

Perspektiven älterer Menschen bezüglich Lebensgestaltung und Mobilitätsbedürfnisse

Kalbermatten Urs

Bedeutung der Mobilität im Leben des älteren Menschen

Im Alter erfährt die Mobilität einen recht hohen Stellenwert: Zuerst können wir nach der Pensionierung feststellen, dass Menschen durch die Entbindung von Arbeit und Kindererziehung ihren Handlungsspielraum erweitern. Mit den Jahren entsteht jedoch eine sukzessive Verkleinerung des ausserhäuslichen Aktionsradius. Gründe dafür liegen in Abbauprozessen der Motorik, Einbussen der Sinneswahrnehmung oder die Unsicherheit, bei Nacht Auto zu fahren. Mobilität ist ein wichtiger Faktor für eine positive Wahrnehmung der eigenen Persönlichkeit (Selbstbild), die soziale Integration und eine aktive Lebensgestaltung ausser Haus.

Die Mobilität des Menschen hat verschiedenste Funktionen. Erstens ist der Mensch ein Bewegungswesen, das an der Bewegung selber Lust hat. Eingeschränkte Mobilität wird mit Verlust von Lebensqualität in Verbindung gebracht. Zweitens erlaubt Mobilität eine aktive Aneignung der sozialen und materiellen Umwelt. Diese Interaktion mit der Umwelt stellt eigentlich die zentrale Bedingung beim Kind für die Entwicklung des Gehirns dar. Erst im Austausch mit der Umwelt wird das Gehirn ausgebildet. Dies gilt auch für den älteren Menschen. Eine reizarme und eingeschränkte Umwelt führt zu weniger Differenzierung des Gehirns bis hin zur geistigen Verarmung. Folglich gehört es zur Lebensgestaltung im Alter, verschiedene Umwelten auszuwählen, die hohe Anreizsysteme für die Person haben. Die Mobilität bietet Möglichkeiten, diese Umwelten zu erreichen.

Gerontologische Modelle und Mobilität

a) Defizit-Modell / Disengagement-Theorie

Hier werden Menschenmodelle dargestellt, bei denen man nur **reagiert**, wenn ein Problem auftaucht. Unter dem SOK-Modell (Selektive Optimierung mit Kompensation) werden in der Literatur die Möglichkeiten der Regulationen nach Abbauprozessen diskutiert.

Nach amerikanischer Disengagement-Theorie erreicht man im Alter eine hohe Zufriedenheit, wenn man sich von der Gesellschaft zurückzieht. Noch heute reden viele Autoren vom Alter als „Ruhestand“. Die Vision Alter als Ruhestand steht quasi kontraproduktiv einer Mobilitätsförderung im Alter entgegen. In den Ruhestand tritt man nur notgedrungen. Wer es anders kann, der ist mobil. Der gesellschaftliche Rückzug ist zwar im Alter anzutreffen und entsteht durch reduzierte individuelle Möglichkeiten. Dies ist jedoch eine ungünstige Bewältigungsstrategie, um mobil zu bleiben, und geht einher mit einer reduzierten Lebensqualität. Man übt weniger Freizeitaktivitäten aus und kann weniger sinnstiftenden Aufgaben nachgehen.

b) Aktivitätsmodell

Ausgehend von der Erkenntnis, was nicht genutzt wird verkümmert, wird hier dem älteren Menschen empfohlen, aktiv sich für seine geistige und körperliche Fitness einzusetzen. Ältere Menschen tragen folglich durch ihren Lebensstil Verantwortung, wie sie altern. Dieses Modell legt dem älteren Menschen nahe, zu trainieren und seine Fähigkeiten zu nutzen. Mobil sein führt auch zu so etwas wie einer ökologischen Identitätsentwicklung. Diese zeigt sich mit der Selbstwahrnehmung, gewünschte ausserhäusliche Ziele erreichen zu können. In einer Gesellschaft, in der die meisten Auto fahren, bedeutet die Abgabe des Führerscheins ein grosser Einschnitt in die Selbstwahrnehmung. In Deutschland hört man den Spruch: „Richtig alt ist, wer seinen Führerschein abgeben muss.“

Das Aktivitätsmodell hat seine Grenzen darin, dass gewisse Abbauprozesse nicht verhinderbar und kompensierbar sind. Weiter sollte nicht die Aktivität allein im Vordergrund stehen, sondern sie ist nur ein Mittel zum Zweck. Sonst führt sie zu einem Unruhestand im Alter. Der Inhalt der Mobilität, nämlich sinnvollen Aufgaben und Tätigkeiten nachzugehen, bewirkt erst eine positive Lebensqualität.

c) Handlungstheorie

Für die Mobilitätsförderung im Alter ist es wichtig, dass die Mobilität das Mittel für das Erreichen zentraler Ziel ist. Die Lernfähigkeit im Alter ist gross. Die Frage im Kontext von Mobilitätsveränderung aber ist: Will man etwas Neues lernen, macht es Sinn und wie kann es in die Lebensgestaltung eingebaut werden? Widerstände entstehen, wenn man ausschliesslich auf gewisse Formen der Mobilität oder den Wohnort (Villa im Grünen) fixiert ist.

Lebensgestaltung im Alter heisst oft die Planung von Übergängen in neue Lebensphasen. Die bewusste Gestaltung von Neuem und antizipatorisches Handeln in Bezug auf vorhersehbare Veränderungen gehören zur hohen Kunst des Alterns. Dem gegenüber trifft man oft ein Abwarten oder gar eine Verdrängung, bis ein Notfall auftaucht. Gerade im Zusammenhang mit Autofahren ist es im Alter wichtig, die eigenen Grenzen zu erkennen und eine realistische Selbstwahrnehmung der eigenen Fertigkeiten zu haben.

Handlungsstrategien

Die zentrale Frage ist nun, wie der ältere Mensch auf Veränderungen und Mobilitätsprobleme eingeht. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass sich ältere Menschen in keinem Aspekt als homogene Gruppe verhalten. So unterscheiden sie sich auch in den Varianten der Lebensgestaltung betreffend ihrer Mobilität. Da beispielsweise Autofahren in der Regel irgendwann in der Lebensspanne aufhört, bedarf die Planung der Mobilität einer Strategie, auch ohne Auto leben zu können. Das Auto erhält im Alter einen höheren Stellenwert als in jüngeren Jahren. Es stellt oft die Bedingung für die Aufrechterhaltung der Selbständigkeit dar. Mit verschiedenen Strategien kann nun auf eine potentielle Abgabe des Führerscheins eingegangen werden.

- **Präventives Handeln:** Verlängerung der Fahrtüchtigkeit und Optimierung von Fertigkeiten durch Trainings. Tests können Hinweise über Stärken und Schwächen liefern.
- Dank **Handlungsflexibilität** können körperliche Einbussen im Alter kompensiert und z.T. vermieden werden.
- **Lang- bis mittelfristige Wahl** eines Wohnumfeldes, das eine breites Infrastrukturangebot und gute Bedingungen des öffentlichen Verkehrs aufweist. So wird die Gefahr des Verlustes der Selbständigkeit parallel zur Führerscheinabgabe abgewendet. Gleichzeitig wird Sicherheit und hohe personale Kompetenz aufgebaut. Parallel zum Training also Strategien bereit halten bzw. entwickeln. Was mache ich, wenn ich weniger mobil bin?
Langfristige Planung ist eher schwierig und z.T. ungewohnt.
- Falls notwendig, muss im Alter die Fertigkeiten für die Benutzung des **öffentlichen Verkehrs** geübt werden. Die Freiheit des Autofahrens bringt im Alter die Gefahr, abhängig vom Auto zu werden.
- Als alternative Strategie kann auch ein **soziales Stützsystem** aufgebaut werden, auf das man notfalls zurückgreifen kann.

Eine konstruktive Bewältigung der Mobilitätsanforderungen kann eine positive Entwicklung der Selbständigkeit und der Identität unterstützen. Mobilität verstehe ich hier als Mittel zur aktiven Lebensgestaltung und zwar in seiner ursprünglichen lateinischen Bedeutung, wo es vom Verb *mobilitare* stammt und auf deutsch übersetzt heisst: beweglich, lebendig machen.

Titel

Gesellschaftlich und technisch bedingte Veränderungen der Verkehrs- und Siedlungsstruktur und ihr Einfluss auf die Mobilität im Alter

Ziel Referat

Aus der Sicht älterer Menschen räumliche Entwicklung nachzeichnen und beurteilen

daraus Schlussfolgerungen ziehen für eine älteren Menschen angepasste Verkehrs- und Siedlungsstruktur

Inhalt Tagungsunterlage (entspricht Aufbau Referat)

- 1 Ältere Menschen und Mobilität**
 - 1.1 Schlüsselgrößen der Mobilität**
 - 1.2 Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden**
- 2 Altersgerechte = fussgängerfreundliche Räume**
 - 2.1 Raumbegriff**
 - 2.2 Generelle Merkmale für fussgängerfreundliche Räume**
- 3 Überblick über die räumliche Entwicklung**
- 4 Schlussfolgerungen**

**ANHANG : Details fussgängerfreundlicher Verkehrsräume
(Querschnitt durch den Strassenraum)**

Basis des Referats

eigene wissenschaftliche Arbeiten in den Bereichen:

**kleinräumiges Mobilitätsverhalten
Fussverkehr
räumliche Entwicklung**

Expertentätigkeit bei

**Projekten zur Neugestaltung von Ortsdurchfahrten
Begleitung von Forschungsarbeiten**

praktische Erfahrung

**Verkehrsteilnahme zu Fuss und per ÖV
Beobachtung der räumlichen Entwicklung
Betreuung/Beobachtung älterer Personen
Engagement im Vorstand der schweiz. Fachorganisation 'Fussverkehr Schweiz'**

1 Ältere Menschen und Mobilität

1.1 Schlüsselgrößen der Mobilität

räumliche Gegebenheiten

Wege/Strecken ← Verteilung der Nutzungen
Verkehrsanlagen, Verkehrsmittel

persönliche Voraussetzungen

Aktivitätenmuster ← gesellschaftliche Einbettung/Verpflichtungen

Verkehrsmittelwahl ← Verkehrsmittelverfügbarkeit
Mobilitätscurriculum
Verkehrs-/Mobilitätskompetenz

Mobilitätscurriculum

= bisheriges Leben als mobile Person:
benutzte Verkehrsmittel, Affinität zu Verkehrsmitteln, Erfahrungen mit Verkehrsmitteln

Verkehrskompetenz / Mobilitätskompetenz

= physische, psychische und intellektuelle Fähigkeit zur Verkehrsteilnahme / mobil zu sein.

Sie umfasst:

- die Verkehrsteilnahme selber, Gewandtheit im Verkehr (Fähigkeit zum Gebrauch von Fahrzeugen und der Füsse)
- die Vorbereitung der Verkehrsteilnahme (Fähigkeit zur Informationsbeschaffung, z.B. Karten lesen, Fahrplan ab Internet abrufen, Bedienung von Billettautomaten)

Mit zunehmendem Alter nimmt die Verkehrskompetenz immer mehr ab: Langsamere Wahrnehmung, langsamere Reaktion, Einengung des Gesichtsfeldes und viele weitere Faktoren.

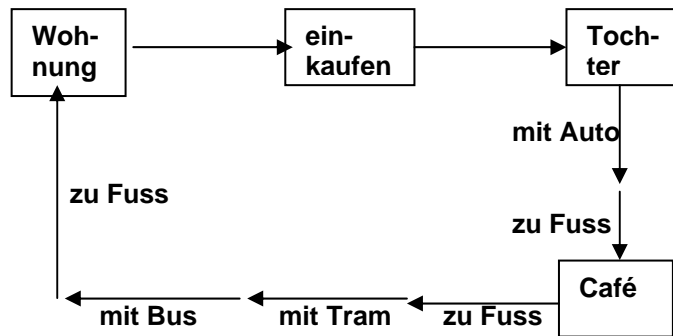
→ Probleme mit der Lenkung eines Fahrzeuges

→ Einschränkungen beim Gehen:

Ältere Menschen

- können nur kurze Distanzen zurücklegen; brauchen Sitzgelegenheiten in kurzen Abständen
- sind langsam und umständlich → sind auf Rücksichtnahme der anderen Verkehrsteilnehmenden angewiesen, auch beim Einsteigen in öffentliche Verkehrsmittel
- etc.

Aktivitätenmuster und Wegekette



- **Praktisch für alle Aktivitäten müssen Strecken zu Fuss zurückgelegt werden.**
- **Alle Verkehrsteilnehmenden sind zumindest zeitweise Fussgänger und Fussgängerinnen**
- **Zu Fuss gehen können ist die Schlüsselgrösse für eine eigenständige Mobilität**
- **eigenständige Mobilität = Teil der Autonomie**
- **Autonomie = Lebensqualität**
- **Fussgängergerechte Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sind eine Voraussetzung für die Lebensqualität älterer Menschen**
- **Die Verkehrskompetenz als Fussgänger/Fussgängerin entscheidet über das Mobilsein**

1.2 Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden

Sämtliche Verkehrsteilnehmenden von Zufussgehenden bis zu Autofahrenden, von Kindergarten-schülern bis Menschen in höheren Altern haben folgende Ansprüche. Die räumliche Umsetzung ist für jede Gruppe der Verkehrsteilnehmenden anders.

viele Wegalternativen

bedeutet,

dass die Zufussgehenden und Velofahrenden je nach Situation und Bedürfnis die für sie beste Route wählen können (grösstmögliche Wahlfreiheit)

ungehinderte Fortbewegung

bedeutet:

- das beabsichtigte resp. mögliche Tempo einhalten können
- keine Widerstände / Störungen bei der Zurücklegung des Weges

gute Orientierungsmöglichkeiten

Orientierung ist das sich Zurechtfinden im Raum mit Hilfe aller Sinne. Sie kommt zustande durch

- die Anlage des Strassennetzes (→ Verkehrsplanung)
- die Gestaltung des Strassenraumes (→ Raumplanung / Architektur+Städtebau / Grünraum-planung / künstlerische Ausgestaltung)
- Signalisationen (→ Verkehrstechnik)
- mobilitätsspezifische Print- und elektronische Medien (→ Kommunikation)

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit bedeutet:

- keine Unfälle/Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden
- keine Selbstunfälle (Ausgleiten, Straucheln/Stürzen)

und umfasst:

- die objektive Gefährdung
- das Sicherheitsempfinden (z.B. Angst vor Unfällen)

Sicherheit vor Übergriffen von Menschen und Tieren

bedeutet:

- Schutz von Leib und Leben (keine Belästigungen, Bedrohungen, Überfälle durch Menschen oder Tiere)
- Schutz von Eigentum (keine Diebstähle)

Sicherheit umfasst:

- die objektive Bedrohung
- das Sicherheitsempfinden

Sicher fühlen sich Menschen dann, wenn sie das Gefühl haben, auf dem Weg nicht allein zu sein, d.h. wenn die soziale Kontrolle funktioniert und dass sie selber oder andere bei allfälligen Bedrohungen adäquat reagieren könnten.

Komfort

bedeutet:

- eine möglichst angenehme, bequeme, störungsfreie Fortbewegung mit geringem Energieaufwand
- Bewegungsfreiheit
- Sauberkeit
- gute Umweltqualität (geringe Luftschadstoffe, kein Gestank, wenig Lärm, geringe Erschütterungen)

positive Erlebnisse

Als Erlebnismöglichkeiten werden Impulse verstanden, welche die Befindlichkeit positiv beeinflussen:

- Freude/Lust an der Bewegung (Schnelligkeit/Langsamkeit) und Fortbewegungsart
- sinnliche Wahrnehmung des eigenen Körpers
- sinnliche Wahrnehmung des Raumes
- intellektuelle und gefühlsbezogene Anregungen durch den gestalteten Raum
- direkte und indirekte Kontakte mit anderen Menschen
- Wahrnehmung von Ruhe oder Belebtheit

Erlebnismöglichkeiten sind wichtige Voraussetzungen für die Identifikation mit einem Ort.

geringer zeitlicher und finanzieller Aufwand

- Der zeitliche Aufwand umfasst die Unterwegszeit
- Der finanzielle Aufwand umfasst die Summe aller persönlichen Aufwendungen für die Mobilität.

2 Altersgerechte = fussgängerfreundliche Räume

2.1 Raumbegriff

Massgebend für die **Länge der Strecken** zu Fuss sind

- die Verteilung der Nutzungen im Raum
- das Verkehrsnetz (Anlage des Wegenetzes)

Den Zufussgehenden angepasst ist eine Siedlungs- und Verkehrsstruktur mit kurzen Distanzen.

Massgebend für die **Qualität des Zufussgehens resp. die Befindlichkeit auf dem Weg** sind der Raum in seiner Ganzheit und eine fast unendliche Zahl von Details.

Die Elemente dieses mehrdimensionalen Raumes sind

Verkehr

Beschaffenheit der Verkehrsanlagen (Bauwerk, Gestaltung, Zustand)

- für den bewegten Verkehr
- für den ruhenden Verkehr

Verkehrsregime

Angrenzender Raum (Nutzung, Gestaltung, Zustand)

- Gebäude
- Anlagen
- Freiflächen

Personen (Anwesenheit, Verhalten)

- Verkehrsteilnehmende
- Personen im angrenzenden Raum

Dienstleistungen

die das Zufussgehen erleichtern (z.B. Hauslieferdienst)

Naturphänomene

Topographie
Klima, Wetter

Umweltqualität

Luftqualität
Lärm
Erschütterungen

2.2 Generelle Merkmale für fussgängergerechte Räume

feinmaschiges durchgehendes Wegenetz

Es bildet das Rückgrat eines qualitativ hochstehenden Fussverkehrs. Es lässt Wegalternativen zu und ermöglicht ein zügiges Vorwärtskommen.

kleinräumig grosser Nutzungsmix

Dieser garantiert Abwechslung und die durchgehende Anwesenheit von Leuten, was eine gute Voraussetzung fürs Sicherheitsgefühl bzgl. Übergriffen sowie für Erlebnis- und Orientierungsmöglichkeiten darstellt.

qualitativ hochstehender Städte-/Siedlungsbau

Diese leistet einen Beitrag an die Erlebnisvielfalt und dient der Orientierung.

abwechslungsreiche und strassenzugewandte Architektur und Grünraumgestaltung

Diese unterstützen das Sicherheitsgefühl bzgl. Übergriffen und leisten einen Beitrag an die Erlebnisvielfalt. Auch dienen sie der Orientierung.

Sauberkeit und guter Zustand

Gut gewartete Gehflächen beeinflussen sowohl die Verkehrssicherheit als auch den Komfort. Strassenräume mit Merkmalen von Vandalismus und Verslumung sind dem Sicherheitsgefühl bzgl. Übergriffen abträglich.

langsame Tempi

Langsame Tempi sämtlicher Verkehrsteilnehmenden stellen die wesentlichste Voraussetzung für die Verkehrssicherheit dar (Reduktion schwerer Unfälle) und heben, indem sie Kontakte zwischen allen Verkehrsteilnehmenden ermöglichen, das Sicherheitsgefühl bzgl. Übergriffen. Auch tragen sie wegen des geringeren Lärmpegels und Schadstoffausstosses zum Komfort bei.

3 Überblick über die räumliche Entwicklung (Teil 1)

Jahr (Einwohner) Ereignisse	Verkehr Verkehrsmittel, Infrastruktur, Organisation	Siedlungen	Versorgung (tägl. Bedarf)	Wohnformen älterer Menschen	Tourismus
1700 (1Mio)	zu Fuss mit Pferd auf Wasser Ausbau Landstrassen im Mittelland Pferdekutsche	"Fussgänger"Stadt kompakt, klein, mit Stadtmauer Nutzungen durchmisch <u>geschlossene Dörfer</u> Nutzungen durchmisch <u>Stadt/Land getrennt</u>	kleine Ladengeschäfte (Familienbetriebe)	<u>in der Grossfamilie</u>	<u>Individualtour.</u> Bade-, Trinkkuren (Bäder, Hospize) Bergferien, Reisen (Kurahäuser)
1800 (2 Mio) Franz. Rev.	Ausbau Strassen in Alpen+ Jura				Sommertour. (erste Hotels)
Industrialisierung	Lauf- und Fahrrad	Schleifen der Stadtmauern → Gelände für Verkehr, öffentliche Bauten+Anlagen			
1850 Schweiz. Bundesstaat	Eisenbahnen Zahnrad-, Standseilbahnen, Bergbahnen	Entflechten von Wohnen und Arbeiten → Wohnquartiere, Industrieareale	Quartierläden	Pfrundhaus Bürgerasyl	Alpinismus (Alpenclubhütten) Luxustourismus So+Wi (Hotels)
1900 (3 Mio) Arbeiterbeweg	erste Autos	Wachstum → Eingemeindungen	im Zentrum erste Warenhäuser		
1. Weltkrieg	Tram Postauto	"Tram"Stadt kompakt, lineare, radiale Ausdehnung <u>geschlossene Dörfer</u> Nutzungen durchmisch <u>Stadt/Land getrennt</u>	kleine Läden an Ausfallsstr. + Tramhaltestellen		Zusammenbruch Luxustourismus <u>Volkstourismus</u> (Naturfreundehäuser)
bezahlte Ferien					(erste Ferienhäuser)
2. Weltkrieg					

Allgemeine Merkmale von Siedlung und Verkehr

- kurze Distanzen, kleiner Aktionsraum
- fussläufige Versorgung im Quartier
- bis ca. 1930 Bebauung strassenorientiert, nachher Lösung/Abkehr von der Strasse
- Nutzungsmischung noch gross
- feinstrukturierte Räume
- Geschwindigkeit der Verkehrsmittel (inkl. Füsse) ähnlich (langsam) → Querung von Strassen unproblematisch

Überblick über die räumliche Entwicklung (Teil 2)

Jahr (Einwohner) Ereignisse	Verkehr Verkehrsmittel, Infrastruktur, Organisation	Siedlungen	Versorgung (tägl. Bedarf)	Wohnformen älterer Menschen	Tourismus
1950	Auto: Beginn Boom Nationalstrassen Ausbau Hauptstrassen Ausbau Flughafen	"Auto"Stadt/Agglomeration flächenmässige Ausdehnung, Ausuferung radiale + tangentielle Beziehungen, Zerschneidung durch Hauptstrassen; Stadtflucht <u>Aufbruch der Dörfer</u> Erweiterung, "Schlafgemeinden", Zerschneidung durch Hauptstrassen <u>Stadt/Land</u> fliessen in einander über, Zersiedlung	Shoppingcenters Beginn Ländelsterben Konzentrat. im Detailhandel	Alters-/ Pflegeheime Alterssiedlung eigene angestammte Wohnung Grossfamilien werden rar Altersresidenzen unterschiedliche Wohnformen	<u>Massentourismus</u> in Schweiz und Europa <u>Zweitwohnungsboom</u> Massentourismus weltweit <u>Sport- / Kultur-events</u>
1980	S-Bahn neue Bahnhöfe neue Buslinien Verkehrsverbünde Kombinierte Mobilitätsangebote Konzept: leistungsfähige Durchgangsstrassen und verkehrsberuhigte Quartiere	"S-Bahn"Stadt/Agglom. Verdichtung entlang Bahnachsen Umnutzung von Industriearealen für Wohnen, Dienstleistungen, Freizeit <u>Dörfer:</u> Umfahrungsstrassen Tempo30-Zonen Begegnungszonen	grössere Märkte in Zentrumsnähe Dörfer und Quartiere ohne Laden		
heute (7,4 Mio)	Computer Internet Natel Förderung Langsamverkehr (Velo, zu Fuss gehen) fahrzeugähnliche Geräte Bahn 2000 NEAT Europäische Netz der Hochgeschwindigkeitszüge (Swiss-Metro ???)				

Allgemeine Merkmale von Siedlung und Verkehr

- grosse Distanzen, grosser Aktionsraum
- immer weniger fussläufige Versorgung im Quartier
- in Wohngebieten Abschottung gegenüber Strasse, Wohnhochhäuser ohne Bezug zur Strasse
- Entflechtung der Nutzungen → Zwang zur Zurücklegung grosser Distanzen
- grobstrukturierte Räume
- grosses Verkehrsaufkommen, grosse Geschwindigkeiten → Querung von Strassen problematisch
- Abnehmende Verantwortung für den öffentlichen Raum und die anderen Verkehrsteilnehmenden

4 Schlussfolgerungen

Mobilsein ist nicht möglich ohne die Zurücklegung von Strecken zu Fuss.

Personen in höheren Altern sind nicht mehr in der Lage, ohne Unterbrechung längere Strecken zu Fuss zurückzulegen. Dies gilt es bei der räumlichen und verkehrlichen Gestaltung zu beachten.

Für die Qualität des Zufussgehens resp. die Befindlichkeit im Raum ist der Raum in seiner Gesamtheit massgebend, weshalb die Zusammenarbeit diverser Fachleute sowie der Öffentlichkeit und Privater eine wichtige Voraussetzung darstellt.

Kleinräumige Siedlungsstrukturen sowie eine langsame Abwicklung des Verkehrs erlauben Menschen bis ins hohe Alter die eigenständige Fortbewegung zu Fuss.

Im heutigen Siedlungsgefüge sind derartige Strukturen nurmehr als Inseln zu schaffen. Wichtig ist, dass diese Inseln geschaffen und durch fussgängerfreundliche Korridore miteinander verbunden werden.

ANHANG: Details fussgängerfreundlicher Verkehrsräume (Querschnitt durch den Verkehrsraum)

Angebot	privater Bereich		öffentlicher Bereich	
	Gebäude	Garten/Vorplatz/Freifläche	Gehbereich	Fahrbahn mit Veloweg/-streifen
Nachfrage				
Ungehinderte Fortbewegung	<ul style="list-style-type: none"> ■ mit Durchgängen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ mit Durchgängen ■ direkte Zugänge zu Hauseingängen ■ in Parkanlagen dem natürlichen Empfinden entsprechende Wegeführung ■ kein Gebüsch, das weit in den Gehbereich hinein reicht 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dimensionierung die unterschiedliche Tempi (bummeln und zügiges Schreiten) zulässt ■ Übergänge zum Fahrbereich mit abgesenkten Trottoirkanten ■ keine Behinderung durch Signalisationen ■ Fremdnutzungen (Mülltonnen, Auslagen von Geschäften, Strassencafés, Pflanzen, Veloparkplätze etc.) nur falls keine Behinderung ■ kein Trottoirparkieren ■ gute Wartung der Gehflächen (insbe. bei Schnee, Eis, Laubfall) ■ auf Gehflächen kein aufgepflüger Schnee 	<ul style="list-style-type: none"> ■ direkte und vielfältige Querungsmöglichkeiten ■ Querungsmöglichkeiten überall dort, wo sie aus Fussgängerlogik nötig sind ■ keine Unterführungen ■ bei Überführungen Lift anstelle von langen Rampen ■ keine Barrierebildung durch Parkplätze und Veloabstellanlagen ■ auf Kreuzungen keine zurückversetzte Zebrastreifen ■ Ampelschaltungen mit kurzen Wartezeiten
Orientierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ vielfältige Nutzungen ■ unverwechselbare, abwechslungsreiche Architektur und Gestaltung ■ Gebäude und Nutzungen als Merkmale (z.B. historisches Gebäude, Hochhaus, Hallenbad) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ vielfältige Nutzungen ■ unverwechselbare, abwechslungsreiche Gestaltung ■ Nutzungen und Objekte als Merkmale (z.B. Parkanlage, Brunnen, Skulptur) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wegweiser an/zu wichtigen Standorten ■ Bodenmarkierungen zu wichtigen Standorten ■ für Sehbehinderte/Blinde Wegeleitsysteme zu ÖV-Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Markierungen auf dem Boden (insbes. für Kinder) ■ Tafeln mit Ausschnitten aus fussverkehrsbezogenen Stadt- und Ortsplänen an Haltestellen des ÖV und bei Parkierungsanlagen
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Witterungsschutz (Vordächer) ■ Schutz vor Dachlawinen ■ Spiegel 	<ul style="list-style-type: none"> ■ bei Ausfahrten von Garagen und Parkplätzen keine sichtbehindernden Elemente (→ stumpfe Winkel als Gestaltungsprinzip) ■ zurückschneiden von stacheligem Gebüsch (Verletzungsgefahr) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ für Längsverkehr Trennelemente falls gefährliche Fahrbahn ■ für Querverkehr keine Sichtbehinderungen zur Fahrbahn ■ abgesenkte Trottoirkante (→ kurze Aufenthaltsdauer im Fahr-bereich für Rollstuhlfahrende und Personen mit Kinderwagen) ■ keine gegen den Fahrbereich abfallenden Gehflächen ■ Belag, der sicheres Auftreten garantiert 	<ul style="list-style-type: none"> ■ fussgängerlogische Wegführung ■ möglichst kurze Übergänge ■ bei langen Übergängen Mittelinseln ■ Querungshilfen überall dort, wo sie aus FG-Logik nötig sind ■ an Kreuzungen keine zurückversetzte Zebrastreifen ■ Ampelschaltung, die Betagten und Behinderten genügend Zeit zum Queren lassen

			<ul style="list-style-type: none"> ■ gute Ausleuchtung ■ für Sehbehinderte/Blinde Fibrationsknöpfe an Ampeln ■ Zulassung anderer Verkehrsteilnehmenden nur falls gleiche Geschwindigkeit wie Zufussgehende ■ keine Fremdnutzung wenn damit ein Ausweichen auf die Fahrbahn provoziert wird ■ Sauberkeit ■ ebenso konsequenter Winterdienst wie auf Fahrbahnen (kein Schneedepot auf Gehbereich) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ gute Ausleuchtung ■ keine Blendeffekte durch Scheinwerferlicht ■ keine Sicht behindernde Parkierung ■ keine gleichzeitigen Grünphasen für Zufussgehende und abbiegende Fahrzeuge und ■ bei Fussgängerübergängen langsame Tempi der anderen Verkehrsteilnehmenden
Sicherheit vor Übergriffen	<ul style="list-style-type: none"> ■ kleinräumig grosser Nutzungsmix ■ Nutzungen mit durchgehend regem Verkehr von zufussgehenden Leuten ■ grosser Wohnanteil ■ keine Nutzung, die dubiose Gestalten anzieht ■ viele Hauseingänge ■ Orientierung und Öffnung zum Gehbereich hin ■ viele, nicht spiegelnde Fenster ■ Erdgeschoss mit Aufenthaltsräumen ■ Schaufenster mit Durchblick ■ geöffnete Fensterläden und beleuchtete Fenster ■ keine Sprayereien, keine Merkmale von Verslumung 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nutzung mit möglichst durchgehender Anwesenheit von Leuten ■ Gestaltung so dass Sichtkontakt zu Leuten in den Gebäuden und Freiflächen ■ schmale Vorgärten/-plätze ■ über-/und durchblickbare Einfriedungen und Bepflanzungen ■ keine Lärmschutzwände ■ keine Garagenfronten ■ keine hohen Hecken ■ Sauberkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tag und Nacht durchgehende Anwesenheit von vielen Leuten ('soziale Augen') ■ Überschaubarkeit ■ gute Ausleuchtung ■ keine toten Winkel ■ stumpfe Winkel ■ Durchlässigkeit (keine Trennelemente, keine breiten Rabatten) gegenüber Fahrbereich ■ Notrufsäule ■ Sauberkeit ■ Hunde angeleint 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tag und Nacht mässiger, langsamer Verkehr ■ bei Verkehrstrennung parallele Anordnung der Verkehrsflächen für den Fuss-, Veloverkehr und den MIV ■ kurze Übergänge ■ viele Querungsmöglichkeiten ■ oberirdische Querungsmöglichkeit (keine Unterführung). ■ bei Überführungen verglaste Lifte ■ Haltestellenzugänge und Haltestellen selber allseitig einsehbar
Komfort	<ul style="list-style-type: none"> ■ Arkaden/Laubengänge ■ Vordächer als Witterungsschutz ■ Einrichtung für Gepäckaufbewahrung ■ WC-Anlagen ■ viele Ruhemöglichkeiten (auch Mauerabsätze) ■ keine Emissionen von Lärm und Gestank, 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung für Gepäckaufbewahrung ■ viele Ruhemöglichkeiten (Mäuerchen, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ grosszügige Dimensionierung ■ Belag, der angenehmes Gehen ermöglicht ■ angenehme Beleuchtung ■ Handläufe bei Treppen und steilen Wegen ■ Schiebvorrichtungen für Kinderwagen und Einkaufswägel ■ Schatten spendende Bäume 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen mit Witterungsschutz, mit Anlage zur Gepäckaufbewahrung, Sitz- und Anlehnungsmöglichkeiten ■ direkte und vielfältige Querungsmöglichkeiten ■ kein Zwang zur Benützung von Unter-/Überführungen ■ keine Umwege über unlogisch platzierte Zebrastreifen ■ Ampelschaltung, die kein Gehetze

			<ul style="list-style-type: none"> ■ Ruhebänke in geringen Abständen ■ Abfalleimer, Robidog ■ Fremdnutzung nur falls genügend Platz vorhanden ist ■ keine Verdrängung/Belästigung durch andere VerkehrsteilnehmerInnen ■ keine Benachteiligung bei Unterhaltsarbeiten ■ keine Benachteiligung beim Winterdienst 	<ul style="list-style-type: none"> über Strasse provoziert ■ kurze Wartezeiten an Ampeln ■ keine Dellen im Strassenbelag (Befahrung von Wasserlachen durch Fahrzeuge → Bespritzen von Kleidern) ■ keine Emissionen von Lärm, Gestank, keine Erschütterungen ■ kein blendendes Scheinwerferlicht
Erlebnis- möglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ grosser Informationsgehalt auf kleinstem Raum ■ grosse Nutzungsvielfalt auf kleinstem Raum ■ abwechslungsreiche Architektur/Gestaltung ■ Orientierung zum Gehweg hin ■ künstlerische Ausgestaltung ■ erlebbare historische Dimension ■ schön gestaltete Schaufenster ■ Infotafeln an Gebäuden ■ Leute zum Plaudern und Beobachten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ grosser Informationsgehalt auf kleinstem Raum ■ grosse Nutzungsvielfalt auf kleinstem Raum ■ abwechslungsreiche Gestaltung ■ einsichtbare Gärten ■ Leute zum Plaudern und Beobachten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ viele Wegalternativen ■ schöner Belag ■ Nischen für Rückzugsmöglichkeiten ■ Leute zum Plaudern und Beobachten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ keine Beeinträchtigung der Beziehungen über die Strasse (→ schmaler Fahrbereich) ■ durch Parkierung keine Beeinträchtigung der Sicht auf städtebaulich wertvolle Plätze und Strassen ■ Infotafeln über Quartier an Haltestellen und auf Parkplätzen