Personen von der Befragung ausgeschlossen, die angaben, nur selten zu Fuß unterwegs zu sein. Ziel der Befragung

war es, die angenehmen Aspekte des Gehens herauszuarbeiten und gleichzeitig ein Verständnis für die Probleme der FußgängerInnen zu bekommen, die tagtäglich unterwegs sind.

Die Interviews fanden Anfang Juli 2013 statt. Sie wurden auf der Straße an unterschiedlichen Plätzen Wiens durchgeführt – im innerstädtischen Bereich und am Stadtrand, in verkehrsarmen und verkehrstarken Gebieten. Die Dauer der Interviews betrug zwischen 15 und 30 Minuten. Das Interview fand anhand eines Leitfadens⁹ statt, der im Vorfeld vorgetestet wurde.

Bei der Auswahl der Personen wurde darauf geachtet, nach Alter und Geschlecht zu streuen. Zusätzlich waren Personen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen dabei.

Das Verhältnis zwischen Männern und Frauen betrug 8:10. Das Alter streute von 16 bis über 60. Es war eine Person mit Gehhilfe als auch eine Großmutter mit Kinderwagen und zwei Personen mit Hunden dabei. Die Befragten wohnten alle in Wien. Die Interviews fanden werktags statt. Sie wurden mittels Diktiergerät aufgezeichnet und im Anschluss transkribiert. Die Auswertung der Interviews erfolgte anhand des Verkehrsdiamanten.¹⁰ Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse in Bezug auf die fünf Bereiche des Diamanten dargestellt.

7.1.2.2. Infrastruktur

In Bezug auf die Infrastruktur nannten die Interviewten Aspekte, die das Gehen angenehm oder unangenehm machen. Es wurden weitgehend die Argumente aus der Literatur bestätigt. Interessant zu erwähnen ist, dass bei vielen Interviewten die erste Reaktion in Bezug auf die Infrastruktur meist positiv war. „*Es passt eh alles*“ (Int. 5). Mängel kamen erst im Laufe des Gesprächs zum Ausdruck.

Positive Aspekte

Faktoren, die Gehen zu einer angenehmen Fortbewegungsart machen, bezogen sich oft nicht direkt auf die Gehinfrastruktur, sondern vielmehr auf das städtebauliche Gesamtbild Wiens. So wurde mehrmals der hohe Anteil an **Grünflächen** in Wien als positiver Aspekt beim Gehen erwähnt, wobei vor allem der 22. Wiener Gemeindebezirk als Beispiel genannt wurde. Das Gefühl **Platz zu haben**, als FußgängerIn erwünscht zu sein, war für etliche Befragte ein weiterer wichtiger Aspekt, um sich beim Gehen wohl zu fühlen. In den innenstädtischen Bezirken hoben etliche Interviewte die **Prachtbauten** Wiens, die städtebauliche Architektur als ansprechend hervor. **Wasser**, ob die Alte Donau oder ein Springbrunnen auf einem kleinen Platz, war für viele Befragte ein besonders belebendes Element beim Gehen. Straßen mit Baumalleen,

⁹ Leitfaden, siehe Anhang

¹⁰ Siehe Kapitel 3.1

die vielen meist verkehrssarmen **Nebengassen** in Wien, wurden ebenfalls als positives Kriterium genannt. Das **Öffnen von Hausdurchgängen**, wodurch Umwege erspart werden, wurde zusätzlich als (mögliches) Plus für das Gehen wahrgenommen.

In Bezug auf die tatsächliche Gehinfrastruktur wurden vor allem die **Fußgängerzonen** als angenehm hervorgehoben. „An den Fußgängerzonen genieße ich, dass es keine Kreuzungen gibt, keinen Autoverkehr, dass ich nicht ständig aufpassen muss.“ (Int. 17) Auch die Verbreiterung von Gehsteigen und Gehsteigabsenkungen wurden positiv vermerkt. Die Infrastrukturmaßnahmen der letzten Jahre, Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnanhebungen im Kreuzungsbereich, Rotumrandungen von Schutzwegen etc. wurden kein einziges Mal spontan erwähnt.

Die Gehinfrastruktur spiegelt die Rolle, die FußgängerInnen im Straßenverkehr zukommt wider, dies umfasst positive wie negative Aspekte. FußgängerInnen wollen das Gefühl haben, willkommen zu sein. Sie brauchen vor allem Platz und für das Auge ansprechende Elemente, um sich wohl zu fühlen.

Negative Aspekte

Die negativen Aspekte bezogen sich meist direkt auf die Gehinfrastruktur. Schmale Gehsteige, das gänzliche Fehlen eines Gehsteiges, Schanigärten, die den Gehsteig verschmälern, lange Wartezeiten und kurze Querungszeiten bei Ampeln, das Fehlen von Sitzgelegenheiten und öffentlichen WC-Anlagen waren jene auch aus der Literatur bekannten Elemente, die sehr oft genannt wurden. Von allen Befragten wurde erwähnt, dass das Gehen entlang stark befahrener Straßen unattraktiv ist und soweit wie möglich vermieden wird. Verkehrsstarke Straßen wurden in dreierlei Hinsicht als unangenehm empfunden, wie ein Interviewter zusammenfasste: „Entlang verkehrsstarker Autorouten stinkt es, es ist laut und die Autos zischen an einem vorbei.“ (Int. 18)

Mehrmals wurde das Mischen von Geh- und Radflächen als Störfaktor beim Gehen bezeichnet, ein Aspekt, der seit vielen Jahren bekannt ist, und in diversen Studien seitens der FußgängerInnen immer wieder als unangenehm angeführt wird.

Hundekot am Gehweg wurde nur von einer Interviewten beanstandet. Die „Hundstrümmerkampagnen“ der letzten Jahre, sowie das vermehrte Aufstellen von Sackerlspender scheinen ihre Wirkung zu zeigen.

Auch bei den negativen Aspekten wurde die städtebauliche Gestaltung angesprochen. Industriegegenden, gerade, endlos lange Straßenzüge, zu geparkte Gehsteige wurden als unattraktiv beim Gehen erlebt.

Starker Autoverkehr wird als sehr unangenehmes Element beim Gehen wahrgenommen. Damit verbunden sind Lärm, Gestank und überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten.

Was soll beibehalten, was geändert werden?

Die Interviewten wurden gebeten, jene Aspekte der Gehinfrastruktur zu nennen, die gut sind und beibehalten werden sollen bzw. geändert werden sollten. Laut Meinung der Interviewten sollten vorhandene Fußgängerzonen auf keinen Fall rückgebaut sondern ausgebaut werden. Auch der „Würstelstand“ um die Ecke, sollte aus dem Wiener Stadtbild nicht verschwinden. Außerdem werden Hundezonen als positiv erlebt und sollten nicht reduziert werden. Bei den Veränderungswünschen bezogen sich etliche Aspekte auf den öffentlichen Verkehr bzw. Autoverkehr. Die Interviewten begründeten ihre Beispiele damit, dass eine Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel und eine Reduzierung des Autoverkehrs auch die Strukturen zum Gehen automatisch verändern und die Gehqualität steigern würden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Wünsche der Befragten.

Tabelle 8: Veränderungswünsche

Veränderungswünsche
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Breitere Gehsteige ▪ Trennung von Geh- und Radwegen ▪ Keine Unter- und Überführungen ▪ Mehr Schatten durch Baumpflanzungen (Baumalleen) ▪ Mehr Fußgängerzonen ▪ Vorrangschaltungen bei Ampeln ▪ Mehr Begegnungszonen und Shared Space ▪ Erhöhung der Durchlässigkeit der Stadt durch das Öffnen von Höfen ▪ Mehr öffentliche Plätze vor allem in den Außenbezirken ▪ Wasser bewusster als Element zur ästhetischen Gestaltung von Plätzen einsetzen ▪ Mehr Mistkübeln und Aschenbecher aufstellen ▪ Mehr originelle Sitzgelegenheiten ▪ Mehr Schülerlotsen und mehr Zebrastreifen ▪ Verbesserung der Schneeräumung im Winter ▪ Weniger Schanigärten auf Gehwegen ▪ Autofreie Innenstadt ▪ Rückbau von vierstreifigen auf zweistreifige Fahrbahnen ▪ Reduzierung der Parkplätze ▪ Erhöhung der ÖV-Intervalle ▪ Beschleunigung des ÖVs durch Bevorrangung bei Ampelregelungen

Gehen muss bei der Gestaltung der Infrastruktur als Teil einer multimodalen Verkehrswelt angesehen werden.

7.1.2.3. Gehen als Fortbewegungsart

In Bezug auf die Fortbewegungsart Gehen wurden von den Interviewten eine Reihe von positiven Aspekten genannt, die sich auch in der Literatur bereits wiederfinden. Die angenehmen Seiten – gesund, schnell, flexibel, etc. - überwiegen beim Gehen, wobei die Kleidung und die Schuhe wichtige Faktoren für das Wohlbefinden beim Gehen darstellen, wie in einem Interview betont wird. Gehen wurde als einfach und unkompliziert beschrieben, als Möglichkeit ein bewusster Teil des öffentlichen Lebens zu sein. Welche Distanzen maximal zu Fuß zurückgelegt werden, variierte von ungefähr 3 km bis zu 5 km. Nachteile wurden von den VielgeherInnen nur wenige erwähnt.

Tabelle 9: Vor- und Nachteile des Gehens

Plus	Minus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wichtige Bewegungsquelle ▪ Gesund ▪ Einfach und unkompliziert ▪ Es macht Spaß ▪ Flexibel und unkompliziert (Barrieren können leicht überwunden werden) – kein Stau ▪ Schnelle Fortbewegungsart ▪ Gut für die Umwelt ▪ Sichere Art sich fortzubewegen ▪ Kostengünstig ▪ Gehen schafft Zeit & Raum für andere Tätigkeiten: abschalten, Musik hören, tratschen, nachdenken, vorbereiten auf das Kommende, Essen ▪ Umgebung kann bewusster wahrgenommen werden: Plätze, Häuser, Personen, Vogelgezwitscher,... ▪ Teil des öffentlichen Lebens <i>„Zuhause fällt mir die Decke auf dem Kopf“ (Int. 9)</i> ▪ <i>„eine chillige Art sich fortzubewegen“ (Int. 3)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Witterungsabhängig ▪ Distanzempfindlich ▪ Transport von schweren Dingen unangenehm

Gehen ist mit einer Vielzahl von Vorteilen verbunden, die, einmal selbst für sich entdeckt, als starker Anreiz für das Gehen wirken.

7.1.2.4. Gesellschaft

Wie Gehen gesellschaftlich wahrgenommen wird, wurde in der Befragung mit zwei Fragen abgedeckt: „Was glauben Sie, denken AutofahrerInnen über FußgängerInnen in Wien?“ und „Wie stehen Ihrer Meinung nach die PolitikerInnen in Wien zum Gehen“?

Die Mehrheit der Interviewten ging davon aus, dass AutofahrerInnen FußgängerInnen als nervig, Störfaktor, Hindernisse, Ärgernis oder Gefahrenquelle betrachten. In diesem Zusammenhang fielen auch Schlagworte wie *„autolastige Gesellschaft“ (Int. 12)* oder *„ungleiche Machtverhältnisse“*

(Int. 13). Manche beschrieben AutofahrerInnen als zuvorkommend, die FußgängerInnen respektvoll behandeln und z.B. bei Zebrastreifen Vorrang gewähren. Eine Interviewte ging davon aus, dass AutofahrerInnen FußgängerInnen wegen ihrer Freiheit und Flexibilität beneiden.

Dass FußgängerInnen gesellschaftlich als unbedeutend wahrgenommen werden, spiegelt sich auch in der Frage nach der Meinung der PolitikerInnen wider. Die einhellige Ansicht war, dass FußgängerInnen eine unwichtige Gruppe seien, um die man sich nicht besonders bemühen müsse: *„Ein Großteil der Politiker hat sich darüber noch nicht den Kopf zerbrochen, sonst müssten die Entscheidungen in der Verkehrsplanung anders ausschauen.“* (Int. 18) Gleichzeitig wurde hervorgehoben, dass der Verkehr ein sehr wichtiger Teil unseres Lebens sei und FußgängerInnen zentrale Elemente im Straßenverkehr darstellen.

Der Stellenwert des/der FußgängerIn wird in der Gesellschaft sehr gering eingeschätzt.

7.1.2.5. Individuum

Die Frage, wie man sich selbst als FußgängerIn sieht, wurde meist mit einer kurzen Pause eingeleitet. Sich selbst beschrieb man dann aber als rücksichtsvolle/n, angenehmen VerkehrsteilnehmerIn, der/die sich meist an die Regeln hält. Manche betonten, wie wichtig es sei, Vorbilder für die Kinder zu sein, Regelverstöße, Rotlichtquerungen anderer FußgängerInnen wurden daher als Ärgernis empfunden. *„Wenn sich jeder an die Regeln hielte, wäre Wien viel sicherer.“* (Int. 7)

Die wenigsten Interviewten fühlten sich unsicher beim Gehen, sowohl in Bezug auf die Verkehrssicherheit als auch bzgl. Anpöbelungen. Am ehesten wurden von den jüngeren Befragten Sicherheitsängste geäußert, die sich aber vorwiegend auf einzelne Gebiete bzw. auf die Abendzeit bezogen. In dieser Hinsicht wurde der Reumannplatz mehrmals negativ erwähnt.

Für ein gutes Verkehrsklima ist es wichtig, dass sich auch FußgängerInnen an Regeln halten und rücksichtsvoll miteinander umgehen.

7.1.2.6. Kommunikation

Der kommunikative Aspekt des Gehens wurde mehrmals in unterschiedlichen Varianten erwähnt. *„Teil des öffentlichen Lebens zu sein“*; *„Freunde zufällig treffen“* (Int. 5) *„ auf einer Parkpark sitzen und Leute beobachten“* (Int. 14), *„Mit anderen unterwegs sein“* (Int. 16) waren nur einige Nennungen in dieser Hinsicht. Gehen wurde als eine Verkehrsart beschrieben, die Interaktion mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen zulässt. Als FußgängerIn nähme man *„passiv Anteil an Anderen“* (Int. 16). Doch die unmittelbare Nähe zu den Menschen wurde manchmal auch als unangenehm erlebt. Bettler, Leute, die um Geld oder Zigaretten schnorren, wurden von manchen

als lästig empfunden. Gleichzeitig wurde die Rücksichtslosigkeit angesprochen, die auch bei FußgängerInnen selber immer wieder zu spüren ist, „EgoistInnen, die im Weg herumstehen“ (Int. 8) „ein Gegeneinander statt ein Miteinander“ (Int. 10). Auf die Kommunikation mit AutofahrerInnen wurde von den Interviewten so eingegangen, dass AutofahrerInnen den Vorrang der FußgängerInnen missachteten und nicht stehen blieben, d.h. offene Kommunikationen verweigerten. Dasselbe gelte auch für RadfahrerInnen, die am Gehsteig rasant vorbeifahren.

Gehen ist eine Fortbewegungsart, die im Gegensatz zu anderen Verkehrsarten direkte Kommunikation und Interaktion zulässt.

7.2. Fokusgruppen mit WeniggeherInnen

7.2.1. Die Methode der Fokusgruppe

Als Methode der empirischen Sozialforschung findet die Fokusgruppe ihre Ursprünge in den 1950er Jahren im angloamerikanischen Raum und wurde von Robert K. Merton als Spezialform des fokussierten Interviews entwickelt (Merton 1987).

Unter einem Fokusgruppeninterview (auch kurz als Fokusgruppe, oder Fokusgruppendifkussion bezeichnet) wird ein strukturierter Prozess der Diskussion vorgegebener Inhalte unter der Leitung geschulter wissenschaftlicher MitarbeiterInnen mit einer Gruppe von Testpersonen verstanden. Die Anzahl der TeilnehmerInnen variiert dabei üblicherweise zwischen 5 und 10 Personen, die auf Grund themenrelevanter Eigenschaften zur Teilnahme an der Diskussionsrunde geladen werden. Auf Grundlage eines klar definierten und an den Forschungsfragen orientierten Leitfadens führt die Moderatorin/der Moderator die TeilnehmerInnen durch die zu erörternden Themen. Um ein möglichst breites Feld im Hinblick auf unterschiedliche Zielgruppen und teilweise entsprechend verschiedener Standpunkte abzudecken, werden häufig mehrere Fokusgruppendifkussionen zu einem Themengebiet durchgeführt.

Als Teil des qualitativen Instrumentariums der sozialwissenschaftlichen Forschung ist die Fokusgruppe darauf ausgerichtet, soziale Themenstellungen, Beziehungen und Zusammenhänge zu analysieren sowie noch unbekannte Aspekte eines Themengebiets offen zu legen. Wenig explorierte Fragestellungen und Themengebiete können damit erfasst werden, ebenso wie die Fokusgruppe dazu dient, forschungsspezifische Hypothesen zu konstruieren und zu definieren. Fokusgruppendifkussionen werden dementsprechend in erster Linie dann eingesetzt, wenn es gilt, relevante Faktoren und Variablen im interessierenden Forschungsfeld zu identifizieren und im

Zuge eines holistischen Ansatzes das gesamte Themengebiet zu erfassen und alle wichtigen Aspekte des Themas zu berücksichtigen (Mayerhofer 2007).

7.2.2. Ergebnisse Fokusgruppen

In dieser Studie wurde die Methode der Fokusgruppeninterviews gewählt, um die Beweggründe und Motive von AutofahrerInnen zu erfahren, warum sie nicht gerne zu Fuß in Wien unterwegs sind und was sie dazu bringen könnte, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen.

7.2.2.1. Allgemeines

Die Fokusgruppeninterviews fanden am 16. und 17. Juli 2013 in den Räumlichkeiten von INFAR statt. Insgesamt nahmen neun Männer und Frauen im Alter zwischen 21 und 50 an den Interviews teil. Alle TeilnehmerInnen waren hauptsächlich mit dem Auto unterwegs und gingen nur selten zu Fuß. Die Dauer der Interviews betrug etwa 1½ Stunden.

Die Fokusgruppeninterviews wurden anhand eines Leitfadens durchgeführt, der ähnlich dem der Tiefeninterviews aufgebaut war. Der Leitfaden war in vier Frageschwerpunkte gegliedert: Verkehrsmittelwahl einst und jetzt, Schwächen des Gehens, Stärken des Gehens und Maßnahmen, um das Gehen attraktiver zu machen.¹¹

Bei der Auswertung der Fokusgruppeninterviews wurde, wie bei den Tiefeninterviews, der Diamant als theoretische Grundlage herangezogen. Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse der Fokusinterviews dargestellt.

7.2.2.2. Verkehrsmittelwahl einst und jetzt

Die TeilnehmerInnen wurden gefragt, mit welchen Verkehrsmitteln sie in den unterschiedlichen Phasen (Kindheit, Jugend, Erwachsenenalter) unterwegs waren bzw. sind. Gehen spielte bei allen TeilnehmerInnen *in der Kindheit* die größte Rolle. So wurden bei den älteren TeilnehmerInnen der Weg in die Schule, Verwandtenbesuche, Wege in der Freizeit vorwiegend zu Fuß zurückgelegt, Ausflüge mitunter mit dem Zug aber auch mit dem Auto. Auch das Rad war für die meisten ein wichtiges Fortbewegungsmittel. Niemand wurde in die Schule mit dem Auto geführt. Die jüngeren TeilnehmerInnen waren als Kind auch öffentlich unterwegs. Gehen selbst wurde in der Kindheit von den einen als Selbstverständlichkeit, von den anderen als unangenehm, anstrengend und als „Muss“ erlebt.

¹¹ Siehe Anhang für den Leitfaden

In der Jugend wechselt man von den eigenen Beinen zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Rad oder Moped. Sobald man ins **Erwachsenenalter** eintrat, spielte das Auto die wichtigste Rolle als Fortbewegungsmittel.¹² „*Seit ich mir ein Auto leisten kann, fahre ich hauptsächlich damit*“ (T2), „*Als ich den Führerschein gehabt habe, bin ich nur mehr Auto gefahren*“ (T3) Manche TeilnehmerInnen sind aber auch jetzt noch zeitweise mit dem Rad, seltener öffentlich unterwegs, wobei die Verkehrsmittelwahl mitunter von den Bedingungen am Zielort abhängt. „*Wenn ich weiß, dass ich dort parken kann, fahre ich mit dem Auto.*“ (T6)

Gehen spielt bei WeniggeherInnen vor allem in der Kindheit eine Rolle. Sobald der Aktionsraum größer wird, wird auf schnellere Fortbewegungsarten zurückgegriffen.

7.2.2.3. Was einem am Gehen gefällt und nicht gefällt

Von den TeilnehmerInnen wurde eine Reihe von Aspekten erwähnt, die das Gehen in Wien unangenehm oder angenehm machen. Diese Faktoren wurden in drei Bereiche des Diamanten – Infrastruktur, Fortbewegungsart, Gesellschaft bzw. Image – eingeteilt:

Infrastruktur

Positive Aspekte

Angesprochen auf positive infrastrukturelle Beispiele wurde ähnlich wie bei den VielgeherInnen Wien als schöne Stadt bezeichnet, die aufgrund der Parkanlagen, der Grünflächen, der ansprechenden Fassaden etc. an sich zum Gehen einlädt. Zusätzlich wurden der glatte Asphalt in Wien und Graffitis als angenehm bzw. interessant beim Gehen erlebt. Spezielle Straßenverkehrsinfrastruktur wurde nicht positiv hervorgehoben.

Negative Aspekte

Eine Vielzahl von Faktoren, die einem das Gehen verleiden, ist für die TeilnehmerInnen direkt bzw. indirekt, mit der Infrastruktur verbunden. Die Probleme, die in Bezug auf die Infrastruktur genannt wurden, entsprechen im Wesentlichen denen, die auch von VielgeherInnen geäußert wurden. Am häufigsten wurden die hohe Verkehrsdichte und die damit verbundenen negativen Konsequenzen, wie Unsicherheitsgefühle, Lärm und Geruchsbelästigung genannt „*Mich stört in erster Linie der Verkehr, die Verkehrsdichte und die gefährlichen Situationen für Fußgänger!*“ (T6). Man beschwerte sich über fehlende Orientierungshilfen beim Gehen, Platzmangel und Gedränge: „*Fußgänger sind eingekesselt zwischen Autos und Radfahrern*“ (T5), gemischte Geh- und Radwege, aber auch über Radwege, die Gehwege nur queren und wo „*Radfahrer sehr rasch unterwegs sind*“ (T5.) RadfahrerInnen wurden dabei als Sicherheitsproblem wahrgenommen.

Ebenso wurden lange Wartezeiten bei Ampeln „*Druckknopfampeln, die nie grün werden.*“ (T5) und zu kurze Grünphasen bemängelt. „*Die Fußgänger sind die Schwächsten und die haben auch die*

¹² Vergleiche dazu auch Chaloupka & Risser 2004

schlechtesten Intervalle“ (T1).

Generell wurde von den TeilnehmerInnen die Infrastruktur als „auf das Auto ausgelegt“ (T8) bezeichnet, eine Struktur in der die FußgängerInnen „an den Rand gedrückt“ (T4) sind. In Bezug auf Wien wurde vermerkt, dass die Infrastruktur für FußgängerInnen schlechter wird, desto weiter man in die Außenbezirke kommt. „Kaiserebersdorf ist ein Paradebeispiel, da gibt es zum Teil keine Gehwege mehr, da kann man dann auf der Straße gehen.“ (T2)

Hundekot wurde auch bei den Fokusgruppen nur von zwei Teilnehmern als Problem genannt, d.h. dies scheint nicht mehr als vorrangige Barriere angesehen zu werden.

Die derzeitige Infrastruktur wird von WeniggeherInnen als autofreundlich und wenig fußgängerfreundlich bewertet.

Die folgende Tabelle gibt einen zusammenfassenden Überblick über die positiven und negativen Aspekte in Bezug auf die Infrastruktur.

Tabelle 10: Positive und Negative Aspekte der Gehinfrastruktur

Infrastruktur	
negativ	positiv
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Starker Autoverkehr – hohe Verkehrsdichte: Autolärm, Abgase – Geruchsbelästigung ▪ Autofreundliche Infrastruktur ▪ Fußgängerinfrastruktur am Stadtrand schlechter ▪ Fehlende Orientierungshilfen ▪ Unterbrechungen durch Hindernisse am Gehweg z.B. falsch geparkte Autos, querende Radwege, Stufen ▪ Gemischte Geh- und Radwege ▪ RadfahrerInnen am Gehweg – schlechte Wegeplanung ▪ Lange Wartezeiten bei Ampeln und kurze Querungszeiten ▪ Wenig Platz für FußgängerInnen (Gedränge) ▪ Unter vielen Menschen zu sein ist unangenehm ▪ Hundekot bzw. generell Schmutz am Gehweg ▪ Kein Schutz vor Regen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Glatter Asphalt ▪ Grünflächen, Bäume ▪ Architektonisch ansprechende Stadt ▪ Graffiti

Gehen als Fortbewegungsart

Bei den WeniggeherInnen wurde vor allem der Zeitfaktor als negativ hervorgehoben. „Ich lebe nur einmal, da ist mir die Zeit zum Gehen zu schade.“ (T9). Gehen wurde als langsam, anstrengend, unbequem und unpraktisch bezeichnet, als eine Fortbewegungsart, bei der vor allem auch der Transport diverser Einkäufe, Kinderspielsachen etc. äußerst schwierig sei. In Bezug auf die Sicherheit herrschten sehr unterschiedliche Meinungen vor. Während die einen Gehen als „nicht weniger gefährlich bzw. ungefährlich als Rad oder Auto fahren“ (T6) einstufen gaben andere an, als FußgängerIn bereits einen Unfall erlebt zu haben, sich am Abend beim Gehen in Wien unwohl zu fühlen, oder komische Situationen erlebt zu haben, wie etwa angespuckt worden zu sein.

In der Wahrnehmung einiger WeniggeherInnen geht die Gefahr für FußgängerInnen vor allem von

RadfahrerInnen aus, „... dass Radfahrer Fußgänger niederführen (T5)“, während zwischen FußgängerInnen und AutofahrerInnen wenig „Berührungspunkte“ vorhanden seien. Die Gruppe der RadfahrerInnen werde „hochgehypert“, wodurch RadfahrerInnen meinen, sich alles erlauben zu können, „die fahren wie die Eiberbären“ (T9).

Neben den negativen Eigenschaften waren sich die TeilnehmerInnen vieler angenehmer Faktoren bewusst, die der Fortbewegungsart Gehen eigen seien. Es sei die unmittelbarste und natürlichste Fortbewegungsart, bei der man die Umwelt viel intensiver wahrnehmen könne. Man sei unabhängig, an keine Verkehrsmittel oder Einbahnregelungen gebunden, habe keine Parkplatzsorgen oder Diebstahlängste und könne Hindernissen leicht ausweichen. Man genieße die Menschenvielfalt und auch die Bewegung, könne den Kopf auslüften, und an nichts denken und es fördere auch die Individualität. Außerdem sei es eine Möglichkeit Bekannten, Freunden etc. zu begegnen.

Die folgende Tabelle gibt einen zusammenfassenden Überblick über die Ergebnisse.

Tabelle 11: Positive und Negative Aspekte der Fortbewegungsart Gehen

Gehen als Fortbewegungsart	
Negativ	positiv
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Langsam - zeitaufwendig ▪ Kein „Stauraum“ – Transport von Sachen ist schwierig ▪ Gefährlich ▪ Unpraktisch, wenn man mit Kindern unterwegs ist (keinen Stauraum, es dauert lange, anstrengend) ▪ Unbequem ▪ Anstrengend 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Parkplatzsorgen ▪ Man kommt überall hin z.B. an keine Einbahnen gebunden, kann Hindernissen leicht ausweichen ▪ An kein Verkehrsmittel gebunden ▪ Kann die Umgebung bewusster wahrnehmen und erleben ▪ Unabhängig und flexibel ▪ Hat viele Freiheiten (kann trinken, telefonieren beim Gehen etc.) ▪ Bewegung tut gut ▪ Unmittelbarste und natürlichste Fortbewegungsart ▪ Fördert die Individualität ▪ Entspannend – Kopf auslüften ▪ Trifft Leute

Obwohl Gehen mit einer Vielzahl von positiven Eigenschaften verbunden wird, sind die Nachteile für WeniggeherInnen gewichtiger, wobei insbesondere der Zeitfaktor und der nicht vorhandene Stauraum als größtes Problem angesehen werden.

Gesellschaft - Image

In Bezug auf das Image des Gehens sind die Meinungen der WeniggeherInnen ähnlich, jenen der VielgeherInnen. Gehen wurde als ein für die Medien unwichtiges Thema angesehen „Es ist so trivial, so wurscht“ (T9) und die FußgängerInnen seien für die Politiker eine unbedeutende Gruppe. „Die Politiker trauen sich nicht es sich mit den Autofahrern zu verscherzen.“(T7). Gehen sei eine

Selbstverständlichkeit, eher uncool, und ein „Muss“. Es hatte ihm zwar das Image des umweltfreundlichen und gesunden Verkehrsmittels an, aber eigentlich „*passt Gehen und Image nicht zusammen*“ (T1).

Mit Fußgängern verbanden die TeilnehmerInnen Kinder, ältere Leute, Obdachlose, Leute, denen der Führerschein abgenommen wurde, Idealisten, körperlich fitte Menschen mit Bewegungsdrang oder Personen, die einfach Zeit haben. Wobei die TeilnehmerInnen davon ausgingen, dass selbst wenn man Zeit hätte, aufgrund der Schnelllebigkeit der Gesellschaft, Gehen keine wirklich Option darstelle. Vielmehr würden die einen auf öffentliche Verkehrsmittel und die anderen auf das Rad umsteigen.

Es gäbe auch keine bekannten Persönlichkeiten, „Testimonials“, die man mit dem Gehen verbinde, abgesehen von „historischen“ Persönlichkeiten „*Jesus Christus war der erste Zufußgeherund WALULISO der letzte.*“ (T1). Im Gegenzug dazu wurden von den TeilnehmerInnen mit dem Auto und auch mit dem Rad durchaus berühmte Menschen in Verbindung gebracht.

Gehen wird von WeniggeherInnen als zu selbstverständliche Fortbewegungsart betrachtet, um als Imageträger fungieren zu können.

7.2.2.4. Maßnahmen, um Gehen attraktiver zu machen

Obwohl für die meisten TeilnehmerInnen Gehen keine wirkliche Alternative darstellte - „*Das wäre eine Rückentwicklung, wenn wir so eine gute Infrastruktur haben, warum soll ich dann zu Fuß gehen*“ (T9) - wurden einige Maßnahmen vorgeschlagen, die Gehen attraktiver machen könnten.

So schlug man vor, die Innenstadt autofrei zu machen, mehr Straßen in Wohnstraßen umzuwidmen, die City Maut einzuführen, die Intervalle der öffentlichen Verkehrsmittel zu verdichten, immer wieder Abschnitte für den Autoverkehr zu sperren, die Anzahl der Gehwege in den Außenbezirken zu erhöhen und auch ins Umland Gehverbindungen zu schaffen (z.B. zw. Lang Enzersdorf und Wien), den Grünanteil in der Stadt zu erhöhen oder fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen einzuführen. In Bezug auf Bewusstseinsarbeit könne man mit dem Gesundheits- und Fitnessaspekt werben, Gewinnspiele durchführen, einen Rabatt beim Einkaufen einführen, wenn man zu Fuß komme, Goodies an FußgängerInnen verteilen (z.B. Äpfel, Schrittzähler) oder bewerben, wie viel Kalorien man verbrauche, wenn man so und so viel Schritte pro Tag mache.

Gehen kann aus Sicht der WeniggeherInnen einerseits durch eine attraktivere Infrastruktur gefördert werden, andererseits dadurch, dass dem/der FußgängerIn ein sichtbarer Nutzen entsteht.

7.3. Viel- und WeniggeherInnen im Vergleich

Vergleicht man die Ansichten der VielgeherInnen und WeniggeherInnen so scheint es nur wenige Unterschiede zu geben. Im Hinblick auf die Infrastruktur wurden dieselben Probleme genannt, die einem das Gehen angenehm bzw. unangenehm machen. Grünflächen, ansprechende Architektur, verkehrsberuhigte Zonen, als FußgängerIn über ausreichend Platz zu verfügen, wurden von beiden Gruppen als primäre Faktoren erwähnt, die wichtig sind, um sich wohl zu fühlen.

Umgekehrt verringern starker Autoverkehr und die damit verbundenen negativen Konsequenzen, wie Lärm und Abgase sowie der Platzmangel, mit dem FußgängerInnen immer wieder konfrontiert sind, das Komfortgefühl. Als eine Art „Feindbild“ wurden von einem Teil der Interviewten die RadfahrerInnen angesehen, wobei dies bei der Gruppe der WeniggeherInnen deutlicher hervorgehoben wurde. RadfahrerInnen wurden von den WeniggeherInnen sogar als Hauptgefahrenquelle für FußgängerInnen genannt. Diese verzerrte Wahrnehmung können Einzelmeinungen sein, sollten aber von den PolitikerInnen und VerkehrsplanerInnen als Signal angenommen werden, um empirische Daten über Fehlverhaltensweisen unterschiedlicher Gruppen einzuholen und um über objektive Unfalldaten aufzuklären. Wie bereits im Literaturteil erwähnt, geht die primäre Gefahr für FußgängerInnen vom Kfz-Verkehr aus.

Fehlende Orientierungshilfen wurden nur von den WeniggeherInnen als Problem erwähnt. Orientierungslosigkeit, Umwege zu machen, weil man den richtigen Weg nicht kennt, kann wesentlich dazu beitragen Gehen als anstrengend, unangenehm und in der Folge auch als zeitaufwendig zu empfinden. Schutz vor Regen wurde ebenfalls nur von WeniggeherInnen als Problem geäußert. Hier gilt es bewusst zu machen, dass es nicht notwendig ist, wirklich jede kurze Autofahrt durch z.B. Gehen zu ersetzen und dass die Anzahl der Tage mit Niederschlag in Wien begrenzt sind.

In Bezug auf die Fortbewegungsart Gehen erwähnten beide Gruppen ebenfalls sehr ähnliche positive Eigenschaften. Bei den VielgeherInnen wurde der kommunikative Aspekt deutlicher hervorgehoben, als bei den WeniggeherInnen. WeniggeherInnen wiederum führten häufiger den praktischen Vorteil des Gehens (z.B. keine Parkplatzsorgen, keine Einbahnpflicht) als angenehmen Aspekt an.

Als größter Nachteil wurde von den WeniggeherInnen der Zeitfaktor genannt, sowie der fehlende Stauraum. Dass Gehen zu zeitaufwändig sei, wurde hingegen von VielgeherInnen kaum erwähnt. Sie scheinen diese Fortbewegungsart bewusst für jene Wege einzusetzen, die auch zu Fuß schnell zurückgelegt werden können, bzw. die Zeit des Gehens wurde auch als Teil der Fitness, Erholung, Entspannung angesehen und nicht als „verlorene“ Zeit.

Der fehlende Stauraum beim Gehen wird zwar auch von beiden Gruppen angeführt, von den WeniggeherInnen aber als besonders problematisch dargestellt. VielgeherInnen erwähnen lediglich, dass sie mit einem Einkaufstrolley einkaufen gehen. Hier sollte das tatsächliche Verhalten reflektiert werden, wie oft faktisch Mineralwasserkisten transportiert werden, ob wirklich alle Sachen in die Arbeit mitgeschleppt werden müssen etc. Interessante, ansprechende Transporthilfen wären aber sicher auch eine Möglichkeit, diesen Nachteil des Gehens zu relativieren.

Einig sind sich beide Gruppen über den Stellenwert des Gehens in der Gesellschaft. FußgängerInnen sind laut Meinung der Interviewten aus Sicht der PolitikerInnen eine unbedeutende Gruppe, die bei der Aufteilung des Verkehrsraumes an letzter Stelle berücksichtigt werden. Im Bezug auf das Image des Gehens besteht hier ein sehr großer Handlungsbedarf. Wenn Gehen als wichtiges Thema angesehen wird, und wenn authentische Testimonials (z. B. PolitikerInnen, Personen der Öffentlichkeit) als Vorbilder fungieren, dann könnten auch WeniggeherInnen Lust auf das Gehen bekommen.

In beiden Gruppen wurde ein Aspekt besonders deutlich. Gehen ist die Grundlage aller Mobilität. Gehen sollte daher auch im Kontext eines multmodalen Verkehrssystems betrachtet werden. Die folgende Tabelle 12 fasst die wichtigsten Unterschiede und Gemeinsamkeiten von Viel- und WeniggeherInnen zusammen.

Tabelle 12: Vergleich Viel- und WeniggeherInnen positive und negative Aspekte des Gehens

	VielgeherInnen	WeniggeherInnen
positiv	<p>Gehen ist emotional mit positiven Gefühlen belegt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gehen erhöht das eigene Wohlbefinden (Kopf auslüften, kann viel daneben machen, Teil vom öffentlichen Leben) ▪ Gehen macht Spaß ▪ Gehen ist einfach und schnell 	<p>Betonen vor allem praktische Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Parkplatzsorgen ▪ keine Einbahnen ▪ kann jederzeit telefonieren ▪ kein Alkohollimit ▪ Kostengünstig
	Gehen ist kommunikativ, entspannend und gesund	
negativ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlen von Sitzgelegenheiten und öffentlichen WC-Anlagen ▪ Schlechte Schneeräumung der Gehsteige im Winter 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gehen ist langsam und anstrengend ▪ Gehen ist gefährlich ▪ Transport von Sachen ist schwierig ▪ dem Wetter ausgesetzt
	<p>Kfz-Verkehr (zu schnell, zu viel, Lärm, Abgase)</p> <p>Flüssigkeit des Fußgängerverkehrs (z.B. lange Wartezeiten bei Ampeln)</p> <p>Geringer Stellenwert des Gehens in der Gesellschaft</p>	

8. Quantitative Forschungsergebnisse

8.1. Beschreibung der Methode

Bei einer standardisierten Befragung liegt das Hauptaugenmerk auf die möglichst repräsentative Erfassung bestimmter Sachverhalte durch die Stimulation über spezifisch ausgewählte Schlüsselreize in standardisierter (vergleichbarer) Form. Eine Befragung findet meist in schriftlicher Form statt und ist überwiegend geschlossen formuliert (komplette Antwortvorgabe). Der Ausdruck standardisiert bezeichnet Fragen, deren Antworten in Kategorien zusammengefasst werden, um ihre Vergleichbarkeit herzustellen. Ziel ist die repräsentative Verallgemeinerung von Aussage über eine Grundgesamtheit, wobei die Grundgesamtheit durch eine Stichprobe abgebildet wird.

In der vorliegenden Untersuchung wurde die standardisierte Befragung gewählt, um quantitative Aussagen über zum Gehen anregende und vom Gehen abhaltende Faktoren machen zu können. Der standardisierte Fragebogen¹³ wurde auf Basis der Erkenntnisse der empirischen Voruntersuchungen, sowie der Literaturstudie erarbeitet und mit dem Auftraggeber abgestimmt. Insgesamt wurden 618 WienerInnen befragt, wobei die Befragung direkt auf der Straße und persönlich im Zeitraum vom 14. – 25. Oktober 2013 stattfand. Das Sample wurde nach Alter, Bezirk, und Viel- und WeniggeherInnen¹⁴ gestreut. Es wurde in allen Bezirken an unterschiedlichen Standorten befragt. Im Durchschnitt mussten 3-4 Leute angesprochen werden, bevor ein Interview tatsächlich zu Stande kam.

8.2. Beschreibung der Stichprobe

Das Verhältnis zwischen Frauen und Männer betrug genau 1:1. In Bezug auf das Alter teilten sich die Befragten wie folgt auf: 20% waren zwischen 15-25 Jahre, 58% zwischen 26 und 60, 16% zwischen 61 und 75 und 7% der Befragten wären älter als 75.

Die Hälfte des Samples war erwerbstätig, ein gutes Drittel nicht erwerbstätig und 15% waren in Ausbildung. Befragt nach der Pkw-Verfügbarkeit gaben 38% an, dass ihnen jederzeit ein Pkw zur Verfügung steht, 25% zeitweise, 21% selten und 16% nie. WeniggeherInnen stand signifikant häufiger ein Pkw zur Verfügung als VielgeherInnen. 51% der WeniggeherInnen konnten jederzeit einen Pkw nutzen, der Anteil bei den VielgeherInnen betrug 35%.

¹³ Fragebogen siehe Anhang

¹⁴ Als VielgeherInnen werden alle Personen zusammengefasst, die mindestens 2x/Woche einen reinen Fußweg zurücklegen, alle anderen fallen in die Gruppe der WeniggeherInnen

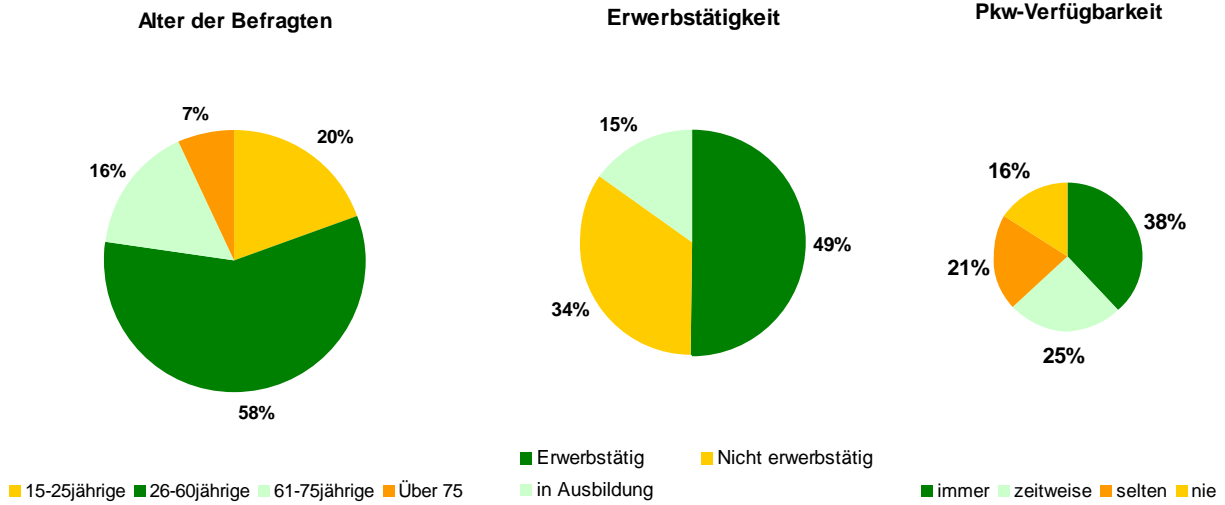


Abbildung 9: Beschreibung der Stichprobe nach Alter, Erwerbstätigkeit und Pkw-Verfügbarkeit

Verkehrsmittelwahl

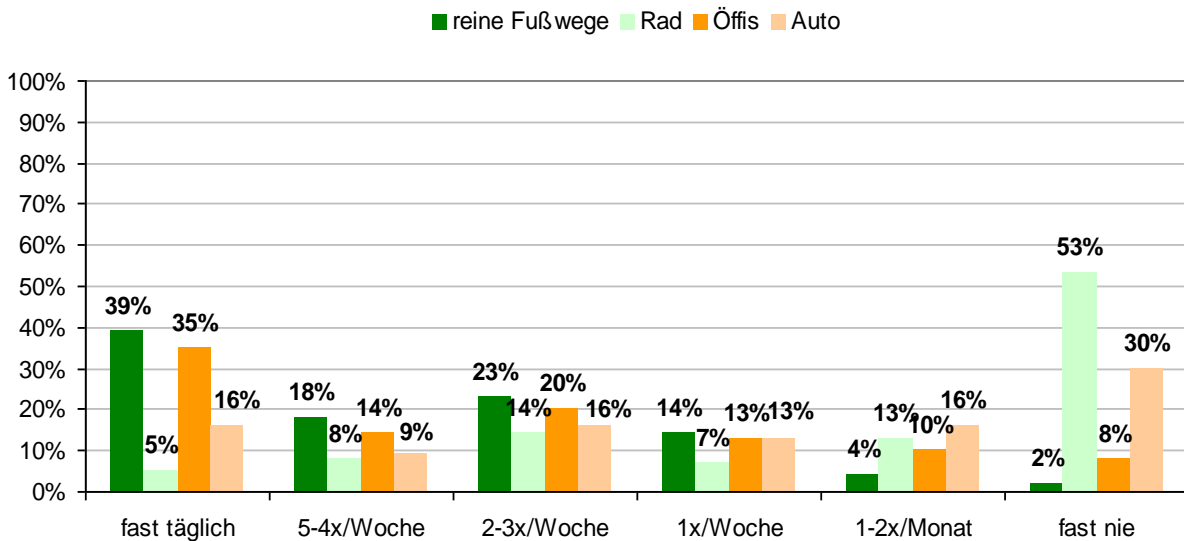


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl der Befragten

Mehr als ein Drittel der Befragten (39%) legten fast täglich reine Fußwege zurück, wobei 80% der Befragten angaben, mindesten zwei Mal pro Woche einen Weg nur zu Fuß zu erledigen. 30% gaben an, fast nie mit dem Auto unterwegs zu sein,¹⁵ während rund 16% das Auto fast täglich nutzten. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln waren 35% der Befragten fast täglich unterwegs und mit dem Fahrrad 5% der Befragten.

¹⁵ In Wien beträgt der Anteil der autofreien Haushalte 41%, siehe <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/vcoe-wien-hat-hoechsten-anteil-autofreier-haushalte-in-oesterreich-20092013?print=true>

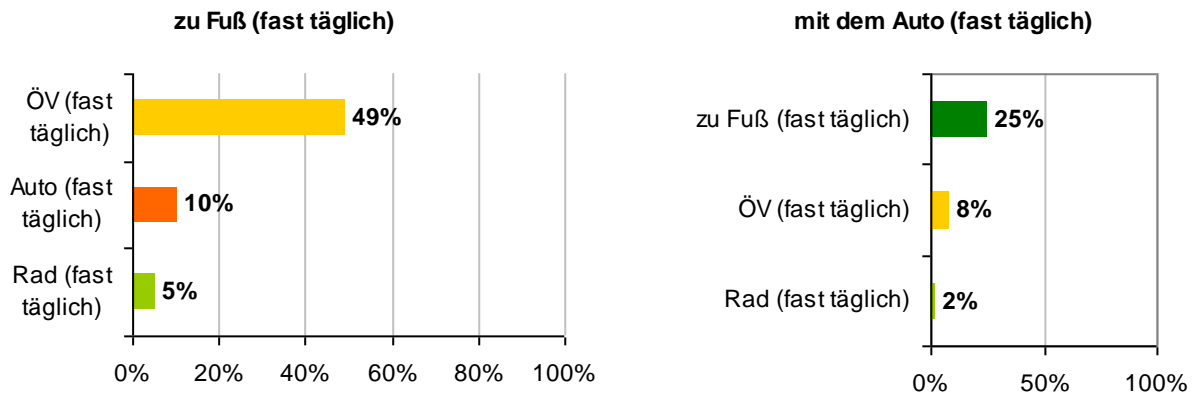


Abbildung 11: Vergleich zusätzliche Verkehrsmittelwahl, von Personen, die zu Fuß bzw. mit dem Auto fast täglich unterwegs sind

Vergleicht man jene Gruppe an Befragten, die fast täglich zu Fuß unterwegs sind, mit jenen, die fast täglich mit dem Auto fahren, so zeigt sich, dass zu Fußgehende im Gegensatz zu den Autofahrenden zusätzlich vor allem den Öffentlichen Verkehr stark nutzen.

Die Mehrheit der Befragten (59%) war gerne zu Fuß unterwegs. Nur 6% der Befragten gaben an, überhaupt nicht gerne zu Fuß zu gehen.

Wie gerne gehe ich?

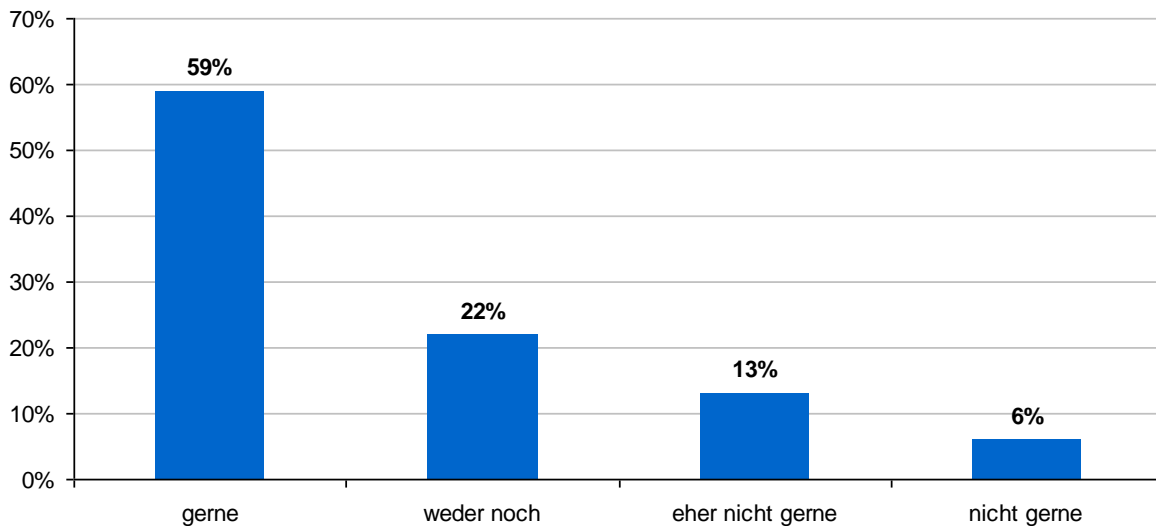


Abbildung 12: Wie gerne gehe ich (n=618)

Zu Fuß Gehende sind oft multimodal unterwegs und kombinieren Gehen vor allem mit dem Öffentlichen Verkehr.

8.3. Typen von zu Fuß Gehenden

Die Viel- und WeniggeherInnen setzen sich aus unterschiedlichen Typen von FußgängerInnen zusammen: **Fußgeh-Muffel**, die weder gerne noch viel gehen (15%); **Gezwungene GeherInnen**, die zwar viel zu Fuß unterwegs sind, dies aber nicht gerne tun und offensichtlich keine andere Alternative haben (4%); **Pragmatische GeherInnen**, Fußwege werden eher oft und mittelmäßig gern zurückgelegt (21%); **Fußgeh-affine WeniggeherInnen**, die gerne gehen, aber nicht viel (18%) und **begeisterte VielgeherInnen**, die viele Wege zu Fuß zurücklegen und dies auch gerne tun (42%).

FußgängerInnen Typen

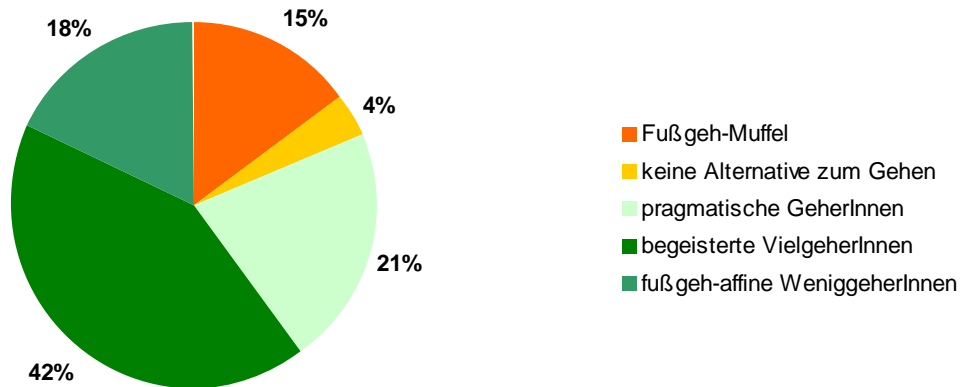


Abbildung 13 Fußgängertypen (n=618)

Besonderes Augenmerk sollte in weiteren Forschungsarbeiten jenen Personen zu kommen, die zwar gerne gehen, aber dies nicht oft tun (18%). Dies ist aus wissenschaftlicher Sicht interessant, da sich dieser Widerspruch anhand der vorliegenden Daten nur unzureichend aufklärt. Aus Perspektive der zuständigen VerkehrspolitikerInnen und PlanerInnen ist es naheliegend, dass in dieser Gruppe das größte Potential liegt, das Gehen in Wien zu fördern. Möglich wäre dies, indem Bedingungen geschaffen werden die erstens das Gehen attraktiver machen und zweitens ermöglichen, dass vermehrt Wege zu Fuß zurückgelegt werden können.

Nicht erfasst im Sample ist jene Gruppe, die primär die Zeit zu Hause verbringt und überhaupt nicht mehr zu Fuß unterwegs ist. Die Gründe, warum man das Haus nicht mehr verlässt, sind unerforscht. D.h. auch dieser Gruppe sollte in zukünftigen Forschungsarbeiten vermehrt Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Vergleicht man die subjektive Einschätzung der Befragten in Hinblick auf die tatsächlichen Fußwege, die zurückgelegt werden und die Einschätzung, ob man sich als Viel- oder WeniggeherIn sieht, so variiert die subjektive Einschätzung, ab wie vielen Fußwegen pro Woche/Monat man sich als Viel- bzw. Weniggehende betrachtet, viel stärker bei den WeniggeherInnen. Während 79% jener, die sich als VielgeherIn einstufen, fast täglich zu Fuß unterwegs waren, betrug der Anteil bei den WeniggeherInnen, die auch tatsächlich sehr selten zu Fuß unterwegs waren nur 20%. Dies verdeutlicht, dass die Bedeutung des Gehens oft unterschätzt wird.

**Häufigkeit Gehen - Selbstwahrnehmung & tatsächliche Fußwege:
 Vergleich Viel- & WeniggeherInnen**

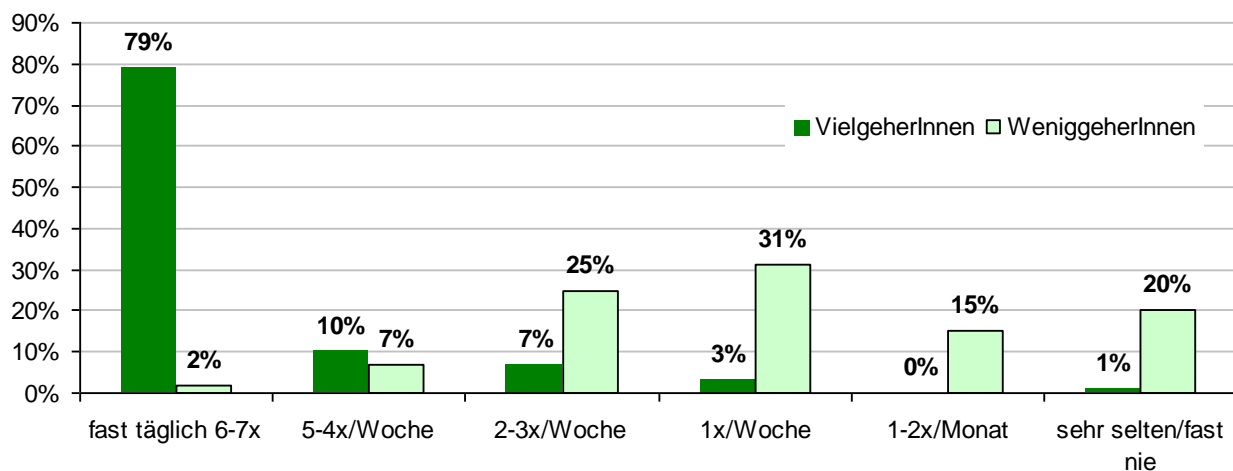


Abbildung 14: Vergleich Selbstwahrnehmung & tatsächliche Fußwege – Viel- und WeniggeherInnen (n=618)

Die Bedeutung des Gehens wird oft unterschätzt. Legt man zwei Mal pro Woche einen reinen Fußweg zurück, sammelt man bereits viele Erfahrungen in Bezug auf das Gehen. Dazu kommen Fußwege, die in Kombination mit anderen Verkehrsarten erledigt werden.

8.4. Was motiviert zum Gehen

Den Befragten wurden eine Reihe von Aussagen vorgelesen, die Sie auf einer Skala von 1-5 bewerten sollten, inwieweit diese Aspekte für sie zum Gehen motivieren bzw. motivieren könnten. Drei Viertel der Befragten gaben an, dass eine attraktive, abwechslungsreiche Umgebung eine sehr starke Motivation sein kann, Wege zu Fuß zurückzulegen. 72% motiviert die Einfachheit und die Umkompliziertheit des Gehens. Für 70% stellt die Bewegung beim Gehen eine Motivation dar. Die Umweltfreundlichkeit dieser Fortbewegungsart regt weit über die Hälfte der Befragten an, Wege zu Fuß zurückzulegen. Gute Transportlösungen und eine Belohnung wenn man z.B. im

Supermarkt einen Rabatt bekommen, wenn man zu Fuß einkaufen geht, könnte mehr als die Hälfte der Befragten zum Gehen motivieren. Hohe Kosten fürs Auto, etwa für Treibstoff oder fürs Parken, könnten 42% der Befragten dazu bringen mehr Wege zu Fuß zurückzulegen.

Aspekte, die zum Gehen motivieren

(Antwortkategorie sehr + eher, n= 618)

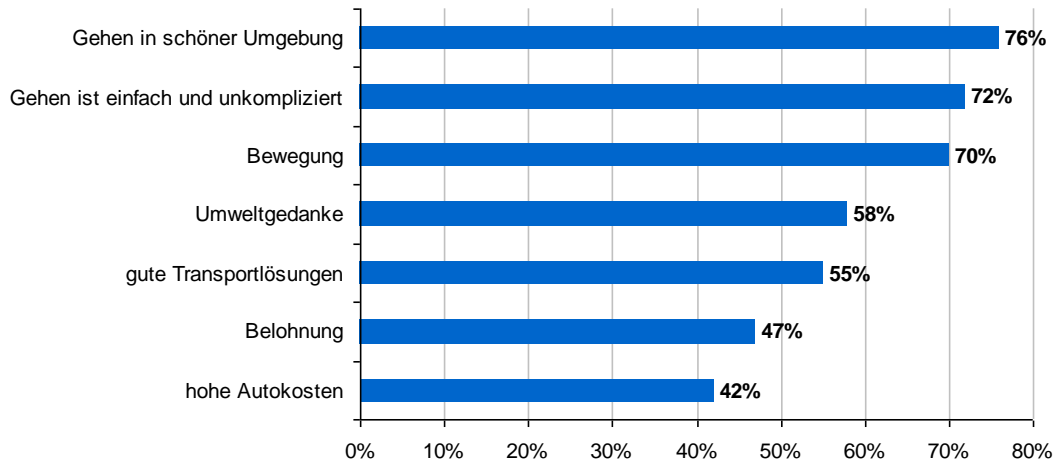


Abbildung 15: Motivationsgründe zum Gehen (Antwortkategorie stimme sehr + stimme eher zu)

Beim Gehen spielen die äußeren Reize eine starke Rolle, da man durch das geringere Tempo die Umgebung unmittelbarer erleben kann. Eine schöne Umgebung, die attraktiv und abwechslungsreich ist, wirkt daher stark motivierend für das Gehen.

Aspekte, die zum Gehen motivieren: Vergleich Viel- & WeniggeherInnen

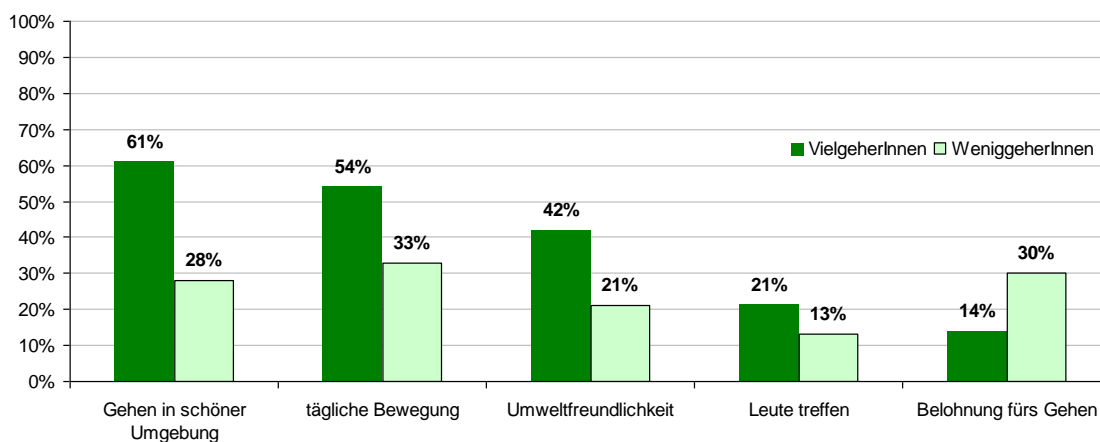


Abbildung 16: Motivation Viel-/WeniggeherInnen (signifikante Unterschiede Antwortkat. stimme sehr zu)

Vergleicht man die signifikanten Unterschiede zwischen Viel- und WeniggeherInnen so fällt auf, dass die meisten Aspekte für VielgeherInnen stärker motivierend wirken als für WeniggeherInnen. Der einzige Unterschied besteht bei der Belohnung. Durch materielle Anreizmaßnahmen (z.B. einen Rabatt im Supermarkt zu bekommen, wenn man zu Fuß einkaufen geht) könnten vor allem WeniggeherInnen zum Gehen animiert werden.

8.5. Was stört beim Gehen

Betrachtet man wie oft verschiedene Faktoren von den Befragten insgesamt als „sehr störend“ genannt wurden, zeigt sich ein deutliches Bild (siehe Abbildung 15): An oberster Stelle der Störfaktoren beim Gehen steht der Autoverkehr. 46% aller Nennungen betreffen direkte Auswirkungen des KFZ-Verkehrs. Als sehr störend werden vor allem die hohe Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs, die Lärmbelästigung und die Vorrangverletzungen durch die AutofahrerInnen empfunden.

Mit großem Abstand zu den Barrieren, die vom KFZ-Verkehr verursacht werden, wurden am zweit häufigsten die Ampelschaltungen als sehr störend beim Gehen empfunden (17%), das betrifft zu kurze Querungszeiten und lange Wartezeiten für die FußgängerInnen.

Hundekot am Gehweg als störender Faktor beim Gehen, stand mit 14% aller Nennungen an dritter Stelle. Knapp gefolgt von Barrieren, die mit der Infrastruktur in Verbindung stehen, die 13% aller Nennungen ausmachten, darin inkludiert sind Barrieren, wie zu schmale Gehwege, zu wenig Platz und gemeinsame Geh- und Radwege. Die wenigsten Nennungen (10%) betrafen RadfahrerInnen am Gehweg als Störfaktor beim Gehen.

Das (medial) verbreitete Bild, dass rücksichtslose RadfahrerInnen eines der Hauptprobleme der FußgängerInnen darstellen, entspricht nicht der Realität. Diese verzerrte Wahrnehmung kann auf verschiedene Ursachen zurückgeführt werden. So ist etwa der geäußerte Unmut von Einzelpersonen über bestimmte Verhaltensweisen von RadfahrerInnen nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung, wird aber als repräsentativ wahrgenommen und dargestellt. Darüber hinaus begegnen FußgängerInnen rücksichtslosem Verhalten oder Fehlverhalten von AutofahrerInnen oftmals mit einer resignierenden Haltung, mit anderen Worten: die FußgängerInnen haben sich daran gewöhnt und damit abgefunden, dass sie rücksichtslosem Verhalten ausgesetzt sind. Beschwerden über das Verhalten von AutofahrerInnen oder die Auswirkungen des KFZ-Verkehrs

(Lärm, Abgase) bleiben daher oftmals aus. Das führt zur Fehlinterpretation, dass die Bevölkerung sich nicht durch den KFZ-Verkehr gestört fühlt¹⁶.

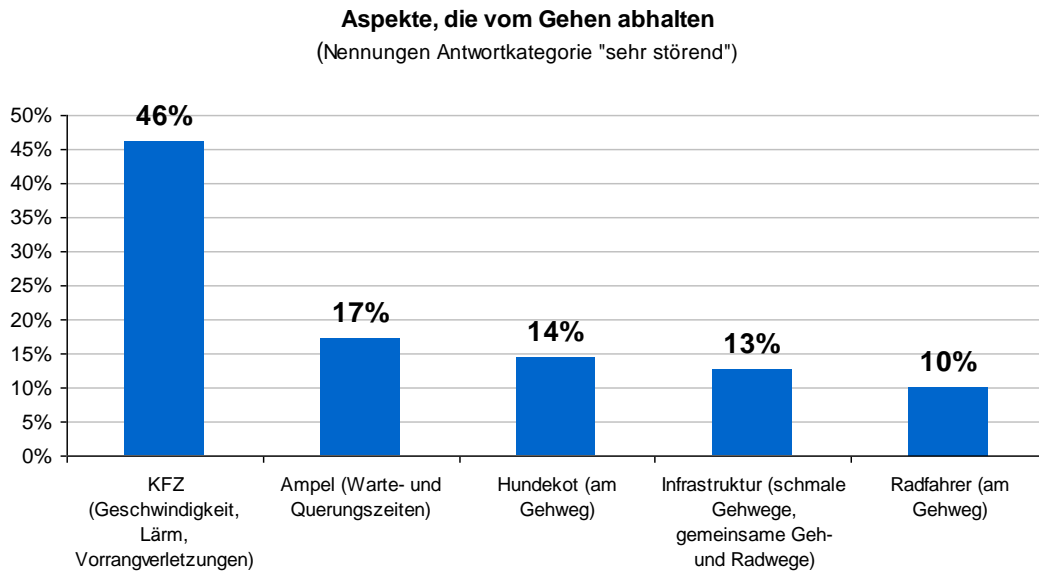


Abbildung 17: Wie oft wurden die Barrieren bezogen auf KFZ, Ampeln, Hundekot, Infrastruktur und Radfahrer genannt als "sehr störend" genannt

Betrachtet man nun im Detail wie sich der Unmut über die genannten Störfaktoren auf die Befragten verteilt, zeigt sich ebenfalls, dass jene Störfaktoren, die am öftesten erlebt werden und als sehr störend empfunden werden, mit dem Autoverkehr in Verbindung stehen (siehe Abbildungen 17 bis 20):

68% der Befragten störten Vorrangverletzungen durch AutofahrerInnen und 46% erlebten dies oft. Durch zu hohe Kfz Geschwindigkeiten fühlten sich 64% der Befragten gestört, mehr als die Hälfte (56%) gab an, damit auch oft konfrontiert zu werden. Verkehrslärm, Abgase fanden 61% als unangenehm.

¹⁶ Weiterführende Hinweise dazu finden sich u. a. bei Risser, R. (2002). Gut zu Fuß. Fußgänger als Verkehrsteilnehmer 2. Klasse. Mandelbaum 2002.

Barrieren beim Gehen

(n= 618)

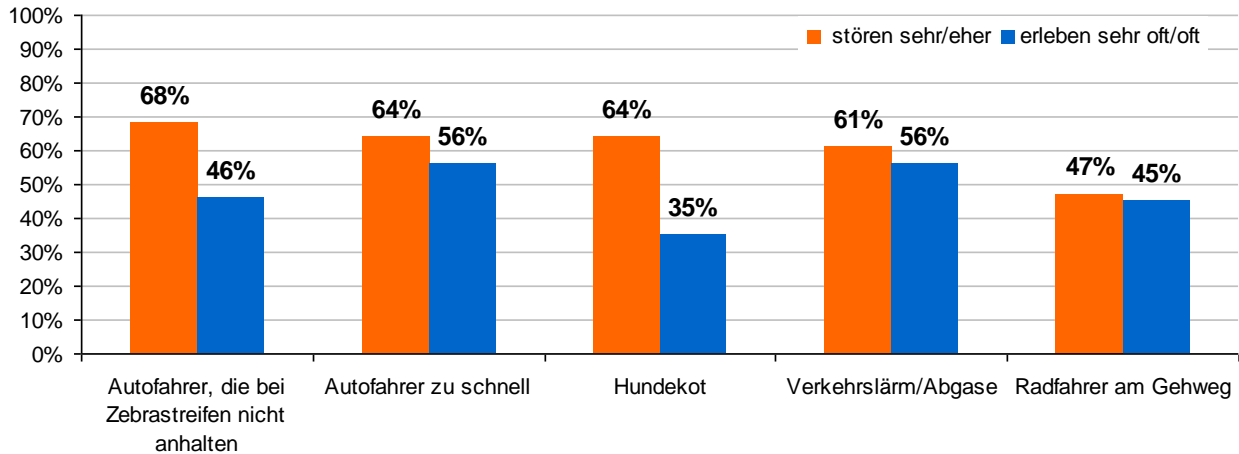


Abbildung 18: *Wie oft erlebt man Folgendes beim Gehen und wie sehr stört es (Antwortkategorie sehr oft und oft sowie sehr und eher zusammengefasst)*

Hundekot wurde zwar noch immer von knappen zwei Dritteln der Befragten als störend empfunden, aber man trifft lange nicht mehr so oft auf Hundekot, wie noch vor einigen Jahren. Die Detailergebnisse in Bezug auf die Häufigkeit zeigen, dass 19% sehr oft mit Hundekot konfrontiert sind und 43% selten bis nie.

Hundekot am Gehweg erlebe ich

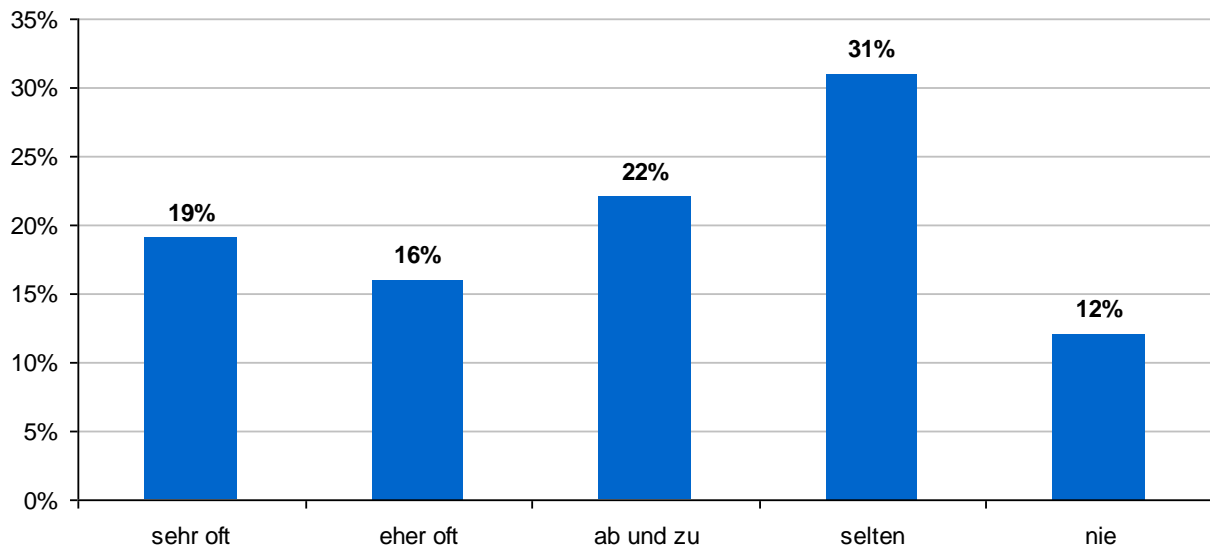


Abbildung 19: *Wie oft erlebt man Hundekot am Gehweg im Detail (n=618)*

RadfahrerInnen am Gehweg wurden ungefähr so oft erlebt wie AutofahrerInnen, die beim Zebrastreifen nicht anhalten, wurden aber bei weitem nicht so störend wie letzteres empfunden. Rund ein Drittel der Befragten (34 %) gab an sich selten bis nie über RadfahrerInnen am Gehweg zu ärgern. Bei den AutofahrerInnen betrug dieser Anteil 17%.

Wie störend sind....

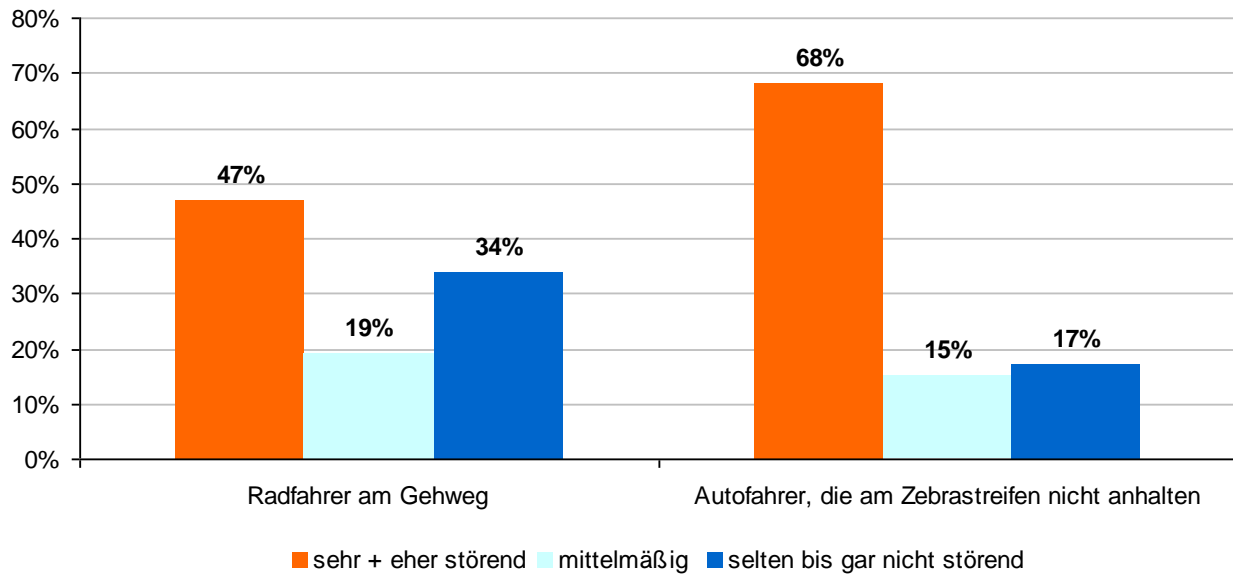


Abbildung 20: Barrieren beim Gehen im Detail

Schlechte Ampelregelungen (kurze Grünphasen bzw. lange Wartezeiten, siehe Abbildung 20) für FußgängerInnen wurden ebenfalls relativ oft erlebt und auch als unangenehm empfunden, wobei die kurzen Grünphasen das größere Problem bereiten dürften. Gemeinsame Geh- und Radwege wurden von einem Drittel als störend empfunden.

Barrieren beim Gehen (n=618)

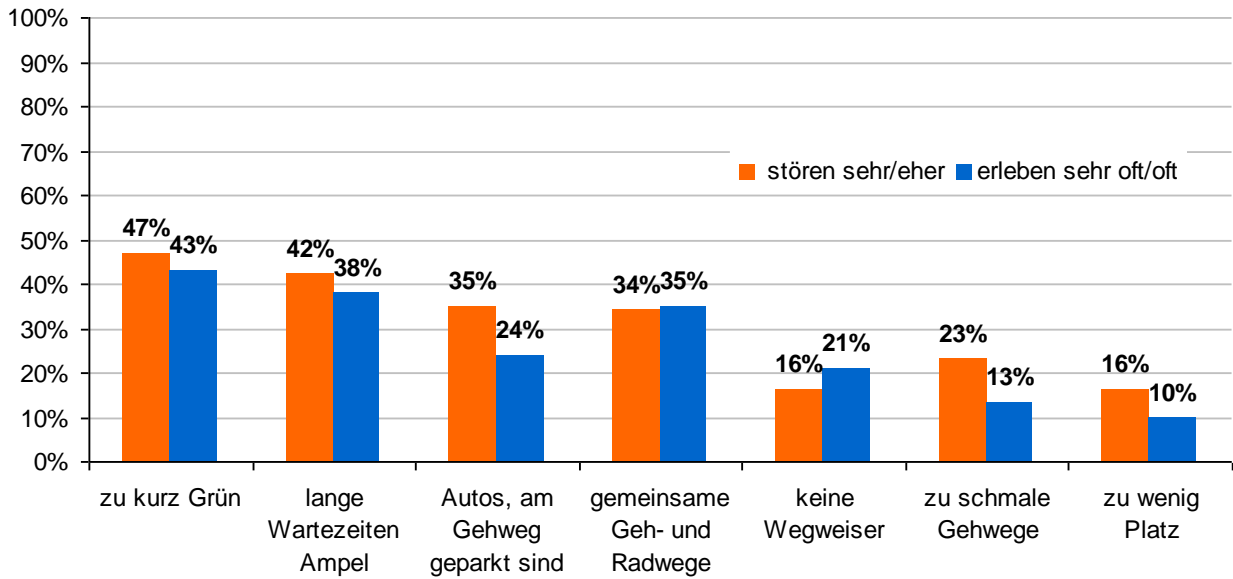


Abbildung 21: *Wie oft erlebt man Folgendes beim Gehen und wie sehr stört es (Antwortkategorie sehr oft und oft sowie sehr und eher zusammengefasst)*

Zu wenig Platz am Gehweg durch Mistkübel, Verkehrszeichen, etc. sowie schmale Gehsteige scheinen ein geringes Problem für die Befragten darzustellen. Dies wurde weder oft noch als besonders störend erlebt.

Ein Vergleich mit den Viel- und WeniggeherInnen zeigt, dass sich VielgeherInnen signifikant häufiger durch den Autoverkehr gestört fühlen als WeniggeherInnen. WeniggeherInnen bekrittelten wiederum häufiger fehlende Orientierungshilfen beim Gehen.

Aspekte, die vom Gehen abhalten: Vergleich Viel- & WeniggeherInnen

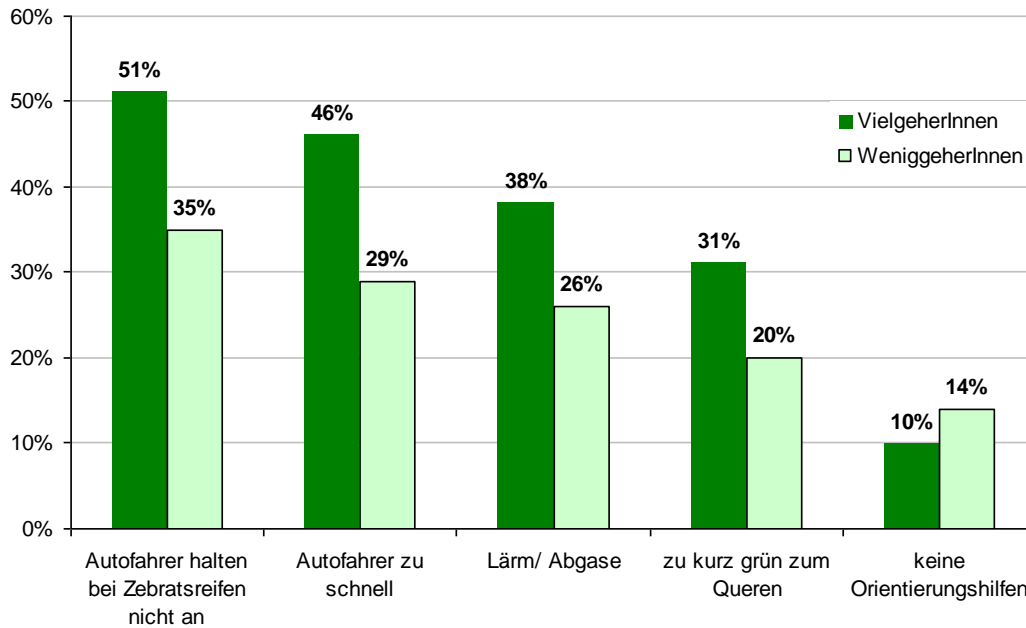


Abbildung 22: Was stört Viel-/WeniggeherInnen (Antwortkategorie sehr störend)

Der Autoverkehr kann lebensbedrohend für FußgängerInnen sein. An den ersten Stellen bei den Störfaktoren, stehen folgerichtig Aspekte, die mit dem Autoverkehr in Verbindung stehen.

8.6. Sicherheit und Komfort beim Gehen

Gehen wurde von der Mehrheit der Befragten als sicher erlebt. Nur 13% der Befragten stimmten der Aussage „zu Fuß gehen ist eine sichere Fortbewegungsart“ (eher) nicht zu. Die Meinung, dass man sicher beim Zufußgehen sei, wurde jedoch signifikant häufiger von den VielgeherInnen vertreten. In der Gruppe der WeniggeherInnen (n=126) gingen 26% davon aus, dass es sich beim zu Fuß gehen um (eher) keine sichere Fortbewegungsart handle. Die Ergebnisse der qualitativen Untersuchung lassen darauf schließen, dass Unsicherheit nicht nur im Sinne der Verkehrssicherheit sondern vor allem auch in Bezug auf kriminelle Überfälle, Anpöbelungen zu verstehen ist.

Zufußgehen ist eine sichere Fortbewegungsart

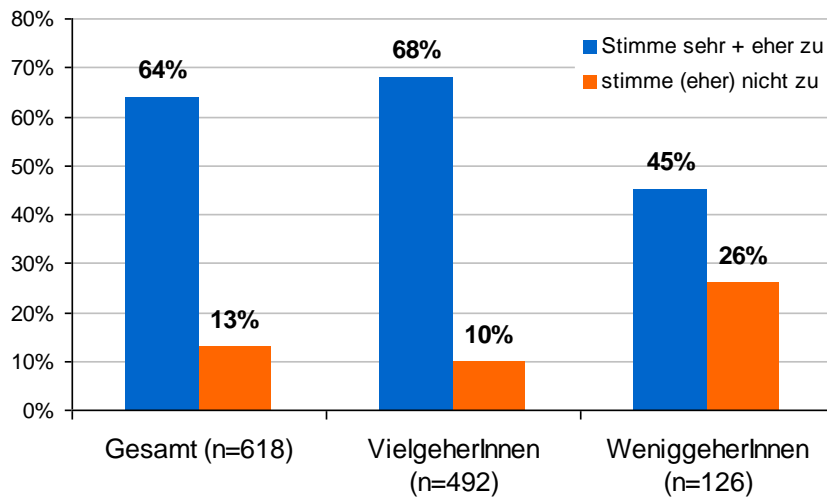


Abbildung 23: Sicherheit von FußgängerInnen: Vergleich Viel- und WeniggeherInnen und gesamt

Das subjektive Sicherheitsgefühl von FußgängerInnen sowohl in Bezug auf Verkehrssicherheit als auch auf kriminelle Übergriffe steigt, desto häufiger man im öffentlichen Raum zu Fuß unterwegs ist.

Signifante Unterschiede gab es auch bei den Aussagen, ob es mehr Fußgängerzonen und mehr 30km/h Zonen in Wien geben sollte. VielgeherInnen wünschten sich häufiger verkehrsberuhigte Bereiche als WeniggeherInnen. Insgesamt wünschten sich je 41% mehr Fußgängerzonen und Verkehrsbereiche mit Geschwindigkeitslimits von 30km/h. Rund je 20% standen der Aussage neutral gegenüber und je 39% stimmten der Aussage (eher) nicht zu.

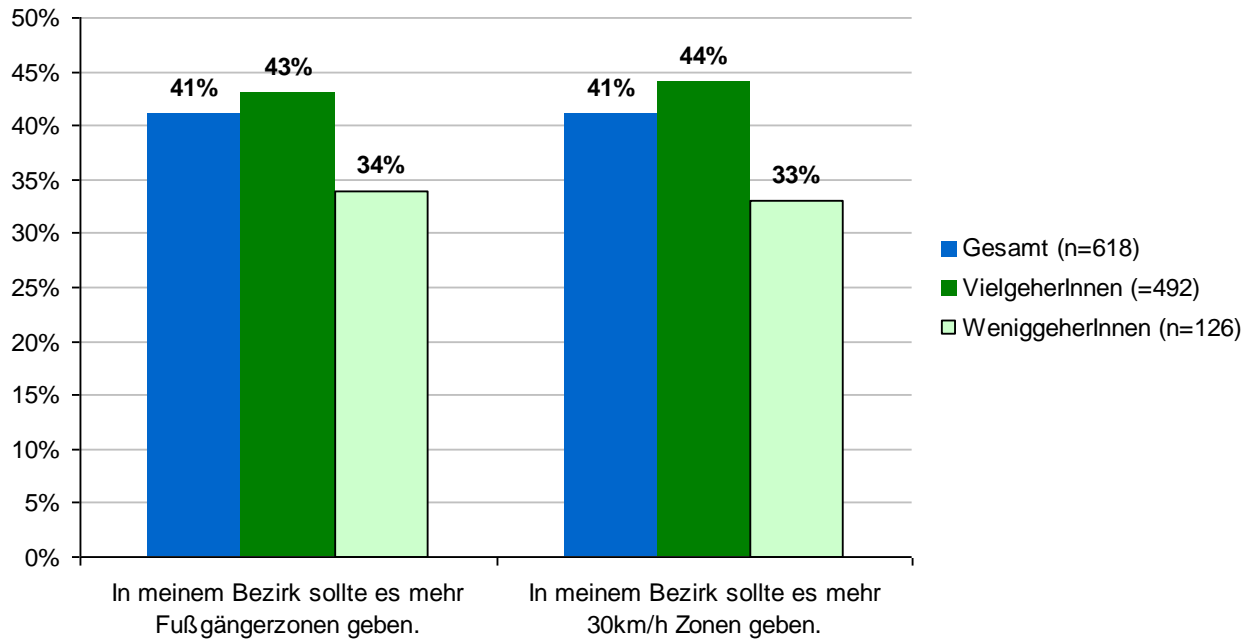


Abbildung 24: Vergleich Viel- und WeniggeherInnen und gesamt in Bezug auf verkehrsberuhigte Bereiche (Antwortkategorie stimme sehr und eher zu zusammengefasst)

Der Aussage „In meinem Bezirk sollte es mehr Bäume und Grünflächen geben“, stimmten 40% aller Befragten sehr zu und 23 % eher zu. Hierbei gab es keine Unterschiede zwischen Viel- und WeniggeherInnen.

8.7. Stellenwert des Gehens in der Gesellschaft

Das Bild, das sich in der qualitativen Untersuchung in Bezug auf den geringen Stellenwert des Gehens in der Gesellschaft abgezeichnet hat, bestätigte sich in der quantitativen Befragung. 41% der Befragten stimmten der Aussage „Als Fußgänger ist man Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse“ (sehr) zu. Ein Drittel der Befragten stimmt dieser Aussage nicht zu. Nur 18% gingen davon aus, dass den PolitikerInnen im eigenen Bezirk der Fußgängerverkehr wichtig sei. Bei diesen Items gab es keine signifikanten Unterschiede zwischen Viel- und WeniggeherInnen.

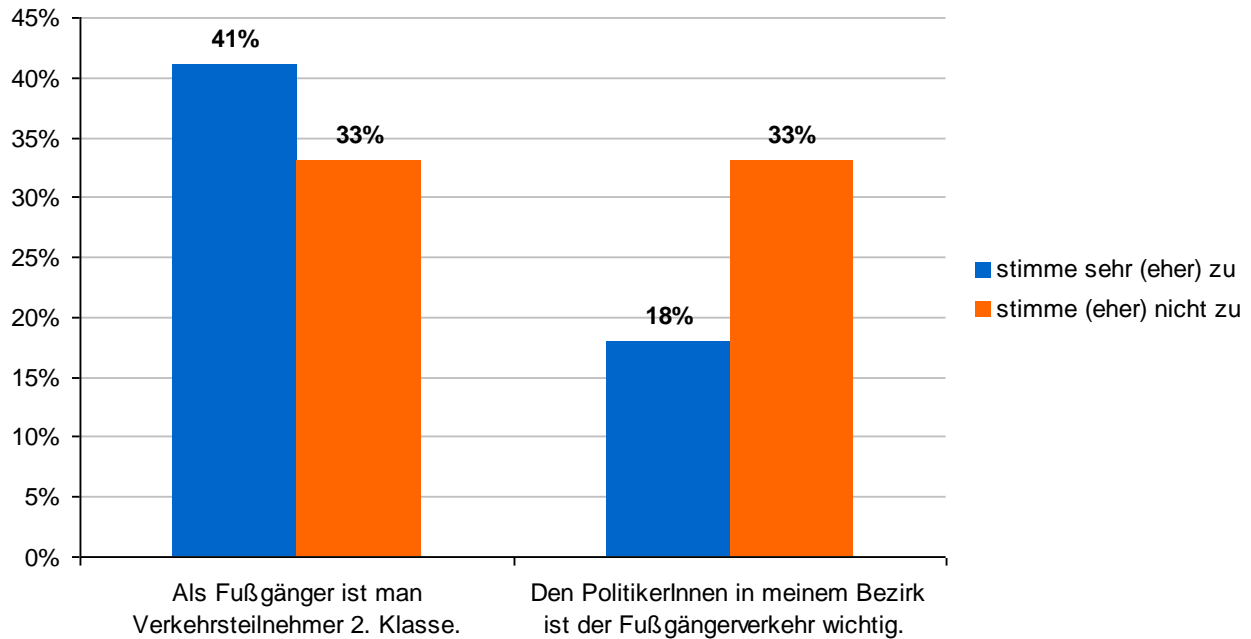


Abbildung 25: Stellenwert des Gehens in der Gesellschaft (Antwortkategorien stimme sehr und eher zu zusammengefasst; n= 618)

FußgängerInnen stehen in der Verkehrshierarchie an unterster Stelle und spielen laut Aussagen der Befragten in der Verkehrspolitik eine geringe Rolle.

8.8. Wünsche der Befragten an die Bezirke

Die Befragten wurden gebeten aus einer Vielzahl von Items jene zwei auszuwählen, die für sie am wichtigsten sind, um als FußgängerIn besser im Bezirk unterwegs sein zu können. An erster Stelle stand der Wunsch nach Einschränkung des Autoverkehrs. An zweiter Stelle wurden mehr Grünflächen im öffentlichen Raum genannt, gefolgt von langsameren Autoverkehr bzw. rücksichtsvolleren AutofahrerInnen. An vierter Stelle wurden mehr Möglichkeiten zum Sitzen und Verweilen erwähnt. Der Wunsch nach breiteren Gehsteigen wurde nur von einem geringen Anteil der Befragten geäußert. Es gab keine signifikanten Unterschiede zwischen Viel- und WeniggeherInnen.

Wünsche der Befragten

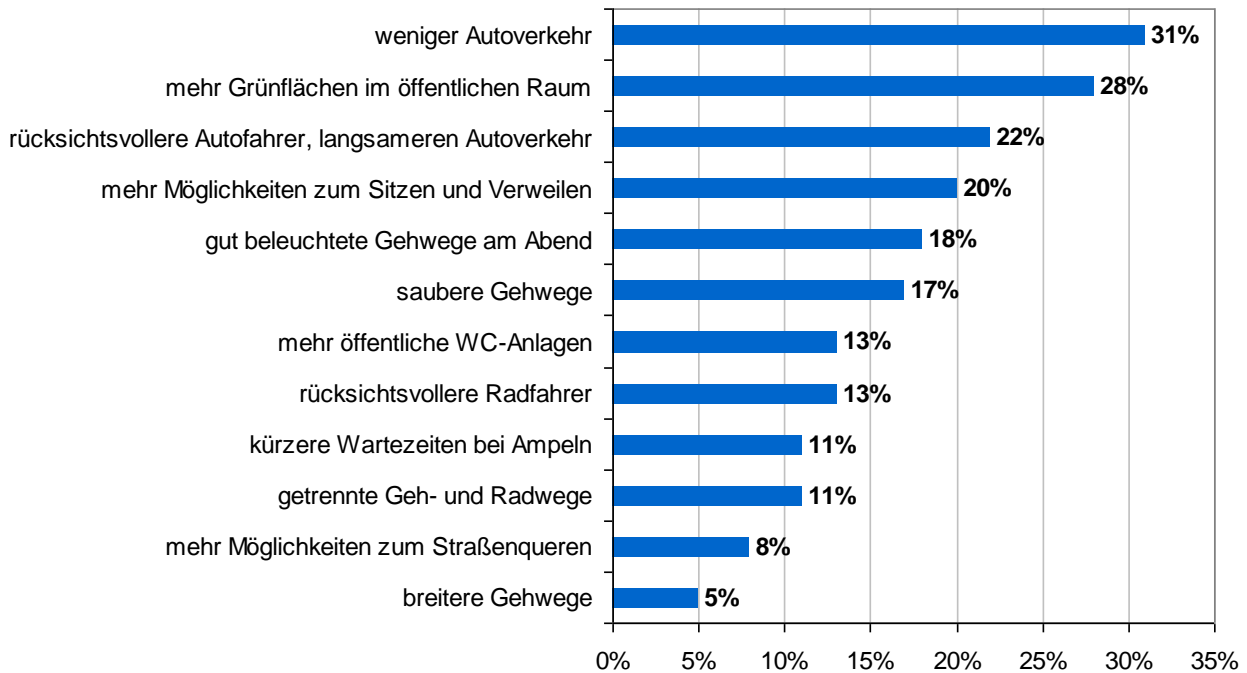


Abbildung 26: Was wünscht man sich, um als FußgängerIn im Bezirk am Besten unterwegs sein zu können

In der Kategorie sonstiges wurde generell mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr gefordert, weniger Kriminalität, mehr Interesse von den PolitikerInnen für den Fußgängerverkehr oder weniger ampelgeregelte Kreuzungen.

In Hinblick auf Unterschiede zwischen den Bezirken können keine seriösen Aussagen gemacht werden, da die Fallzahl in den einzelnen Bezirken zu gering war.

8.9. Interpretation der quantitativen Ergebnisse

Die Ergebnisse der qualitativen Erhebungen wurden in der quantitativen Untersuchung zum größten Teil bestätigt.

Gehen als Fortbewegungsart an sich bietet eine Reihe von Vorteilen – Gehen ist einfach und unkompliziert, man macht Bewegung etc. Diese Aspekte sind für VielgeherInnen zwar stärker motivierend für das Gehen, aber auch von WeniggeherInnen werden diese Faktoren als angenehm empfunden. WeniggeherInnen scheinen aber vor allem auch einen effektiven Nutzen aus dem Gehen erzielen zu wollen. Aktionen, der Stadt Wien den coolsten Sommerspaziergang zu prämiieren oder Aktionen vom Österreichischen Verein für FußgängerInnen Walk-space.at wie z.B.

Schokoladen an Gehende zu Verteilen, mit dem Hinweis, dass Gehen ein Genuss sei, können daher vor allem auch Weniggehende zum Mehrgehen anregen (Walk-space.at 2013).

Im Bereich der **Infrastruktur** stellt primär nicht die Gehinfrastruktur z.B. zu schmale Gehsteige ein Problem dar, sondern vielmehr der Autoverkehr mit seinen negativen Konsequenzen (hohe Geschwindigkeiten, Verkehrslärm, Abgase etc.). Hier können das Ausweiten der 30km/Zonen, Begegnungszonen, Fahrbahnverengungen etc. einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivierung des Gehens leisten.

Generell sollte auch der Fluss des Fußgängerverkehrs bei verkehrsplanerischen Überlegungen eine wichtige Rolle spielen. Lange Wartezeiten bei Ampeln, kurze Querungszeiten werden als lästig und störend erlebt.

Konflikte mit RadfahrerInnen können zum Teil durch infrastrukturelle Maßnahmen (z.B. mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorsehen), als auch durch Kommunikationsmaßnahmen entschärft werden. Die Sensibilisierungskampagne der Stadt Wien, in der für einen rücksichtsvollen und gelassenen Umgang der VerkehrsteilnehmerInnen geworben wurde, ist eine Möglichkeit das Thema zu bearbeiten. Die Studie hat auf jeden Fall gezeigt, dass die Problematik „Radrowdy“ von den Medien und auch von den PolitikerInnen überschätzt wird. Primär stört der Autoverkehr beim Gehen.

Im Bezug auf die **Gesellschaft** besteht ein großer Bedarf das Image des Gehens „aufzupolieren“. Wenn lediglich 18% der Befragten davon ausgehen, dass Gehen für PolitikerInnen ein wichtiges Thema darstellt, dann kann daraus geschlossen werden, dass keine optimalen Bedingungen zum Gehen vorhanden sind, bzw. dass FußgängerInnen im Verkehr benachteiligt werden. Hier ist sicherlich Bewusstseinarbeit bei den PolitikerInnen notwendig, damit die gesamtgesellschaftliche Bedeutung des Gehens bei allen verkehrspolitischen Entscheidungen stets im Hinterkopf präsent ist.

Vergleich der Ergebnisse mit früheren Studien

Vergleicht man die Ergebnisse mit früheren Studien z.B. Be(f)wusst unterwegs oder Gemma (Ausserer et al. 2009 & 2010), so zeigt sich, dass sich das Bewusstsein über die Vorteile des Gehens in einigen Bereichen verbessert und in anderen gleich geblieben ist. Die Gehinfrastruktur wie schmale Gehsteige, Hindernisse am Gehwege (Verkehrszeichen, Mistkübel, Schanigärten, etc.) wurden in früheren Studien als größeres Problem bewertet als in der vorliegenden Untersuchung. Die Maßnahmen der letzten Jahre, wie Gehsteigverbreiterungen, Gehsteigvorziehungen etc. dürften ihre Wirkung zeigen. In Bezug auf Barrieren gibt es

Veränderungen in Hinblick auf den Hundekot. Dieser wird eindeutig seltener erlebt, aber noch immer als sehr störend empfunden. Der Gesundheitsaspekt, die Einfachheit des Gehens, die Umweltfreundlichkeit sind Eigenschaften, die immer wieder hervorgehoben werden.

Vergleicht man die Aussage „Gehen ist eine sichere Fortbewegungsart“ mit der gleichen Fragestellung in der Bef(w)usst unterwegs Studie, so gibt es in Bezug auf die Sicherheit ähnliche Ergebnisse. Während 68% der Befragten im Jahr 2009 dieser Aussage sehr bzw. eher zustimmten und 7% eher nicht bzw. gar nicht zustimmten, betragen die Anteile in der aktuellen Untersuchung (2013) 64% (stimmen sehr bzw. eher zu) und 13% (stimmen eher nicht bzw. nicht zu).

Eine Vergleichsmöglichkeit gab es auch hinsichtlich der Aussage „Als Fußgänger ist man Verkehrsteilnehmer 2. Klassen“. In der Bef(w)usst unterwegs Studie lautete die Formulierung „Fußgänger sind im Straßenverkehr benachteiligt“. Im Jahre 2009 stimmten dieser Aussage 36% zu, im Jahre 2013 erhöhte sich der Anteil auf 41%. Dies lässt darauf schließen, dass sich an dem Gefühl der Benachteiligung von FußgängerInnen in den letzten Jahren nichts verändert hat. So ist auch die Hauptbarriere, die einem das Gehen unangenehm macht, die gleiche geblieben, nämlich der Autoverkehr mit seinen negativen Konsequenzen wie Lärm, Abgase aber vor allem hohen Geschwindigkeiten.

9. Der Workshop

9.1. Beschreibung der Methode

Beim Workshop handelt es sich um eine heuristische Methode. Man benötigt einen Moderator bzw. eine Moderatorin, der/die durch den Workshop führt. Dem/der Moderator/in kommt eine besondere Bedeutung zu, denn er/sie ist für die Methodenkompetenz und die Ablaufplanung verantwortlich, jedoch neutral was die Inhalte anbelangt. Für die Inhalte des Workshops sind die TeilnehmerInnen verantwortlich.

In dieser Studie diente der Workshop dazu die Ergebnisse der empirischen Untersuchungen zu präsentieren und mit VerkehrsexpertInnen in Hinblick auf Maßnahmenvorschläge zu diskutieren. Der Workshop fand am 10. Dezember 2013 zwischen 9:00 und 12:00 in den Räumlichkeiten von INFAR statt. Es waren VertreterInnen der MA 28 „Straßenverwaltung und Straßenbau, der MA 18 „Stadtentwicklung und Stadtplanung“, der Stadtbaudirektion MD-BD Gruppe Tiefbau, der Radlobby und der Fußgängerlobby anwesend.

Der Workshop gliederte sich in drei Teile. Im ersten Teil des Workshops wurden die Ergebnisse der Studie präsentiert und diskutiert. Im zweiten Teil wurden zwei unterschiedliche Fragestellungen in Kleingruppen erarbeitet und im dritten Teil die Ergebnisse der Kleingruppe präsentiert.

Die Fragen der Kleingruppen lauteten wie folgt:

„Welche Gründe gibt es, dass Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs nicht zufriedenstellend umgesetzt werden? Welche Gegenstrategien sind möglich?“

„Welche Projekte wären denkbar und machbar um das Gehen zu fördern? Welche Schritte sind notwendig, damit diese Projekte auch umgesetzt werden?“

Die Aufgabenstellungen dienten dazu einerseits die Potentiale zu erläutern, die im Implementierungsprozess genutzt werden können und andererseits dazu über denkbare Initiativen und Projekte der Stadt Wien zur Förderung des Fußverkehrs zu diskutieren.

9.2. Ergebnisse des Workshops

Die Ergebnisse des Workshops werden anschließend an die Erläuterung der Potentiale im Implementierungsprozess nach den zwei Fragestellungen gegliedert zusammengefasst.

9.2.1. Potentiale für Implementierung von Maßnahmen

Wie zufriedenstellend Maßnahmen für den FußgängerInnenverkehr umgesetzt werden können, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Die ExpertInnen aus den Bereichen Straßenverwaltung, Straßenbau, Stadtplanung, Radlobbying und Fußgängerlobbying diskutierten über verschiedene Aspekte. Die Einschätzungen der ExpertInnen, welche Faktoren mitunter den Implementierungsprozess von Maßnahmen fördern bzw. erschweren, betrafen zusammenfassend:

- *Verteilung finanzieller Mittel*

Wie viel budgetäre Mittel zur Umsetzung von Projekten und Maßnahmen im Fußgängerbereich vorhanden sind, hängt oft davon ab, welcher Stellenwert dem Fußgängerverkehr (in den einzelnen Bezirken) eingeräumt wird. Generell sollte dem FußgängerInnenverkehr mehr Priorität zukommen und auf die Effizienz des Gehens immer wieder hingewiesen werden bzw. bei verkehrspolitischen Entscheidungen eine Rolle spielen.

- *Politischer Wille*

Für den Fußgängerverkehr ist es vor allem wichtig, BezirkspolitikerInnen zu gewinnen, da Fußgängeranliegen meist dem Bezirk unterliegen. In den Bezirken Bewusstseinsarbeit über die Bedeutung des Gehens zu leisten, stellt daher eine wichtige zukünftige Aufgabe dar. So könnten Wettbewerbe für z.B. den fußgängerfreundlichsten Bezirk, den Bezirk mit dem höchsten Fußgängeranteil oder den schönsten Fußgänger Routen, ausgeschrieben werden.

- *Integrierte Planungen*

Die nachhaltigen Fortbewegungsarten Gehen, Rad fahren, Öffentlicher Verkehr werden oft nicht als sich ergänzende, sondern konkurrierende Verkehrsarten betrachtet. In Zukunft ist es wichtig, dass die nachhaltigen Verkehrsmodi vermehrt auf Kooperation setzen und gemeinsame Ziele verfolgen. Eine (institutionalisierte) Kooperation bzw. ein systematisches Zusammenarbeiten zwischen den VertreterInnen der Fortbewegungsarten Gehen, Rad fahren und Öffentlicher Verkehr wurde als wünschenswert genannt. Dies würde vor allem im Falle von Interessenskonflikten dazu beitragen, dass konstruktive Lösungen entwickelt werden, ohne dass die Interessen der FußgängerInnen dabei zu kurz kommen.

- *Potentiale bei der Kooperation*

An der Planung des Verkehrsraumes wirken unterschiedliche Dienststellen des Magistrats mit. Es besteht Potential in der Abstimmung der verschiedenen Planungs- und Umsetzungsschritte. Engere Kooperationen zwischen den beteiligten Magistraten und Magistratsübergreifende Zielsetzungen können dazu beitragen, die vorhandenen Potentiale optimal zu nutzen.

- *Subjektive versus objektive Sicherheit - Ampeln*

Ampeln werden von der Bevölkerung oft als sichere Verkehrslösung wahrgenommen. Die Unfallzahlen an geregelten und ungeregelten Kreuzungen zeigen jedoch ein anderes Bild. Im Jahr 2011 verunglückten in Wien um 87 FußgängerInnen mehr an geregelten (241) als an ungeregelten Kreuzungen (154).¹⁷ Zusätzlich wird der Fluss des Fußgängerverkehrs durch Wartezeiten an den Ampeln unterbrochen. Die Sinnhaftigkeit von Ampeln für den Schutz und Komfort der FußgängerInnen sollte daher kritisch überdacht werden und alternative Möglichkeiten geprüft werden. Die Stadt Wien leistet hier bereits Aufklärungsarbeit, bspw. durch die Kampagne „Räumphase ist LEO“.

- *Verkehrsberuhigung – gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen*

In Wien gibt es bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z. B. Tempo 30 Zonen). Diese Entwicklung sollte weiter verfolgt werden, da hohe Geschwindigkeiten nicht nur in dieser Studie als wesentlicher Störfaktor beim Gehen genannt wurden. Außerdem

¹⁷http://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&tab_txt=Allgemeine+Unfallzahlen+von+Fu%C3%9Fg%C3%A4ngern

sind eine Reihe von Vorteilen mit geringeren Geschwindigkeiten verbunden (geringere Lärmbelastung, weniger Feinstaub, erhöhte Anhaltebereitschaft von AutofahrerInnen bei unregelmäßigen Kreuzungen etc.). Studien zur Verkehrssicherheitslage in Shared Space-Bereichen bzw. Begegnungszonen in Deutschland und den Niederlanden weisen darauf hin, dass bei gelungener Ausführung (Gestaltung einfach verständlich, geringes KFZ-Aufkommen etc.) solcher Mischverkehrsflächen die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden rückläufig ist, mitunter aber die Anzahl der Unfälle mit leichtem Sachschaden ansteigt (Ortlepp, 2011, Bode, 2009). Dasselbe gilt für 30km/h Zonen (siehe z.B. Grundy et al. 2009).

9.2.2. Projekte um das Gehen zu fördern

Von den ExpertInnen aus den Bereichen Straßenverwaltung, Straßenbau, Stadtplanung, Radlobbying und Fußgängerlobbying wurden drei Ebenen genannt, die im Bereich der Fußgängerförderung relevant sind.

- a. derzeitige Initiativen der Stadt Wien, um den Fußverkehr aktiv zu fördern
- b. Projektideen, die in der Verwaltung entstehen bzw. bereits eingeleitet sind und an deren Finanzierungs-Abklärung gearbeitet wird.
- c. Maßnahmen, die nicht unmittelbar mit der Förderung des Gehens in Verbindung stehen, aber zu einer Erhöhung des Fußgängeranteils führen

Ad a.) Derzeitige Initiativen der Stadt Wien

Mit Anfang 2013 wurde eine neue verwaltungsinterne Organisationsstruktur zum FußgängerInnenverkehr installiert, wo relevante Dienststellen der Stadt Wien strategische Überlegungen, Projekte und Maßnahmen erarbeiten. Da sich die Stadt Wien zu einer Stärkung des Fußverkehrs bekennt, um die Lebensqualität und die Chancengleichheit für die Bevölkerung Wiens zu erhöhen, wird derzeit ein Strategiepapier Fußverkehr (als Grundlage für einen Beschluss-Resolutions-Antrag des Wiener Gemeinderats) erarbeitet.

Die FußgängerInnen-Strategie steht unter dem übergeordneten Ziel einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen, aber auch gesunden, sicheren und kostengünstigen Mobilität. Eine Verkehrspolitik, die den FußgängerInnenverkehr aktiv fördert, bringt Vorteile für die gesamte Gesellschaft, um den Anteil der FußgängerInnen am Modal Split weiterhin auf hohem Niveau zu halten, braucht es konkrete Planungs- und Umsetzungsschritte.

Ebenso wurde in der Mobilitätsagentur Wien GmbH die Beauftragte für FußgängerInnen der Stadt Wien bestellt. Sie ist Schnittstelle und Vermittlerin zwischen Bevölkerung, Verwaltung und Politik.

Zu ihren Aufgaben zählen Öffentlichkeitsarbeit wie Kampagnen und Aktionen in punkto Fußverkehr aber auch der Aufbau von Netzwerktreffen für einen strukturierten Diskurs zwischen Zivilgesellschaft und Stadtverwaltung.

Ad b.) Projektideen

Von den ExpertInnen wurde eine Reihe von Maßnahmen genannt, die das Potential haben, die Bedeutung des Fußgängerverkehrs zu erhöhen bzw. in Teilbereichen bereits eingeleitet sind. Bezüglich der Finanzierung von FußgängerInnenprojekten wird derzeit auf politischer Ebene an einer Klärung gearbeitet.

- *Orientierungsleitsysteme für FußgängerInnen*

Wie die Daten der Studie belegen, geben Personen, die selten zu Fuß unterwegs sind, signifikant häufiger an, dass Leitsysteme fehlen, die einem sicher und ohne Umweg ans Ziel geleiten. Orientierungsleitsysteme hätten einen zusätzlich positiven Effekt für den Tourismusbereich, da gerade Touristen viel zu Fuß unterwegs sind und daher von klar und allgemein verständlichen Wegweisungen profitieren könnten. Generell wurde festgehalten, dass viele Förderungen für den Fußverkehr oft eine Zweit- und Drittnutzung durch Andere ermöglichen.

- *Strategische Wegstrecken*

Als eine Maßnahme zur Stärkung des FußgängerInnenverkehrs in Wien können strategische Wegstrecken für FußgängerInnen beitragen. Die strategischen Wegstrecken sind für den Fußverkehr zusammenhängende bezirksübergreifende strategisch wichtige Verbindungen, die Ziele hoher Frequenz miteinander verbinden, wie z.B. Hauptknotenpunkte des öffentlichen Verkehrs, Einkaufsstraßen und kulturelle Zentren. Das Ziel sollte sein, strategische Wegstrecken für FußgängerInnen zu etablieren, die über ein hohes Qualitätsmaß verfügen und im Bewusstsein der WienerInnen, aber auch BesucherInnen als angenehme, attraktive und komfortable Gehrouten wahrgenommen werden.

- *Begegnungszonen*

Begegnungszonen stellen eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung dar, die abweichend von den klassischen Methoden der Fußgängerzonen, Wohnstraßen oder Tempo 30-Zonen, den sogenannten Koexistenzgedanken in den Vordergrund stellt. Das bedeutet, kein/e Verkehrsteilnehmer/in soll von der Benutzung der Straße ausgeschlossen oder benachteiligt werden und die Geschwindigkeiten den menschlichen Bedürfnissen angepasst sein. Wichtig dabei ist, Richtlinien im Auge zu behalten, wann es Sinn macht, einen Straßenzug in eine Begegnungszone umzugestalten. Gerade im Schulumfeld würden sich Begegnungszonen als strategische Lösung eignen. Kinder haben auf diese Weise die

Möglichkeit in einem geschützten Raum mit niedrigen Geschwindigkeiten antizipatorisches Verkehrsverhalten zu erlernen.

- *Bewusstseinsarbeit auf Bezirksebene*

Um den Fußverkehr in Wien sinnvoll fördern zu können, ist es wichtig auf Bezirksebene ein Bewusstsein zu schaffen, wie wesentlich ein gut funktionierender Fußverkehr für die Lebensqualität der Stadt ist. Dabei sollte auch auf die bestehende Infrastruktur zurückgegriffen werden, wo gibt es Schleichwege, die allgemein nicht bekannt sind, welche Hausdurchgänge können geöffnet werden, welche Flächen gibt es zur Erholung im Bezirk, wo gibt es attraktive Bezirksrouten, die als solche beschildert werden können.

- *Das Konzept der Nahmobilität*

Ziel dieses Konzept ist es, weg von der Trennung Fuß, Rad, ÖV, Auto zu gehen und vielmehr ein ganzheitliches Konzept im Hintergrund zu haben. Wesentlich dabei ist, Strukturen zu erhalten, die es überhaupt ermöglichen, dass Ziele zu Fuß erreicht werden können. D.h. eine Nahversorgung (Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, etc.) muss vorhanden sein. Durch diese ganzheitliche Betrachtung können mitunter auch Leute gewonnen werden, die über die Verkehrsschiene nicht erreicht werden.

Ad c.) Indirekte Förderungsmaßnahmen

Viele Maßnahmen zielen nicht direkt auf eine Förderung des Fußgängerverkehrs ab, wirken sich aber trotzdem positiv darauf aus. So können **Maßnahmen im Gesundheitsbereich** zur Reduzierung von Herz- Kreislauferkrankungen oder Übergewicht, die Empfehlung mehr zu gehen als Therapievorschlag beinhalten oder **Einschränkungen im Autoverkehr** (z.B. Anstieg der Benzinpreise, Parkraumbewirtschaftung) das Gehen als attraktive Lösung erscheinen lassen. Wichtig dabei ist, dass der Mobilitätsbereich nicht durch den Gesundheitsbereich abgedeckt oder verdrängt werden darf, sondern dass sich beide sinnvoll ergänzen. Bei Einschränkungen für den Autoverkehr ist darauf zu achten, die Inhalte richtig zu kommunizieren. Nicht der Verzicht, sondern die positiven Effekte einer Autoreduzierung sollten hervorgehoben bzw. eine andere Sichtweise propagiert werden, etwa „Das Auto als Gast in der Stadt“.

10. Schlussfolgerungen

Beim Gehen geht es um viel mehr als um die bloße Fortbewegung. Gehen bedeutet Teilhaben am gesellschaftlichen Leben, es bedeutet Aufenthalt im öffentlichen Raum, Gehen bedeutet auch Selbstständigkeit und ist somit Teil der Lebensqualität.

Das Gehen zu fördern, ist daher eine Aufgabe, die weit über die Ebene der Infrastruktur oder der rechtlichen Rahmenbedingungen hinausgeht. Das gilt es zu verstehen, wenn Maßnahmen für den FußgängerInnenverkehr gesetzt werden.

Welche Rückschlüsse lassen die Ergebnisse der Studie zu?

- **Gehen ist eingebettet in ein Fortbewegungssystem**

Wie das Mobilitätsverhalten aussieht, wird täglich von zahlreichen Abwägungen beeinflusst (welche Wege, allein oder mit Kindern unterwegs etc.). Die Interviewten nehmen ihre Mobilität wenig als Zugehörige einer bestimmten VerkehrsteilnehmerInnengruppe (Bsp. FußgängerIn) wahr, sondern sehen ihren Weg als ein Mittel zum Zweck an, bei dem die Wahl des/der Verkehrsmittel den eigenen Bedürfnissen (bspw. schnell, unkompliziert) möglichst entsprechen sollte.

Der vermeintliche Konkurrenzkampf zwischen den FußgängerInnen, RadfahrerInnen, ÖV-NutzerInnen und AutofahrerInnen, wie er in den Medien dargestellt wird, führt sich ad absurdum, wenn man sich vor Augen führt, dass kaum jemand ausschließlich eine Fortbewegungsart nutzt und somit sowohl FußgängerIn, als auch RadfahrerIn, als auch ÖV-NutzerIn oder AutofahrerIn ist.

Auch in den durchgeführten Interviews wurden Konflikte zwischen FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen diskutiert. Konflikte zwischen Radfahrenden und FußgängerInnen wurden dabei im Vergleich zu früheren Studien vermehrt thematisiert. Ursachen dafür könnten einerseits der langsam, aber stetig ansteigende Anteil der Radfahrenden auf derzeit 6% sein, andererseits könnte auch die Berichterstattung über den "Krieg auf der Straße" ein Grund dafür sein, dass eine verzerrte Wahrnehmung über die Häufigkeit und Intensität der Konflikte zwischen verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen entsteht.

Der vermeintliche Konflikt zwischen Gehenden und Radelnden ist jedoch nur ein Symptom, die Ursache liegt in der ungleichen Verteilung des öffentlichen Raumes, FußgängerInnen und RadfahrerInnen bleibt durch den fahrenden und parkenden KFZ-Verkehr einfach zu wenig Platz.

- **Infrastruktur**

Nicht nur die Infrastruktur für den Fußgängerverkehr, ist ausschlaggebend, ob Personen zu Fuß unterwegs sind, sondern auch das Angebot, dass ihnen in der Umgebung zur Verfügung steht, z.B. die Möglichkeit zur Nahversorgung.

Auch der einfache und schnelle Zugang zu Öffentlichen Verkehrsmitteln ist Teil der Förderung des Fußgängerverkehrs, da Personen, die viel zu Fuß gehen, auch häufig mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Das gleiche gilt für die Radverkehr-Infrastruktur.

Die Entwicklung eines gesamtheitlichen Mobilitätskonzeptes, das sich am Komfort (Verwendbarkeit, Effizienz, Zufriedenheit) der Gehenden, Radelnden und ÖV-NutzerInnen orientiert, stellt dabei einen vielversprechenden Ansatz zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs und der nachhaltigen Mobilität insgesamt dar. Wesentlich ist dabei, dass EntscheidungsträgerInnen, die in den Bereichen Fußgängerverkehr, Radverkehr und Öffentlicher Verkehr wirken, eng kooperieren. Um möglichen Interessenskonflikten zu begegnen, ist die Kommunikation der übergeordneten Zielsetzung (Förderung nachhaltiger Mobilität) wesentlich.

- **Kommunikation**

Die Bevölkerung, die politischen, administrativen und wirtschaftlichen EntscheidungsträgerInnen über die Vorteile und den Nutzen eines komfortablen nachhaltigen Mobilitätssystems klar und umfassend zu informieren, ist ein wichtiger Schritt, um hohe Akzeptanz für Veränderungen im gewohnten Verkehrssystem zu erreichen.

Aus den Ergebnissen der Studie geht deutlich hervor, dass Personen, die viel gehen und Personen, die wenig gehen für unterschiedliche Vorteile des Gehens zu begeistern sind. Die Verbreitung von Information und Werbung sollte daher zielgruppenspezifisch erfolgen. Der Marketingtheorie zur Folge verspricht ein solcher Ansatz einen größeren Effekt, als unspezifisch adressierte Kommunikation, vor allem können die finanziellen Mittel kosteneffizienter eingesetzt werden.

- **Gesellschaft**

Die befragten Personen, die sich selbst als WeniggeherInnen betrachten, äußerten öfter Bedenken über die mangelnde Sicherheit beim Gehen. Ihre Angst vor Kriminalität ist signifikant stärker ausgeprägt als bei Personen, die viel zu Fuß unterwegs sind. Aus der Literatur ist bekannt, dass das Gefühl sicher zu sein damit zusammenhängt, ob der öffentliche Raum belebt ist und somit gewährleistet ist, dass genügend Personen das Geschehen auf der Straße verfolgen. Personen, die zu Fuß in ihrer Umgebung unterwegs sind und sich daher vertraut mit ihrem Umfeld fühlen, äußern weniger oft Angst vor kriminellen Übergriffen.

- **Individuum**

Das Gehen zu fördern, beeinflusst neben dem Gefühl sicher zu sein noch weitere Bereiche des Lebens positiv, wie etwa die persönliche Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld. Personen in Familienhaushalten, die in fußläufiger Entfernung Naherholung und wichtige Infrastruktur (Bsp. ÖV-Haltestelle und Nahversorgung) haben, aber auch lose Kontakt zu anderen Personen, in dem Wohnumfeld pflegen, sind zufriedener mit ihrem Wohnumfeld, als Personen für die nicht zutrifft.

Zusammenfassend bleibt nur festzustellen, dass eine Stadt, in der der Fußverkehr gefördert wird und hohe Priorität genießt, eine Stadt mit hoher Lebensqualität ist, da:

- Zufußgehen für alle zugänglich ist
- für alle leistbar ist
- ein hohes Maß an Komfort bieten kann (Bsp. Naherholung, Nahversorgung, Infrastruktur soziale Kontakte)
- zur mehr Sicherheit beiträgt
- nachhaltige Mobilität gestärkt wird und die Umwelt geschont wird
- vor allem Kinder und andere Personengruppen profitieren, deren Bedürfnisse im öffentlichen Raum bislang wenig berücksichtigt wurden
- die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben gefördert wird, was sich auch fördernd auf die Partizipation bei politischen Entscheidungsprozessen auswirken kann
- die urbane Entwicklung in Richtung einer dichten Besiedelung („Stadt der kurzen Wege“) verstärkt wird

Jede Anstrengung, die zur Stärkung einer nachhaltigen Mobilität unternommen wird, bedeutet eine Investition für die Lebensqualität der nachfolgenden Generationen: Jugendliche heute zeigen eine hohe Bereitschaft sich auch als Erwachsene viel zu Fuß, den Öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Rad fortzubewegen, allerdings nur wenn die Rahmenbedingungen stimmen, nachhaltige Fortbewegungsarten komfortabler und sicherer sind als jetzt und Jugendliche in ihren Mobilitätsbedürfnissen ernst genommen werden. Diese Chance sollte genutzt werden.

Maßnahmen

Zur Attraktivierung des Fußverkehrs können unterschiedliche Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Gesellschaft oder Kommunikation beitragen.

Wichtige Maßnahmen, um den Fußgängerverkehr zu fördern, sind:

Entschleunigung des Verkehrs: Verkehrsberuhigende Maßnahmen wie z.B. Ausdehnung der 30km/h Zonen oder das Schaffen von Begegnungszonen.

Schaffen von strategischen Wegstrecken mit Vorrang für FußgängerInnen: bezirksübergreifende Routen, mit konsumfreien Zonen und spielerischen Elementen.

Verkürzung der Wartezeiten bei VLISA für FußgängerInnen

Mehr Grünflächen im öffentlichen Raum, u. a. mit Sitz- und Verweilmöglichkeiten

Bewusstseinsarbeit und Informationskampagnen: für die gesamte Stadt als auch auf Bezirksebene: Bewusstsein dahingehend stärken, dass ein hoher Anteil an FußgängerInnen wesentlich zur Lebensqualität einer Stadt beiträgt.

Bereitstellung finanzieller Ressourcen für Fußverkehrsmaßnahmen

Entwicklung eines gesamtheitlichen Mobilitätskonzeptes, das sich am Komfort (Verwendbarkeit, Effizienz, Zufriedenheit) der Gehenden, RadfahrerInnen und ÖV-NutzerInnen orientiert (Forcieren des Umweltverbundes).

Denn nachhaltige Mobilität zu fördern bedeutet, in die Zukunft der nachfolgenden Generationen zu investieren. Wien (geht) voraus!

11. Quellenverzeichnis

- 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 (=Endbericht),
- Ausserer, K. Röhsner, U., Risser, R. et al. (2010) Zufußgehen beginnt im Kindesalter – Wege zum und vom Kindergarten, Studie im Auftrag des BMVIT, ways2go-Ausscheidung, Wien.
- Ausserer K., Risser R., Kaufmann C., Barker M., Johansson Ch., Leden L. 2010: Tasks of pedestrians and principles for simplification of those tasks in: PQN final Report Part B1: Functional Needs Documentation, Publisher Walk21 S 107-127
- Berger, T. (2011). Radverkehrserhebung Wien, Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien (Nummer 114)
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT, Walk-space.at – der Österreichische Verein für FußgängerInnen et al. (2012) Fußverkehr in Zahlen. – Wien
- Cerin, E., Leslie, E., Sugiyama, T., Owen, N., 2009. Associations of multiple physical activity domains with mental well-being. *Mental Health and Physical Activity* 2, 55–64.
- Chaloupka-Risser, Ch., Risser, R., Zuzan, W. (2011) Verkehrspsychologie. Grundlagen und Anwendungen. – Wien: Facultas, S. 88f
- Chaloupka, Ch. & Risser, R. (Hrsg.) (2004). ... bis dass der Führerschein ... Mobilität in Kindheit und Jugend, Kröning: Asanger-Verlag
- Duvall J. (2011) Enhancing the benefits of outdoor walking with cognitive engagement strategies. *Journal of Environmental Psychology* 31, pp. 27-35. ISSN 0272-4944, doi:10.1016/j.jenvp.2010.09.003
- Füssl, E. Oberlader, M. et al. (2012) Jugendliche: Lebensqualität, Verkehr & Mobilität. FWF Forschungsprojekt P 23194-G17, Endbericht, Factum OG, Wien
- Füssl, E., Ausserer, K. (2009) VCÖ Hintergrundbericht Gehen, Wien
- Gatrell, A. C. (2013) Therapeutic mobilities: walking and 'steps' to wellbeing and health. *Health & Place* 22, pp. 98–106. <http://dx.doi.org/10.1016/j.healthplace.2013.04.002>
- Grundy Ch. et al. (2009). Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis, *British Medical Journal*, Sep 2009. <http://www.bmj.com/content/339/bmj.b4469.full>

- Hamer, M., Stamatakis, E., Steptoe, A., 2009. Dose response relationship between physical activity and mental health: the Scottish Health Survey. *British Journal of Sports Medicine* 43, 1111–1114.
- Hohenegger (1993) Die Mehrheit will Tempo 30 in: *Schweizer Familie* 25/1993, Zürich
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House and Vintage Books
- Kotler, Ph. et al. (1996): *Principles of Marketing*. Prentice Hall
- Mason, P. et al. (2011) Neighbourhood walking and regeneration in deprived communities. *Health & Place* 17, pp. 727–737. doi:10.1016/j.healthplace.2011.01.010
- Methorst, R., Risser, R., Monterde, H. et al. (2010): *COST 358 Pedestrians' Quality Needs. Walk 21, PQN Final Report*
- Modal Split Graz (2008) <http://www.graz.at/cms/beitrag/10114870/2058470/>
- Modal Split Paris 2010; <http://sootfreecities.eu/measure/traffic-mobility>
- Pokriefke E. (2011) Die gefährliche Macht des Autos in: *Progress* Nr. 3/2011, Magazin der österreichischen Hochschülerchaften, S 17
- Prochaska J.O., Norcross J.C., DiClemente C.C. 1997: *Jetzt fange ich neu an*, München, Droemersche Verlangsanstalt
- Oblak S. (2003) *Masterplan Verkehr Wien 2003*, Hrsg. Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien
- Orru H. & Orru K. (2010) Walking and health. in: Methorst R., Monterde i Bort H., Risser R. Sauter D., Tight M. & Walker J. (Eds.) (2010) *Pedestrians' Quality Needs. Final Report of the COST project 358*, Cheltenham: Walk21.
- Risser R. (2000) Measuring influences of speed reduction on subjective safety. *Workshop on Traffic Calming in New Delhi in March 2000, ICTCT*
- Risser R. (2002) *Gut zu Fuß. Fußgänger als Verkehrsteilnehmer 2. Klasse*, Mandelbaum Verlag, Wien
- Risser A., Reiter D. (2008) *Evaluierung von Schulwegplänen Wiener Volksschulen, im Auftrag der MA 46 „Verkehrsorganisation“*, Wien
- Roch, I. Banse, J. (2007) *Entwicklungsperspektiven für die Lebensqualitäten Wohnen und Freiraumnutzung in den Städten Bonn und Dresden. REAL CORP 007 Tagungsband: To plan is not enough. S. 563-579*.
- Sugiyama, T., et al. (2013) Initiating and maintaining recreational walking: A longitudinal study on the influence of neighbourhood green space, *Prev. Med.*, <http://dx.doi.org/10.1016/j.ypmed.2013.05.015> (not yet published)

Thaler R. et. al. (2005): Gesunde Umwelt für unsere Kinder, WHO Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Europa und Initiativen in Österreich, Broschüre des Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.), Wien

Warburton, D., Nicol, C. W., & Bredin, S. (2006) Health benefits of physical activity: The evidence. Canadian Medical Association Journal, 174(6), 801-809.

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

Internetseiten

Fußgängerfrequenz in Wiener Einkaufsstraßen

http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?angid=1&stid=601178&dstid=686&cbtyp=1&titel=Passante_nz%C3%A4hlung%3A%2CWiener%2CEinkaufstra%C3%9Fen%2Cbeliebt%2Cwie%2Cnie%2Czuvor

FußgängerInnen Orientierungshilfen

NZ Transport Agency (2009). Pedestrian Planning and Design Guide. Online: <http://www.nzta.govt.nz/resources/pedestrian-planning-guide/docs/pedestrian-planning-guide.pdf> ISBN 978-0-478-35228-3)

KfV-Unfallstatistik (2011)

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&tab_txt=Allgemeine+Unfallzahlen+von+Fu%C3%9Fg%C3%A4ngern

Berichterstattung Konflikte (2013)

Kurier <http://kurier.at/chronik/oesterreich/konflikte-auf-der-strasse-nehmen-zu/10.418.039>

MA 46 Verkehrsorganisation Studie zitiert im Standard am 5.09.2011: Radfahrer gefährden Fußgänger kaum; <http://derstandard.at/1315005526340/Stadtverkehr-Radfahrer-gefaehrden-Fussgaenger-kaum>

Modal Split Innsbruck (2012)

<http://www.klimafonds.gv.at/assets/Uploads/Projektberichte/Smart-Energy-Demo---FIT-for-SET-1.-Ausschreibung-2010/BGR062012K11NE2F00021Innsbruckv1.0.pdf>

Modal Split in Millionenstädte

<http://www.rad-spannerei.de/blog/2013/01/28/modal-split-in-millionenstaedten/>

Modal Split Salzburg (2011)

<http://www.salzburg24.at/salzburg-hat-massives-laermproblem/news-20110708-03073074>

Modal Split München (2012) <http://www.socialdata.de/daten/taedtepegel.php>

Modal Split Salzburg (2011) <http://www.salzburg24.at/salzburg-hat-massives-laermproblem/news-20110708-03073074>

San Francisco Parklet Manual, Version 1.0 (February 2013). San Francisco Planning Department.
Online: http://sfpavementtoparks.sfplanning.org/docs/SF_P2P_Parklet_Manual_1.0_FULLL.pdf

UN-Global Road Safety Week

<http://www.who.int/roadsafety/week/2013/en/index.html>

Verkehrssicherheit in Begegnungszonen /Shared Space

Erfahrungen mit „Shared Space“ und „Gemeinschaftsstraßen“ in Deutschland, Vortrag von Jürgen Ortlepp:

http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Bereich_VM/FV_Sichere_Strassen_fuer_Morgen/01_Ortlepp_SichereStrassenfuerMorgen_06102011.pdf

„Verkehrsuntersuchung in der Gemeinde Bohmte unter besonderer Berücksichtigung der Wirkungen des Shared Space Bereiches“, Abschlusspräsentation Wolfgang Bode:

http://www.bohmte.de/pics/medien/1_1253627530/Abschlusspraesentation_Bohmte_090922.pdf

Walk space: Gehen ist ein Genuss

<http://www.walk-space.at/index.php/bewusstsein/road-safety-week/pilotgemeinden-noe>

Wiener Linien (2012) Verkehrsmittelwählerhebung der Wiener Linien 2012;
<http://derstandard.at/1358304268359/Die-Wege-der-Wiener-Oeffis-und-Fahrrad-mit-starken-Zuwachsen>

Forsblom, Marko (2006): Security brings satisfaction and customers. Online in Internet: URL:
<http://best2005.net/content/download/905/4166/file/Security%20brings%20satisfaction%20and%20customers.pdf>

Zu Fuß Gehen in Wien. Aktionen der Mobilitätsagentur :

<http://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/index.html>

12. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklungsstufen der FußgängerInnen Politik (Methorst et al. 2010).	11
Abbildung 2: Verkehrsdiamant mit den Ebenen Fortbewegungsart, Individuum, Gesellschaft, Infrastruktur und Kommunikation (im Uhrzeigersinn; Risser 2000).	15
Abbildung 3: Stadien der Verhaltensveränderung, Prochaska, Norcross & DiClemente (1997).....	18
Abbildung 4: Anteil der Fußgängerunfälle an den Gesamtunfällen je Bundesland (mit Fahrzeugbeteiligung; 2007-2011; Bmvit 2012, S 64)	20
Abbildung 5: Straßenverkehrsunfall -Verursacher und -Opfer in Wien 2000 – inkl.2005; schwerverletzte und getötete FußgängerInnen, Pkw-LenkerInnen (Ausserer et al. 2009).....	22
Abbildung 6: Barrieren beim Zufußgehen (Ausserer et al. 2009).....	36
Abbildung 7: Bild links: Wegweiser für FußgängerInnen, Lyttelton, New Zealand, Bild rechts: Rund-um-Grün (NZ Transport Agency (2009).....	39
Abbildung 8: Beispiel eines Parklets, San Francisco (San Francisco Parklet Manual, 2013).....	39
Abbildung 9: Beschreibung der Stichprobe nach Alter, Erwerbstätigkeit und Pkw-Verfügbarkeit.....	55
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl der Befragten.....	55
Abbildung 11: Vergleich zusätzliche Verkehrsmittelwahl, von Personen, die zu Fuß bzw. mit dem Auto fast täglich unterwegs sind	56
Abbildung 12: Wie gerne gehe ich (n=618)	56
Abbildung 13: Fußgängertypen (n=618).....	57
Abbildung 14: Vergleich Selbstwahrnehmung & tatsächliche Fußwege – Viel- und WeniggeherInnen (n=618)	58
Abbildung 15: Motivationsgründe zum Gehen (Antwortkategorie stimme sehr + stimme eher zu).....	59
Abbildung 16: Motivation Viel-/WeniggeherInnen (signifikante Unterschiede Antwortkat. stimme sehr zu).....	59
Abbildung 17: Wie oft wurden die Barrieren bezogen auf KFZ, Ampeln, Hundekot, Infrastruktur und Radfahrer genannt als "sehr störend" genannt	61
Abbildung 18: Wie oft erlebt man Folgendes beim Gehen und wie sehr stört es (Antwortkategorie sehr oft und oft sowie sehr und eher zusammengefasst)	62
Abbildung 19: Wie oft erlebt man Hundekot am Gehweg im Detail (n=618)	62
Abbildung 20: Barrieren beim Gehen im Detail	63
Abbildung 21: Wie oft erlebt man Folgendes beim Gehen und wie sehr stört es (Antwortkategorie sehr oft und oft sowie sehr und eher zusammengefasst)	64
Abbildung 22: Was stört Viel-/WeniggeherInnen (Antwortkategorie sehr störend)...	65
Abbildung 23: Sicherheit von FußgängerInnen: Vergleich Viel- und WeniggeherInnen und gesamt.....	66
Abbildung 24: Vergleich Viel- und WeniggeherInnen und gesamt in Bezug auf verkehrsberuhigte Bereiche (Antwortkategorie stimme sehr und eher zu zusammengefasst)	67
Abbildung 25: Stellenwert des Gehens in der Gesellschaft (Antwortkategorien stimme sehr und eher zu zusammengefasst; n= 618).....	68
Abbildung 26: Was wünscht man sich, um als FußgängerIn im Bezirk am Besten unterwegs sein zu können.....	69

13. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Modell von Michon (1986), adaptiert nach Methorst (2010), Ebenen der Entscheidung bei Fortbewegung	16
Tabelle 2: Übersicht Problemlagen verschiedener Gruppen als FußgängerInnen (hellgrün = betroffen, dunkelgrün = stark betroffen), eigene Darstellung auf Basis der Literatur DaCoTA (2012), inmotion (2005).....	26
Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl Jugendlicher in Wien N=141, (Datensatz Füssl et al. 2012)	29
Tabelle 4: Wunsch und Realität Wiener Jugendlicher N=141 (Quelle: Datensatz FWF Projekt: Jugendliche, Lebensqualität, Verkehr und Mobilität)	30
Tabelle 5: Zusammenhang zwischen Lebensqualität und Mobilität, Aussagen der Jugendlichen als Übersicht (Füssl et al. 2012)	31
Tabelle 6: Übersicht Vor- und Nachteile des Gehens (Ausserer, K. et al. 2009 S. 46)	33
Tabelle 7: Maßnahmen zur Attraktivierung des Fußverkehrs (Ausserer, et al. 2009 & 2010)	38
Tabelle 8: Veränderungswünsche	43
Tabelle 9: Vor- und Nachteile des Gehens.....	44
Tabelle 10: Positive und Negative Aspekte der Gehinfrastruktur	49
Tabelle 11: Positive und Negative Aspekte der Fortbewegungsart Gehen.....	50
Tabelle 12: Vergleich Viel- und WeniggeherInnen positive und negative Aspekte des Gehens.....	53

14. Anhang

14.1. Leitfaden Viel-GeherInnen

- **Einleitungstext**

Guten Tag, ich bin von FACTUM einem Verkehrsforschungsinstitut und wir führen eine Befragung zum Thema „Gehen in der Stadt“ durch. Darf ich Ihnen dazu eine Frage stellen?

Zunächst: Wohnen Sie in Wien? **(Wenn nein, dann nicht weiter befragen)**

Als was würden Sie sich selbst einschätzen: Gehen Sie im Alltag viel zu Fuß, oder eher wenig?

Würden Sie sich selbst als Viel- oder WeniggeherIn bezeichnen?

(Wenn Wenig-GeherIn) Dürfen wir Ihnen eine Einladung zu einer Gruppendiskussion zum Thema „Gehen in der Stadt“ mitgeben? Für alle, die kommen und mit diskutieren, gibt es € 30. (Folder)

(Wenn Viel-GeherIn) Dürfen wir Ihnen einige Fragen zum Thema gehen stellen? Das Interview wird in etwa 10 bis 15 Minuten dauern. Sie können natürlich auch länger über Ihre Erfahrungen sprechen.

Wir möchten das Interview gerne mit einem Diktiergerät aufzeichnen, um alle Ihre Antworten festhalten zu können. Ihre Antworten werden streng vertraulich behandelt und nicht weitergegeben. Ist das OK?

- **Fragen**

1. Am wichtigsten in diesem Interview ist uns, zu verstehen, was Ihnen am Gehen in Wien besonders gefällt. Können Sie uns das kurz erzählen? **(Falls nichts kommt, warum gehen Sie viel?)**
 - ⇒ In welchen/welchem Bezirk/en sind sie meistens zu Fuß unterwegs?
 - ⇒ Was gefällt Ihnen in diesen Bezirken in Bezug auf das Gehen besonders? **(nachfragen falls nichts kommt, Wenn sie z.B. an Gehsteige denken, an die Gestaltung von öffentlichen Plätzen, Gestaltung von Kreuzungen)**
 - ⇒ Welche schöne Plätze, Abschnitte gehen Sie besonders gern? Wann sind Sie sogar bereit Umwege in Kauf zu nehmen, um dort vorbeizukommen?
2. Unter welchen Bedingungen legen Sie einen Weg in Wien zu Fuß zurück? **(Wegezweck, Wetter, Zeit, Distanz, Begleitung, Umgebung)**
3. Was glauben Sie, denken AutofahrerInnen über FußgängerInnen in Wien?
4. Was denken Sie selbst über sich als FußgängerIn bzw. über FußgängerInnen generell?
5. Wie stehen Ihrer Meinung nach die Politiker in Wien zum Gehen?
6. Und zum Schluss: was passt Ihnen nicht am Gehen in Wien?
 - ⇒ In welchen Bezirken sind sie besonders ungern zu Fuß unterwegs? Warum?
7. Angenommen Sie wären BürgermeisterIn von Wien,
 - Was würden Sie unbedingt für das Gehen beibehalten wollen bzw. vor Veränderung schützen? Was würden Sie für FußgängerInnen verändern?

14.2. Leitfaden Fokusgruppe

1. Begrüßung

Vorstellung des Teams (ModeratorInnen).

2. Einleitung

Projekt vorstellen

Diese Gruppendiskussion findet im Rahmen der Studie „Gehen in Wien“ statt, die von dem Institut FACTUM im Auftrag der Stadt Wien MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung durchgeführt wird. Ziel der Studie ist es zu erforschen, welche Barrieren es gibt, die einem das Gehen verleiden und was das Gehen in Wien angenehm macht. Wir haben einige Fragen vorbereitet, die wir mit Ihnen gerne diskutieren möchten. Das, was wir heute mit Ihnen diskutieren, wird unter anderem die Grundlage sein für eine Wienweite Umfrage zu diesem Thema mit ca. 600 VerkehrsteilnehmerInnen.

3. Erklärung der Vorgehensweise der Diskussion

- ✓ Hinweis, dass die Gruppendiskussion auf Tonband aufgezeichnet sowie schriftlich protokolliert wird. Der/die ModeratorIn stellt nur Fragen, wird selbst keine Stellung nehmen.
- ✓ Was fällt ihnen dazu ein? Es gibt keine Restriktionen, bei dem was man sagt. Es gibt keine „falschen“ oder „richtigen“ Antworten. Ziel ist, zu erfahren, was für sie relevant ist.
- ✓ Die Fragen sollten von allen beantwortet werden, wobei jederzeit auf Gesagtes von anderen DiskussionsteilnehmerInnen reagiert werden kann. Folgende Grundregeln sollen eingehalten werden:
 - Langsam sprechen
 - Den anderen ausreden lassen, d.h. nicht jemanden beim Sprechen unterbrechen.
 - Beim Thema bleiben
 - Jeder darf seine Meinung äußern
 - Zeitrahmen: 1 ½ bis max. 2 Stunden (Muss jemand früher weggehen?)

Frage1: Verkehrsmittelwahl

- Was gefällt Ihnen am Gehen in Wien nicht? Drei wichtigste Gründe auf Kärtchen schreiben.
- Verkehrsmittelaufbahn in den unterschiedlichen Lebensabschnitten
 - Kindheit
 - Jugend
 - Erwachsenenalter
 sehr kurz beschreiben nur um eine Vorstellung zu bekommen über die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl der TeilnehmerInnen

Frage 2: Schwächen des Gehens

- Was gefällt Ihnen am Gehen in Wien nicht?
 Gründe vorlesen und näher beschreiben; Gründe werden auf Flipchart geklebt
- Was gefällt Ihnen am Gehen in Wien in den unterschiedlichen Bereichen nicht?
 - Nachteil Gehen als Fortbewegungsart (Fahrzeug)
 - Infrastruktur
 Wie beurteilen Sie die Infrastruktur zum Gehen in Wien?
 - Image des Gehens
 Es gibt einen Spruch der unlängst plakatiert wurde: „Ein Fußgänger ist ein glücklicher Autofahrer, der einen Parkplatz gefunden hat.“ Was halten Sie davon? Wie würden Sie eine/n Fußgänger/in beschreiben?
 - Mit welchen Menschen verbinden Sie zu Fuß gehen?
 - Wie berichten Medien über das Thema Gehen?
 - Kennen Sie berühmte Leute, die Gehen?
 - Wie stehen Politiker zu dem Thema Gehen?

Frage 3: Stärken des Gehens

- Was gefällt Ihnen am zu Fuß gehen in Wien?
Drei Gründe auf Kärtchen schreiben

- Haben Sie schon darüber nachgedacht mehr zu Fuß zu gehen?
 - Was wären Gründe für Sie mehr zu Fuß zu gehen? (e. g. Kosten, Treibstoff, Alternative-Fortbewegungsmittel, Gesundheitliche Einschränkung, Fahrtauglichkeit, Lebenssituation ändert sich...)
 - Wie würden Sie sich am ehesten fortbewegen, wenn sie kein Auto mehr hätten?
Warum?

Frage 4: Maßnahmen

- Unter welchen Bedingungen würden Sie mehr zu Fuß gehen und nicht das Auto nutzen?

- Was sollte konkret geändert werden, damit Sie lieber zu Fuß gehen?
 - Was sollte sich an der Infrastruktur ändern?
 - Was sollte sich in Bezug auf das Image ändern?

- Welche drei Bedingungen sind für Sie am Wichtigsten, damit Sie mehr zu Fuß gehen in Wien?
auf Post-it schreiben

Wollen sie noch etwas zu dem Thema sagen, das bis jetzt noch nicht diskutiert worden ist?

14.3. Standardisierter Fragebogen

Datum: _____ Interviewer: _____ Uhrzeit: _____ Standort: _____

FACTUM, ein Verkehrsforschungsinstitut führt im Auftrag der Stadt Wien eine wissenschaftliche Studie zum Thema „Gehen in Wien“ durch. Darf ich Ihnen einige Fragen dazu stellen? Die Befragung dauert ca. 7-10 min. und Sie leisten dadurch einen wertvollen Beitrag zu unserer Untersuchung.

1. Wohnen Sie in Wien? ja (*weiter bei 2*) nein (*bedanken und Fragebogen beenden*)

2. In welchem Bezirk wohnen Sie? _____

3. Wie häufig gehen Sie im Alltag zu Fuß?

Sehr selten	1	2	3	4	5	Sehr häufig
-------------	---	---	---	---	---	-------------

4. Wie gerne gehen Sie im Alltag zu Fuß?

Überhaupt nicht gerne	1	2	3	4	5	Sehr gerne
-----------------------	---	---	---	---	---	------------

5. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen auf einer Skala von 1-5 zu bzw. nicht zu? (1 stimme gar nicht zu – 5 stimme sehr zu)

Stimme gar nicht zu 1 2 3 4 5 Stimme sehr zu

Zufußgehen ist eine sichere Fortbewegungsart.					
Als Fußgänger ist man Verkehrsteilnehmer 2. Klasse					
Autofahrer halten für Kinder und Jugendliche seltener an als für Erwachsene.					
Parkende Autos im öffentlichen Raum behindern das Gehen					
In meinem Bezirk sollte es mehr Fußgängerzonen geben.					
In meinem Bezirk sollte es mehr 30km/Zonen geben.					
In meinem Bezirk sollte es mehr Bäume und Grünflächen im öffentlichen Raum geben.					
Den Politikern in meinem Bezirk ist der Fußgängerverkehr wichtig.					

6. Bitte geben Sie auf einer Skala von 1-5 an wie oft Sie folgende Situationen als Fußgänger erleben (1 nie-5 sehr oft) und ob Sie sich dadurch beim Gehen gestört fühlen (1 gar nicht – 5 sehr).

1 2 3 4 5

Autofahrer, die zu schnell unterwegs sind.					
Autofahrer, die beim Zebrastreifen nicht anhalten.					
Autos, die am Gehweg oder im Kreuzungsbereich geparkt sind.					
Gemeinsame Wege für Fußgänger und Radfahrer					
Radfahrer, die auf dem Gehweg fahren.					
Lange Wartezeiten bei Ampeln					
Zu kurz Grün zum Queren					
Zu wenig Platz am Gehweg durch Verkehrszeichen, Mistkübeln, Schanigärten etc.					
Hundekot am Gehweg					
Zu schmale Gehwege					
Keine Orientierungspläne oder Wegweiser für Fußgänger					
Verkehrslärm/Abgase					

7. Was könnte Sie motivieren bzw. was motiviert Sie jetzt schon, Wege bis zu 15 Minuten, zu Fuß zurückzulegen auf einer Skala von 1-5 (1= gar nicht, 5= sehr)?

Motiviert mich gar nicht **1** **2** **3** **4** **5** *sehr*

Dass Gehen einfach und unkompliziert ist (z.B. keine Parkplatzsuche, nicht abhängig von Öffi-Fahrzeiten)					
Gehen in schöner und interessanter Umgebung					
Die tägliche Bewegung durchs Gehen					
Dass ich umweltfreundlich unterwegs bin					
Dass ich unter Leuten bin, Nachbarn/Bekannte treffe					
Hohe Autokosten aufgrund höherer Treibstoffpreise, Parkgebühren, etc.					
Vorbilder, wie Freunde, Verwandte, bekannte Persönlichkeiten, die viel zu Fuß unterwegs sind.					
Wenn zu Fuß gehen belohnt wird (z.B. Rabatt beim Einkaufen).					
Wenn es gute Lösungen für das Transportieren von Sachen gibt					

8. Was wünschen sie sich für den Bezirk in dem sie wohnen, um als Fußgänger besser unterwegs sein zu können? Bitte wählen Sie die 2 wichtigsten aus.

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> breitere Gehsteige | <input type="checkbox"/> mehr öffentliche WCs |
| <input type="checkbox"/> mehr Möglichkeiten zum Straßengieren | <input type="checkbox"/> rücksichtsvolle Radfahrer |
| <input type="checkbox"/> mehr Grünflächen im öffentlichen Raum | <input type="checkbox"/> weniger geparkte Autos |
| <input type="checkbox"/> langsameren Autoverkehr | <input type="checkbox"/> gut beleuchtete Gehsteige am Abend |
| <input type="checkbox"/> saubere Gehsteige | <input type="checkbox"/> getrennte Wege für Radfahrer und Fußgänger |
| <input type="checkbox"/> rücksichtsvolle Autofahrer | <input type="checkbox"/> kürzere Wartezeiten bei Ampeln |
| <input type="checkbox"/> mehr Möglichkeiten zum Sitzen und Verweilen | <input type="checkbox"/> weniger Verkehrslärm/Abgase |
| <input type="checkbox"/> weniger Autoverkehr | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ |

Zum Abschluss möchte ich noch einige Fragen zu Ihrer Person stellen:

9. Geschlecht: Weiblich Männlich

10. Alter: _____

11. Sind Sie derzeit:

erwerbstätig nicht erwerbstätig in Ausbildung

12. Wie oft steht Ihnen ein Pkw zur Verfügung (auch als Mitfahrer)?

immer zeitweise selten nie

13. Wie oft sind Sie unterwegs

	<i>fast täglich 6-7x</i>	<i>5-4x in der Woche</i>	<i>2-3x in der Woche</i>	<i>einmal in der Woche</i>	<i>1- bis 2 mal im Monat</i>	<i>Sehr selten, fast nie</i>
Reine Fußwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit Öffentlichen Verkehrsmitteln	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit anderen Verkehrsmitteln? Wenn ja, mit welchen?: _____ _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14.4. TeilnehmerInnen Liste Workshop

Gehen In Wien

10.12.2013

Roland Romano: TU Wien

Evelyn Eder: Radlobby Wien: IGF & Argus

Arno Dermutz: Radlobby

Petra Ebert: MA 28

Kientzl Karin: Wien zu Fuß

Gregor Stratil-Sauer: MA 18

Thomas Keller: MD-DB

Julia Seeburger: MA 28

Dieter Schwab: Walk-space.at