Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/ Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

http://www.ub.tuwien.ac.at

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

http://www.ub.tuwien.ac.at/eng

DIPLOMARBEIT

Das öffentliche Schulumfeld als Lern- und Bewegungsraum in der Stadt

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

O.Univ.Prof. Richard Stiles MA Dip LD Dr hc²

E260/L
Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen
Fachbereich für Landschaftsplanung und Gartenkunst

eingereicht an der Technische Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Julia Ettl, BSC.
0625370

Wien, im Oktober 2014

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich mit dem öffentlichen Raum im Umfeld von Volksschulen in Wien. Zuerst wird ein soziologischer Einblick zum Thema „Kinder in der Stadt“ gegeben, gefolgt von einem Überblick über instrumentelle und gesetzliche Rahmenbedingungen. In weiterer Folge werden das Mobilitäts- und das Sozialverhalten von Kindern auf dem Schulweg in Zusammenhang mit der städtebaulichen Struktur des Schulumfeldes analysiert. Abschließend werden konzeptuelle Gestaltungsvorschläge für die analysierten Schulumfelder gemacht.

The present thesis deals with the public space in the environment of primary schools in Vienna. First of all, a sociological insight on the topic „Children in the City“ is given, followed by an overview of instrumental and legal framework. Subsequently, mobility- and social behavior of children on their way to school in connection with the urban structure of the school environment are analyzed. Finally, conceptual design proposals for the analyzed school environments are made.

DANKSAGUNG

Ich bedanke mich ganz herzlich bei meiner Familie, meinem Freund und meinen Freundinnen, für die tolle Unterstützung, die aufbauenden Zusprüche und die Hilfestellungen während der Arbeit und auch während der gesamten Studienzeit. Danke, dass ihr mir zugehört haben und für mich da wart.

Weiter möchte ich mich meinem Betreuer, Prof. Stiles danken, für die Zeit und die hilfreichen Anregungen während der Arbeit, sowie den Direktoren der beiden Volksschulen Frau Müller und Herr Scheiblauer, die mich bei der Befragung der SchülerInnen unterstützt haben.

1	**Einleitung**	**1**
2	**Soziologischer Hintergrund**	**5**
2.1	Gesellschaftlicher Wandel und Kindheit	6
2.2	Verhalten von Kindern im Straßenraum	8
2.3	Bedürfnisse von Kindern in der Stadt und auf dem Schulweg	16
3	**Städtebaulicher Hintergrund**	**20**
3.1	Das Schulumfeld als Lern- und Erfahrungsort - Die Schule als Stadtteilzentrum	22
3.2	Aktuelle städtebauliche Konzepte und Leitbilder	24
3.3	Instrumentelle Grundlagen	28
3.4	Maßnahmenkatalog für den Schulweg	32
4	**Analyse der Schulumfelder**	**39**
4.1	Auswahl der Analysegebiete	41
4.2	Neulerchenfeld: VS Grundsteingasse	44
4.3	Atzgersdorf: VS Kirchenplatz	62
4.4	Schulumfelder im Vergleich - VS Grundsteingasse und VS Atzgersdorf	78
5	**Konzeptuelle Gestaltungsvorschläge für beide Schulumfelder**	**82**
5.1	Die Schule im Stadtteil als Grätzlzentrum	84
5.2	Schulvorplatz	88
6	**Schlussfolgerungen und zukünftige Strategien**	**96**
7	**Anhang**	**100**
	Literaturverzeichnis	100
	Abbildungsverzeichnis	107
	Fragebogen	112

1. EINLEITUNG

Einleitung

Problemstellung

Medien berichten, dass fast jedes vierte Kind in Wien zu dick ist (ÖAIE 2013), wobei Studien einen Unterschied zwischen Stadt und Land feststellen. So sind in Städten anteilsmäßig mehr Kinder übergewichtig als am Land. Ein Ansatz gegen die Gewichtszunahme wäre es, die alltägliche körperliche Bewegung zu fördern. Die Möglichkeit und die Motivation zur Bewegung können abhängig von der Wohnumgebung und der Gestaltung des urbanen Umfeldes sein.
Außerdem beeinflusst das Verhalten, wie etwa das Verkehrsverhalten, aus der Kindheit das Verhalten der Person als Erwachsener und ist somit prägend. Das zeigt ein Vergleich von Verkehrs- und Gesundheitsindikatoren in Dänemark, Großbritannien und den USA.

Folgende Konnexe lassen sich feststellen (vgl. Osborne 2005):
• Wird als Kind selten mit dem Rad zur Schule gefahren, wird später auch selten mit dem Rad in die Arbeit gefahren
• Wird selten mit dem Rad zur Schule gefahren, besteht eine größere Wahrscheinlichkeit für Übergewicht als Erwachsener
• Wird oft mit dem Auto zur Schule gefahren, besteht eine größere Wahrscheinlichkeit für Übergewicht als Erwachsener

Das Verkehrsverhalten hat allerdings nicht nur gesundheitliche Auswirkungen sondern auch auf den Verbrauch natürlicher Ressourcen. Daher soll zum Beispiel eine Reduktion der elterlichen „Hol- und Bringdienste“ mit dem Auto angestrebt werden um den Kinder frühzeitig einen schonenen Umgang mit den Ressourcen und ein Verantwortungsbewusstsein für ihre Umwelt mitzugeben. Ein weiterer Effekt der Verkehrsreduktion ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum durch Lärmminderung.
Daher ist es von besonderer Relevanz auch städtebaulich auf dieses Problem zu reagieren und sich mit dem Thema der Kinder in der Stadt zu beschäftigen. Hierbei wird der öffentliche Raum im Schulumfeld als bedeutsam erachtet um an das Problem heranzugehen, denn es wird täglich von vielen Kindern durchquert. Wobei der Fokus in dieser Arbeit auf den Volksschulen liegt. Da die meisten Volksschulkinder in nächster Umgebung zur Schule wohnen, entspricht das Schulumfeld im Prinzip auch dem weiteren Wohnumfeld.
Städtebauliche Qualitäten können in dem Fall des Schulumfeldes das Verkehrsverhalten frühzeitig positiv beeinflussen dadurch die Lebensqualität erhöhen und den Verbrauch von natürlichen Ressourcen vermindern. Eine Verkehrsreduktion im Schulumfeld macht dieses auch sicherer.
Ein weiterer Grund sich städtebaulich mit dem Schulumfeld auseinanderzusetzen ist der derzeitige Diskus über den Ausbau der Ganztagsschule in Wien. Der neue Schultyp wird in Zukunft mehr Platz benötigen, welcher in der Stadt knapp ist. So könnten beispielsweise öffentliche Räume im Schulumfeld auch als erweiterte Schulfreiräume genutzt werden
Dafür müssen allerdings Plätze zur Verfügung stehen, in denen sich Kinder selbstständig und sicher aufhalten können. Möglicherweise bildet die „Stadt der kurzen Wege“ eine Grundlage dafür. Das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“, das in den 1980er Jahren aufkam, strebt Multifunktionalität und eine Wohnraumverdichtung in den Stadtteilen an.

Dadurch werden die Distanzen zum Beispiel zwischen Wohnen, Freizeit- und Bildungsort geringer. Wodurch der Verkehr verringert und die Fußgängerfreundlichkeit erhöht werden kann. Allerdings sind dafür auch Maßnahmen im Verkehrsbereich notwendig. Die Stadt Wien legte im Stadtentwicklungsplan 2005 fest, dass sie den Prinzipien der Nachhaltigkeit und der „Stadt der kurzen Wege“ nachgeht (MA18 2005:171).

Ziel der Arbeit

Ausgehend vom Problem der mangelnden Bewegung bei Kindern und der Ressourcenknappheit stellt sich die Frage nach dem Verkehrsverhalten von Kindern und welche Qualitäten städtischer Raum haben muss, sodass dieser vermehrt aktiv genützt wird. Dabei liegt der Fokus auf dem Volkschulumfeld, das einerseits auf dem Schulweg durchquert wird und andererseits in der Freizeit und während der Schulzeit genutzt werden kann.

Um das Verkehrs- und Sozialverhalten von Kindern auf dem Schulweg in Bezug auf die Umgebung feststellen zu können, sollen zwei Gebiete mit unterschiedlichen Bebauungsstrukturen in Wien gewählt und untersucht werden. Ein Gebiet eher am Stadtrand und das zweite im dicht bebauten Stadtgebiet. Dabei soll gezeigt werden, ob die urbane Struktur in den einzelnen Gebieten einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten beziehungsweise auf das Sozialverhalten der Kinder hat.

In einem weiteren Schritt soll auf die Qualität des öffentlichen Raumes im Schulumfeld eingegangen werden und nach einer ausführlichen Analyse beider Gebiete Gestaltungsvorschläge für diese gemacht werden.

Ziel der Untersuchung ist es, mit Hilfe des Vergleiches der beiden Schulumfelder, eines im innerstädtischen Gebiet und des anderen am Stadtrand von Wien, die Auswirkungen der Bebauungsstruktur auf das Mobilitätsverhalten festzustellen und zu ermitteln, wie die Schulumfelder qualitativ gestaltet werden können, um auf die Ansprüche der Kinder einzugehen.

Methodik und Gliederung der Arbeit

Im ersten Teil der Arbeit wird auf den soziologischen Hintergrund zum Thema Kinder in der Stadt eingegangen, dieser basiert auf einer umfangreichen Literatur und Internetstudien zu Unterthemen, welche für diese Arbeit als relevant erachtet wurden und im Vorfeld festgelegten wurden. Diese recherchierten Themenbereiche des gesellschaftlichen Wandels, der kindlichen Entwicklung, des Verhaltens von Kindern im Straßenraum, sowie der Bedürfnisse von Kindern in der Stadt bilden zugleich die Unterkapitel des ersten Teiles (Kapitel 2).

Der zweite Abschnitt behandelt den städtebaulichen Hintergrund zum Thema Schulweg und Schulumfeld, dem ebenfalls eine Literaturstudie sowie Internetrecherchen zuvor gehen. Es wurde ähnlich wie im ersten Teil vorgegangen und zuerst die als wichtig erachteten Themen der Unterkapitel festgelegt und dann zu diesen recherchiert. Geforscht wurde vor allem nach aktuellen Gesetzen, Richtlinien und Entwicklungsplänen in Wien, sowie nach internationalen städtebaulichen Maßnahmen und Konzepten zum Thema Schulumfeld und öffentlicher Raum (Kapitel 3).

Parallel zu den ersten Recherchen wurden Gespräche mit Herrn DI Dr. Harald Frey vom Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Frau DI Jutta Kleedorfer Projektkoordinatorin für Mehrfachnutzung der MA 18 und Herrn Ing. Thomas Berger der MA 18, Zuständiger für die Radverkehrsplanung in Wien geführt, die mich mit wertvollen Beiträgen unterstützten.

Den dritten Teil der Arbeit bildet die Analyse zweier konkreter Schulumfelder in Wien. Sie ergab sich aus den aufgeworfenen Fragen aus der vorangegangenen Literaturrecherche. Die Analyse basiert auf einer Literaturrecherche zu den historischen und demografischen Grundlagen der Untersuchungsgebiete, einer Situationsanalyse, sowie einer empirischen Untersuchung mit Befragung und Beobachtung. Am Ende der Analyse werden die beiden Schulumfelder vergleichend dargestellt (Kapitel 4).

Der vierte Abschnitt bezieht sich wiederum auf den Analyseteil und bietet konzeptuelle Gestaltungsvorschläge für die untersuchten Schulumfelder (Kapitel 5).

Im letzten Teil der Arbeit wird noch einmal allgemein auf die Situation der Schulumfelder und zukünftige Strategien für diese eingegangen (Kapitel 6).

Begriffsdefinition: Schulweg und Schulumfeld

Der Begriff Schulumfeld deckt mehrere Bereiche ab. Mit Schulumfeld kann entweder der physischen Kontext, vom Schulgebäude am weitesten bis hin zum Wohnort beschrieben werden oder die sozialen Umwelt, wie die Beziehung zu Eltern, MitschülerInnen und LehrerInnen oder auch das soziale Milieu um den Schulstandort herum.

Da in dieser Arbeit der städtebauliche Aspekt im Vordergrund steht, wird der Begriff des Schulumfeldes auf die öffentlichen Bereiche in einem Radius von zirka 375 Metern um das Schulgebäude reduziert. Der Radius von 375 Meter wird vom durchschnittlichen Aktionsradius eines Kindes im Alter zwischen 6-10 Jahren hergeleitet, ein Kind in diesem Alter braucht in etwa fünf Minuten um diese Distanz zurückzulegen. Der Aktionsradius ist die Strecke, die sich ein Kind von seinen Eltern oder dem Wohnort entfernt (vgl. Daschütz 2006:3;244).

Mit dem Begriff des Schulweges hingegen ist die Streck vom Wohnort bis zum Schulgebäude gemeint, die ein Schüler oder eine Schülerin zurücklegt.

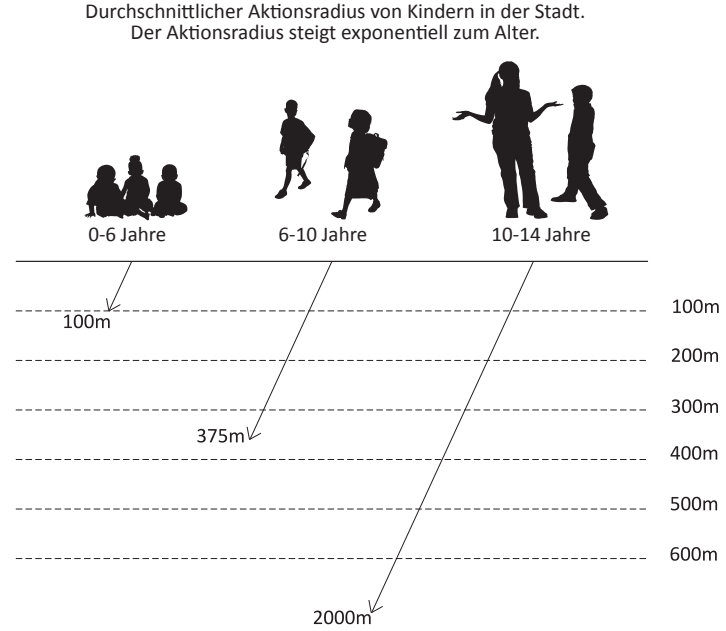


Abb. 01: eigene Darstellung und eigene Berechnung nach Daschütz 2006:244

2. SOZIOLOGISCHER HINTERGRUND

2.1 Gesellschaftlicher Wandel und Kindheit

Die Kindheit und die Lebensmöglichkeiten von Kindern haben sich mit der Gesellschaft im Laufe der Geschichte gewandelt und unterliegen auch weiterhin einem Veränderungsprozess. Mit der Kindheit wird eine Lebensphase definiert, die heute etwa zwischen dem Alter von 0 bis 12 Jahren liegt, wobei die Übergänge der Lebensphasen immer mehr verschwimmen (Müller 1992:7).
Der Wandel einer Gesellschaft spiegelt sich auch immer im öffentlichen Raum wieder. Daher wird dieser Wandel, sowie der des Freizeitverhaltens von Kindern im Folgenden kurz erläutert.

Wandel des öffentlichen Raumes – „Verinselung“

Mit zunehmender Motorisierung und der funktionalistisch geprägten Stadtplanung verändert sich der öffentliche Raum und somit die Wohnumwelt von Kindern. Räume spiegeln gesellschaftliche Einstellungen und Werte wider.
Aufgrund der eingeschränkten Mobilität der jungen Bevölkerung sollte vor allem die nähere Wohnumgebung ein Erfahrungsraum sein, in dem sie sich frei und möglichst sicher bewegen können ohne einer ständigen Kontrolle von Erwachsenen ausgesetzt zu sein. Geeignete Räume für das freie und ungeplante Spiel sind vor allem in der Stadt schwer zu finden. Anregende Bewegungsflächen haben sich aufgrund vielfältiger, gesellschaftsbedingter Veränderungen stark verringert. In den Städten gibt es kaum mehr Brachflächen, wilde Gärten, Wiesen, Felder und ähnliches. Dabei ereignet sich das Spielen und Erforschen meistens abseits der eigens geplanten Spielstrukturen, auch die noch so kreative, konventionelle Spielplatzplanung trägt nur wenig zur Entwicklung der Kinder bei (Angerbauer 2006: 40).

Häufig ist von einer „Verinselung“ der kindlichen Umwelt zu lesen, damit sind die Spiel-, Sport- und Freizeitflächen, die wie Inseln im öffentlichen Raum verteilt sind, gemeint. Auf die scheinbar sicheren, für Kinder gestaltete „Inseln“ werden diese verwiesen um ihrem Bewegungsdrang, der durch den motorisierten Verkehr eingeschränkt ist, nachzugehen. Oft befinden sich die kindspezifischen Orte nicht in der unmittelbaren Wohnumgebung, können daher nicht von den Kindern alleine aufgesucht werden und erfordern eine Begleitung durch Erwachsene (Funk 2008: 5ff).

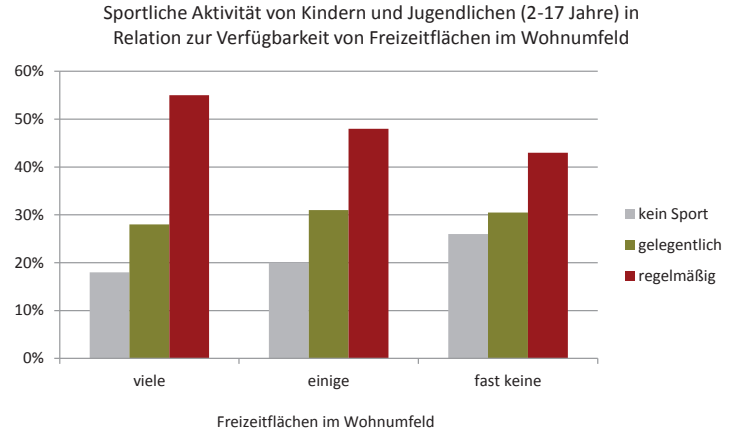


Abb. 02: Funk 2008. eigene Darstellung.

„Statt eigenaktiv die Wohnumwelt zu erkunden werden Kinder in speziell für sie eingerichtete zweckbestimmte Enklaven oder pädagogische Schonräume – wie Kindergärten, Spielplätze, Vereinsheime, Musik-, Sprach- oder sonstige Schulen etc. – verwiesen und dort kontrolliert und diszipliniert." (Funk 2008: 13)

Es ist ein Rückzug der Kinder aus dem öffentlichen Raum,auf die für sie vorgesehenen „Inseln" (z.B.: Spielplätze), aber auch in verschiedenen Institutionen (z.B.: Sportvereine, Musikschule) oder die Wohnungen zu beobachtet. Der zunehmende Straßenverkehr, die mit diesem verbundene Unfallgefahr und der dadurch eingeschränkte Bewegungsfreiraum sind als sogenannte „push-Faktoren" zu erwähnen. Sie sind Gründe für das Verdrängen der Kinder aus dem öffentlichen Raum.

Wandel des Freizeitverhaltens – „Mediatisierung der Kindheit" und körperliche Aktivität

Zusätzlich zu den eben genannten „push-Faktoren" wirken auch „pull-Faktoren". Die „pull-Faktoren" sind Einflüsse, welche die Aufmerksamkeit auf sich ziehen und in dem Fall die Kinder vom Straßenraum weg und in die Wohnräume „ziehen". Elektronischen Medien, wie Fernseher, Computer, Handy und Spielkonsolen sind hierbei zu nennen.
Eine Studie aus dem Jahr 2007 zur Jugendgesundheit (KiGGS) stellte einen Zusammenhang zwischen der Nutzung von elektronischen Medien und der körperlichen Inaktivität von Kinder und Jugendlichen fest. Es konnte sogar ein Konnex zwischen der Nutzungsdauer von Fernseher und Adipositas (Fettleibigkeit) nachgewiesen werden (Funk 2008: 15). In Österreich sind 23% der Kinder übergewichtig und zirka 6% davon leiden an Adipositas (ÖAIE 2013). Die „Kinder und Medien" – Studie des medienpädagogischen Forschungsverbundes Südwest ergab, dass die Nutzungsdauer des Computers vom Jahr 2005 auf 2006 bei Kindern im Alter zwischen 6 und 13 Jahren anstieg. Damit ist eine Abnahme der körperlichen Aktivität bei Kindern anzunehmen.

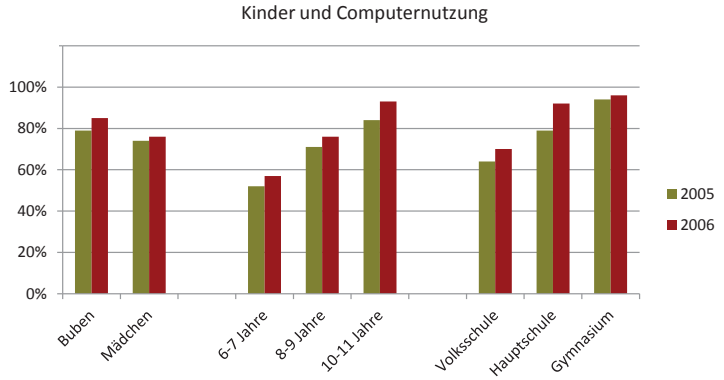


Abb. 03: Funk 2008. eigene Darstellung.

Unklar ist allerdings, ob sich Kinder aus dem öffentlichen Raum zurückziehen, um die modernen Medien zu konsumieren, oder ob sie sich aufgrund der Einschränkungen im öffentlichen Wohnumfeld zurückziehen und in Folge alternativ beispielsweise den Computer nutzen (Funk 2008: 5ff).

2.2 Verhalten von Kindern im Straßenraum

Um sich näher mit dem Thema des Schulweges und somit mit Kindern im Straßenraum zu beschäftigen muss, vorerst eine Grundkenntnis über die kindliche Entwicklung, besonders über die Entwicklung der Wahrnehmung und des Gefahrenbewusstseins geschaffen werden. Nachdem sich diese Arbeit mit Kindern im Volksschulalter beschäftigt, wird das Hauptaugenmerk auf die Entwicklung im Alter zwischen sechs bis zehn Jahren gelegt. Aufgrund der Entwicklungsstufen und somit der Wahrnehmung der Umwelt ergeben sich das Verhalten und das Reaktionsvermögen von Kindern im Straßenverkehr. Dieses ist nicht mit dem von Erwachsenen zu vergleichen und das sollte bei Planungen berücksichtigt werden.

Entwicklung und Wahrnehmung

Visuelle Wahrnehmung

Angenommen wird, dass das Sehvermögen erst im Alter zwischen 10 und 12 Jahren völlig ausgebildet ist und dem eines Erwachsenen gleicht. So ist etwa das Gesichtsfeld eines Kindes dem einen Erwachsen gegenüber um 30% eingeschränkt. Gefahren die beispielsweise von Erwachsenen aus dem Augenwinkel bemerkt werden nehmen Kinder gar nicht erst wahr. Außerdem schauen Kinder in der Regel nur nach vorne, wodurch sie nicht mitbekommen was links und rechts von ihnen passiert. Dies ist auf die eingeschränkte Koordination zwischen Sehen und Bewegung zurückzuführen. Desweiteren dauert die Umstellungsphase von Nah- auf Fern-Sehen im Kindesalter länger. In diesen Augenblicken können Gefahren optisch nicht wahrgenommen werden und es fällt ihnen schwer, Distanzen richtig einzuschätzen. Distanzen können erst im Alter von neun Jahren richtig eingeschätzt werden (Brück 2009: 10ff). Erst danach folgt die Wahrnehmung von Geschwindigkeiten (Daschütz 2006: 13).
Nicht außer Acht gelassen werden darf, dass Kinder aufgrund ihrer Größe einen anderen Blickwinkel haben, wodurch sie oft eingeschränkt sind. Das kann zum Beispiel beim Überqueren einer Straße mit Parkstreifen zu einem Problem werden, da die Kinder nur schwer bis gar nicht über die parkenden Autos auf den fließenden Verkehr sehen.
Die Unterscheidung zwischen links und rechts, welche im Straßenverkehr ebenfalls von wesentlicher Bedeutung ist, ist Kindern erst mit ungefähr sieben Jahren möglich, allerdings nur aus ihrer Eigenperspektive. Dadurch ist das Erlernen von Vorrangregeln für manche Sechsjährige eine Herausforderung (Brück 2009: 10ff).

Auditive Wahrnehmung

Das Hörvermögen ist im Alter von sechs Jahren ganz entwickelt. Doch auch dann kann es Kindern noch schwer fallen, Schallquellen zu lokalisieren und Geräusche zu unterscheiden. Um Gefahren zu erkennen, kann der Höreindruck erst mit zirka acht Jahren effizient eingesetzt werden (Brück 2009: 10ff).

Reaktionsfähigkeit, Aufmerksamkeit und Konzentration

Bis zum 15. Lebensjahren besitzen Kinder eine deutlich langsamere Reaktionsfähigkeit, mit dem Alter von fünf Jahren ist sie sogar nur halb so schnell wie die von Erwachsenen (Brück 2009: 10ff). Das heißt zum Beispiel, sie können erkannte Gefahren nicht so schnell in eine Verhaltensreaktion umsetzen (Daschütz 2006: 14).

Entwicklungsbedingt ist bei Kindern auch die Konzentration und Aufmerksamkeit nicht vergleichbar mit der eines Erwachsenen. Erst ein fünfjähriges Kind kann sich bewusst auf eine Situation konzentrieren. Dann wird es beispielsweise beim Warnen vor einer Gefahrenquelle reagieren und diese eine Zeit lang beachten, bis die Konzentration nachlässt und es den Hinweis schnell wieder vergisst. Mit acht Jahren kann ein Schulweg jedoch schon konzentriert und aufmerksam zurückgelegt werden. Allerdings ist zu diesem Zeitpunkt die Konzentration auf zwei Dinge gleichzeitig noch nicht völlig möglich. Sie werden sich dem für sie interessanteren Reiz widmen. Wenn zum Beispiel beim Überqueren der Straße gleichzeitig ein Hubschrauber über dem Kind fliegt, kann der Straßenverkehr für den Moment völlig vergessen werden (Brück 2009: 10ff). Kinder bewegen sich auch nur selten geradlinig, da sie ihrem Bedürfnis nach Spiel und Bewegung folgen und auch auf der Straße immer wieder Elemente entdecken, die sich gut zum Klettern und Balancieren eignen (Loidl Reisch 1992:33).

Angenommen wird, dass erst 14 jährige dazu fähig sind, sich beispielsweise auf ein Gespräch und den Straßenverkehr gleichzeitig zu konzentrieren (Brück 2009: 10ff).

Gefahrenbewusstsein

Ebenso wie die vorher genannten sensorischen und motorischen Entwicklungsschritte von Kindern, ist die Reife des Gefahrenbewusstseins bei der Erläuterung des Verhaltens von Kindern im Straßenraum von wesentlicher Bedeutung. Dieses hängt mit der kognitiven Entwicklung des Kindes zusammen, die von Jean Piaget in vier verschiedene Phasen unterteilt wurde. Kinder im Volksschulalter durchlaufen die Konkret-operative Entwicklungsstufe. Zum besseren Verständnis werden die Phasen davor und die danach ebenfalls beschrieben.

Präoperative Phase (ca.2-6 Jahren)

In diesem Lebensabschnitt setzt eine Änderung im Denkprozess des Kindes ein. Es wird davon ausgegangen, dass erst Dreijährige auf ihre Erinnerungen zurückgreifen können und mit vier Jahren der Informationsaustausch zwischen rechter und linker Hemisphäre verbessert wird (Daschütz 2006: 13). Daher wird grundsätzlich angenommen, dass Kinder erst mit zirka vier Jahren beginnen, ein Gefahrenbewusstsein zu entwickeln. Somit wird erst ab diesem Alter sukzessiv angefangen, Gefahren einzuschätzen und zu vermeiden (Brück 2009: 17ff).

Konkret-operative Phase (ca. 6-12 Jahre)

Der nächste Schritt der Entwicklung des Gefahrenbewusstseins wird ab dem 9.Lebensjahr gemacht, von da an entwickelt sich ein abstraktes und logisches Denken (Daschütz 2006: 13). Ab diesem Alter wird auch vorrausschauend ge-

dacht. Daher können gefährliche Situationen schon im Vorfeld erkannt werden und nicht erst in einer akuten Lage. Allerdings überwiegt meist der Reiz des Ausprobierens und die potentielle Gefahr wird außer Acht gelassen. Folglich sind sich Kinder im Alter zwischen acht und zwölf Jahren beispielsweise beim Nachlaufen auf dem Gehsteig der Gefahr des, möglicherweise aus der Garage kommenden, Autos bewusst. Der Reiz des Spieles überwiegt allerdings und es wird trotzdem Fangen gespielt (Brück 2009: 17ff).

Formal-operative Phase (ca. 11-15 Jahre)

Handlungen zur Verringerung oder sogar Verhinderung der erkannten Gefahr setzten allerdings erst Kinder ab etwa zehn bis zwölf Jahren. Denn von da an können Gefahren erkannt und richtig eingeschätzt werden, da die Kinder beginnen abstrakt zu denken. In dem vorher genannten Beispiel würden sie etwa vor der Garage stehen bleiben und schauen, ob ein Auto kommt. Somit ist nun eine Umsetzung des gelernten verkehrssicheren Verhaltens möglich (Daschütz 2006: 13).

Abb. 04: Brück 2009: 20

Raumwahrnehmung und Raumvorstellung

Für den Begriff „Raumvorstellung“ kann keine einheitliche Definition genannt werden. Es wird jedoch meistens die Fähigkeit mit dem Umgang von visuellen Informationen, die wir im Gedächtnis gespeichert haben beschrieben. Die gespeicherten Informationen können wieder abgefragt werden oder auch aktiv in irgendeiner Form verändert werden (Glück, Kaufmann, Dünser, Steinbügl 2005:1). In anderen Worten ist es die Fähigkeit, im Gedächtnis räumlich sehen und denken zu können. Dies geschieht auf der Vorstellungsebene.

Die Vorstellungsebene ist von der Wahrnehmungsebene zu unterscheiden. Auf der Wahrnehmungsebene kommt es zu einem direkten Kontakt mit dem Raum, welcher visuell, akustisch und kinästhetisch wahrgenommen werden kann. Daher ist hier von der Raumwahrnehmung die Rede (Daschütz 2006: 16).

Die Ausformung des räumlichen Verständnisses ist abhängig von der kognitiven (Denken) und der sensorischen (Wahrnehmung) Reife des Kindes (Daschütz 2006: 16). Daher können verschiedene altersabhängige Phasen der Entwicklung des Raumverständnisses beschrieben werden. Hierzu existieren unterschiedliche Modelle und Theorien. Als bekanntestes ist das Modell des Schweizer Entwicklungspsychologe Jean Piaget und Bärbel Inhelder zu nennen.

Piaget und Inhelder (1975) beschrieben drei Phasen der „Entwicklung räumlichen Denkens beim Kinde“ die aufeinander aufbauen. Die Entwicklungsphasen sind zu unterscheiden in räumliches Verständnis von topologischen, projektiven und euklidischen Beziehungen.

Verständnis von topologischen Beziehungen (ca. 2-7 Jahre)
Das Kind lernt in diesem Lebensabschnitt räumliche Beziehungen darzustellen. Das heißt, wie Objekte im Raum zueinander liegen, wobei Maße noch keine Rolle spielen. Allerdings hat es in diesem Alter eine rein egozentrische Denkweise, wodurch es nur die Position von sich selbst im Raum als Referenz hat (Daschütz 2006: 16). Das Perspektivenbewusstsein hat sich noch nicht ausgebildet. Somit gelingt es dem Kind zum Beispiel noch nicht, die Entfernung eines Autos richtig einzuschätzen, da ihm die Erkenntnis über den Zusammenhang zwischen Objektgröße und Perspektive fehlt. Kinder können in dieser Phase Situationen nicht im Vorfeld erkennen oder auch gedanklich nachempfinden (Richter 2002).

Verständnis von projektiven Beziehungen (ca. 7-11 Jahre)
Im Volksschulalter sind Kinder dazu fähig sich an fixen Punkten im Raum zu orientieren und Richtungen und Distanzen anhand dieser Punkte festzustellen. Diese fixen Punkte oder auch Landmarks müssen nicht zwingend markant sein. Es genügt, wenn es fixe Elemente sind die das Interesse wecken und somit die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Solche Elemente bleiben im Gedächtnis und eine räumliche Orientierung daran ist möglich. Das kann beispielsweise ein blauer Wasserhydrant oder ein Graffiti an einer Hauswand sein.
Außerdem gelingt es den Kindern schon einzelne Fixpunkte als räumliche Einheit, zum Beispiel als „Schulweg“ wahrzunehmen. In der Vorstellung werden die Fixpunkte allerdings noch separiert (Daschütz 2006: 16).

Verständnis von euklidischen Beziehungen (ca. 12 Jahre)
Ab dem Alter von 12 Jahren beginnen Kinder logisch zu denken. Sie lernen metrische Eigenschaften, wie zum Beispiel Längen, Größen und später das Volumen richtig wahrzunehmen und können auch bei Maßstabsänderung noch korrekt damit umgehen. Das räumliche Denken bezieht sich auf ein zweidimensionales Koordinatensystem (Daschütz 2006: 16ff).

Räumliche Orientierung
Die räumliche Orientierung hilft nicht nur dabei sich in seiner Umwelt zurechtzufinden, sondern fördert auch die Identitätsbildung und Aneignung neuer Quartiere (Muri, Friedrich 2009:155). Sie ist hauptsächlich abhängig von der Raumvorstellung, Raumwahrnehmung, dem Gleichgewichtssinn und der Aufmerksamkeit. Um sich zu orientieren werden räumliche Beziehungen und Standort bestimmt. Bewegt sich ein Mensch in einer ihm bisher fremden Umgebung, orientiert er sich mittels kartographischen Darstellungen oder der eigenen Vorstellung. In einer ihm bereits gewohnten Umgebung erfolgt die Orientierung meist anhand von Erinnerungen (Schniotalle 2003: 22). Auf Kinder im Volksschulalter trifft eher letzteres zu. Sie bewältigen ihren alleinigen Schulweg durch die Erinnerung an einzelne fixe Orientierungspunkte im Straßenraum.
Die Raumorientierung ist zum Teil angeboren und kann zum anderen Teil durch, beispielsweise Fortbewegen im Raum erlernt werden. Anzumerken ist, dass Räume zunehmend durch Medien wie etwa Videospiele vermittelt werden (Schniotalle 2003: 22), was jedoch nicht die reale Raumerfahrung ersetzen kann.

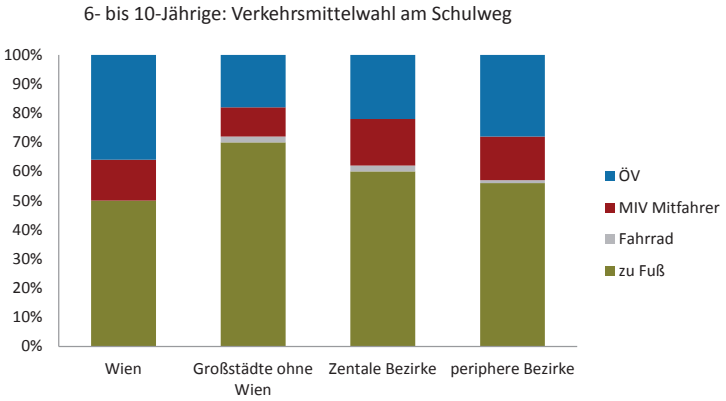


Abb. 05: HERRY/SAMMER: Österreichweite Haushaltsbefragung 1999. Eigene Darstellung.

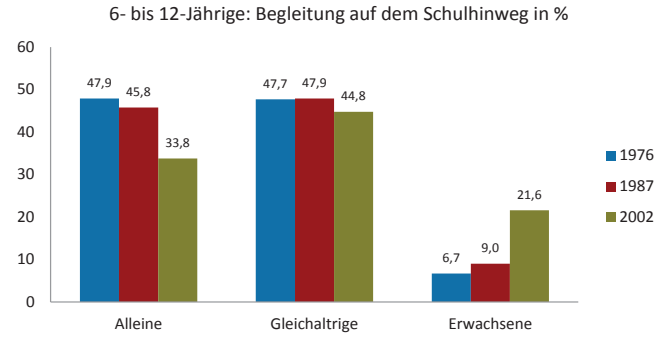


Abb. 06: Funk 2008:23. Eigene Darstellung.

Mobilitätsverhalten von Volksschulkindern

Die Mobilität spielt im Alltag bereits bei Kindern eine wesentliche Rolle. Mit zunehmenden Alter werden die täglichen Wege länger und die Anzahl der Wege nimmt zu, daher wird mit dem Alter mehr Zeit für die Mobilität in Anspruch genommen. Die junge Bevölkerung Österreichs im Alter zwischen sechs und zwanzig Jahren bewegt sich äußerst nachhaltig fort. Sie führen die Statistik im Gehen, Radfahren und Nutzen der Öffentlichen Verkehrsmittel an. Wobei dies auch daran liegt, dass sie in ihrer (Verkehrsmittel-) Wahl eingeschränkt sind (BMLFUW 2005). Dennoch werden Volksschulkinder immer häufiger mit dem Auto zur Schule gebracht. Eine Studie aus Deutschland zeigt, dass sich zwischen 1976 und 2002 die Zahl der Kinder, die mit dem PKW zur Schule gebracht werden verdoppelt hat. In derselben Zeit nahm der Anteil der zu Fuß gehenden Kinder um ein Drittel ab (Funk 2008: 24).

Der größte Teil der 6- bis 10- jährigen in Österreich geht zu Fuß zur Schule (60%). In Wien sind es ca. 50% der Kinder, wobei der Anteil der Kinder die zu Fuß zur Schule geht in anderen Großstädten mit 70% weit darüber liegt. Österreichweit nutzen 26% der Volksschulkinder die öffentlichen Verkehrsmittel, hierbei führt Wien mit ca. 35%. Mit dem PKW werden 14% der Kinder zur Schule gebracht (BMLFUW 2005).

Laut einer Statistik aus Deutschland legen, über 25 Jahre betrachtet, immer weniger VolksschülerInnen den Schulweg alleine zurück. Die Anzahl der von erwachsenen Personen begleiteten Kinder hingegen verdreifachte sich im selben

Zeitraum (Funk 2008:23). Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Entwicklung in Österreich ähnlich verläuft wie in Deutschland.

Der Schulweg beträgt im Österreichschnitt etwa 2km Länge. Das trifft sowohl auf städtische wie ländlichste Gebiete zu. Mit dieser kurzen Weglänge ist der hohe Anteil des zu Fuß gehens zu begründen (BMLFUW 2005).

Auf Freizeitwegen ist das Mobilitätsverhalten von Volksschulkindern ein anderes als auf dem Schulweg. Jeder fünfte Weg wird in der Freizeit zurückgelegt, nur 6% davon mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln, dafür etwa 40% als PKW Mitfahrer (BMLFUW 2005).

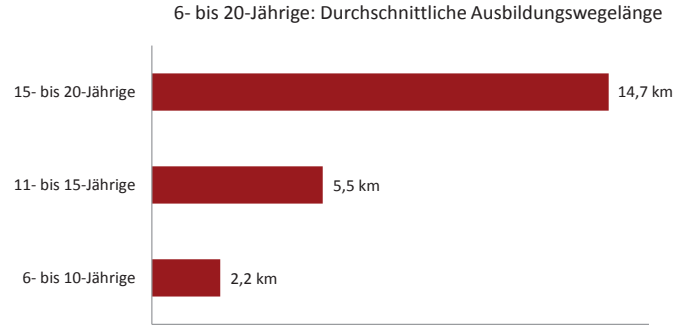


Abb. 07: HERRY/SAMMER: Österreichweite Haushaltsbefragung 1999. Eigene Darstellung.

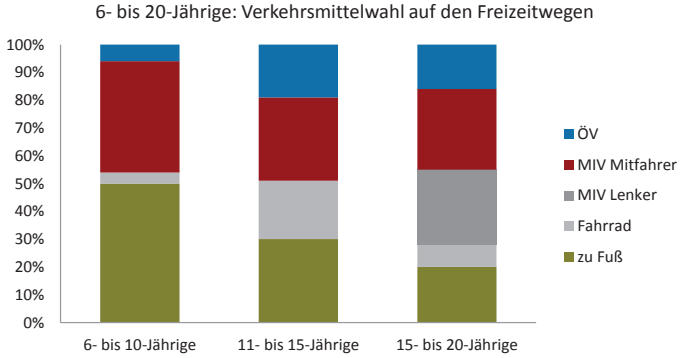


Abb. 08.: HERRY/SAMMER: Österreichweite Haushaltsbefragung 1999. Eigene Darstellung.

Einfluss der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) auf das Verhalten der Kinder

Die Straßenverkehrsordnung spiegelt grundlegend die Rolle von Kindern im Straßenraum wider. Grundsätzlich sind Kinder aus dem Vertrauensgrundsatz ausgeschlossen, daher gilt es, ihnen besondere Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme zukommen zu lassen. So sollte besonders in Schulumfeldern bremsbereit und mit verminderter Geschwindigkeit gefahren werden. Kritisiert werden kann, dass die Verhaltensvorschriften oft nicht eingehalten werden und Verstöße nur selten geahndet werden. Die Hinweisschilder „Schulweg" und „Achtung Kinder" kennzeichnen von Kindern stark frequentierte Straßenzonen. Auch ganze Schulklassen mit Begleitperson dürfen beim Überqueren der Straße nicht behindert werden. Durch eine Zusatzklausel können auch SchülerInnen in die Schulwegsicherung mit einbezogen werden, wodurch das Gefahren- und das Verantwortungsbewusstsein gestärkt wird. Im Volksschulalter ist es lediglich in Begleitung einer erwachsenen Person, erlaubt im öffentlichen Verkehr Fahrrad oder Rollschuh zu fahren. In Wien sind Kinder auf dem Schulweg nur selten mit dem Rad zu beobachten. In Kopenhagen hingegen, mit gut ausgebauten Radwegen und dem Trend zum Radfahren, ist diese Art der Fortbewegung in vielen Familien auf dem täglichen Schulweg nicht mehr wegzudenken. Durch das Verbot von Spielen auf dem Gehsteig und das Benutzen von Kinderspielzeugen bei Behinderung anderer Personen sind Kinder in der Wahl des freien Spieles eingeschränkt. Außerdem bedeutet die vorgeschriebene Begleitung von Kindern unter 12 Jahren beispielsweise beim Rollerfahren eine unselbständigere Entwicklung (Daschütz 2006: 36).

§ 3. Vertrauensgrundsatz.(1) (…) jeder Straßenbenützer darf vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müsste annehmen, dass es sich um Kinder, (…) handelt (…)(2) Der Lenker eines Fahrzeuges hat sich (…), insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Personen ausgeschlossen ist.

§ 29. Geschlossene Züge von Straßenbenützern.(1) Geschlossene Züge von Straßenbenützern, insbesondere Kinder- und Schülergruppen in Begleitung einer Aufsichtsperson, (…), dürfen nur von Lenkern von Einsatzfahrzeugen (§ 2 Abs. 1 Z 25) und, wenn dies aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dringend erforderlich ist und keine andere Maßnahme ausreicht, von Organen der Straßenaufsicht unterbrochen oder in ihrer Fortbewegung behindert werden.

§ 29a. Kinder (1) Vermag der Lenker eines Fahrzeuges zu erkennen, dass Kinder die Fahrbahn einzeln oder in Gruppen, sei es beaufsichtigt oder unbeaufsichtigt, überqueren oder überqueren wollen, so hat er ihnen das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen und hat zu diesem Zweck, falls erforderlich, anzuhalten. (…)

(2) Wer Kinder beim Überqueren der Fahrbahn beaufsichtigt, insbesondere anleitet oder begleitet, darf auf der Fahrbahn verweilen, solange sich die Kinder auf der Fahrbahn befinden. Die Aufsichtsperson hat darauf zu achten, dass das Überqueren der Fahrbahn nicht unnötig verzögert wird.

(3) Die Leitung einer Schule kann der Behörde geeignete Schüler als Aufsichtspersonen nach Abs. 2 (Schülerlotsen) namhaft machen, die diese Aufgaben regelmäßig übernehmen. Die Behörde hat diesen Schülerlotsen einen Ausweis, (…) auszufolgen.

§ 65. Benützung von Fahrrädern. (1) Der Lenker eines Fahrrades (Radfahrer) muss mindestens zwölf Jahre alt sein; (…). Kinder unter zwölf Jahren dürfen ein Fahrrad nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, oder mit behördlicher Bewilligung lenken.

(2) Die Behörde hat (…) die Bewilligung nach Abs. 1 zu erteilen, wenn das Kind das 10. Lebensjahr vollendet hat und anzunehmen ist, dass es die erforderliche körperliche und geistige Eignung sowie Kenntnisse der straßenpolizeilichen Vorschriften besitzt. (…)Über die von ihr erteilte Bewilligung hat die Behörde eine Bestätigung, den Radfahrausweis, auszustellen. (…)

§ 68. Verhalten der Radfahrer. (6) Kinder unter 12 Jahren müssen beim Rad fahren, beim Transport in einem Fahrradanhänger und wenn sie auf einem Fahrrad mitgeführt werden, einen Sturzhelm in bestimmungsgemäßer Weise gebrauchen. (…)

§ 88. Spielen auf Straßen. (1) Auf der Fahrbahn sind Spiele jeder Art verboten; dies gilt nicht für Wohnstraßen. Wenn es das öffentliche Interesse erfordert (…), kann die Behörde durch Verordnung einzelne Fahrbahnen oder Fahrbahnabschnitte entweder dauernd oder für bestimmte Zeiten von diesem Verbot ausnehmen (…).

(2) Spiele auf Gehsteigen oder Gehwegen und deren Befahren mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug (…) sind verboten, wenn hierdurch der Verkehr auf der Fahrbahn oder Fußgänger gefährdet oder behindert werden. Kinder unter zwölf Jahren müssen beim Befahren von Gehsteigen oder Gehwegen mit den genannten Geräten überdies von einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, beaufsichtigt werden(…).

Rollschuhfahren § 88a. (4) Kinder unter zwölf Jahren dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, außer in Wohnstraßen, nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, rollschuhfahren, wenn sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises gemäß § 65 sind.

§ 97a. Sicherung des Schulweges. (1) Die Behörde kann auf Vorschlag (…) einer Schule geeignete Personen mit der Regelung des Verkehrs (…) betrauen; sie hat den betrauten Personen einen Ausweis, aus dem die Betrauung hervorgeht, auszufolgen.

Abb.09: Achtung Kinder!

2.3 Bedürfnisse von Kindern in der Stadt und am Schulweg

Menschen entwickeln sich von klein auf indem sie sich betätigen, dadurch lernen und Erfahrungen sammeln. Lernen ist ein natürliches Bedürfnis und Bedingung für die menschliche Existenz, es heißt begreifen, verstehen und in Beziehung setzen und somit kommunizieren. Erst durch das Lernen werden eine bewusste Wahrnehmung und die Beziehung zu sich selbst und zu seiner Umwelt möglich. Kinder lernen im Spiel, durch Bewegung und Erfahrungen.
Für die Entwicklung wird Raum benötigt den die Kinder, wenn es zugelassen wird, selbst erobern. Was allerdings nicht heißt, dass dies ganz grenzenlos geschehen soll.
Prinzipiell beanspruchen alle Handlungen Raum. Bewusst gemacht werden sollte jedoch auch, dass Raum Einfluss auf den Menschen nimmt, auf die Bewegung, die Haltung, das Verhalten, die Gesundheit, die Stimmung, das Denken und wiederum die Handlungen. Vor allem Kinder nehmen den Raum der ihnen zur Verfügung gestellt wird, ohne ihn zu bewerten an. Sie formen, bilden und entwickeln sich in diesem (Schwarz 2006: 19ff).

„Man kann den menschlichen Geist lahm legen, indem man den Sinnen ihre natürlichen Betätigungsfelder raubt.“ (J. W. v. Goethe)

Die Architektin und Entwicklerin des RAUMlabors DI Margit Schwarz beschreibt den Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Sinneswahrnehmung und dem Raum folgendermaßen: *„Die Sinnesorgane und die damit zusammenhängenden Organsysteme entfalten sich analog ihrer Inanspruchnahme. Organgesetzmäßig gestalteter Raum trainiert die Sinne (...) Nichtbeanspruchung der Sinnesorgane erzeugt Stress.(…) Raum ist Trainingspartner.“*

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass Kinder das Bedürfnis nach Bewegung und Spiel, Erfahrung, Sicherheit, sozialen Kontakten und Selbstverwirklichung im öffentlichen Raum haben.

Bewegung und Spiel
Kinder haben einen natürlichen Bewegungsdrang der nicht eingeschränkt werden sollte. Dieser ist Voraussetzung für das Erforschen der Umwelt. Für die Entwicklung motorischer (körperlich) und kognitiver (geistiger) Fähigkeiten spielt die Bewegung ebenfalls eine wesentliche Rolle. Der Körper erlernt und perfektioniert Tätigkeiten wie Klettern, Laufen, Hüpfen, Balancieren und ähnliches durch ausprobieren und üben. Kindern und Jugendlichen werden von Experten mindestens 60 Minuten Bewegung pro Tag empfohlen. Nachgewiesen ist auch, dass die Konzentration durch mehr Bewegung steigt, dadurch wird die Bildung von Nervenzellen angeregt (Bundesministerium für Gesundheit 2012, Daschütz 2006).
Bewegung findet bei Kindern überwiegend im Spiel statt, intuitiv kommt es einer Mischung aus verschiedenen Bewegungsformen, wie Geschicklichkeit, Koordination, Kraft und Ausdauer. Das Spiel ist ein archetypisches Verhalten von Menschen und Tieren. Es kann eine zwischenmenschliche Interaktion mit Sprache und Kommunikation sein, ein Herumtoben im gegenseitigen Vertrauen (Schwarz 2006: 27).

Fazit: Es sollten anregende Bewegungsfreiräume und Bewegungsräume geschaffen werden, die den Raum geben neue Fähigkeiten zu entdecken und zu üben, ohne dabei zu viel einzuschränken. Kinder brauchen Orte an denen sie sich austoben können und lernen ihren Körper zu beherrschen (Daschütz 2006:7). Eine freie Wiese bietet in dem Fall mehr Möglichkeiten als teure Spielgeräte. Die Umgebung ist im Idealfall frei zugänglich und bespielbar (Schwarz 2006: 27).
Durch die Flächenwidmung hat die Raumplanung einen wesentlichen Einfluss, wenn es darum geht adäquate Bewegungs- und Spielflächen für Kinder zur Verfügung zu stellen. Auf die Qualität der Freiflächen und somit das Ausmaß der körperlichen Betätigung nehmen die Größe und die Gestaltung der Flächen Einfluss (Daschütz 2006:7).
Die Bewegung sollte jedoch auch im Alltag stattfinden können und nicht nur in den „Sport- und Bewegungsstunden" und in den dafür vorgesehenen Räumen. Daher ist das Zulassen des Erforschens der „Erwachsenenwelt" und somit die Verhinderung der Verdrängung aus dem öffentlichen Raum ein Ziel.

Erfahrung

Für die Entwicklung ist es notwendig, dass Kinder altersgerechte Erfahrungen sammeln. Dies geschieht alltäglich indem sie Grunderfahrung mit Ereignissen machen, Dinge und Materialien erforschen oder soziale Erfahrungen sammeln. Dabei lernen sie ihren Lebensraum kennen und einzuschätzen.

Fazit: Zum Forschen und Entdecken sollten Freiräume mit unterschiedlichen Qualitäten geschaffen und eingeräumt werden. Hierbei reichen allerdings oft kleine „Nischen" welche die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, es müssen keine konventionell geplanten Spielflächen sein. Wie zuvor in dem Zitat von DI Margit Schwarz schon erwähnt sollten die Räume Anregungen zur positiven Betätigung aller Sinne bieten. Kinder fühlen sich in zu offenen Räumen ohne Nischen und Zonierungen, in Räumen die keinen Niveau wechsel aufweisen, die rein aus Beton und Asphalt bestehen bedroht. Sie können ihre Aufmerksamkeit nicht nach außen wenden, fühlen sich unwohl und werden aggressiv (Schwarz 2006: 28). Solche Orte bieten wohl wenig Anreiz erforscht und entdeckt zu werden.

Soziale Kontakte

Soziale Kontakte entstehen im Alltag, in der Familie, im Spiel, in der Schule und auf dem Schulweg, bei gemeinsamen Betätigungen und ähnlichem. Kinder brauchen auch Kontakt zu Gleichaltrigen von denen sie anerkannt und angenommen werden, das hilft ihnen bei der Abnabelung von den Eltern (Daschütz 2006:8). Für alle sozialen Interaktionen wird Raum benötigt der unterschiedliche Kommunikationsformen zulässt.
Räume und ihre Beschaffenheit können einerseits verbindend wirken und andererseits Kommunikation hemmend wirken, beziehungsweise sogar trennend sein. Somit können soziale Kontakte durch die Raumbeschaffenheit gefördert aber auch verhindert werden. Dabei spielen Aspekte wie der Blickwinkel, trennende Elemente, die Zugänglichkeit von Räumen, sowie Vorschriften und Verbote eine wesentliche Rolle.

Fazit: Um die sozialen Bedürfnisse von Kindern zu stillen sind Orte an denen sich viele Kinder aufhalten, welche selbstständig und barrierefrei erreicht werden können, fördernd. Auch der Schulweg, besonders ohne erwachsene Begleitpersonen, spielt eine Rolle für die soziale Integration und der Interaktion mit Gleichaltrigen.
Im öffentlichen Raum können die Akzeptanz und Integrität der eigenen, aber auch der anderen Gesellschaften, Kulturen und Religionen kennengelernt werden. Denn in diesem Bereich der Stadt treffen üblicherweise verschiedenste Kulturen aufeinander. Zur Kommunikationsförderung kann eine Mischung von Funktionen effektiv sein (Daschütz 2006:8).

Selbstverwirklichung

Als Selbstverwirklichung wird das Streben nach Unabhängigkeit und Individualität bezeichnet, der Begriff schließt auch die persönliche Weiterentwicklung, die Talententfaltung, das Erkennen der eigenen Grenzen sowie eine anspruchsvolle Tätigkeit ein. Oftmals ist auch von Kreativität die Rede, es ist ein Bedürfnis Lösungen zu finden und sich auszudrücken. Kreativität steht in einem engen Zusammenhang mit Sensibilität, Fantasie und Furchtlosigkeit. Kindern wird meist nur wenig Raum für Eigenständigkeit und Kreativität gegeben, sie müssen sich meistens anpassen. Oft ist die Verkehrssituation eine entscheidende Grenze des Lebensraumes von Kindern (Daschütz 2006; Schwarz 2006).

Fazit: Der Kreativität muss Platz und Möglichkeit gegeben werden. Dafür sollten Aktionsräume zur Verfügung gestellt werden die es zulassen, die Umgebung nach den eigenen Bedürfnissen aktiv mitzugestalten und keine Tätigkeiten vorgeben. Das können Verstecke, Aussichtspunkte oder Geheimräume sein, die Teil des Lebens in der Stadt sind und vielfältig gestaltbar und verwendbar sind. Ein unflexibles Umfeld, das keine Veränderungen zulässt ist hinderlich für die Selbstverwirklichung von Kindern.
Kinder sollten auch Entscheidungen für sich selber treffen dürfen (Schwarz 2006: 27ff). Das gelingt zum Bespiel im freien Spiel besser als im angeleiteten.
Durch beispielsweise das Zurücklegen des Schulweges ohne erwachsene Begleitung kann Unabhängigkeit und Selbstständigkeit erreicht werden, die wiederum zur Selbstverwirklichung beitragen. Die für Kinder wichtigen Orte sollten für diese leicht und selbstständig erreichbar sein und ebenso die nötige Sicherheit bieten.

Sicherheit

Für eine gefahrenlose Entwicklung und damit Kinder Freiräume erobern, werden sinnvolle Regeln und Begrenzungen benötigt. Übermäßige Behütung und Verwöhnung der Kinder behindert die Entwicklung allerdings. Im Straßenverkehr stellt dies eine besondere Herausforderung dar.
Sicherheit wird auch mit der räumlichen Vertrautheit gegeben, „ Überschaubarkeit und Orientierung bringen Geborgenheit und ein Zugehörigkeitsgefühl zum Wohnort“ (Daschütz 2006: 7). Durch die Identifizierung mit einem Ort können sich Kinder räumlich und sozial orientieren, Orte sind für sie vor allem auch emotionale Angelpunkte. Daher ist es von besonderer Relevanz, um den Bezug zur Stadt und Wohnumgebung herstellen zu können, dass sich Kinder ei-

genständig in ihrer Umwelt bewegen und nicht nur chauffiert werden (Daschütz 2006: 7).

Fazit: Eine Verdrängung der Kinder auf scheinbar sichere Spielinsel kann nicht der richtige Weg sein. Die Kinder mit dem Auto zu fahren um sie so vor dem Verkehr zu schützen, ist meist ebenfalls ein Trugschluss. Denn dadurch werden sie in ihrer Selbstständigkeit und ihrer Entwicklung eher eingeschränkt. Effektiver sind verschiedene Interventionen um den Verkehr sicherer zu machen, das kann zum Beispiel eine Geschwindigkeitsreduktion des Autoverkehrs sein.
Anzunehmen ist, dass Kinder in ihrem Bedürfnis nach Bewegung und Erfahrung eingeschränkt werden um dem Bedürfnis nach Sicherheit vor Unfällen verstärkt nachzugehen (Daschütz 2006: 8).
Gefragt sind sinnvolle Grenzen, denn diese schützen das Kind und bieten ihm gleichzeitig eine Herausforderung und seine Talente, Fähigkeiten und Sensibilität zu entwickeln (Schwarz 2006: 28).

3. STÄDTEBAULICHER HINTERGRUND

3.1 Das Schulumfeld als Lern- und Erfahrungsort - Die Schule als Stadtteilzentrum

Der öffentliche Raum um eine Schule herum bietet ein wesentliches Potential, nicht nur für den Schulweg sondern auch für die Schule und den Unterricht selbst. Beim Prozess des Lernens, spielt die soziale Dimension und das „Lernklima“ eine wichtige Rolle. Oft ist auch vom „Raum als dritter Pädagoge“ die Rede, welcher von großer Bedeutung für den Lerneffekt ist (Dopplinger). Der Außenraum hat eine besondere Bedeutung für soziales Lernen, als Ort der Regeneration und Naturnähe (Plattform schulUMbau 2010).
Das Lernen findet in der Schule des 21. Jahrhunderts nicht mehr nur im Klassenraum mit dem Lehrer oder der Lehrerin als WissensvermittlerIn statt. Dies entspricht dem Konzept des offenen Klassenzimmers und weiter auch der offenen Schule, die in das städtische Umfeld eingebunden ist. Die SchülerInnen können ihr Umfeld selbst mitgestalten und erforschen, es soll anregend und unterstützend sein. Dadurch entstehen neue Anforderungen an die räumliche Gestaltung, wie beispielsweise mehr Flexibilität und mobile Einrichtungen (Chramosta und Baldass 1996:19; Schopper 2012:88). Laut einer Umfrage vom Unterrichtsministerium unter 1.164 österreichischen SchulleiterInnen wünschen sich viele von ihnen differenzierte Lernsituationen (92%) und Lernorte im Freien (86%). 80% der Befragten befinden sogenannte „Offene Lernstraßen“, das heißt Flächen auf denen Lernstationen aufgebaut werden können als wünschenswert (Kühn et al. 2010:14f). Karin Schwarz-Viechtbauer vom Institut für Schul- und Sportstättenbau (ÖISS) fordert auf Freiräume bei Schulsanierungen nicht zu vernachlässigen: “Ein zentrales Element in einer modernen (Ganztags)schule ist außerdem der Freiraum, wie Schulgarten oder -hof: Er dient als Ort der Erholung, der Bewegung, des sozialen Lernens und als Outdoor-Atelier“ (Der Standard 2011). Genauso, wie die Schulinternen Freiräume haben auch die öffentlichen Freiflächen vor und um die Schule besondere Relevanz.

Die „Charta für die Gestaltung von Bildungseinrichtungen des 21. Jahrhunderts“ der Plattform schulUMbau, welche ein Zusammenschluss von Architekten, Pädagogen und Fachleuten der Schulverwaltung ist, fordert, dass die Schulen vermehrt zu Stadtteilzentren werden sollen, die ganzjährig verschiedenen Nutzern zu Verfügung stehen. Die Schulen sollen quartiersbildend wirken und dabei die Gemeinschaft stärken. Für die Lebendigkeit und die Identitätsbildung des Stadtteiles ist eine städtebauliche und landschaftsplanerische Einbindung besonders wichtig (Plattform schulUMbau 2010).
Außerhalb der Schulunterrichtszeiten bilden die Schulen durch die mögliche Mehrfachnutzung kulturelle, kommunale Zentren. In dem multifunktionalen Gebäude können Erwachsenenbildung, Theateraufführungen, soziale Beratung und Vereinssport stattfinden Diese Entwicklungstendenz der Öffnung der Schule zum gesellschaftlichen Umfeld ist bedeutsam für das Bildungswesen. Somit nimmt einerseits die Schule Einwirkung auf den Stadtteil und andererseits der Stadtteil Einwirkung auf die Schule. Erforderlich wird dadurch die räumliche Einbettung der Schule in den Stadtteil oder die Gemeinde (Chramosta und Baldass 1996:7,21f).
Die Wiener Stadtpolitik verfolgt ebenfalls das Ziel der Bil-

dungsbauten als Grätzelzentren in Stadterneuerungs- und Stadterweiterungsgebieten mit neuen sozialen Infrastrukturen. Die Schule beeinflusst dadurch den Stadtraum und das Thema der Schulbauten wird somit auch zum Thema des Städtebaus. Das Schulgebäude und die nächste Umgebung müssen, so wie in Skandinavien schon länger, auch in Österreich als Lebensraum und nicht nur als Belehrungsanstalt verstanden werden (Beer 2011; Chramosta und Baldass 1996:10).

Einen erheblichen Mehrbedarf an Nutflächen erfordern die Ganztagesschulen für die 1993 die gesetzliche Grundlage geschaffen wurde. Räumliche Beengtheit löst oft Gereiztheit und Aggression aus (Chramosta und Baldass 1996:16). Daher empfiehlt Architekt Christian Kühn, Professor an der TU Wien und Gründungsmitglied der Plattform schulUMbau, mit den SchülerInnen systematische Zeit außerhalb des Klassenzimmers zu verbringen, um somit den Platzbedarf ganztägiger Schulformen zu senken (Der Standard 2011). Beispielsweise kann experimentelles Arbeiten im Biologieunterricht auf begrünten Freiflächen im Schulumfeld stattfinden oder Heimatkunde direkt im öffentlichen Raum des Bezirkes gelehrt werden, wenn die räumlichen Bedingungen dafür vorhanden sind. Die räumlichen Qualitäten sowie die räumliche Einbindung der Schule in das Umfeld des Stadtteiles, Freizeitmöglichkeiten und Möglichkeiten für SchülerInnen und LehrerInnen zur selbstständigen Gestaltung der Umgebung haben Auswirkungen auf die Aktivitäten, Erfahrungen und Nutzung des Schulumfeldes (Chramosta und Baldass 1996:7f). In Stadträumen mit wenig Qualität findet nur ein Minimum an Aktivitäten, wie etwa der Schulweg der notwendig ist statt. Ist der öffentliche Raum hingegen attraktiver halten sich Leute auch länger und freiwillig in diesem auf. Um Schulen herum besteht ein besonders Potential für soziale Aktivitäten, da in dem Bereich viele Menschen mit gemeinsamen Interessen aufeinander treffen. Es muss die Möglichkeit geben sich gerne und sicher im öffentlichen Raum aufhalten zu können (Gehl 2012:9f). Was auch nicht unterschätzt werden darf ist, dass mit dem Schulgebäude und der räumlichen Umgebung unbewusst eine erste Vermittlung von Architektur und Städtebau stattfindet (Chramosta und Baldass 1996:7f).

3.2 Aktuelle städtebauliche Leitbilder und Konzepte

In diesem Kapitelteil werden zwei ausgewählte städtebauliche Konzepte bzw. Leitbilder näher erläutert. Das Konzept der „Neighbourhood unit„ wurde ausgewählt, da in diesem die Schule eine wichtige Rolle als Zentrum einer Nachbarschaft spielt. Auf das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ wird aufgrund seiner Aktualität und allgemeinen Relevanz für die Arbeit näher eingegangen.

Neighbourhood unit

In den frühen 1900er Jahren entwickelte der Soziologe und Sozialplaner Clarence Perry (1872-1944), basierend auf den damaligen gesellschaftlichen und geistigen Haltungen, das Konzept der Nachbarschaftseinheit, sogenannter „Neighbourhood unit“. Das städtebauliche Planungsmodell Perrys, versucht die schlechten Seiten des industrialisierten Großstadtlebens und die Vermassung der Menschen zu vermeiden. Stattdessen versucht es durch räumliche Organisation intensivere Sozialbeziehungen innerhalb der Nachbarschaft herzustellen. Aufgrund aller Grundversorgungseinrichtungen in der Nachbarschaft soll diese innerhalb der Großstadt eigenständig funktionieren.

Dem Konzept der „Neighbourhood unit“ gehen unter anderem, empirische Untersuchungen zur „Bedeutung von Spielplätzen und Schulen für Stadtquartiere“ voraus, die Clarence Perry 1906 für die Russel Sage Foundation begann. Soziale Einrichtungen hatten damals wegen der starken Einwanderung eine wesentliche Bedeutung für die Integration der Migranten, sowie als Anlaufstelle für diese. Die Tatsache wird sich in der heutigen Zeit wohl kaum geändert haben.

Clarence Perry entwickelte infolge ein Planungskonzept für die Anordnung und Verteilung von Spielplätzen in der New Yorker Region. Aufgrund des steigenden Automobilverkehrs im frühen 20. Jahrhundert wurde das Konzept als notwendig erachtet. Damals war der Straßenverkehr noch ungeregelt, was in Städten wie New York zu einer Todesrate von einem Kind pro Tag führte. Clarence Perry sah den aufkommenden Straßenverkehr als Hindernis für Kinder und Eltern um gefahrenlos zu Spielplätzen und anderen Bedarfseinrichtungen zu gelangen.

Die Idee der „Neighbourhood unit“ entstand 1923 bei einem Treffen der National Community Center Association, für die sich Perry engagierte, und der American Sociological Society in Washington D.C. Clarence Perry war ebenso Mitarbeiter am Regional Plan von New York. In dem Bericht „Regional Plan of New York and Its Environ“ formulierte er 1929 unter dem Titel „The Neighbourhood Unit, a Scheme for Arrangement for the Family-Life Community“ die grundlegenden Prinzipien der Nachbarschaftseinheiten und stellte sie in einem Diagramm grafisch dar. Dadurch wurden die Prinzipien als Planungswerkzeug verbreitet.

Die grundlegenden Planungsprinzipien von Clarence Perrys „Neighbourhood unit“ Konzept:

• Die Schule ist im Zentrum der Nachbarschaft, sodass die Länge des Schulweges nicht mehr als 800 Meter beträgt und die SchülerInnen keine der großen Durchzugsstraßen (Arterial Streets) queren müssen. Das Schulgebäude steht der ganzen Nachbarschaft für Fortbildungen, Freizeitaktivitä-

ten und Treffen zur Verfügung. Um das Gebäude ist eine große Spielfläche, die ebenfalls für die gesamte Gemeinschaft zugänglich ist. Die Obergrenze der Einwohner ist mit 5.000 Personen festgelegt, diese Zahl orientiert sich an dem Einzugsgebiet einer Grundschule.

• Die Hauptverkehrsstraßen werden an den Rand der Nachbarschaft gelegt, sodass kein Durchzugsverkehr innerhalb der Siedlung entsteht. Gleichzeitig wird damit das Gebiet der Siedlungseinheit definiert und gegenüber anderer abgegrenzt.

• Die Verkehrsarten werden separiert und lokale Straßen hierarchisiert, die teilweise kurvenförmigen Straßenverläufe sollen für mehr Sicherheit sorgen und Sackgasse den Durchzugsverkehr verringern.

• Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs werden an die Ränder der Nachbarschaftseinheiten gelegt, welche zugleich die Schnittstellen zu den angrenzenden Nachbarschaften bilden und als Grüngürtel ausformuliert ist.

• Mindestens 10% der Fläche der Nachbarschaft sollen Parks und öffentliche Freiräume sein.

Clarence Perry selbst lebte in Forest Hills Gardens auf Long Island, einer von Fredrick Olmsted Jr. und GrosvenorAtterbury geplanten Siedlung, deren Konzept sich an dem der englischen Gartenstadt orientiert. Aufgrund seiner Erfahrungen lies Perry die Vorzüge von Forest Hills Gardens in das Konzept der „Neighbourhood unit“ einfließen, daher entstand eine Verwandtschaft mit dem der englischen Gartenstadt.

In den späten 1940er Jahren wurde das Konzept der Nachbarschaft vor allem von Reginald Isaacs stark kritisiert. Er kritisierte, dass das Design der „Neighbourhood unit“ vor allem von privaten Investoren zur sozialräumlichen Segregation der Bewohner einer Stadt genutzt wurde, was nicht der eigentlichen Intention Clarence Perrys entspricht.
(vgl. Neighbourhood unit 2014; Rohr-Zänker und Müller 1998:10; Schubert 2004:129)

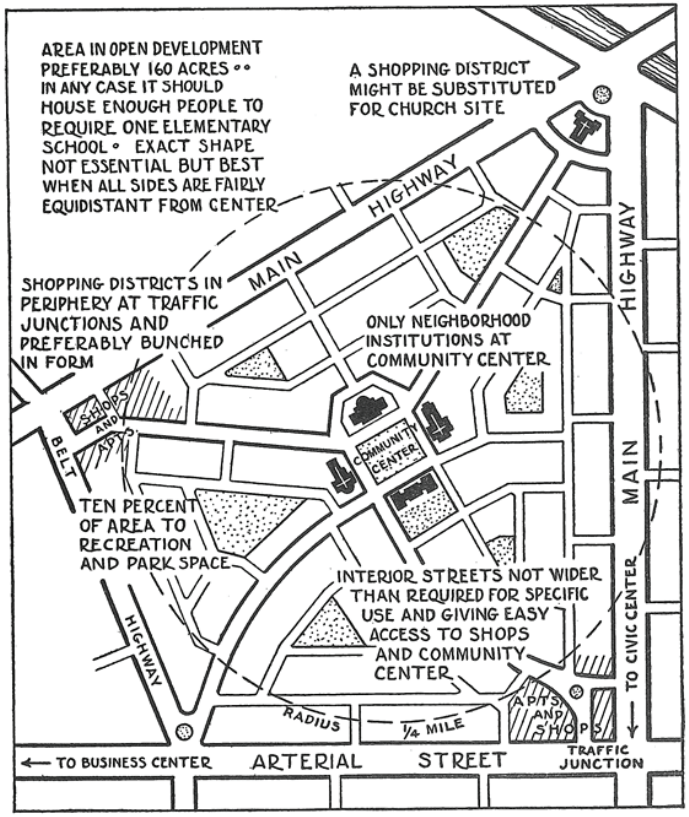


Abb. 10: Neighbourhood unit. Clarence Perry.

„In a world, if one had the wealth of a Midas and the power of a Fascist dictator, how would one build an urban neighborhood?“
(Clarence Perry 1939)

Stadt der kurzen Wege und Kompakte Stadt

Das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ entstand in den 1980er Jahren und verfolgt in erster Linie die Minderung des Verkehrsaufwandes. Die Planungsprinzipien der „Stadt der kurzen Wege“ haben große Ähnlichkeiten mit den Siedlungsstrukturkonzepten der „Kompakten Stadt“ und beide Konzepte arbeiten auf der Ebene von Stadteilen.

Das Modell der „Stadt der kurzen Wege“ ist im Grunde eine Gegenbewegung zur Zersiedelung, zum stetig erhöhenden Verkehrsaufkommen und zur Segregation. Das Leitbild kann als eine Art Rückbesinnung auf den traditionellen europäischen Städtebau gesehen werden. Es setzt auf eine angemessene Wohnraumverdichtung, Funktionsmischung und Öffentlichkeit. Dadurch werden die Distanzen zwischen Wohnen, Arbeit, Ausbildungsort, Freizeiteinrichtungen und Einrichtungen des täglichen Bedarfs in den Stadtquartieren geringer. Wodurch ökonomische wie auch ökologische Vorteile entstehen.

Maßnahmen im Verkehrsbereich sind laut empirischer Studien jedoch zusätzlich zu den vorher genannten Maßnahmen notwendig, um die Ziele der „Stadt der kurzen Wege“ zu verfolgen. Die Fußgänger- und Radfahrer sollen aufgrund kürzerer Wege, einem attraktiven, barrierefreien Wegenetz und geringer PKW-Belastung profitieren. Öffentliche Räume sollen zurückerobert werden und dadurch die Qualität des Wohnumfeldes steigern. Gleichzeitig gewinnt die Stadt als Wohn- und Aufenthaltsort wieder an Attraktivität. Soziale Komponenten, wie das Zusammengehörigkeitsgefühl und Kommunikation werden gestärkt (Kaučić 2012:33f; Beckmann, Gies et. al. 20011:22f).

Die Stadt Wien verfolgt laut dem Stadtentwicklungsplan 2005 Prinzipien der nachhaltigen, kompakten und multifunktionalen Stadt. So soll beispielsweise der Flächenverbrauch möglichst gering gehalten werden und schon bebaute Stadtgebiete nachverdichtet werden. Die täglichen Wege sollen bestmöglich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können. Gebiete der Stadterweiterung sollen durch öffentliche Verkehrsmittel an das restliche Stadtgebiet angebunden werden (MA 18 2005:171).

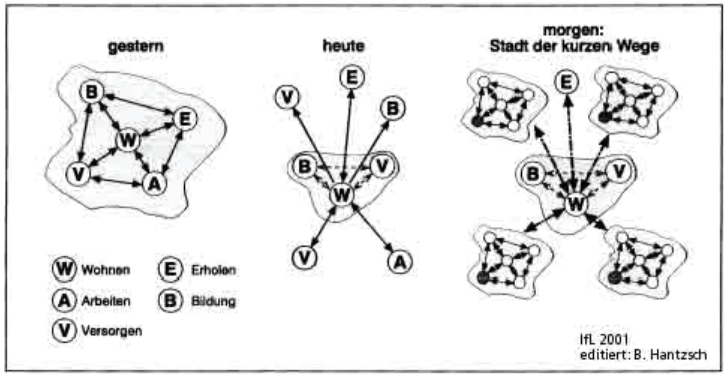


Abb. 11: Stadt der kurzen Wege. (Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G., 2001)

Fußgänger-Highways (Flaniermeilen)

Im Zuge der Stadt der kurzen Wege plant die Stadt Wien mehrere fußgängerfreundliche Flaniermeilen die „Orte mit hoher Bedeutung für Alltagswege“ miteinander verbinden soll. Die Routen, auch als Fußgänger-Highways bezeichnet, sollen entlang von zentralen Plätzen, Märkten oder Einkaufsstraßen führen und stark frequentierte Hauptverkehrsstraßen meiden. Weiteres soll eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz gegeben sein. Die geplanten Flaniermeilen sollen die Peripherie mit dem Zentrum verbinden.

Bestehende Straßen des „Wiener Stadtwegenetzes“ sollen in diesem Rahmen aufgewertet werden, das heißt Gehsteige werden verbreitert, Barrieren beseitigt, Sitzgelegenheiten geschaffen, Trinkbrunnen installiert, Straßenzüge begrünt und ein Leitsystem zur Orientierung wird geschaffen.

Das Fußgänger-Leitsystem ist in Form von Informationstafeln mit einem Umgebungsplan geplant. In diesem sollen zum Beispiel Haltestellen, öffentliche Toiletten, wichtige Punkte sowie nützliche Gehverbindungen durch Höfe ersichtlich sein.

Bisher sind in Wien sechs Flaniermeilen geplant, von denen zwei bis 2016 umgesetzt werden sollen und die anderen bis 2025. Die erste der Flaniermeilen soll vom Reumannplatz über das Stadtzentrum bis zum Campus der Wirtschaftsuniversität führen.

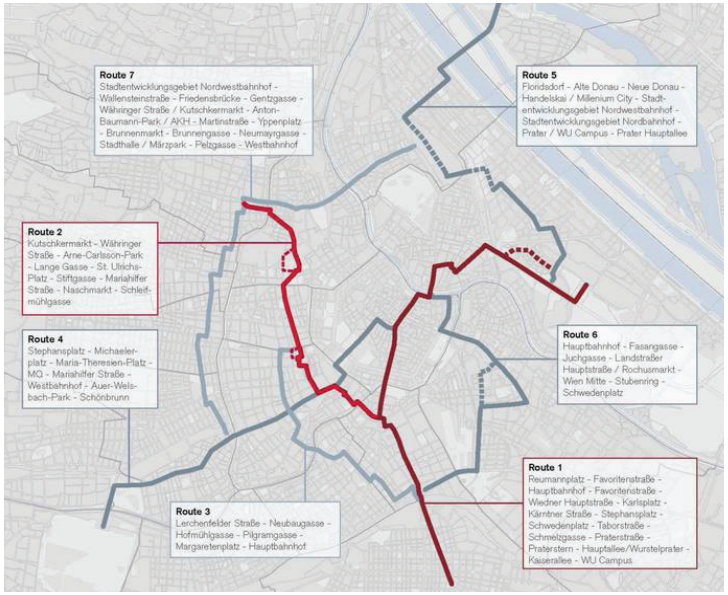


Abb. 12: Flaniermeilen Wien © Stadt Wien

3.3 Instrumentelle Grundlagen

Im öffentlichen Raum treffen sehr viele verschiedene Interessen aufeinander. Vor allem bei Umstrukturierungen und Umgestaltungen treten immer wieder Konflikte auf. Daher ist es eine Aufgabe der Politik, unter einbeziehen und abwägen aller Anliegen, die Schwerpunkte für Veränderungen im öffentlichen Raum zu setzen. Als Entscheidungshilfe für Planungen dienen unter anderem die von der Stadt Wien erstellten Leitlinien, Konzepte und Pläne für die Stadtentwicklung. Zum Teil wurden diese auch vom Wiener Gemeinderat beschlossen.
Bei spezifischer Planung kommen dann eine Reihe von Richtlinien und Vorschriften zum Einsatz.
In diesem Kapitel wird näher auf den Stadtentwicklungsplan und das Verkehrskonzept der Stadt Wien eingegangen sowie auf Planungsrichtlinien für das Schulumfeld.

Der Stadtentwicklungsplan (STEP) 2005 und 2025

Im Stadtentwicklungsplan sind Ziele für die Entwicklung Wiens festgehalten. Grundsätzlich versteht sich das Visionenpapier als politische Haltung der Stadtregierung, das als breit angelegter Diskussions-, Informations- und Beteiligungsprozess gilt. Die darin definierten Ziele fließen in den Arbeitsprozess der Stadtentwicklung ein.
Der STEP 2005 wurde am 24.Mai 2005 vom Wiener Gemeinderat mit Mehrheit beschlossen. Die Beschlussfassung des STEP 2025 unter der derzeitigen rot-grünen Stadtregierung ist noch für dieses Jahr (2014) geplant. Bis dahin könne noch Änderungen am STEP vorgenommen werden (Stadt Wien 2014).

Im aktuellen STEP 2005 wird es angestrebt, urbane Identität durch „Orte der Begegnung“ zu schaffen. Mithilfe zeitgemäßer Gestaltung sollen Straßen, Plätze und Freiräume an die unterschiedlichen „sozialen“ Bedürfnisse der Menschen angepasst werden (Magistrat der Stadt Wien, MA 18 2005:6). Angestrebt wird ein Straßenraum, der als Aufenthaltsraum, und Bewegungsraum genutzt werden kann. Die punktuellen Grün- und Freiräume in der Stadt sollen netzartig miteinander verbunden werden („Grüne Wege“) und Wegeverbindungen durch Baublöcke und Kleingartensiedlungen offen gehalten werden, um Zufußgehen und Radfahren konkurrenzfähig gegenüber dem Autoverkehr zu gestalten. Ein weiteres Ziel ist es, das Angebot der Mehrfachnutzung und die temporäre Nutzung von Baulücken auszuweiten. Unter dem Titel der Mehrfachnutzung sollen externe Nutzungsansprüche von Schulen und Horten zugelassen werden. „Spielzonen“ vor Schulen, Kindertagesheimen, religiösen Einrichtungen, Bädern und Sportanlagen, sowie Verwilderungsareale als anregende Spielorte werden von der Stadt angestrebt. (Magistrat der Stadt Wien, MA 18 2005:167ff)

Aussichten

Der zukünftige STEP 2025 strebt gemischt, lebendige und entwickelbare Stadtteile mit Straßen und Plätzen als Begegnungszonen an. Aufgabe der Politik ist es qualitätsvolle Frei- und Grünräume zu erhalten und zu schaffen. Die Regierung bekennt sich zu einer Stadt der verdichteten Divergenz, in der soziale Gerechtigkeit gegen Segregation wirkt. Im Stadtentwicklungsplan 2025 ist festgehalten: *„Eine Stadt, die gut ist für Kinder, ist für alle Generationen gut und befähigt,*

glücklich zu sein.“

Ein weiteres Ziel betrifft die Mobilität. Diese soll menschen- und umweltgerecht sein, die Stadt Wien setzt die Prioritäten auf den öffentlichen Verkehr, die Fußgängerinnen und Fußgänger sowie den Radverkehr im gemeinsamen Umweltverbund (Stadt Wien 1, 2014).

Masterplan Verkehr 2003

1994 wurde das letzte Wiener Verkehrskonzept beschlossen, seitdem haben sich die Rahmenbedingungen allerdings wesentlich verändert. Daher wurde am 4.November 2003 der Masterplan Verkehr Wien 2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Das moderne und zukunftsweisende Verkehrskonzept geht auf die Rolle Wiens im neuen Europa ein. So ist Wien im neuen Europa ein Transeuropäischen Verkehrsnetze Knoten (TEN-Knoten), eine Technologiemetropole, ein Wirtschaftsstandort und ein möglicher Hauptprofiteur der EU-Erweiterung.

Die Stadt möchte weiterhin eine hohe Lebensqualität bieten, hierbei spielt eine bewusste und nachhaltige Mobilität die durch Verhaltensänderung erreicht werden soll eine wesentliche Rolle. Somit wird der öffentliche Verkehr, das Radfahren und Zufußgehen gefördert. Ziel des Masterplans ist die Verkehrsvermeidung hinsichtlich einer mobilitätssparenden Stadtentwicklung und Raumordnung mit hoher Lebens- und Erlebnisqualität in der Stadt (Stadt Wien). Erlebbare Qualität im Straßenraum soll durch die Ausdehnung von dauernden und temporären autoverkehrsfreien Zonen und großzügig dimensionierten Gehsteigen geschaffen werden. Eine Belebung des Straßenbildes kann durch Möglichkeiten für Treffpunkte, Sitzgelegenheiten aber auch durch kommerzialisierte Schanigärten erreicht werden. Für Kinder wird ein dichtes Angebot an sicheren und attraktiven Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum forciert.

Bei Aus- und Umgestaltungsmaßnahmen im knappen öffentlichen Raum gibt es oft Konflikte zwischen den verschieden Nutzern und Verkehrsarten, höchste Priorität werden auf die Mindeststandards für Fußgänger gelegt, da jeder Weg mit einem Fußweg beginnt und endet. Eine Mindestgehsteigbreite von zwei Metern, die durchgehend frei begehbar ist, muss sichergestellt werden. Wenn es die räumlichen Voraussetzungen nicht zulassen, darf eine Gehsteigbreite von 1,5m nicht unterschritten werden. Aspekte der Orientierung, Übersicht und Einsehbarkeit sollen berücksichtigt werden, um keine unsicheren und bedrohlichen Situationen zu schaffen. Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit sind auch im Bereich der Schulen notwendig, da es einen Trend zu größeren Entfernung zwischen Wohn-, Schulstandort und Freizeitaktivitäten gibt und somit mit einem Wachstum des PKW Verkehrs aufgrund von vermehrten Begleitdiensten zu rechnen ist (Magistrat der Stadt Wien, MA 18 2006:20ff).

Fazit

Der Masterplan Verkehr 2003 ist zwar fußgängerorientiert und fördert die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, geht allerdings nur sehr bedingt auf die speziellen Bedürfnisse von Kindern im Straßenverkehr ein. Beim Thema des Schulweges wird lediglich der Aspekt der Sicherheit angesprochen, um somit die Begleitdienste zu reduzieren. Damit wird die Nutzergruppe der Kinder im Verkehr eher ausgeblendet. Den-

noch liegt ein Augenmerk auf der Qualität im Straßenraum und der Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen und sogar der autoverkehrsfreien Zonen, welche auch der jungen Nutzergruppe zugutekommt.

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen RVS 03.04.14 – Gestaltung des Schulumfeldes

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) werden von der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene- Verkehr erstellt. Darunter sind Fachleuten des Bundes, der Länder und Gemeinden sowie nationalen Experten aus der Lehre und Forschung. Die Richtlinien und Vorschriften werden zur Anwendung empfohlen und bei der Gestaltung der jeweiligen Verkehrsfläche herangezogen, um diese verkehrssicher und technisch auf dem letzten Stand auszuführen.

Die Richtlinien zur Gestaltung des Schulumfeldes (RVS 03.04.14) wurden 2002 auf der Grundlage von verschiedenen Studien und Schülerinterviews ausgearbeitet. Das Augenmerk liegt auf der Verkehrsplanung und auf Maßnahmen die das Schulumfeld und den Schulweg verkehrssicherer gestalten. Um nicht nur PlanerInnen und örtliche Behörden anzusprechen, sondern auch LehrerInnen und Eltern wurden die Richtlinien zur Gestaltung des Schulumfeldes in Form einer Broschüre publiziert. Das soll einen größeren Einfluss der Richtlinien in die Praxis als Ziel haben (Mailer und Schopf 2002:1; BMVIT).

ÖNORM B2607 „Spielplätze - Planungsrichtlinien“

Grundsätzlich gilt die ÖNORM B2607 als Planungsgrundlage für Spielplätze. Vom Vorsitzenden dieser ÖNORM, DI Adolf Wocelka, wird jedoch kritisiert, dass sie von Planer lediglich herangezogen wird um die geforderten Mindestgrößen für Spieleinrichtungen nachzuschlagen, um kostengünstige Spielplätze zu entwerfen. Alle weiteren raum- und ortsplanerischen Empfehlungen und Richtwerte werden außer Acht gelassen. Dabei bieten diese eine Chance auf eine innovative Freiraumplanung im gesamten Ortsgebiet welche die Lebensqualität nicht nur für Kinder verbessern würde.

In der ÖNORM B2607 wird gefordert:

- Spielen für Personen aller Altersstufen
- Vielfältiges Spielangebot für alle
- Spielumfeld-/Spielplatzsystem
- Vorsorge für nutzbare Spielplätze

Forciert wird eine ausreichende und gleichmäßige Versorgung der Bevölkerung mit unterschiedlichsten Spiel- und Bewegungsangeboten. Hierfür wird ein Spielumfeld- bzw. Spielplatzsystem auf dem gesamten Gemeindegebiet vorgeschlagen. Das besteht aus einer Anordnung von verschiedenen Spielplätzen (Spielplatztypen) wie wohnungsnahen Spielplätzen, Wohnviertelspielplätzen und Stadtteil-, Ortsteil- oder Dorfspielplätze. Die Spielplatztypen unterscheiden sich in ihrer Größe, dem Einzugsgebiet und dem Spielangebot. Alle Spielplätze, aber auch Erholungsflächen werden mit gefahren- und barrierefreien, begrünten Verbindungselementen, den sogenannten „Spielwegen“, miteinander verknüpft.

Spielwege können Streifräume beziehungsweise Fuß- und Radwege mit Spielmöglichkeiten sein. Bei effektiver Planung entsteht ein begrüntes Schulwege- und Fußwegenetz, welches nicht nur die Spiel- und Freizeitflächen miteinander verbindet sonder auch die Schulen und öffentlichen Einrichtungen (Wocelka 2006:61ff).

Für die Umsetzung soll die Gemeinde vorerst einen Spielplatzentwicklungsplan erstellen. Dem Spielplatzsystem ist laut ÖNORM B2607 die Erstellung und Bearbeitung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne zu Grunde zu legen:

(…) 4.1.3. Spielplatz-Entwicklungsplan, Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan

Das Spielplatzsystem der Gemeinde ist der Erstellung bzw. Überarbeitung der Flächenwidmungs- und der Bebauungspläne zugrunde zu legen. Ausgedehnte Spielplätze, insbesondere solche außerhalb des Baulandes, sollen im Flächenwidmungsplan, sämtliche im Bauland befindlichen Spielplätze im Bebauungsplan berücksichtigen. Insbesondere für größere Städte und für dichtbebaute Stadtgebiete sollen Spielplatz-Entwicklungspläne erstellt werden, welche die Spielplatzsysteme und deren Merkmale enthalten. Diese Spielplatz- Entwicklungspläne stellen einen integrierenden Bestandteil der kommunalen Entwicklungsplanung dar. (…)

„Jeder Spielplatz ist nur so gut wie seine Erreichbarkeit." (DI Adolf Wocelka 2006). Die barrierefreien, bespielbaren Wege beziehungsweise Streifräume sollen ermöglichen, dass Kinder alleine oder in Gruppen gefahrenfrei zu den Spielplätzen gelangen und ihr Wohnumfeld entdecken. Dadurch wird frühzeitig das Zufußgehen und nebenbei auch Verkehrskompetenz erlernt. Um die Spielplatznot zu verringern wird in der ÖNORM B2607 vorgeschlagen „ergänzende Spielflächen" zu schaffen. Das können temporär aber auch regelmäßig nutzbare Flächen sein, wie zum Beispiel zeitweise ungenutzte Parkplätze, Wohnstraßen, Zwischennutzung von Brachflächen und ähnliches (Wocelka 2006:62ff).

Wege werden mit dem Auto erledigt

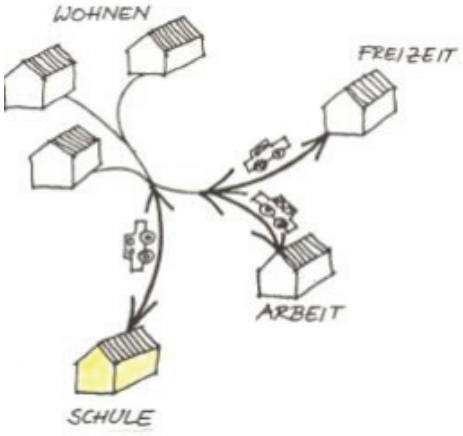


Abb. 13: DI Adolf Wocelka

Spielumfeldsystem; Spielplatzsystem (nach ÖNORM B2607)

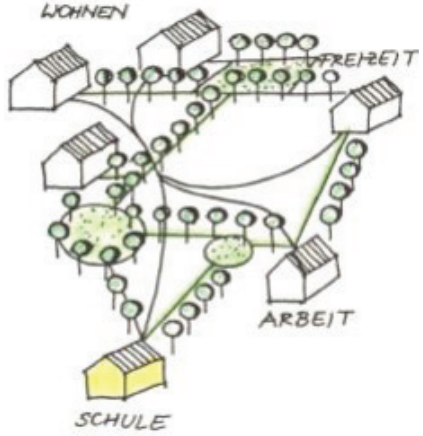


Abb. 14: DI Adolf Wocelka

3.4 Maßnahmenkatalog für den Schulweg

Dieses Kapitel soll einen Einblick in das breite Spektrum von bereits realisierten Maßnahmen und Projekten zum Thema bewegungsfreundlicher Schulweg und Mobilität von Volksschulkindern geben. Ausgewählt wurden Maßnahmen, welche das Mobilitätsverhalten von Volkschulkindern beeinflussen beziehungsweise deren öffentliches Schul- und Wohnumfeld gestalterisch nachhaltig verändern. Konstruktiv umgesetzt beziehungsweise angewendet können sie auf längerfristig zu einer gesünderen und umweltfreundlicheren Alltagsmobilität verhelfen. *„Wir müssen nicht nur die Straße neu organisieren, sondern auch die Köpfe der Bürger, die dort leben."* (Willem Foorthuis, Shared Space Instituut, Drachten zitiert in Pilz 2010: 2) Daher ist zwischen bewusstseinsbildenden, baulichen und gesetzlichen Maßnahmen zu unterschieden.

Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Kinder formen, bilden und entwickeln sich in den Räumen, die ihnen zur Verfügung gestellt werden. Laut der Architektin Margit Schwarz soll Bewusstseinsbildung in allen Raumaspekten stattfinden. *„Arbeit mit Kindern, um zu erhalten und zu fördern, Arbeit mit Erwachsenen, um zu informieren, bewusst zu machen und Aktionsfreiräume zu schaffen."* (Margit Schwarz 2006)

Verkehrserziehung/ Mobilitätserziehung

In den österreichischen Volksschulen wird von der ersten bis zur vierten Klasse jeweils 10 Stunden pro Jahr die verbindliche Übung „Verkehrserziehung" abgehalten. Das Schulfach wird seit 1960 in fast allen Schultypen gelehrt (Elias 2004: 11). Von der ersten bis zur dritten Klasse sind praktische Übungen mit Polizisten im realen Straßenverkehr vorgesehen. Der Schwerpunkt der vierten Schulstufe besteht aus der „Vorbereitung auf die Teilnahme am Straßenverkehr als Radfahrer". Abschließend besteht die Möglichkeit zum Erwerb des Radfahrausweises, welcher die Kinder (10-12 Jahre) auch unter 12 Jahren zum Radfahren im Straßenverkehr ohne Begleitperson berechtigt. Das Schulfach Verkehrserziehung kann teilweise auch fächerübergreifend stattfinden. Laut der Studie zur „Verkehrsberuhigung an Schulen – Teil 1" wird allerdings an 45% der Schulen, die stichprobenartig untersucht wurden, keine Aktionen über den vorgegebenen Rahmen der Verkehrserziehung hinaus unternommen (Elias 2004:28).
Statt des traditionellen Begriffs „Verkehrserziehung" wird immer öfter der Begriff „Mobilitäterziehung" genannt. Das kommt daher, dass die Lernschwerpunkte nicht mehr nur auf der Unfallprävention und der Sicherheitserziehung liegen sondern auch Gesundheits- und Umweltfragen umfasst.
„Während die „Verkehrserziehung" lange Zeit nur die Anpassung des Schülers/der Schülerin an den Straßenverkehr verfolgte, ist die Hinführung zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den derzeitigen Mobilitätsformen, den unterschiedlichen Aspekten des Verkehrs und seinen Auswirkungen ein wesentliches Ziel der „Mobilitätserziehung"." (Verkehrserziehungsreferentinnen an den LSR/SSR Wien und dem

BMUKK zitiert im Netzwerk-Verkehrserziehung BMUKK 2014) Somit ist das Ziel der Mobilitätserziehung den SchülerInnen nicht nur Wissen zum Verkehr zu vermittelt, sondern das Hinterfragen des Mobilitätsverhaltens und das Schaffen eines Umweltbewusstseins (Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur 2013; Netzwerk-Verkehrserziehung BMUKK 2014).
Im Masterplan Verkehr 2003 ist festgehalten, dass in den Bereichen Information und Wissensmanagement sowie Mobilitätserziehung Initiativen gesetzt werden müssen. So sollen beispielsweise eine umfassende Mobilitätserziehung statt autoorientierter Verkehrserziehung und Projekttage an den Schulen abgehalten werden (Stadt Wien 2, 2014).

Schulisches Mobilitätsmanagement

Programme für schulisches Mobilitätsmanagement gibt es europaweit und sie haben im Grunde dieselben Ziele. Die CO_2-Emissionen sollen vor allem durch die Minderung des PKW Verkehres, durch das Zur-Schule-bringen und Abholen der Kinder, reduziert werden. Stattdessen wird das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren, somit die Bewegung gefördert. Die Selbständigkeit und Unabhängigkeit der SchülerInnen soll durch die Minderung der Begleitung von Eltern gefördert werden. Als Folge entsteht ein verkehrsberuhigteres und sichereres Schulumfeld.
Ein Schul-Mobilitätsmanagementplan wird gemeinsam von den Akteuren, wie der Schule, dem Hort, den LehrerInnen, den SchülerInnen, dem Elternverein, idealerweise auch mit der Stadt- bzw. Gemeindeverwaltung und einem Mobilitätsberater erstellt. Erarbeitet werden Maßnahmen für eine umweltfreundliche Mobilität im Schulumfeld und auf dem Schulweg. Die Maßnahmen sind hauptsächlich bewusstseinsbildente, aber auch bauliche.

Schritte zum Erstellen eines schulische Mobilitätsmanagementplanes:

- Bildung eines Mobilitätsteames
- Befragung zum Mobilitätsverhalten der SchülerInnen
- Maßnahmen entwickeln und Zeitplan erstellen
- Umsetzung der Maßnahmen
- Analyse und Evaluierung
- Weitere Maßnahmen, dauerhafte Implementierung

Programme für schulisches Mobilitätsmanagement in Österreich:

- Schulisches Mobilitätsmanagement der Stadt Graz (seit 2002)
- Klima:aktiv - Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen vom Lebensministerium (Österreichweit seit 2005)

Die Vorteile des schulischen Mobilitätsmanagements sind, dass durch Partizipation die Annahme der Maßnahmen problemloser und effektiver verläuft. Außerdem können die Maßnahmen ganz gezielt und spezifisch für eine Schule und deren Standort entwickelt werden. Das Programm läuft meistens über mehrere Jahre. Dadurch können sich die Teilnehmer mit diesem identifizieren. Es erfordert jedoch hohes Engagement der freiwilligen Mitarbeiter insbesondere der LehrerInnen (BMLFUW 2005, 2012).

Schulwegeplan

Schulwegepläne wurden bereits im In- und Ausland für eine Vielzahl an Volkschulen erstellt. Die meisten Wiener Volksschulen sind seit 2011 mit Schulwegeplänen, welche laufend aktualisiert werden, ausgestattet. Sie werden vor Schulbeginn an die Eltern und Kinder ausgeteilt. In Wien entstanden die Schulwegepläne in Zusammenarbeit der Stadt Wien und der Allgemeinen Unfallversicherung (AUVA). Die Pläne dienen zur Information und Sensibilisierung, sie zeigen die für Kinder unproblematischsten sowie verkehrsberuhigtesten Schulwege und warnen vor Gefahrenstellen. Somit soll den Kindern der für sie sicherste Weg zur Schule beschrieben werden. Idealerweise wird der Schulwegeplan von den Eltern und den Kindern beachtet, sowie anfänglich gemeinsam der sicherste Weg abgegangen. Dadurch soll unter anderem den Eltern die Angst um die Sicherheit der Kinder genommen werden und somit der Autoverkehr durch Bringdienste reduziert werden (Schlosser 2011, Fussverkehr Schweiz 2009, Österreichische Energieagentur 2012). Da laut einer Studie aus der Schweiz die Eltern den Schulweg ihrer Kinder als weniger sicher einstufen als deren Kinder selbst (Piano di mobilità scolastica - Istituto scolastico di Caslano in Schlosser 2011:5).

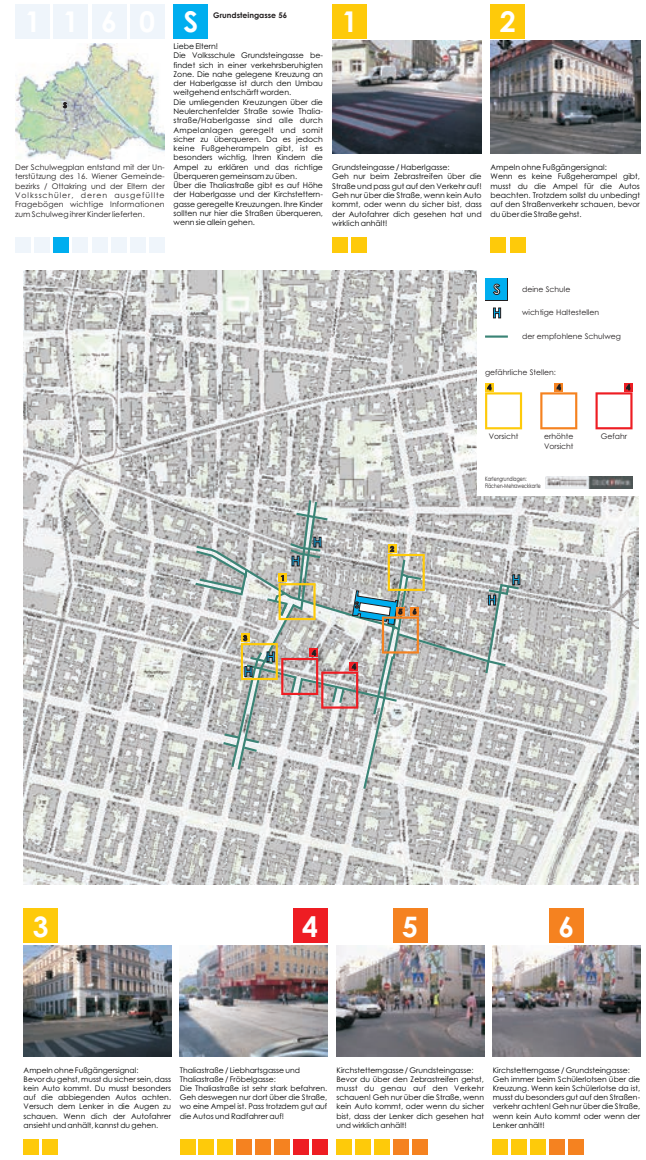


Abb. 15: Schulwegeplan – VS Grundsteingasse (MA46, AUVA)

Pedibus – „Schulbus auf Füßen“

Das Konzept des Pedibusses stammt aus der Schweiz. In Wien ist es bis jetzt noch nicht zur Umsetzung gekommen, in anderen österreichischen Bundesländern wird es jedoch schon seit 2009 durchgeführt. Organisiert wird der Pedibus meist von Eltern, LehrerInnen oder der Gemeinde, oft im Zuge des schulischen Mobilitätsmanagements. Die Kinder einer Schule treffen sich morgens zu bestimmten Abfahrtszeiten an der ausgeschilderten Pedibushaltestellen und gehen von dort in der Gruppe mit einer erwachsenen Begleitungsperson gemeinsam bis zur Schule. Zugemutet werden kann den Volksschulkindern ein Schulweg von zirka 1,5km pro Richtung. Kombiniert wird das Projekt manchmal mit einer „Elternhaltestelle“, zu dieser dürfen die Kinder zum Beispiel mit dem PKW gebracht werden, allerdings nicht bis vor die Schule. Den restlichen Weg legen sie zu Fuß zurück.

Der Vorteil des Pedibusses sind die tägliche körperliche Betätigung der Kinder unter dem sozialen Aspekt, sowie der reduzierte PKW Verkehr im direkten Schulumfeld und somit eine erhöhte Verkehrssicherheit. Durch die morgendliche Bewegung wird die Konzentration gefördert und die Kinder sammeln auf dem gemeinsamen Schulweg neue Erfahrungen (Klimabündnis 2014; Tempfer 2010).

Bauliche und gesetzliche Maßnahmen

Wohnstraße

Im Grunde ist es laut der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht erlaubt auf der Fahrbahn zu spielen, mit Ausnahme von Wohnstraßen und Fußgängerzonen. Seit dem Jahr 1983 dürfen nach der Straßenverkehrsordnung von 1960, 10. Novelle (§ 76b StVO) Wohnstraßen dauerhaft oder für eine beschränkte Zeit verordnet werden. *„ (1) (…) In einer solchen Wohnstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens. (…)".* Der Aufenthalt und das Spielen von Kindern auf der Straße ist erlaubt, soweit sie den Verkehr nicht behindern und die Fahrzeuge dürfen nur in Schrittgeschwindigkeit fahren. Häufig werden Schwellen, Rillen oder Bordsteine angebracht um den Verkehr zu verlangsamen.

Nach einer Studie aus Deutschland ist festzustellen, dass Kinder im Alter von zehn Jahren den größten Drang nach Spiel im Straßenraum haben (Rauh 2004: 20).

Die Untersuchung der „Spiel- und Streifräume" von Kindern in Hamburg-Barmbeck in den 30er Jahren zeigt, dass sich Kinder in dieser Zeit bevorzugt an den Hauptverkehrsstraßen aufhielten, einerseits weil sie interessanter und erlebnisreicher waren als Nebenstraßen und andererseits weil sie die direkteren Verbindungswege waren. Allerdings ist zu bemerken, dass die Haupt- und Nebenverkehrsstraßen heute nicht denen in den 1930er Jahren gleichen, da sich der Verkehr und die Geschwindigkeit deutlich erhöht haben (Daschütz 2006: 22). Somit können Wohnstraßen, die nur selten bespielt zu sehen sind, auch als ein Beitrag zur „Verinselung der Kindheit" gesehn werden. Dennoch bergen sie ein hohes Potential für soziale Aktivitäten, da Leute die sich aus der Nachbarschaft kennen mit möglicherweise ähnlichen Interessen aufeinander treffen (Gehl 2012:12). Das Wohnumfeld wird aufgrund der Geschwindigkeitsreduktion verkehrssicherer und gewinnt an Wohnqualität.

Fußgängerzone

Der § 76a der Straßenverkehrsordnung von 1960 erlaubt es Verkehrsflächen oder Gebiete für eine kurze Dauer oder beständig zu Fußgängerzonen umzustufen. Diese sind den Fußgängern bestimmt, daher ist prinzipiell der Fahrzeugverkehr verboten. Wenn Ladetätigkeiten erforderlich sind, können dafür Zeiträume bestimmt werden. Außerdem dürfen für Taxis, Hotelshutteldienste, Fiaker, Fahrräder und PKW's von Handelsvertretern Ausnahmen beschlossen werden. *„(…) (5) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 2 dürfen Fußgängerzonen a) mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr sowie gegebenenfalls mit Schienenfahrzeugen und Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs, b) mit den zur Durchführung einer unaufschiebbaren Reparatur eines unvorhersehbar aufgetretenen Gebrechens notwendigen Fahrzeugen, c) mit Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes und d) mit Krankentransportfahrzeugen, sofern der Ausgangs- oder Endpunkt des Krankentransports in der Fußgängerzone liegt, befahren werden. (…)."*

Die erste Fußgängerzone Österreichs wurd 1961 in Klagenfurt verordnet. In Wien wurde die erst, damals heft diskutierte Fußgängerzone, die Kärntnerstraße, erst zehn Jahre später zur Weihnachtzeit getestet und danach unbefristet verlängert.

Shared Space

Im Wesentlichen stammt das Konzept des Shared-Space vom niederländischen Verkehrssicherheitsexperten Hans Moderman. Hans Moderman sieht die gefährlichen Stellen im Straßenverkehr in den Schnittstellen zwischen den Raumtypologien „Autobahn“ und „Dorfplatz“. In den zwei Raumtypologien herrschen unterschiedliche Verhaltensmuster, das „Verkehrsverhalten“ und das „Soziale Verhalten“. Hans Moderman hat mit dem Konzept des Shared Space einen öffentlichen Raum entwickelt, in dem das soziale Verhalten dominierend ist. Die höchstzulässige Geschwindigkeit in diesem Bereich liegt bei 50km/h. Der Straßenraum wird von allen Verkehrssteilnehmen miteinander genutzund es gibt keine Trennung der Nutzergruppen (Segregation). Elemente wie Verkehrsinseln, Gehsteigkanten, Bodenmarkierungen und Verkehrsschilder sowie Licht-Signal-Verkehrs-Anlagen (LSVA) werden im Shared Space entfernt. Folglich wird durch den Wegfall der Reglementierung und der Verkehrszeichen die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer gesteigert und die Geschwindigkeit des Verkehres reduziert. Somit ist auch die Verkehrssicherheit höher (Pilz 2010: 2).
In der Steirischen Gemeinde Gleinstätten würde im Herbst 2010 der erste Shared Space in Österreich errichtet.

Begegnungszone

Die Begegnungszone entwickelte sich als eine Variante aus dem niederländischen Konzept des Shared-Space. Als Begegnungszonen werden verkehrsberuhigte Straßenzonen bezeichnet, in denen es Fahrzeugen erlaubt ist, mit höchstens 20km/h oder in Ausnahmefällen mit 30km/h zu fahren und weder Fußgänger noch Radfahrer zu gefährden. Fußgänger dürfen in diesen Bereichen die gesamte Fahrbahn nutzen.
In Österreich ist es erlaubt, seit dem 31.März 2013 Begegnungszonen nach dem Schweizer Vorbild umzusetzen. Diese sind in der Straßenverkehrsordnung StVO § 76c verankert. In der Schweiz dürfen Begegnungszonen schon seit 2002 umgesetzt werden, dort gibt es bisher mehr als 200 solcher Zonen. Sie fördernd die Rücksichnahme und das Miteinander auf den Straßen, da sie weitgehend ohne Verkehrszeichen auskommen. Die erste Begegnungszone in Wien, ein Teil der Mariahilferstraße, ist seit August 2014 im Betrieb und sorgte für große Diskusionen (VCÖ 2013).

Der „Bewegte Schulweg“

Mit der Erkenntnis der Relevanz von Bewegung für Kindern und Jugendlichen und den beunruhigenden Untersuchungsergebnissen diesbezüglich, entstand die Idee der „Bewegten Schule“. In Österreich kam sie in den 1990er Jahren auf. Unter dem Gedanken der „Bewegten Schule“ ist eine Vielzahl an unterschiedlichen Konzepten zur Entwicklungs- und Lernförderung zu finden, dabei soll das starre Schulsystem aufgelöst werden. Ein Merkmal der bewegten Schule ist die Öffnung der Schule nach außen, in die Gemeinde und das Umfeld. Trotz der Vielfältigkeit an Konzepten wird der Schul-

weg selbst nur selten thematisiert.
In Rif in Salzburg kam 2007 die erste Idee des „bewegten Schulweges“ auf, dieser sollte allerdings mehr sein als nur ein Weg zur Schule der körperlich aktiv zurück gelegt wird. Der Schulweg vieler SchülerInnen der Volksschule Rif führt über das nahegelegene Sportzentrum des Universitäts- und Landessportzentrums (ULSZ). Zusammen mit Sportwissenschaftlern wurden Planungsarbeiten zu unterschiedlichen Bewegungsstationen entlang des Schulweges durchgeführt, wobei auch der Naturschutz und die Sicherheit berücksichtigt wurden. Jede der dreizehn Stationen ist mit einer kindgerechten Informationstafel versehen. Das Projekt des „Bewegten Schulweges“ in das SchülerInnen und LehrerInnen der Volksschule Rif wärend der Planungsphase miteinbezogen wurden, konnte im Mai 2011 fertiggestellt werden (Becker, Stadler 2013:1ff). Wolfgang Becker, der Direktor des Universitäts- und Landessportzentrums in Rif und Ao. Univ.-Prof. Dr. Rudolf Stadler, schrieben in ihrem Bericht „Der „Bewegte Schulweg“ in Hallein/Rif“: „Ein besonderes Anliegen ist schließlich, die Idee und ihre erfolgreiche Umsetzung als Anregung und Modell für andere Schulenstandorte fruchtbar werden zu lassen.“ (Becker, Stadler 2013:3)

Fazit

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass in Wien in den 70er Jahren mit der Verordnung der Kärntnerstraße zur Fußgängerzone ein erstes Umdenken weg vom Autoverkehr stattfand. Zu der Zeit schwand die erste Euphorie über den Autoverkehr, der aufgrund der Motorisierung in den 50er und 60er Jahren aufkam. Die Gesetzelage ändert sich mit der Möglichkeit zur Verordnung von Wohnstraßen seit dem Jahr 1983 und der Möglichkeit zur Verordnung von Begegnungszonen seit 2013 nur langsam.
Im Bereich der Bewusstseinsbildung wird während der letzten 15 Jahren in Richtung nachhaltige Mobilität bei Volksschulkindern angesetzt. Durch die verpflichtende Mobilitätserziehung an den Schulen, die ihren Schwerpunkt auf Umwelt- und Gesundheitsfragen verlagert hat, werden alle Kinder erreicht und zur kritischen Auseinandersetzung mit den verschiedenen Mobilitätsformen aufgefordert. Doch zehn Plichtstunden des Unterrrichtfaches Mobilitätserziehung pro Jahr und das lediglich an den Volksschulen könne nur bedingt zu einem Änderungsprozess führen. Die weiteren bewusstseinsbildenden Maßnahmen, wie das Mobilitätsmanagement, sind abhängig vom Engagement und dem Interesse der einzelnen Schulen und Elernvereine. Somit bilden die Schulen und Eltern einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen den Kindern und der Mobilitserziehung. Vorallem die Eltern sind in ihrer Vorbildwirkung nicht zu unterschätzen.

4. ANALYSE DER SCHULUMFELDER

4. Analyse der Schulumfelder

Im folgenden Kapitel der Arbeit werden zwei Schulumfelder in Wien analysiert um danach konzeptuelle Gestaltungsvorschläge für diese zu machen. Anhand der Analyse soll einerseits das Mobilitäts- und das Sozialverhalten der Schüler erhoben werden und mögliche Zusammenhänge mit der Struktur der Umgebung festgestellt werden. Andererseits sollen die Qualitäten und Defizite im öffentlichen Raum in Bezug auf die Bedürfnisse der Schüler untersucht werden.

Methoden

Die Analyse beginnt mit einer demografischen und geschichtlichen Betrachtung des jeweiligen Standortes welche auf Literatur- und Internetrecherchen basiert. In einem weiteren Schritt werden die Ergebnisse der Stadtteilbegehung, die vor allem auf die Beschaffenheit des Straßenraumes und die soziale Infrastruktur eingeht, dargestellt. Der letzte Teil besteht aus einer empirischen Untersuchung mit einer Befragung der Schüler zum Schulweg und Mobilitätsverhalten sowie einer Beobachtung des Schulvorplatzes zu unterschiedlichen Tageszeiten.

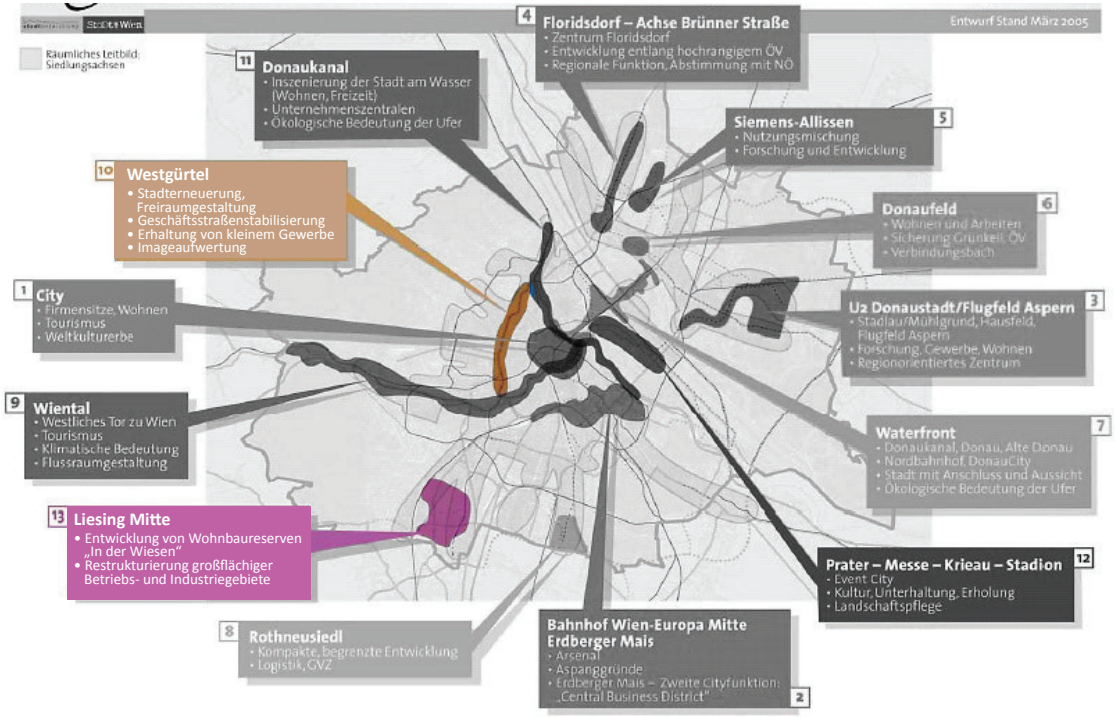


Abb. 16: Zielgebiete der Stadtentwicklung

Auswahl der Analysegebiete

Bei der Auswahl der beiden Analysegebiete wurde das Ziel verfolgt, zwei Wohngebiete mit möglichst unterschiedlichen Bebauungsstrukturen, einem im innerstädtischen Bereich Wiens und dem anderen am Stadtrand zu wählen, um auf möglichst unterschiedliche Ergebnisse zu kommen. Unter Berücksichtigung dieses Zieles wurden die Analysegebiete in einem weiteren Schritt aus den aktuellen Zielgebieten der Stadtentwicklung gewählt.

Dies sind räumlich definierte Stadtbereiche mit einem besonderen Entwicklungspotential, auf welche die Aufmerksamkeit der Stadtentwicklung gelenkt wird. Die Zielgebiete des STEP05 wurden im Jahr 2010 evaluiert (Stadt Wien 3, 2014).

Die Entscheidung fiel auf das Zielgebiet „Westgürtel“ mit einer gründerzeitlichen Baustruktur, sowie „Liesing Mitte“ mit einer gewerblichen Mischstruktur. Aus einer Liste an Volksschulen in den beiden Gebieten wurden die Schule in der Grundsteingasse im Stadtteil Neulerchenfeld im 16. Bezirk gewählt und die Schule am Kirchenplatz im Stadtteil Atzgersdorf im 23. Bezirk. Die Standorte der beiden Volksschulen gleichen sich in entwicklungsgeschichtlicher Hinsicht, nämlich dass beide im Bereich historischer Ortskerne liegen, was städtebaulich erkennbar ist. Weiteres wird sowohl das Analysegebiet im 16.Bezirk als auch das im 23. Bezirk jeweils von einer wichtigen Verkehrsachse begrenzt. Die oberirdisch verlaufende U6 entlang der ehemaligen Stadtbahn östlich des Analysegebietes um die Grundsteingasse und die Südbahnlinie als westliche Grenze des Gebietes um die Volksschule Kirchenplatz.

Demographisch gesehen unterscheiden sich die Stadtteile Neulerchenfeld und Atzgersdorf wesentlich, besonders aufgrund ihres Ausländeranteiles und der Einwohnerdichte.

16.Bezirk, Neulerchenfeld - VS Grundsteingasse 56

- Gründerzeitgebiet mit Basiswohnqualität
- weitgehend orthogonales Straßenraster mit Blockrandbebauung
- überwiegend 3-5 geschossige Bauweise
- dicht bebautes Stadtgebiet (207E/ha)
- sehr hoher Anteil an Migranten
- Veränderung der Wohnbevölkerung um 10%-20% (2005-2020)

23.Bezirk, Atzgersdorf - VS Kirchenplatz 2-3

- gewerbliches Mischgebiet
- dörfliche Struktur, Straßen verlaufen nicht orthogonal
- überwiegend 1-3 geschossige Bauweise
- Siedlungsachse/ locker bebauter Stadtrand (17,6E/ha)
- mittlerer Anteil an Migranten
- Veränderung der Wohnbevölkerung um 20% und mehr (2005-2020)

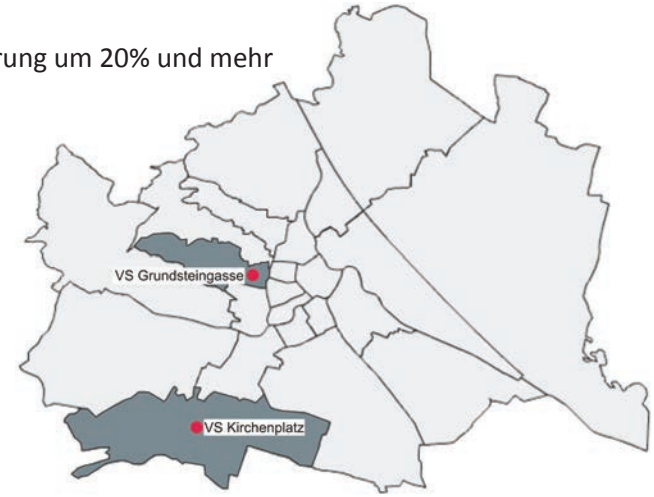
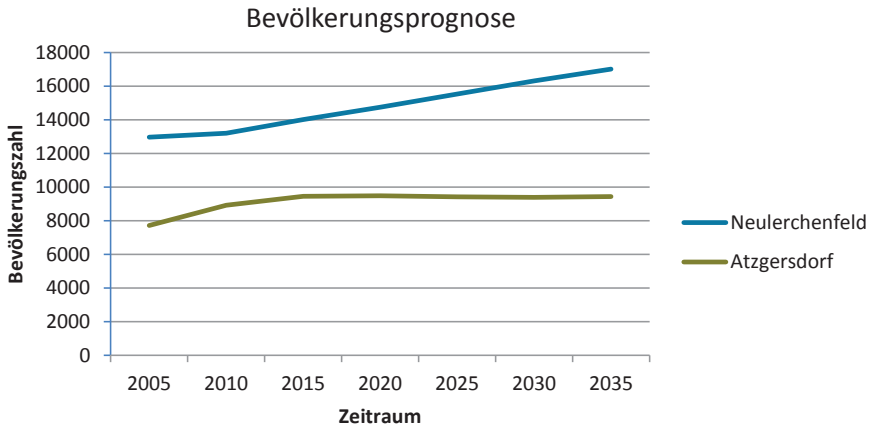


Abb. 17: Wien - Analysegebiete

Demographischer Vergleich von Neulerchenfeld und Atzgersdorf

Die Statistischen Daten zum Vergleich von Neulerchenfeld und Atzgersdorf stammen aus der kleinräumigen Bevölkerungsprognose für Wien von 2005 bis 2035. Zusätzlich zu den Daten von Neulerchenfeld und Atzgersdorf wurden die des Wiener Gesamtgebietes herangezogen um einen Vergleich mit der ganzen Stadt zu erhalten.

Für die Stadtplanung sind Bevölkerungsprognosen eine wichtige Grundlage, sie stellen keine Zielzahlen dar sonder sind *„Anhaltspunkte zur Abschätzung zukünftiger demographischer Entwicklungen“.* Wobei bedacht werden muss, dass vor allem kleinräumige Bevölkerungsvorausschätzungen auf der Mikroebene sowie Prognosen in die fernere Zukunft eher unsicher sind. Auf Basis der Wiener Zählbezirke wurden von der MA 18 Prognosegebiete festgelegt unter denen auch Atzgersdorf und Neulerchenfeld zu finden sind (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2007:7ff).



Das Analysegebiet um die Volksschule Grundsteingasse liegt fast zur Gänze im Prognosegebiet Neulerchenfeld und das der Volksschule Kirchenplatz im Prognosegebiet Atzgersdorf. Das Zählgebiet Neulerchenfeld mit einer Fläche von 60,15ha hatte im Jahr 2001 12.452 Einwohner. Atzgersdorf hatte hingegen mit einer Fläche von 411,42 ha 2001 um etwa ein Drittel weniger Einwohner als Neulerchenfeld. Das entspricht einer Einwohnerdichte von 207E/ha in Neulerchenfeld und 17,6E/ha in Atzgesdorf. Somit ist das städtische gründerzeitviertel Neulerchenfeld eindeutig viel dichter besiedelt als Atzgesdorf, das am Stadtrand liegt.

Für Neulerchenfeld wird bis 2035 eine linear steigende Bevölkerungszahl prognostiziert, in Atzgersdorf soll die Zahl ab 2015 in etwa gleichbleibend sein. Die Bevölkerungszahl im Gesamtraum Wien ist tendenziell steigend.

Neulerchenfeld ist von einem hohen Ausländeranteil geprägt, generell von einem der höchsten in ganz Wien. Momentan (2014) wird Neulerchenfeld von etwa 34% Migranten bewohnt und Atzgersdorf von 24%. Wobei ein Großteil davon aus dem ehemaligen Jugoslawien stammt. 2005 lebten 32% Migranten in Neulerchenfeld, das waren anteilsmäßig nahezu doppelt so viel wie im gesamten Wiener Stadtgebiet.

Abb. 18: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2005-2035. MA 18. Wien 2007. Eigene Darstellung.

Auffällig ist, dass der Ausländeranteil in Neulerchenfeld zwischen 2005 und 2010 um etwa 1% rückläufig war. Danach ist ein kontinuierlicher Anstieg proportional zu dem von Wien prognostiziert.
Der Ausländeranteil in Atzgersdorf liegt generell unter dem Durchschnitt von Wien wobei er sich 2010 stark an diesen annäherte. Laut der Bevölkerungsprognose wird der Ausländeranteil in Atzgersdorf zwischen 2015 und 2035 mit 23% unverändert bleiben.

Von besonderer Relevanz für diese Arbeit ist die zahlenmäßige Entwicklung der Altersgruppe der sechs bis zwölf-jährigen, das heißt der Volksschulkinder in Neulerchenfeld und Atzgersdorf. Im Jahr 2005 lebten in Neulerchenfeld etwa 470 Kinder im Alter zwischen 6-9 Jahren und in Atzgersdorf etwa 369 Kinder im selben Alter. Wienweit liegt der Anteil der 6-9-jährigen zurzeit (2014) bei etwa 4,8%, sowohl in Atzgersdorf wie auch Neulerchenfeld liegt der Anteil dieser Altersgruppe mit zirka 4,2% etwas darunter. Im Allgemeinen ist die Zahl sowie der Anteil der 6-9-jähigen in Neulerchenfeld zwischen 2005 und 2035 als steigend vorausgesagt. In Atzgersdorf sinkt der Anteil der Kinder im Volksschulalter in diesem Zeitraum jedoch, besonders stark rückläufig ist er zwischen 2010 und 2015.

Im Jahr 2011 wurden in ganz Ottakring fünf Kinder auf dem Schulweg verletzt in diesem Jahr zählte der Bezirk 2659 VolksschülerInnen. In Liesing wurde im selben Jahr allerdings nur ein Kind von damals 4266 VolksschülernInnen verletzt.

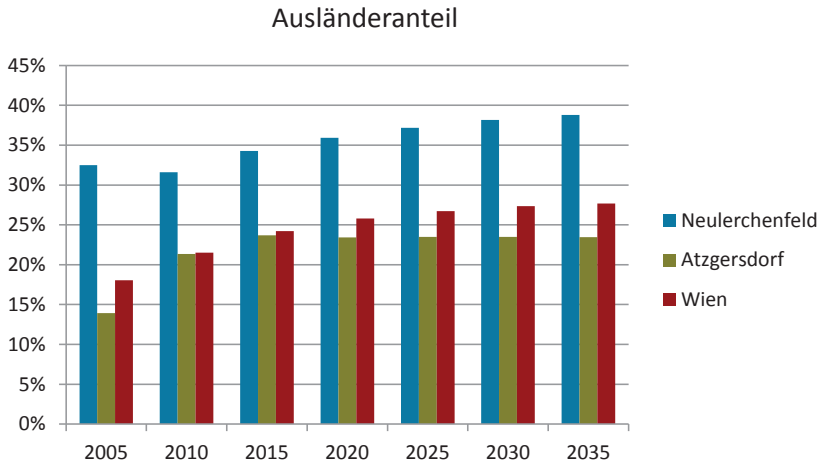


Abb. 19: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2005-2035. MA 18. Wien 2007. Eigene Darstellung.

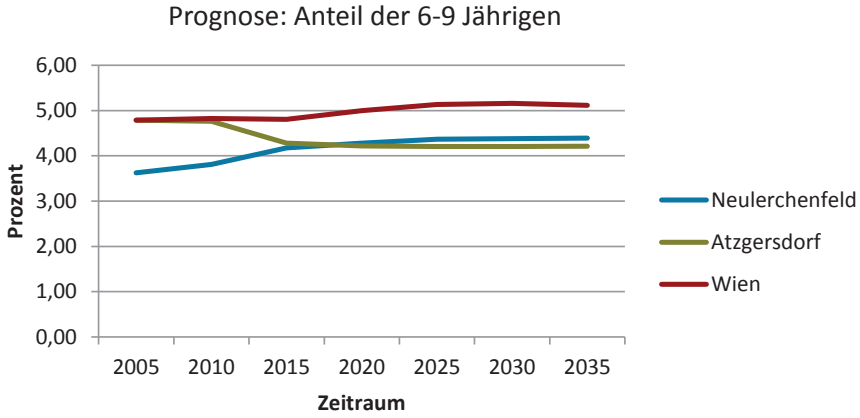


Abb. 20: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2005-2035. MA 18. Wien 2007. Eigene Darstellung.

NEULERCHENFELD

4.1 Neulerchenfeld: VS Grundsteingasse

Geschichtlicher Abriss Ottakrings - 16.Bezirk

Der 16. Wiener Gemeindebezirk, der als Industrie und Arbeiterbezirk gilt, entstand 1892 aus den zwei ehemaligen Vororten Wiens, Neulerchenfeld und Ottakring die außerhalb des Linienwalls (heute Gürtel) lagen.

Der ehemalige Ort Ottakring war ursprünglich ein Straßendorf entlang des Ottakringer Baches das von Bauern und Weinhauern bewohnt wurde. Das Bezirksgebiet wurde früher landwirtschaftlich genutzt, wobei ein kleiner Teil des Bezirkes heute noch Weinanbaugebiet ist. Ottakring ist der ältere der beiden Bezirksteile, der 1230 erstmals urkundlich genannt wurde (Czeike und Lusch 1955:44). Heute liegt die U3 Endstation an der Grenze des damaligen Ortskern. Dieser befand sich im Bereich der heutigen Alt-Ottakringer Pfarrkirche.

Im Folgenden wird näher auf die Entwicklung des zweiten ehemaligen Vorortes, Neulerchenfeld eingegangen. Dieser entwickelte sich entlang von drei parallelen Straßen, der heutigen Gaullachergasse, der Neulerchenfelder Straße und der Grundsteingasse (Medek und Müller 2010:9). Der alte Ortskern Neulerchenfeld umfasst ziemlich genau das Analysegebiet um die Volksschule Grundsteingasse mit der Neulerchenfelder Pfarrkirche. Zur Gründung dieses Ortes kam es erst Ende des 17. Jahrhunderts, er wuchs anfangs ziemlich schnell. Ein prinzipieller sozialer Unterschied zu Ottakring bestand darin, dass Neulerchenfeld zum Großteil von Handwerkern und nicht von Weinhauern bewohnt wurde. Es war eine Kleinbürgersiedlung mit einfachen Häusern. und proletarischem Einschlag. Noch Mitte des 19. Jahrhunderts ließen sich deutliche Strukturunterschiede der beiden Nachbarortschaften erkennen, so war Neulerchenfeld räumlich ausgreifend, gewerblich-industriell und fortschrittlich, Ottakring hingegen stationär-konservativ. Ein aufstrebendes Handwerkertum stand der Ackerbau und Viehzucht treibenden Landbevölkerung gegenüber (Czeike und Lusch 1955:44ff).

Abb. 21: Wien: Ottakring

Entwicklung der Siedlungsstruktur und die gründerzeitliche Blockrandbebauung

Neulerchenfeld hatte bereits Mitte des 19. Jahrhunderts einen städtischen Charakter, der Ort war weitaus dichter bebaut als Ottakring, die Häuser standen aneinandergereiht, ohne landwirtschaftliche Flächen dazwischen und hatten eine größere Anzahl an Stockwerken (Czeike und Lusch 1955:44ff).

Abb. 22: Katstralmappe Ottakring 1819

In der Gründerzeit zwischen 1850 und 1914 entstand mehr als die Hälfte der Ottakringer Bausubstanz (Stadtentwicklung Wien 2001:10). Aufgrund der Industrialisierung entwickelte sich das Gebiet rasch zu einem Arbeiterwohnbezirk mit einem schnellen Anstieg der Wohnbevölkerung. Trotz der regen Bautätigkeit konnten in der kurzen Zeit nicht genügend neue Wohnungen geschaffen werden. Um möglichst viele Wohnungen zu errichten, wurden diese sehr klein gebaut wobei in den Zinshäusern äußerst unsoziale Wohnverhältnisse entstanden. In der Zeit zwischen 1880 und 1890 betrug die durchschnittliche Zunahme an Häusern in Neulerchenfeld 72,7%. Dadurch kam es im 16. Bezirk für die damalige Zeit zu einer ungewöhnlich hohen Konzentration von Menschen, sogar zur größten Wiens und des Umfeldes. Neulerchenfeld wies zu dieser Zeit einen besonders hohen Anteil, nämlich etwa 35%, an dreigeschossigen Wohnbauten auf (Czeike und Lusch 1955:47ff). Die 3- bis 4- geschossige Blockrandbebauung, die sich vor allem in der Spätgründerzeit auch in die Tiefe erstreckt ist der typische gründerzeitliche Bebauungstyp (Stadtentwicklung Wien 2001:11).

Die Straßen und Baublöcke der Gründerzeit folgen einem strikten orthogonalen Raster und integrieren den alten Ortskern. Die Gründerzeitviertel, wie das in Ottakring, sind prägend und identitätsbildend für die Wiener Stadtgestaltung. Sie weisen eine hohe Ausnutzbarkeit, aber auch vielseitige Nutzungsmöglichkeiten der Bauplätze auf (STEP 2025 S.57). In Ottakring kann die Thaliastraße als Rückgrat der Stadterweiterung bezeichnet werden. Während der Zwischenkriegszeit wurde die Rasterbebauung auf den verfügbaren Flächen fortgesetzt, allerdings nicht als Doppeltrakter sondern als Randbebauung mit großzügigen Innenhöfen. Offene Strukturen, das heißt freistehende Baukörper, wurden nach dem zweiten Weltkrieg errichte. Seit Ende der 70er Jahre folgt der Trend wieder den raum- und hofbildenden Wohnbaustrukturen.

Neulerchenfeld wurde 1984 zum Stadterneuerungsgebiet. Ein wesentliches Potential bieten die ehemaligen Industrie- und Gewerbeareale, die neu genutzt werden können (Vatter und Magistrat Wien 2001:11ff).

Die heutige Situation in Neulerchenfeld

Die Neulerchenfelderstraße, die Ottakringerstraße und die Thaliastraße laufen parallel zueinander und bilden gemeinsam ein bandförmiges Bezirkszentrum, das vom Gürtel bis zum Beginn des Wienerwaldes im Westen von Wien verläuft. Der Bereich ist gekennzeichnet durch den Einzelhandel sowie administrativen, kulturellen und sozialen Einrichtungen. Er weist eine hohe Erneuerungsdynamik auf, was anhand der Durchmischung von gründerzeitlichem Althausbestand und Neubauten zu erkennen ist. Auf der Achse liegen auch die Reste der beiden alten Siedlungskerne, wobei Neulerchenfeld an der östlichen Bezirksgrenze, dem Neulerchenfeldergürtel liegt. Die wenigen erhaltenen vor- und frühgründerzeitlichen Häuser sind prägend für das lokale Ortsbild. Daher wurden in Neulerchenfeld mehrere kleine Schutzzonen bestimmt.

Im Gürtelbereich ist das Rasterviertel stark gewerblich durchmischt sowie gleichförmig dicht und hoch bebaut, die städtebauliche Dynamik ist hier gering. Prägend für Neulerchenfeld und den öffentlichen Raum ist der Brunnenmarkt (Brunnengasse, Yppenplatz) mit seiner kulturellen Mischung. Es ist der größte Markt im Westen von Wien und erfüllt daher auch eine überbezirkliche Versorgungsfunktion. Charakteristisch für den Bezirk ist die historisch bedingte Nutzungsdurchmischung von Arbeiten und Wohnen. Es ist auch immer noch ein hoher Anteil an metallverarbeitenden Betriebe, Lackierereien und Betriebe der Lebensmittelindustrie im Bezirk ansässig (Vatter und Magistrat Wien 2001:14ff).

Das dichtbebauten Wohngebiet ist beeinträchtigt durch den Verkehr, vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen und der geringen Ausstattung an Grünflächen. Daher haben in Ottakring laut den Leitlinien für die Bezirksentwicklung „lokale Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Schaffung von fußläufigen Verbindungen mit Bepflanzung besondere Priorität". Außerdem ist ein Ziel um die Identität des Bezirkes zu stärken, ein Netzwerk aus unterschiedlich nutzbaren und attraktiven Stadtplätzen und Stadtgärten zu schaffen. Die Plätze und Beserlparks haben im dicht bebauten Gebiet eine wesentliche Bedeutung für die Kommunikation und die Orientierung (Vatter und Magistrat Wien 2001:18ff). In der Grundsteingasse sind zwei dreiecksförmige Grünflächen identitätsbildend, die aufgrund ihrer Form auch als „Tortenecken" bezeichnet werden. Die zwei Grünflächen, als Leon-Askin-Park bezeichnet, wurden 2010 umgestaltet und attraktiviert (Stadt Wien 4, 2010). An ihrer Stelle verlief einst der Ottakringer Bach überirdisch (Medek und Müller 2010:31).

Lokale Institution: Gebietsbetreuung Ottakring

Zur Sanierung und Aufwertung des 16. Bezirkes trägt die Gebietsbetreuung einen wesentlichen Beitrag bei. Sie initiiert Beteiligungsverfahren zu Neugestaltungen im „Grätzl" um die Wünsche und Ideen der Bewohner zu berücksichtigen und leitet bei Problemen auch Mediationsprozesse. Die Arbeitsbasis der Gebietsbetreuung bildet ein dynamisches Netzwerk aus der Bezirksvorstehung, lokalen Institutionen, Magistratsabteilungen, dem Wohnfonds Wien, Planern und anderen Akteuren. Der Tätigkeitsschwerpunkt wandelte sich von der reinen Beratung- und Informationsstelle zu einer Service-Einrichtung mit städtebaulichen, sozialen und kulturellen Aufgaben. Wobei kooperativ und bezirksübergreifend gearbeitet wird (Stadt Wien 6, 2014).

Stadtgestalterische Aspekte des Straßenraumes um die VS Grundsteingasse

Im Folgenden wird ein Überblick über die Straßengestaltung im Umfeld der VS Grundsteingasse gegeben. Es wird auf Charakteristiken wie die Begrünung, die Gebäudehöhe entlang der jeweiligen Straße, die Funktion der Erdgeschosszone (EG), die Breite der Gehsteige sowie die Anzahl der Fahrspuren eingegangen. Der gesamte 16. Bezirk hat einen Verkehrsflächenanteil von 18%.

In der Grundsteingasse selbst, gegenüber der Schule, befinden sich die zwei dreiecksförmigen Grünflächen, der Leon-Askin-Park. Dieser ist allerdings durch die Straße von der Schule getrennt. Im Park ist ein Bereich mit Sitzmöglichkeiten ausgestatten. Direkt vor dem Schuleingang entsteht nur ein sehr kleiner Wartebereich durch das zurückspringen des Einganges des Gebäudes. Vor der Schule ist eine Fahrgeschwindigkeit von höchstens 30km/h zulässig.

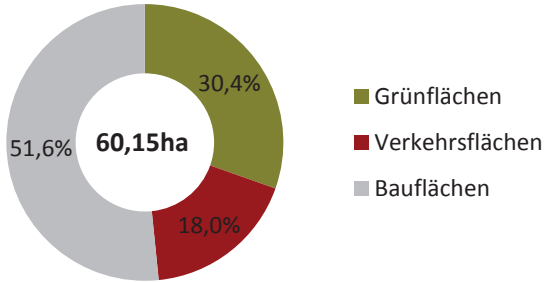


Abb. 23: Flächenverteilung - Ottakring

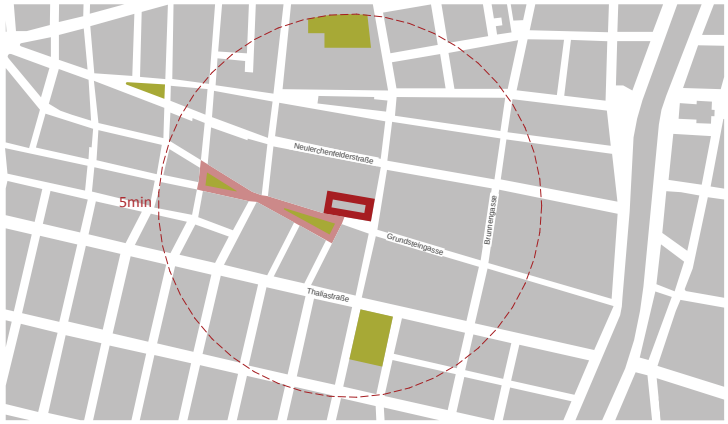


Abb. 24: Grundsteingasse

Straßen um „Tortenecken“

Begrünung: Wiese und Bäume
Gebäudehöhe: 3-4 Geschosse
Gehsteigbreite: ca 1,5m
EG Zone: Hauseingänge und private Wohnungen bzw. Grünfläche mit Sitzmöglichkeiten und Wasserbrunnen
Fahrbahn: einspurig, Längsparker an beiden Straßenseiten
Fahrgeschwindigkeit: 30km/h
Eindruck: Weite und Überblick, ruhig, Aufenthaltsmöglichkeit, Identitätbildent

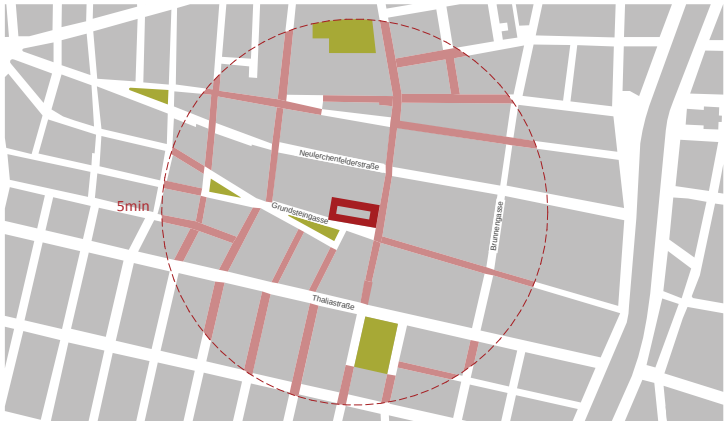


Abb. 25: Haberlgasse

Nebenstraßen mit Längs- bzw. Schrägparkern

Begrünung: keine
Gebäudehöhe: 3-4 Geschosse;
Gehsteigbreite: ca 1,5m
EG Zone: sehr wenige kleine Geschäfte und Lokale; Hauseingänge, private Wohnungen
Fahrb.: 1-spurig, Längs- bzw. Schrägparker an beiden Seiten
Fahrgeschwindigkeit: 30km/h
Eindruck: monoton, ruhig, enger Gehsteig, Kinder sehen über Autos nicht drüber, Wechsel der Straßenseite schwierig

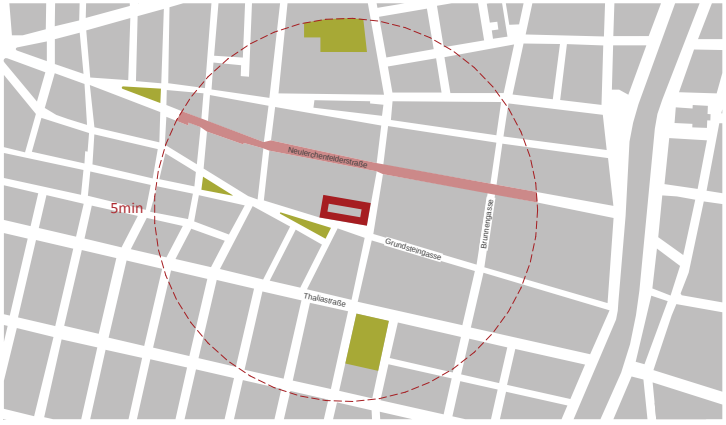


Abb. 26: Neulerchenfelderstraße

Neulerchenfelderstraße

Begrünung: keine
Gebäudehöhe: 3-5 Geschosse
Gehsteigbreite: ca 1,5m-3m
EG Zone: Hauseingänge, Geschäfte und Lokale, viele leerstehende Geschäftslokale
Fahrbahn: zweispurig, Straßenbahntrasse, tw. Längsparker
Fahrgeschwindigkeit: 50km/h
Eindruck: reger Verkehr, tw unbelebt durch leere Geschäfte, eher schmale Gehsteige, keine Trennung zur Fahrbahn

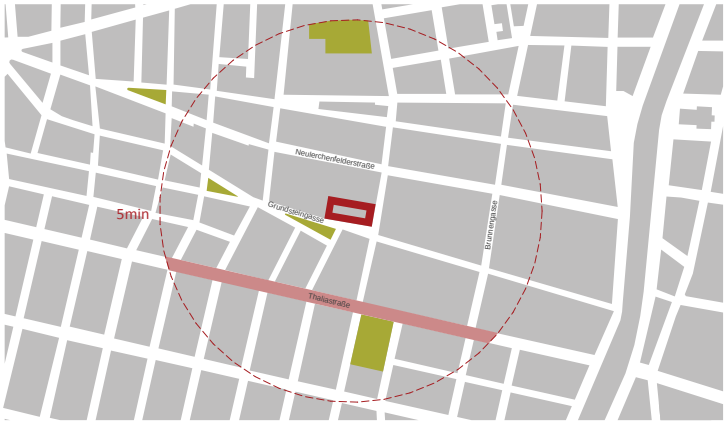


Abb. 27: Thaliastraße

Thaliastraße

Begrünung: keine; einige begrünte Parks entlang der Straße
Gebäudehöhe: 3-5 Geschosse
Gehsteigbreite: ca 3m
EG Zone: Geschäfte und Lokale
Fahrbahn: zweispurig, Straßenbahntrasse, Längsparker
Fahrgeschwindigkeit: 50km/h
Eindruck: starker Verkehr, sehr belebt, abwechslungsreich, immer wieder Platzsituationen entlang der Straße

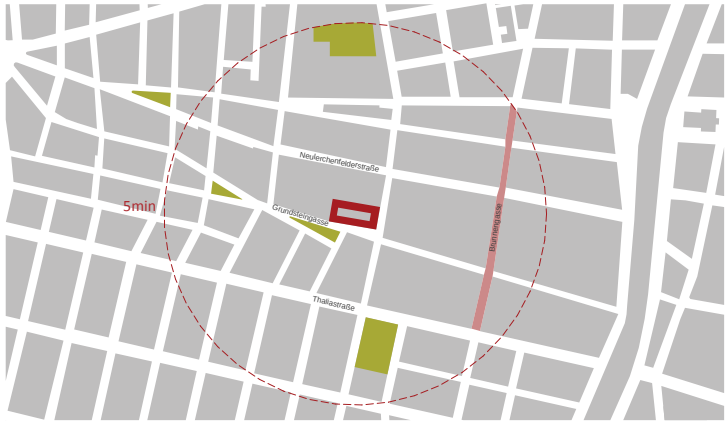


Abb. 28: Brunnengasse

Brunnengasse

Begrünung: keine; Yppenplatz ist begrünt
Gebäudehöhe: 3-4 Geschosse
Gehsteigbreite: Fußgängerzone
EG Zone: Geschäfte und Lokale
Straße: autofrei, Marktstände
Eindruck: multikulturell, sehr belebt, Versorgungszentrum, keine Gefahr durch Straßenverkehr

Freizeiteinrichtungen und soziale Angebote in Neulerchenfeld

Im nahen Schulumfeld der Volkschule Grundsteingasse ist ein breites Spektrum an privaten wie auch öffentlichen Freizeit- und sozialen Angeboten für Kinder zu finden. In Gehweite von bis zu zehn Minuten sind sieben Parks, mir Kinder – und Jugendspielplätzen und teilweise auch polysportiven Plätzen, fünf davon bieten eine Parkbetreuung an. Unmittelbar um die Schule, das heißt in einem Umkreis von weniger als 500 Metern, befinden sich eine Musikschule, ein ComputerClubhouse, ein Kinder- und Jugendraum der Wiener Kinderfreunde sowie ein Jungschargruppenraum der katholischen Pfarre Neulerchenfeld. Für kulturelle Bildung im Schulumfeld sorgt das Bezirksmuseum am Richard Wagner Platz, die Volkshochschule Ottakring und drei kleine Theaterbühnen darunter die Brunnenpassage.

Aufgrund der zentralen Lage ist das Gebiet bestens mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgt. Die Anbindung erfolgt über die Straßenbahnlinien 9, 44, 2 und 46 die in das Stadtzentrum führen, sowie der U-Bahnlinie U6, die teilweise entlang des ehemaligen Linienwalls zwischen Siebenhirten und Floridsdorf verkehrt.

Prägend für den Stadtteil Neulerchenfeld ist der multikulturelle Brunnenmarkt, der einen Teil der Versorgung des Gebietes mit Lebensmitteln und Textilien übernimmt. Der Markt ist lediglich eine Gasse von der Volksschule Grundsteingasse entfernt.

	bis 5 min	6-10 min
ÖPNV Haltestellen	●	●
öffentliche Parkanlagen	●	●
Spielplätze	○	●
Sportplätze		●
Schwimmbäder	○	
Kultur- und Bildungseinrichtungen (ohne Schulen und Kindergärten)	○	●
betreute Freizeiteinrichtungen	●	●

○ 1-2 ● 3-4 ● 5-6 ● 7+

Abb. 29: Freizeit- und soziale Infrastruktur in Gehweite

Kleinkinder- Kinder- Jugendspielplatz
Sportplatz
Schwimmbad
Schule
Freizeitinfrastruktur
Straßenbahnhaltestelle
U-Bahnstation
Straßen
öffentliche Grünflächen
Fußgängerzone
Wohnstraßen
Schienen
Gehdistanz

Abb. 30: Schulumfeld - VS Grundsteingasse

Schulweg der VS Grundsteingasse

In einer Umfrage zum Schulweg an der Volksschule Grundsteingasse, die am 10. Jänner 2014 unter drei 3.Klassen und drei 4.Klassen durchgeführt wurde, konnten insgesamt 134 Fragebogen erhoben werden. Davon Daten von 76 Buben (57%) und 57 Mädchen (43%), auf einem Fragebogen wurde kein Geschlecht angegeben. Die Kinder, deren Daten erfasst wurden sind im Alter zwischen 8 bis 12 Jahren. Die 10-jährigen Kinder waren mit rund 40% am stärksten vertreten.

Alter	männlich	weiblich	Gesamt
8 Jahre	7,5%	7,5%	15,0%
9 Jahre	21,8%	14,3%	36,1%
10 Jahre	21,0%	18,8%	39,8%
11 Jahre	6,0%	1,5%	7,5%
12 Jahre	0,8%	0,8%	1,5%
Gesamt	57,1%	42,9%	100,0%

Abb. 31: Anteil der befragten Kinder nach Alter und Geschlecht

In diesem Kapitel wird lediglich auf die Frage nach dem Wohnort der SchülerInnen, sowie die Merkmale des Schulweges, die besonders gut gefallen eingegangen. Die Ergebnisse der Umfrage über das Mobilitätsverhalten der Kinder auf dem Schulweg werden in einem späteren Kapitel (Kapitel 4.4) vergleichend mit der Volksschule Kirchenplatz dargestellt.

63% der SchülerInnen der VS Grundsteingasse haben einen Schulweg von bis zu 10 Minuten, lediglich 7% brauchen mehr als 20 Minuten bis zur Schule. Der durchschnittliche Schulweg beträgt 10,7 Minuten.
Ein Großteil der SchülerInnen kommt aus dem 16. Bezirk (81,3%) gefolgt vom 17. Bezirk (11,9%). Nahezu alle Kinder kommen aus einem der angrenzenden Bezirke außerhalb des Gürtels. Nur zwei SchülerInnen wohnen innerhalb des Gürtels und kreuzen daher diesen auf ihrem Weg zur Schule.

Wohnort	Anteil	Wohnort	Anteil
1. Bezirk		13. Bezirk	
2. Bezirk		14. Bezirk	1,5%
3. Bezirk		15. Bezirk	3,7%
4. Bezirk		16. Bezirk	81,3%
5. Bezirk		17. Bezirk	11,9%
6. Bezirk		18. Bezirk	
7. Bezirk	0,7%	19. Bezirk	
8. Bezirk	0,7%	20. Bezirk	
9. Bezirk		21. Bezirk	1,5%
10. Bezirk		22. Bezirk	
11. Bezirk		23. Bezirk	
12. Bezirk		NÖ	

Abb. 32: Wohnorte der SchülerInnen der VS Grundsteingasse nach Bezirken

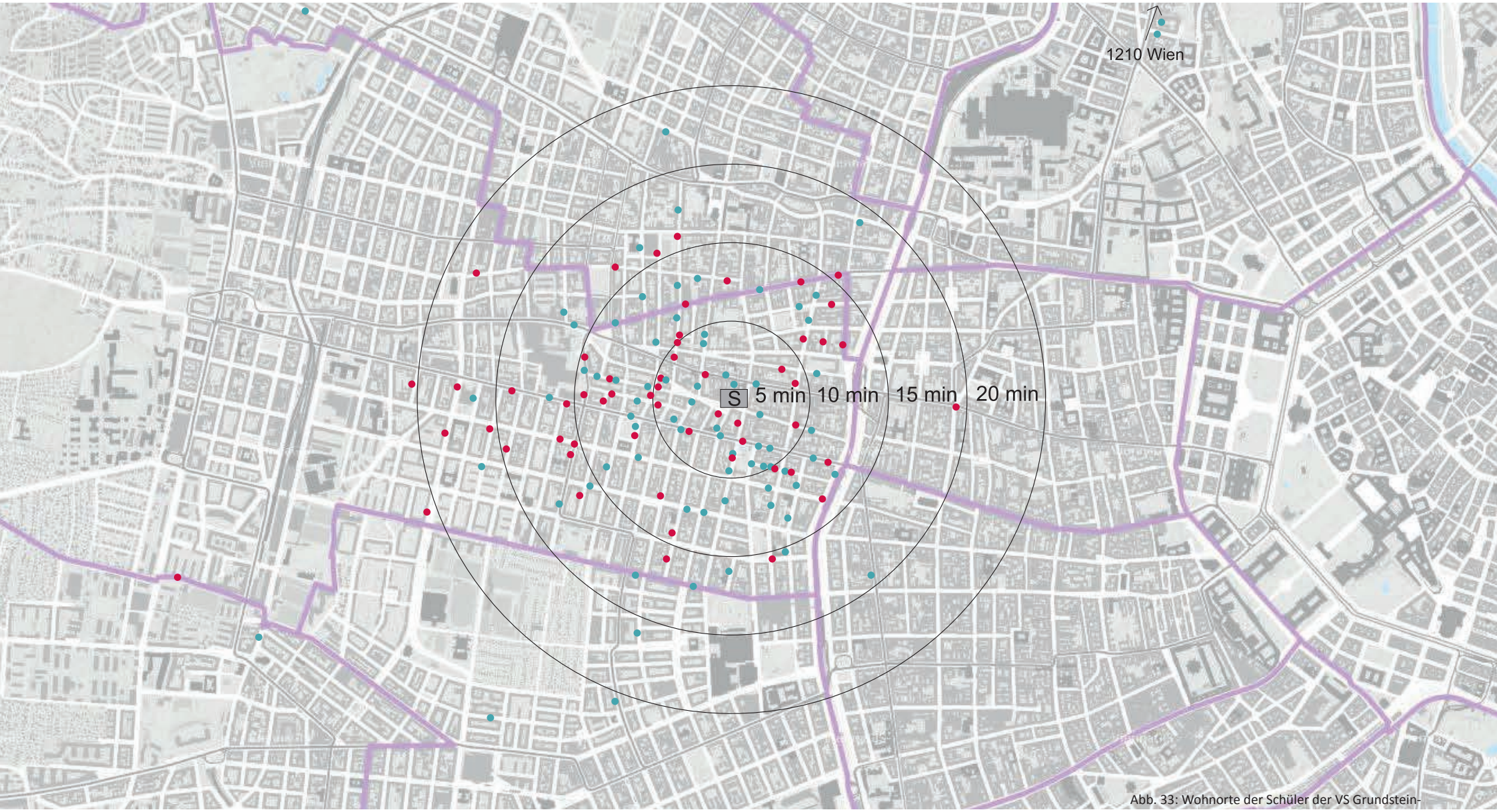


Abb. 33: Wohnorte der Schüler der VS Grundstein-

Die SchülerInnen wurden gefragt, wie gut ihnen ihr Schulweg gefällt, auf diese Frage antworteten rund 53% mit sehr gut, gefolgt von 41% mit gut und 3,8% der SchülerInnen gefällt ihr Schulweg gar nicht. Mit diesem durchwegs zufriedenstellenden Ergebnis stellt sich die Frage, weshalb überhaupt etwas im Schulumfeld verändert werden sollte. Das Ergebnis kann jedoch nicht rein auf den räumlichen Schulweg bezogen werden. Es hängt viel mehr mit subjektiven Empfindungen, wie Gefühlen und sozialen Beziehungen zusammen. Der Weg zur Schule würde nicht so gut gefallen, wenn ein Kind ungern in der Schule ist, weil es dort beispielsweise gemobbt wird oder die geforderten Leistungen nicht erbringen kann.

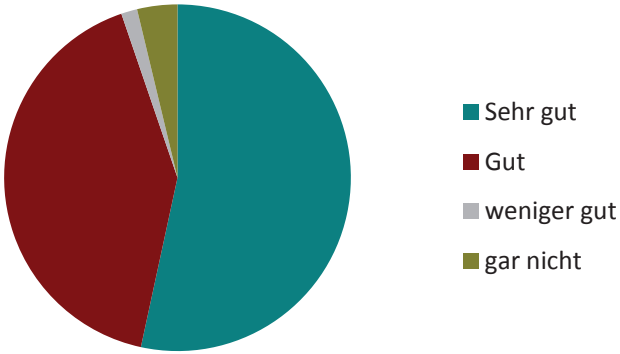


Abb. 34: Gefallen des Schulweges – VS Grundsteingasse

Auf die folgende Frage was am Schulweg besonders gut gefällt, wurden am häufigsten soziale Aspekte (17%), wie das Zurücklegen des Weges mit einem Freund, der Mutter oder Geschwistern genannt. 14% der Kinder antworteten, dass ihnen der Weg zur Schule gefällt, weil er kurz ist. Den Park auf dem Weg zur Schule empfinden 10% als positiv. Etlichen Kindern gefallen Elemente im Straßenraum (8%), wie der Flohmarkt in der Brunnengasse die Häuser oder die Straßen. Geschäfte, wie der Billa, Spar oder die Trafik sind bei 7% der SchülerInnen sehr beliebt. Gesundheitliche Aspekte, wie frische Luft oder Bewegung nannten 5% der Kinder als positiven Nebeneffekt des Schulweges. 5% der SchülerInnen gefallen die Autos am Weg zur Schule und 2% das Fahren mit der Straßenbahn.

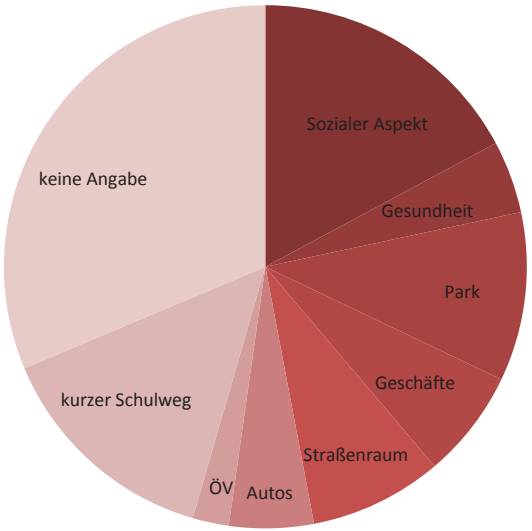


Abb. 35: Was am Schulweg besonders gut gefällt. VS Grundstein-

Systematische Beobachtungen des Schulvorplatzes der VS Grundsteingasse

An jeweils zwei Wochentagen im Jahr, an einem im Winter und einem warmen Tag im Frühling, wurde der Vorplatz der VS Grundsteingasse in der Früh zu Schulbeginn und zu Mittag zu Schulschluss für jeweils zirka 45 Minuten observiert. Dabei wurde beobachtet, aus welcher Richtung die SchülerInnen zur Schule gelangen, wie sie sich verhalten und welchen Tätigkeiten sie auf den öffentlichen Plätzen vor der Schule nachgehen, sowie die Intensität des Straßenverkehres im Bereich vor der Schule.

Abb. 35: Schulweg Haberlgasse

Abb. 37: Schuleingang

Abb. 38: Schutzweg über die Grundsteingasse

Abb. 39: Schuleingang

Abb. 40: Schulvorplatz

Freitag, 14.02.2014 07:30-08:15 (Schulbeginn)

7°C, bewölkt

Die SchülerInnen kommen hauptsächlich zu Fuß aus Richtung Westen zur Schule. Die Mehrzahl der Kinder geht entlang der Haberlgasse und biegt dann in die Grundsteingasse ein (Abb.36 und Abb.38). Anzunehmen ist, dass einige davon von einer der beiden Straßenbahnstationen, entweder von der Linie 2 (Station: Neulerchenfelderstaße/Habergasse) beziehungsweise von der Linie 46 (Station: Thaliastraße/Haberlgasse) kommen. Vor allem wird in kleinen Gruppen gegangen und kommuniziert, etliche SchülerInnen gehen auch in Begleitung von Erwachsenen. Nahezu kein Kind kam mit Roller oder ähnlichem Trendsportgerät zur Schule. An der Kreuzung Grundsteingasse/Kirchstettengasse ist ein Schülerlotse zur Schulwegsicherung positioniert.

Im Allgemeinen ist ein sehr geringer Autoverkehr in der 30er Zone vor der Schule zu bemerken. PKWs welche Kinder zur Schule bringen, halten direkt vor dem Eingang der Schule um das Kind abzusetzen.

Um 07:45 erfolgt der Einlass in das Schulgebäude, bis zu diesem Zeitpunkte stehen wartende SchülerInnen und Eltern dicht gedrängt, am schmalen Gehsteig auf dem sich ein Absperrgitter zur Straße hin befindet, vor dem Eingang (Abb.37 und Abb.39). Der Platz direkt vor der Schule öffnet sich zum Eingang der Hauptschule hin welche im selben Gebäude wie die Volksschule ist. Dieser asphaltierte Platz mit Bänken wird zum Großteil von den HauptschülerInnen genutzt (Abb.40). Gegenüber des Schuleinganges liegt einer der beiden neu gestalteten dreiecksförmigen Grünplätze. Dieser wird allerdings von den SchülerInnen nur sehr spärlich durchquert.

Donnerstag, 20.02.2014 12:30-13:15 (Schulschluss)

11°C, Sonnenschein

Zu beobachten sind wartende Eltern mit jüngeren Geschwisterkindern vor dem Schuleingang. Teilweise nutzen sie die Bänke auf dem asphaltierten Platz (Abb.43), die Mehrheit steht allerdings direkt vor dem Eingang an dem Absperrgitter zur Straße. Da das Unterrichtsende nicht einheitliche ist und manche SchülerInnen die Nachmittagsbetreuung in Anspruch nehmen, kommen die Kinder vereinzelt aus dem Gebäude heraus. Viel werden von Erwachsenen abgeholt, es sind keine großen Kindergruppen die gemeinsam gehen zu beobachten. Die SchülerInnen machen sich überwiegend alleine oder zu zweit auf den Heimweg.

Sie halten sich auch nicht weiter auf dem öffentlichen Platz vor der Schule oder im Leon-Askin Park gegenüber auf (Abb. 42).Der begrünte Dreiecksplatz wird zu dieser Zeit von Pensionisten und Erwachsenen, die für einige Minuten auf einer der Bänke Zeitung lesen oder rauchen genutzt (Abb.41).

Der Autoverkehr vor der Schule ist auch um die Mittagszeit nicht nennenswert.

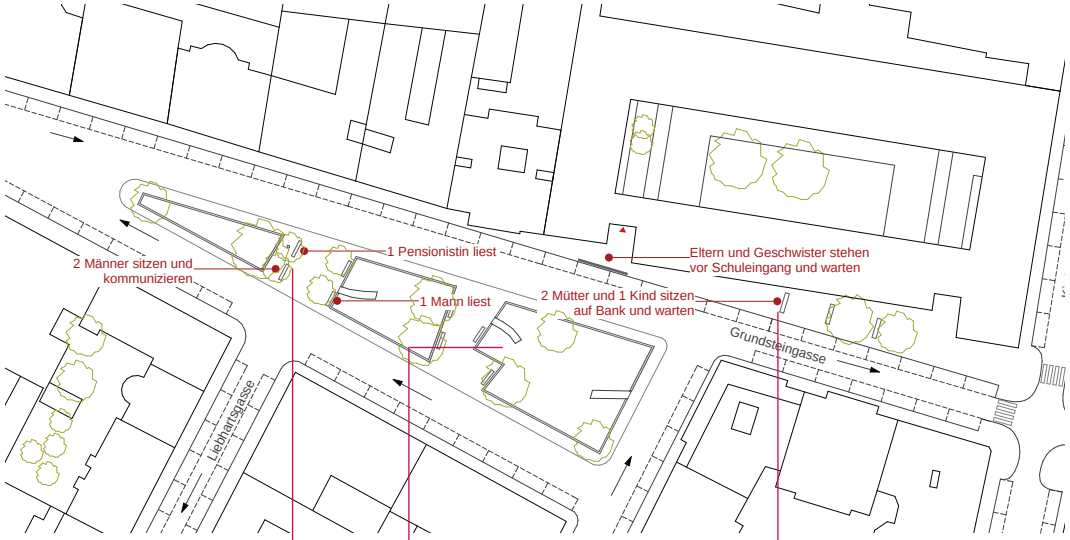


Abb. 41: Sitzgelegenheiten im Leon-Askin Park

Abb. 42: Leon-Askin Park

Abb. 43: wartende Eltern am Schulvorplatz

Freitag, 13.06.2014 07:30-08:15 (Schulbeginn)

20°C, leicht bewölkt

Es bietet sich ein ähnliches Bild, wie zur ersten Beobachtung im Februar. Über die Hälfte der SchülerInnen geht aus dem Westen kommend, entlang der Grundsteingasse bis zum Schulgebäude (Abb.44). Die Kinder treffen zwischen 07:30 und 08:00 vor der Schule ein, wobei der Einlass in das Gebäude um 07:45 erfolgt. Vor den Einlass sammeln sich die SchülerInnen direkt vor dem Eingang (Abb.45). Im Gegensatz zur ersten Beobachtung im Winter nutzen diesmal neun SchülerInnen den Leon-Askin-Park gegenüber der Schule um auf den Parkbänken zu warten. Zu bemerken ist, dass dies ausschließlich Buben sind (Abb.46).

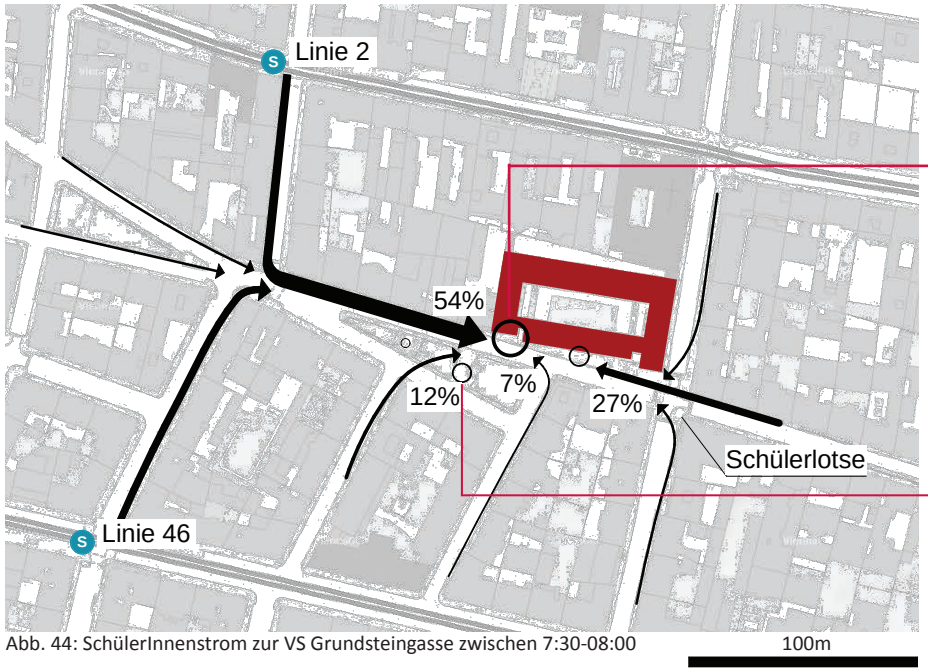


Abb. 44: SchülerInnenstrom zur VS Grundsteingasse zwischen 7:30-08:00

Abb. 45: Schüler warten vor Schuleingang

Abb. 46: Leon-Askin Park

Donnerstag, 26.06.2014 11:30-12:15 (Schulschluss)

18°C, leicht bewölkt

Der begrünte Platz (Leon-Askin-Park) gegenüber der VS Grundsteingasse wird kurz vor Schulende von Schulpersonal für einen zirka zehn minütigen Aufenthalt zum Rauchen genutzt (Abb.47).

Ab 12:00 kommen vereinzelt Kinder aus dem Schulgebäude, es warten nur sehr wenige Eltern vor dem Eingang. Im Gegensatz zur Beobachtung im Winter wird dieses Mal der Leon-Askin-Park vermehrt für kurze Aufenthalte genutzt. Zum kurzen Verweilen werden die Bänke von Kindern die in Begleitung der Eltern sind genutzt (Abb.48). Kinder, die unbeaufsichtigt sind beschäftigen sich aktiv in dem kleinen Park (Abb.49 und Abb.50).

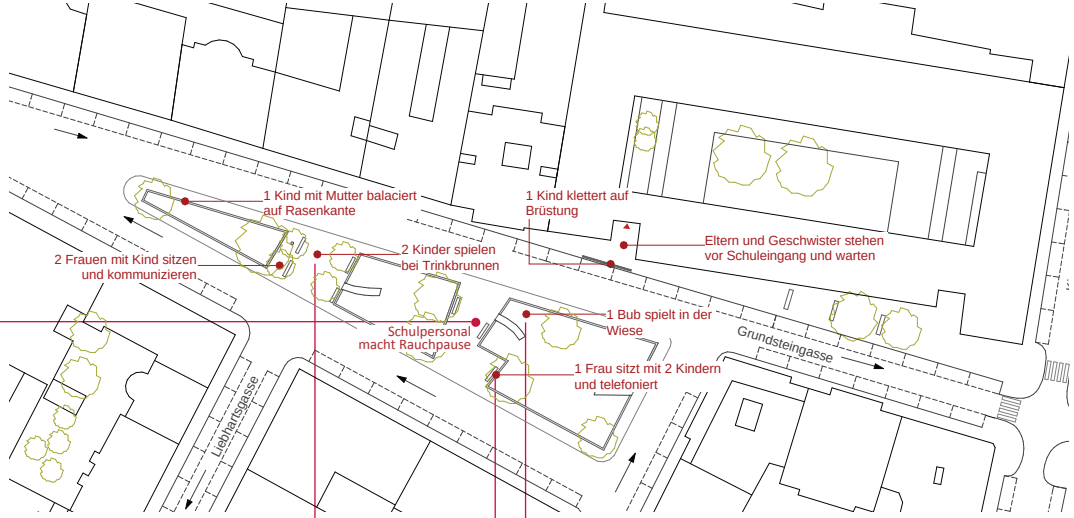


Abb. 47: Schulpersonal im Leon-Askin Park

Abb. 48: Schüler mit Begleitung im Park

Abb. 49: Schüler ohne Begleitung im Park

Abb. 50: Schüler nach Schulschluss im Park

ATZGERSDORF

4.2 Atzgersdorf: VS Kirchenplatz

Geschichtlicher Abriss Liesings – 23.Bezirk

Der 23. Wiener Gemeindebezirk Liesing besteht aus acht ehemaligen Dörfern, Liesing, Atzgersdorf, Erlaa, Inzersdorf, Kalksburg, Mauer, Rodaun und Siebenhierten, die im Jahr 1938 zu Wien eingemeindet wurde. In seiner heutigen Form besteht der Bezirk im Süden Wiens allerdings erst seit der Nachkriegszeit, dem Jahr 1956. Prägend für den Bezirk ist der Liesingerbach, an dem sich einige der ehemaligen Dörfer entwickelten und die Ansiedlung von Industriebetrieben begünstigte.

An dieser Stelle wird die Entwicklung Atzgersdorfs, speziell des Zentrums erläutert, da dieser Verwaltungsbereich das Analysegebiet um die Volksschule Atzgersdorf umfasst.

Die erste Nennung des Gassendorfes (Azichinstorf) geht auf das frühe 12. Jahrhundert zurück. Der alte Ortskern um den Kirchenplatz liegt knapp oberhalb der Mündung des Knotzenbachs in die Liesing. Er bildet einen frühen Verkehrsnotenpunkt der von einer Ost-Westverbindung von Mauer zur Triester Straße und eine Nord-Süd Verbindung von Meidling nach Perchtoldsdorf gekreuzt wird. Im Zentrum steht die Pfarrkriche St. Katharina (1300) sie prägte die wirtschaftliche Struktur des Ortes durch Wein- und Ackerbau. Außerdem war Atzgersdorf bis ins späte 18.Jahrhundert ein kirchlicher Zentralraum für die Umgebung. Er entwickelte sich durch das aufgestellte Fieber- oder Türkenkreuz sogar zu einem wichtigen Wallfahrtsort. In einer engen Verbindung mit dem Ort als kirchlich-religiöses Zentrum steht der frühe Bestand einer Dorfschule (1453). Wobei die Volksschule erst seit 1826 am heutigen Standort auf dem Kirchenplatz 2-3 ist. Noch heute wird das Ortsbild Atzgersdorf von Schulbauten des späten 19. und frühen 20.Jahrhunderts geprägt. Inschriftstafel über dem Eingangstor der VS: *„Bienen holen für ihr Haus/ Honig heim aus Blum‘ und Blüth‘,/ und du trage hier heraus/weise Lehr‘ und gute Sitt‘.“* (Opll 1981:17)

Abb. 51: Wien: Liesing

Mit der Errichtung der Südbahn in unmittelbarer Nähe zum Ortszentrum und der Lage Atzgersdorfs am Liesingerbach, waren gute Bedingungen für die Ansiedelung von Industriebetrieben gegeben. Die Mühlen, die es seit dem Mittelalter in Atzgersdorf gab, welche die Wasserkraft des Baches nutzen wurden nach und nach zu Fabriken umgewandelt. Darunter sind insbesondere die chemische Industrie und Maschinenbaubetriebe zu nennen. So wurde der Ort im 19. Jahrhundert als Arbeiterviertel geprägt und unterlag einem grundlegenden Strukturwandel (Opll, Liebhart 2002; Opll 1981).

Die heutige Situation und Siedlungsstruktur in Atzgersdorf

Der historische Ortskern Atzgersdorf, geprägt von Kleinteiligkeit, liegt östlich der Südbahn. Das Zentrum wird vom Kirchenplatz mit der Volksschule und Pfarrkirche gebildet. Teile der mittelalterliche Ortsstruktur mit seinen Streck-, Haken-, und Zwerchhöfen, sowie Vorgründerzeitlichen ein- und zweigeschoßigen Wohnhäuser mit Giebelfassaden sind heute noch erhalten und geben einen dörflichen Charakter. An der stark befahrenen Breitenfurterstraße ist die Zeilenbebauung vorherrschend. Ein Großteil des alten Ortskernes wurde 1987 zur Schutzzone erklärt, diese wurde allerdings im Laufe der Jahre wesentlich verkleinert (Landerer, Süss 2012). Der Bezirksteil ist heute ein Mischgebiet aus Wohnen und Gewerbebetrieben in dem sich einige aufgelassene Fabriksareale befinden.
Östlich der Südbahn ist heute noch ein Streifen mit vielen ungenützten Industriebetrieben zu finden, wo langsam eine Umnutzung zum Wohngebiet stattfindet. Wobei die Stadt eine gemischte Nutzung anstrebt. Eine bedeutende Verkehrsachse stellt die Südbahn dar, sie grenzt das Areal gegen Westen hin ab. Die stark befahrene Südbahn ist nicht nur für den Nahverkehr von Bedeutung sondern auch für den Fern- und Güterverkehr, als Verbindung von Wien nach Graz, Slowenien, Kroatien bzw. Klagenfurt und Italien (Fleischmann 2007:62).
Ein wichtiger Freizeitraum in Atzgersdorf und Umgebung ist der Liesingerbach, der von Atzgersdorf bis Schwechat oberirdisch verläuft. Seine Bedeutungsinhalte für die Menschen veränderten sich mit der Zeit wesentlich, so war er ein wichtiger Wirtschftsfaktor und ist heute ein Erlebnis- undFreizeitraum für die Bevölkerung. Früher wurde er direkt genutzt und heute eher indirekt. Der Liesingerbach, entlang dessen sich ein Radweg zieht, stellt eine Verbindung zwischen dem urbanen Leben und der Natur her. Die Uferwege des Baches werden sowohl von Radfahreren als auch Läufern, Spaziergängern und Erholungssuchenden bevölkert. Entlang der beiden Ufer sind Erlebnisspielplätze für Kinder zu finden (Opll, Liebhart 2002:32).

Ausblick

Im Stadtentwicklungsplan 2005 ist der Bezirksteil Liesing-Mitte als Zielgebiet definiert, wobei auch die Aufwertung des alten Ortskernes Atzgersdorf und die Entwicklung der direkten Umgebung forciert werden. Zurzeit ist das Gebiet durch eine städtebaulich inhomogene Struktur charakterisiert. Im

Grunde soll eine Mischstruktur aus Wohnen und Gewerbe beibehalten werden, um eine dynamische Stadtstruktur zu bewahren oder zu schaffen. Die Abwanderung von Betrieben und somit leer stehende Fabriksareale bieten einerseits Chancen zur positiven Entwicklung Atzgersdorfs andererseits muss der Stadtteil als Standort für Unternehmen attraktiv bleiben. Der Erhalt und Ausbau des Naherholungsbereiches Liesingerbach spielt eine wesentliche Rolle (MA18 2014).

Lokale Institution und ihr aktuelles Projekt in Atzgersdorf

Lokale Agenda 21 in Liesing als Dialogkultur – Ideen für ein „Lebenswertes Atzgersdorf“

Sogenannte Agenda-Gruppen, die Bürgerbeteiligungsprozesse initiieren oder unterstützen sollen gibt es zurzeit in sieben Wiener Bezirken, und so auch im 23. Bezirk. In einem offenen Beteiligungsprozess stehen Bürger, Akteure aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung im Dialog. Sie entwickeln gemeinsam Visionen, Leitziele und Maßnahmen zur Umsetzung der Ideen zur Erhaltung oder Verbesserung der Lebensqualität in ihrem Lebensraum. Unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsstrategien der Länder, des Bundes und der EU soll eine Nachhaltige Entwicklung umgesetzt werden.
Dem voraus geht der Erdgipfel der Vereinten Nationen im Jahr 1992 in Rio de Janeiro, damals unterzeichnete auch Österreich das Programm für weltweit nachhaltige Entwicklung im 21.Jahrhundert. In dem Programm fordert das Kapitel „Lokale Agenda 21“ Gemeinden, Städte und Regionen auf, ihre Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt nachhaltig zu entwickeln. Die lokale Agenda 21 und ihre Zielsetzungen tragen somit wesentlich zur Zukunftssicherung in ländlichen und städtischen Lebensräumen bei. Betreut und unterstützt werden diese von den Bundesländern und vom Lebensministerium.
In Liesing wurde die Lokale Agenda 21 im Jahr 2004 gegründet. In aktuellen Diskussionen unter dem Motto „Lebenswertes Atzgersdorf“ werden Wünsche und Ideen für das Zentrum Atzgersdorf rund um den Kirchenplatz gesammelt. In diesem Rahmen wurde im Juni 2013 ein Nachbarschaftstag veranstaltet an dem die Volksschüler der VS Atzgersdorf ihre Ideen für das neue Zentrum vor ihrem Schulgebäude malen durften. Als Ideen von den Kindern wurden unter anderem zusätzliche Spielmöglichkeiten, ein Brunnen sowie eine Überdachung am Schulvorplatz festgehalten. Von Passantinnen und Besuchern des Nachbarschaftstages kamen Anregungen zur Umgestaltung des Kirchenplatzes mit Ruhezonen, Blumenbeeten und einem Wochenmarkt. Weiteres wurde eine Verkehrsberuhigung des historischen Zentrums Atzgersdorfs sowie ein Fahrradweg entlang der Levasseurgasse häufig erwähnt (BMLFUW 2014, Lokale Agenda Liesing 2014).

Abb. 52: Nachbarschaftstag in Atzgerdsorf

Abb. 53: Nachbarschaftstag - Modell Kirchenplatz

Stadtgestalterische Aspekte des Straßenraumes um die VS Kirchenplatz

Im Folgenden wird ein Überblick über die Straßengestaltung im Umfeld der VS Kirchenplatz gegeben. Es wird auf Charakteristiken wie die Begrünung, die Gebäudehöhe entlang der jeweiligen Straße, die Funktion der Erdgeschosszone (EG), die Breite der Gehsteige sowie die Anzahl der Fahrspuren eingegangen. Der gesamte 23. Bezirk hat einen Verkehrsflächenanteil von 14,7%.

Im Zentrum des Kirchenplatzes selbst befindet sich eine katholische Kirche mit Vorplatz. Der Vorplatz der Kirche mit Sitzmöglichkeiten ist durch die Endresstraße vom Schulgebäude getrennt. Der dörfliche Charakter des Kirchenplatzes und der Straßen welche sternförmig von diesem wegführen ist prägend für den Stadtteil. Direkt vor der Schule wurde durch einen etwas breiten Gehsteig ein kleiner Wartebereich mit Bänken geschaffen. Im gesamten Umfeld der Schule ist eine Fahrgeschwindigkeit von 50km/h erlaubt.

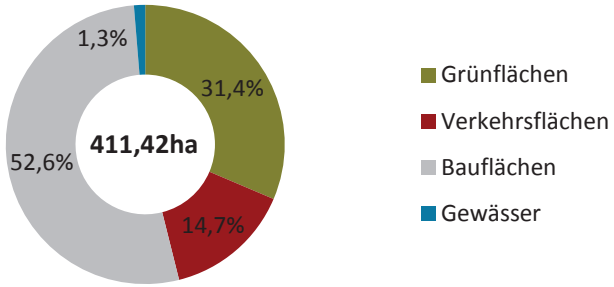


Abb. 54: Diagramm, Flächenanteil Liesing

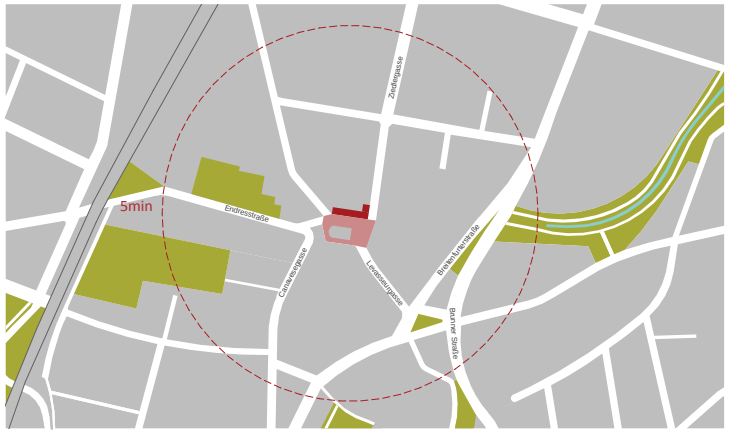


Abb. 55: Kirchenplatz

Kirchenplatz

Begrünung: Bäume und Pflanzentröge
Gebäudehöhe: 1-3 Geschosse
EG Zone: Kirche, Schule und Wohnhäuser
Fahrbahn: zweispurig
Fahrgeschwindigkeit: 50km/h
Eindruck: dörflicher Charakter, Treffpunkt, übersichtlich, reger Verkehr

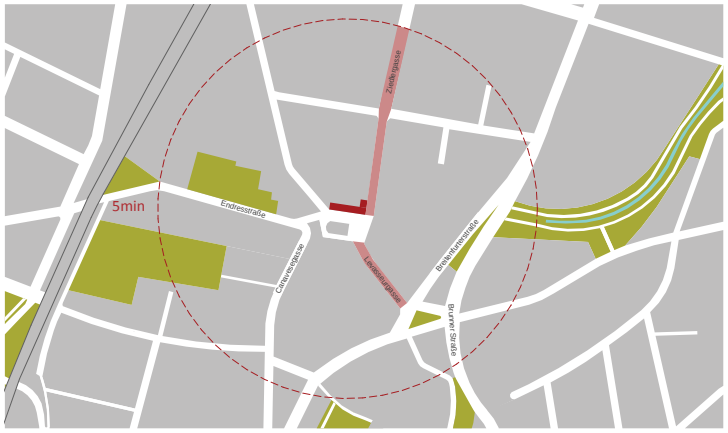


Abb. 56: Levasseurgasse

Levasseurgasse/Ziedlergasse

Begrünung: keine
Gebäudehöhe: 1-3 Geschosse
Gehsteigbreite: ca. 0,8-2m
EG Zone: Geschäfte und Lokale; Hauseingänge
Fahrbahn: einspurig, Längsparker an beiden Straßenseiten
Fahrgeschwindigkeit: 50km/h
Eindruck: abwechslungsreich, belebt, sehr enge Gehsteige, Einkaufsstraße mit dörflichem Charakter

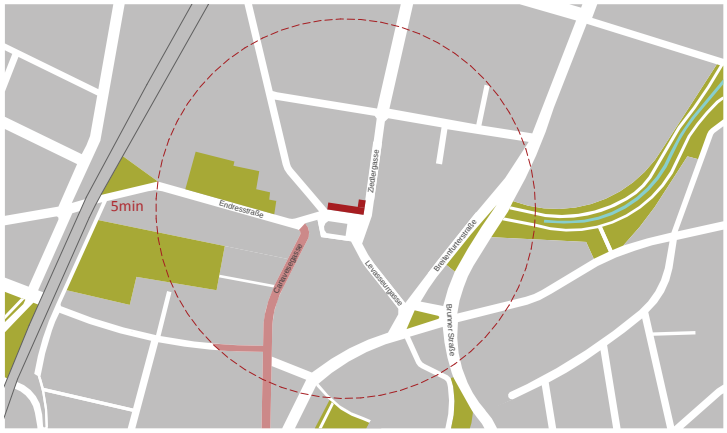


Abb. 57: Canavesegasse

Canavesegasse

Begrünung: Straßenbegleitgrün/Allee
Gebäudehöhe: 1-3 Geschosse
Gehsteigbreite: ca. 2m
EG Zone: Hauseingänge, private Wohnungen, Gärten
Fahrbahn: zweispurig, Längs- bzw Querparker an beiden Straßenseiten
Fahrgeschwindigkeit: 50km/h
Eindruck: aufgelockert, ansprechend

Abb. 58: Endresstraße

Endresstraße

Begrünung: Parkanlagen, Allee
Gebäudehöhe: 1-3 Geschosse
Gehsteigbreite: ca 2m
EG Zone: Hauseingänge, private Wohnungen, Parkanlagen
Fahrbahn: zweispurig, Längsparker tw. an beiden Straßenseiten
Fahrgeschwindigkeit: 50km/h
Eindruck: übersichtlich, teilweise keine Abgrenzung zur Fahrbahn

Abb. 59: Breitenfurterstraße

Breitenfurterstraße/
Brunner Straße

Begrünung: sehr gering
Gebäudehöhe: 1-3 Geschosse
Gehsteigbreite: ca 2-3m
EG Zone: Geschäfte und Lokale; Betriebsgelände, Hauseingänge, private Wohnungen, Brach- und Freiflächen
Fahrbahn: zwei- bis vierspurig, Längs- bzw Querparker
Fahrgeschwindigkeit: 50km/h
Eindruck: sehr verkehrsreich; Hauptverkehrsachse; lange Strecken, da wenig Quergassen

Freizeiteinrichtungen und soziale Angebote in Atzgersdorf

Im Vergleich zu Neulerchenfeld ist in Atzgersdorf eindeutig eine geringere Dichte an Freizeitangeboten vorhanden, was mit der locker bebauten Stadtstruktur und der Lage am Stadtrand zu begründen ist. In Gehweite von bis zu zehn Minuten von der Schule am Kirchenplatz liegen insgesamt vier Kinder- und Jugendspielplätzen. Die einzelnen öffentlichen Grünflächen sind dimensionsmäßig größer als die städtischen Grünflächen in Neulerchenfeld, wobei die Distanzen dazwischen weiter sind. Prägend für die Umgebung ist das Erholungs- und Freizeitgebiet, mit Spielplätzen entlang des Liesingbaches. Mit Sportmöglichkeiten ist das Schulumfeld gut ausgestattet. Zu Verfügung stehen zwei öffentliche polysportive Plätze, eine Sportanlage des Allgemeinen Sportverband Österreichs, die Hans-Lackner Sporthalle und ein Sommerfreibad.

Soziale Nachmittagsangebote sind direkt gegenüber der Schule zu finden, die Pfarre Atzgersdorf bietet dort katholische Jungschar an, weiteres kann nach drei Minuten Gehzeit ein Pfadfinderheim erreicht werden. Das Bezirksmuseum zur kulturellen Bildung über die Umgebung, kann in einer Distanz von zirka 600 Metern vom Kirchenplatz aus erreicht werden. Die öffentliche Anbindung der Schule erfolgt über fünf verschiedene Buslinien, die einerseits nach Alterlaa, Meidling oder Hietzing führen und andererseits weiter stadtauswärt, sowie den drei Schnellbahnlinien, die unter anderem innerhalb von 20 Minuten nach Wien Mitte führen.

	bis 5 min	6-10 min
ÖPNV Haltestellen	●	●
öffentliche Parkanlagen	○	●
Spielplätze	○	○
Sportplätze	○	○
Schwimmbäder		○
Kultur- und Bildungseinrichtungen (ohne Schulen und Kindergärten)		○
betreute Freizeiteinrichtungen	○	

○ 1-2 ● 3-4 ● 5-6 ● 7+

Abb. 60: Freizeit- und soziale Infrastruktur in Gehweite

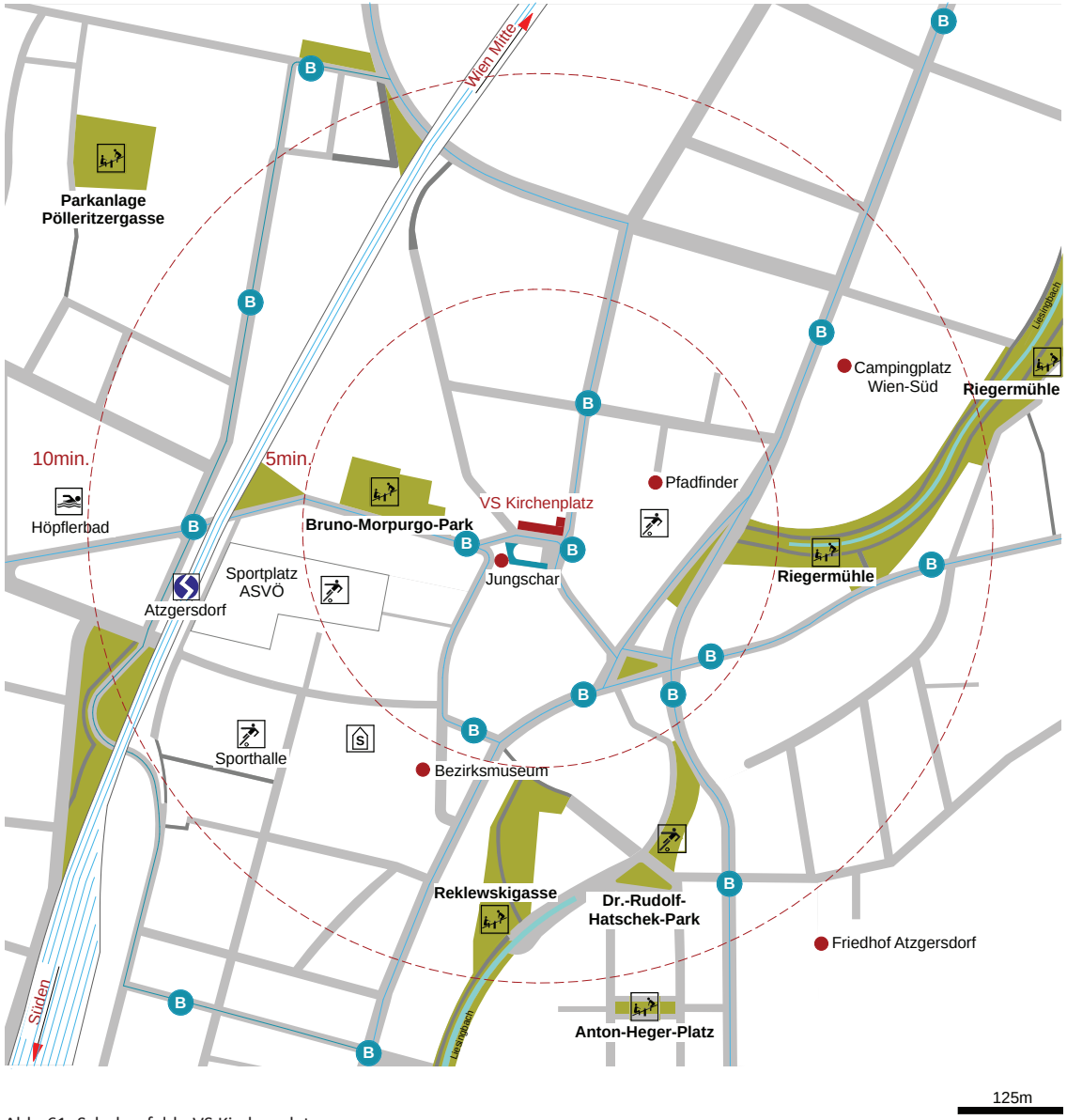


Abb. 61: Schulumfeld - VS Kirchenplatz

Schulweg der VS Kirchenplatz

In einer Umfrage zum Schulweg an der Volksschule Kirchenplatz, die am 19. Dezember 2014 unter einer 3.Klassen und zwei 4.Klassen durchgeführt wurde, konnten insgesamt 66 Fragebogen erhoben werden. Davon Daten von 32 Buben (49%) und 33 Mädchen (51%), auf einem Fragebogen wurde kein Geschlecht angegeben. Die Kinder, deren Daten erfasst wurden, sind im Alter zwischen 8 bis 10 Jahren. Die 9-jährigen Kinder waren mit rund 48% am stärksten vertreten.

Alter	männlich	weiblich	Gesamt
8 Jahre	15,4%	9,2%	24,6%
9 Jahre	21,5%	26,2%	47,7%
10 Jahre	12,3%	15,4%	27,7%
Gesamt	49,2%	50,8%	100,0%

Abb. 62: Anteil der befragten Kinder nach Alter und Geschlecht

In diesem Kapitel wird lediglich auf die Frage nach dem Wohnort der SchülerInnen sowie die Merkmale des Schulweges, die besonders gut gefallen eingegangen. Die Ergebnisse der Umfrage über das Mobilitätsverhalten der Kinder auf dem Schulweg, werden in einem späteren Kapitel (Kapitel 4.4) vergleichend mit der Volksschule Grundsteingasse dargestellt.

62% der SchülerInnen der VS Kirchenplatz haben einen Schulweg von bis zu 10 Minuten, 11% brauchen mehr als 20 Minuten bis zur Schule. Der Durchschnittliche Schulweg beträgt 11,6 Minuten.

Nahezu alle SchülerInnen kommen aus dem 23. Bezirk (90,9%), die restlichen SchülerInnen kommen aus den beiden angrenzenden Bezirken, dem 12. Bezirk (6%) und dem 10. Bezirk (3%). Ein Großteil der Kinder kommt aus dem Gebiet östlich der Südbahn. Nur sieben SchülerInnen (10,6%) wohnen westlich der Südbahn und kreuzen diese daher auf ihrem Weg zur Schule.

Wohnort	Anteil	Wohnort	Anteil
1. Bezirk		13. Bezirk	
2. Bezirk		14. Bezirk	
3. Bezirk		15. Bezirk	
4. Bezirk		16. Bezirk	
5. Bezirk		17. Bezirk	
6. Bezirk		18. Bezirk	
7. Bezirk		19. Bezirk	
8. Bezirk		20. Bezirk	
9. Bezirk		21. Bezirk	
10. Bezirk	3,0%	22. Bezirk	
11. Bezirk		23. Bezirk	90,9%
12. Bezirk	6,0%	NÖ	

Abb. 63: Wohnorte der SchülerInnen der VS Kirchenplatz nach Bezirken

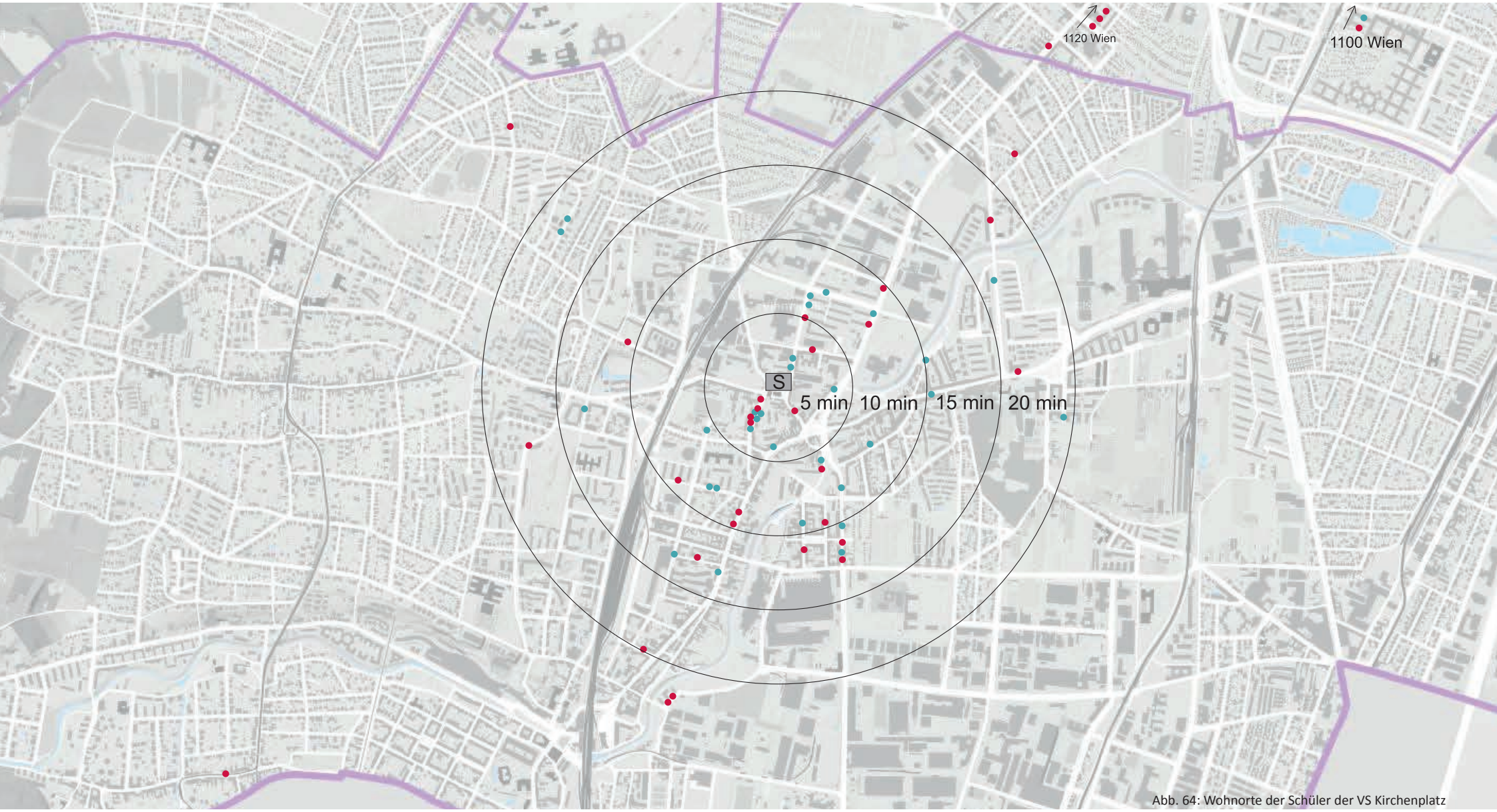


Abb. 64: Wohnorte der Schüler der VS Kirchenplatz

Die SchülerInnen wurden gefragt, wie gut ihnen ihr Schulweg gefällt, auf diese Frage antworteten rund 61% mit sehr gut, gefolgt von 36% mit gut und lediglich 1,5% der SchülerInnen gefällt ihr Schulweg gar nicht. Damit ist das Ergebnis noch etwas besser als das der VS Grundsteingasse. Es bezieht sich allerdings wieder nicht nur auf den räumlichen Schulweg sondern hängt mit persönlichen Gefühlen zusammen. Außerdem bestehen nur wenige oder gar keine Vergleichsmöglichkeiten mit anderen täglichen Wegen.

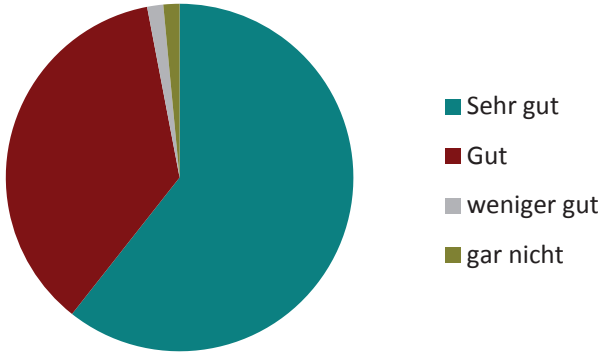


Abb. 65: Gefallen des Schulweges – VS Kirchenplatz

Auf die folgende Frage was am Schulweg besonders gut gefällt, wurden am häufigsten geantwortet, weil der Weg kurz ist (23%). 20% der Kinder nannten soziale Aspekte, wie das Zurücklegen des Weges mit einem Freund oder Geschwistern. Etlichen Kindern gefallen Elemente in der Umgebung (12%), wie der Liesingbach, die Häuser, die Straßen und der geringe Autoverkehr in manchen Gassen. Geschäfte, wie der Billa, Anker oder das Kebab Restaurant sind bei 8% der SchülerInnen sehr beliebt. Gesundheitliche Aspekte, wie Bewegung nannten 5% der Kinder als positiven Nebeneffekt des Schulweges. 6% der SchülerInnen gefallen die Autos am Weg zur Schule, und 3% das Fahren mit dem Bus. Die Selbstständigkeit durch das alleinige Gehen des Schulweges, ohne elterliche Begleitung, empfinden 3% als eine positive Erfahrung.

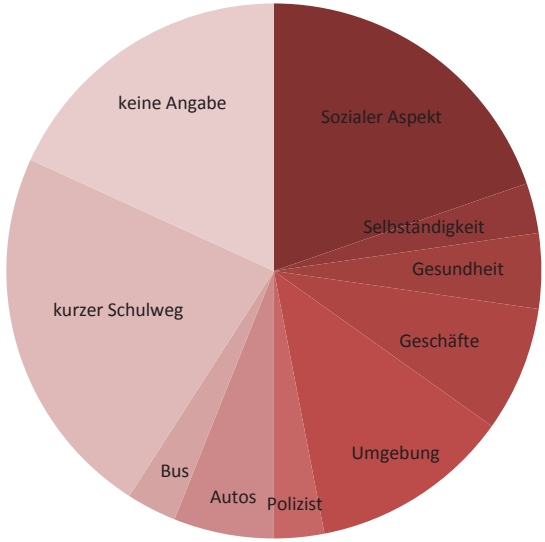


Abb. 66: Was am Schulweg besonders gut gefällt. VS Kirchenplatz.

Systematische Beobachtungen des Schulvorplatzes der VS Kirchenplatz

An jeweils zwei Wochentagen im Jahr, an einem im Winter und einem warmen Tag im Frühling, wurde der Vorplatz der VS Kirchenplatz mit in der Früh zu Schulbeginn und zu Mittag zu Schulschluss für jeweils zirka 45 Minuten observiert. Dabei wurde vor allem beobachtet, aus welcher Richtung die SchülerInnen zur Schule gelangen, wie sie sich verhalten und welchen Tätigkeiten sie auf den öffentlichen Plätzen vor der Schule nachgehen, sowie die Intensität des Straßenverkehres im Bereich vor der Schule.

Montag, 24.02.2014 07:30-08:15 (Schulbeginn)
0°C, Sonnenschein
Der Großteil der Kinder kommt aus Richtung Süden, das heißt aus Richtung der Breitenfurter Straße zur Schule, teilweise von einer der Bushaltestellen (Abb.??).

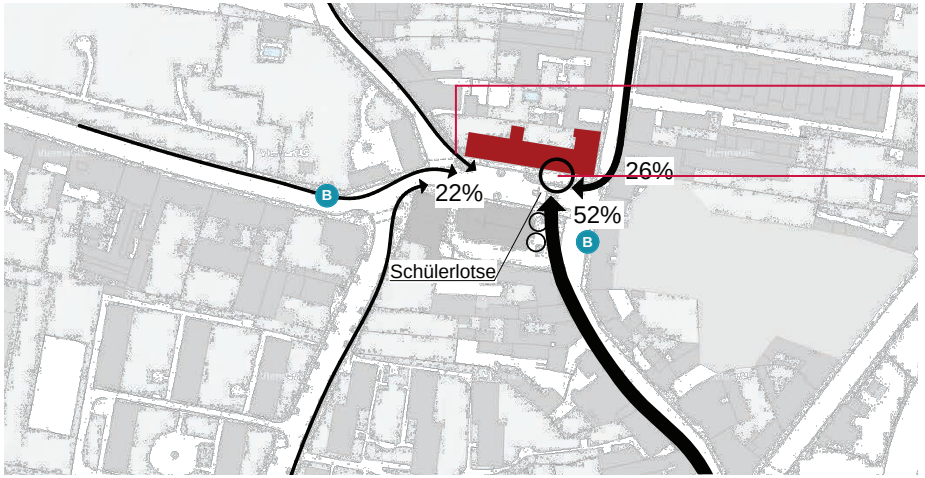


Abb. 67: SchülerInnenstrom zur VS Kirchenplatz zwischen 7:30-08:00

Es bietet sich ein ähnliches Bild wie vor der Volksschule in der Grundsteingasse. SchülerInnen und Eltern warten direkt vor dem Eingang, bis die Schule um 07:45 geöffnet wird. Allerdings wird auch der Kirchenplatz über der Straße zum Warten genutzt, dort stehen Bänke zur Verfügung. Die Kinder kommen überwiegend mit Eltern oder in kleinen Gruppen zur Schule. Der Kirchenplatz wird in der Früh kontinuierlich von SchülerInnen überquert. Am Schutzweg über die Endresstraße, vom Kirchenplatz zur Schule, ist ein Schülerlotse zur Sicherheit der Kinder im Einsatz. Im Gegensatz zur Schule in der Grundsteingasse herrscht in der Früh vor der Volksschule am Kirchenplatz ein erheblicher Autoverkehr mit Tempo 50.
Vor der Volksschule ist es für PKWs nicht möglich zu halten, daher werden die Kinder die mit dem Auto gebracht werden, einige Meter nach beziehungsweise vor der Schule abgesetzt.

Abb. 68: Schüler werden mit PKW gebracht

Abb. 69: Schuleingang

Donnerstag, 26.06.2014 07:30-08:15 (Schulbeginn)

13°C, leicht bewölkt

Bis zum Einlass in das Schulgebäude halten sich die meisten SchülerInnen direkt vor dem Eingang auf (Abb.73) und einige auch auf dem Kirchenplatz gegenüber. Im Gegensatz zur ersten Beobachtung im Winter wird dieser vermehrt genutzt. Auf dem Kirchenvorplatz sind in etwa zehn Mädchen und zwei Buben zu beobachten (Abb.75). Sie betätigen sich mit Fangen spielen, Klettern auf einer Brüstung und dem Sitzen und kommunizieren auf einer der Bänke (Abb.76). Die Kinder auf dem Kirchenvorplatz sind weitaus aktiver, als die wartenden direkt vor dem Schulgebäude (Abb.74). Um den Platz herum herrscht erneut sehr erheblicher Autoverkehr.

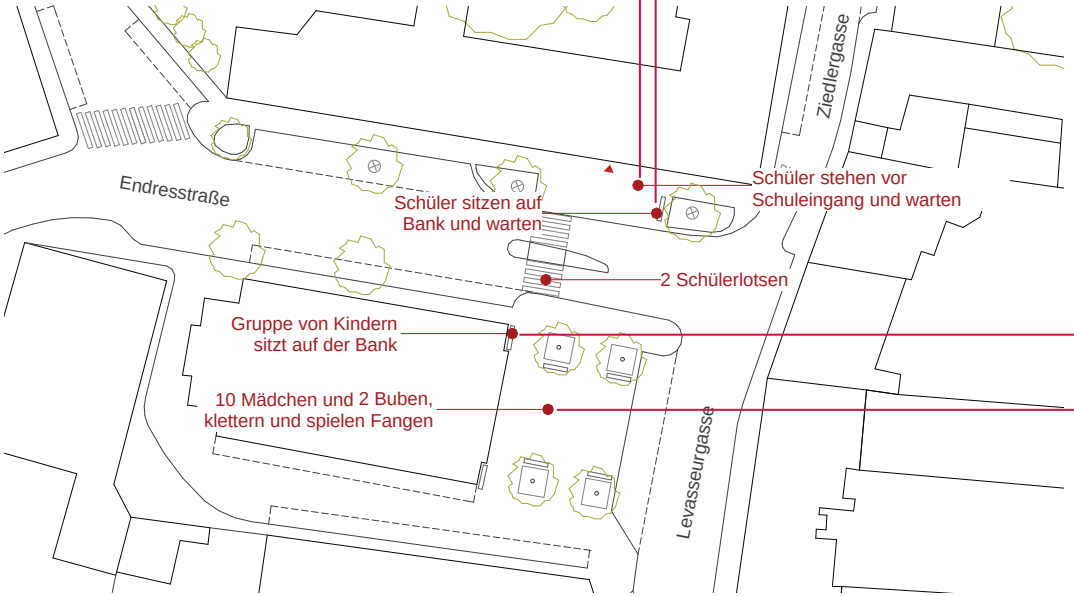


Abb. 73: Schüler warten auf Schulvorplatz

Abb. 74: Schuleingang

Abb. 75: Kirchenplatz

Abb. 76: Kinder klettern auf Handlauf

Montag, 16.06.2014 11:30-12:15 (Schulschluss)

20°C, bewölkt

Die Eltern warten vorwiegend direkt vor den Schuleingang auf ihre Kinder, dort steht ihnen eine Parkbank zur Verfügung (Abb.70). Ähnlich wie in der Volksschule Grundsteingasse kommen die Kinder vereinzelt aus dem Schulgebäude. Da es direkt in der Schule einen Hort gibt, verlassen die SchülerInnen das Gebäude zu ganz unterschiedlichen Zeiten. Kleine SchülerInnengruppen, darunter hauptsächlich Mädchen, warten auf dem Kirchenvorplatz gegenüber der Schule auf ihre Eltern. Hierbei nutzen sie die Bänke zum Sitzen sowie ein Geländer um zu Klettern (Abb.71). Für die Sicherheit der SchülerInnen sorgen zwei Schülerlotsen beim Zebrastreifen über die Endresstraße zum Kirchenvorplatz (Abb.72). Zu der Zeit herrscht ein etwas weniger Autoverkehr als in der Früh, er ist allerdings immer noch erheblich.

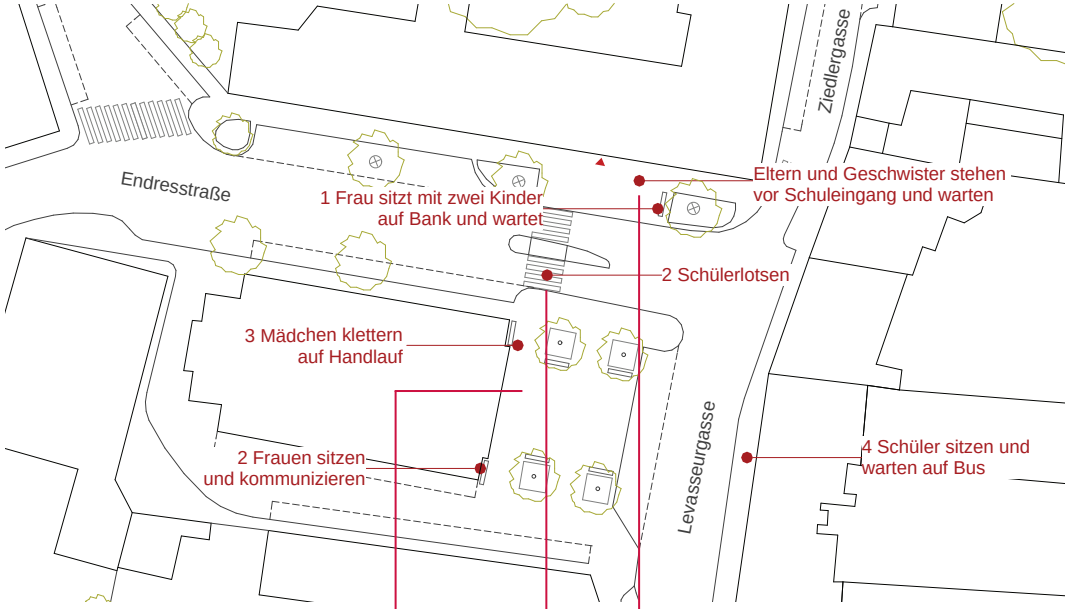


Abb. 70: Eltern warten vor Schuleingang

Abb. 71: Kirchenplatz

Abb. 72: Schutzweg und Schülerlotsen

4.4 Schulumfelder im Vergleich - VS Grundsteingasse und VS Atzgersdorf

Zu Beginn des Vergleiches des Mobilitätsverhaltens auf dem Schulweg der VS Grundsteingasse und der VS Kirchenplatz erfolgt ein genereller Vergleich der Bebauungsstruktur der beiden Gebiete. Anschließend soll versucht werden einen Bezug zwischen dem Mobilitätsverhalten und der jeweiligen Bebauungsstruktur herzustellen.

Neulechenfeld im 16. Bezirk ist ein ehemaliger Vorort und entwickelte sich aus einem Straßendorf. Es ist ein klassisches Arbeiterviertel, das heute noch durch eine Mischung aus Wohnen und Arbeiten gekennzeichnet ist. Ähnlich verlief die Entwicklung von Atzgersdorf. Dieser Stadtteil entstand ebenfalls aus einem ehemaligen Straßendorf, dieses bildete früher allerdings einen Verkehrsknotenpunkt. Atzgersdorf ist genauso wie Neulerchenfeld ein Arbeiterbezirk.

In Neulerchenfeld war im Vergleich zu Atzgersdorf die Bautätigkeit besonders während der Gründerzeit größer. Dort entstanden vor allem 3-4 geschossige Wohnbauten in einem orthogonalen Straßenraster. Der Bezirk ist äußerst dicht bebaut. Atzgersdorf hingegen behielt seinen dörflichen Charakter mit 1-3 geschossigen Bauten und der locker bebauten Stadtstruktur. Die Straßen laufen sternförmig auf das ehemalige Ortszentrum zu.

Dem dichtbebauten Gebiet in Neulerchenfeld mangelt es an Grünflächen, kennzeichnend sind die kleinen „Beserlparks“, größere Grünflächen sind nicht direkt vorhanden. Die Grünflächen in Atzgersdorf sind im Vergleich flächenmäßig erheblich größer, jedoch sind die Gehdistanzen dazwischen weiter als in Neulerchenfeld. Die Straßen und Gehsteige sind, in beiden Gebieten, auffallend schmal. In Atzgersdorf sind die Straßen allerdings wesentlich begrünter.

In Neulerchenfeld herrscht an den Hauptstraßen viel Verkehr, in den Nebenstraßen, die im Großteil 30km/h Zone sind ist es allerdings relativ ruhig. Im gesamten Gebiet von Atzgersdorf ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h erlaubt und Großteils, herrscht sehr reger Verkehr. Beide Gebiete sind öffentlich gut angebunden, Neulerchenfeld durch die U6 und zahlreichen Straßenbahnen und Atzgersdorf durch die Südbahn und etliche Buslinien. Eine große Auswahl an sozialen Angeboten und Freizeiteinrichtungen besteht in Neulerchenfeld, in Atzgersdorf ist das Angebot vergleichsweise nicht so dicht gesät.

Vergleich des Mobilitätsverhalten auf dem Schulweg der VS Grundsteingasse und der VS Kirchenplatz

In diesem Teil werden die Ergebnisse aus den anonymen Befragungen zum Mobilitätsverhalten auf dem Schulweg, in Bezug auf die Babauungstruktur, dargestellt und verglichen. Befragt wurden die SchülerInnen der 3. und 4. Klassen der Volksschule Grundsteingasse im dicht bebauten Stadtgebiet und der Volksschule Kirchenplatz am Stadtrand Wiens. In der Umfrage, die Ende Dezember 2013 beziehungsweise im Jänner 2014 durchgeführt wurde, konnten insgesamt 200 Fragebogen erhoben werden. Dabei wurden 134 SchülerInnen (67%) der VS Grundsteingasse, sowie 66 SchülerInnen (33%) der VS Kirchenplatz befragt.

Somit konnten Daten von 108 Buben (54%) und 90 Mädchen (45%), wobei zwei SchülerInnen kein Geschlecht angaben, im Alter von 8 bis 11 Jahren erfasst werden.

Laut Angabe der SchülerInnen und Überprüfung der Daten durch verorten der angegeben Wohnadresse im Stadtplan kann gesagt werden, dass etwas über 60% der SchülerInnen- einen kurzen Schulweg von bis zu 10 Minuten haben. Das entspricht einer Entfernung von etwa bis zu 610 Metern. Der Anteil der Kinder mit einem längeren Schulweg, das heißt über 15 Minuten ist in der VS Kirchenplatz doppelt so hoch wie in der VS Grundsteingasse. Dies lässt sich dadurch erklären, dass die Dichte der Volksschulen im 23.Bezirk geringer ist als im 16.Bezirk. In der VS Grundsteingasse beträgt der durchschnittliche Schulweg 10,7 Minuten, in der VS Kirchenplatz ist er um eine Minute länger und beträgt im Schnitt 11,6 Minuten.

Generell werden mehr Mädchen von erwachsenen Personen zur Schule begleitet als Buben, der Anteil der zur Schule begleitet Mädchen ist zwischen 10%-20% höher als der der Buben. Vor allem auf dem Weg zur Schule werden in die VS Grundsteingasse wesentlich mehr Kinder von Erwachsenen begleitet als in die VS Grundsteingasse. Auf dem Heimweg ist der Unterschied zwischen den beiden Volksschulen, was die Begleitung betrifft, etwas kleiner, allerdings immer noch sehr markant. Im 16. Bezirk werden mehr SchülerInnen in der Früh zur Schule begleitet und weniger abgeholt, im 23. Bezirk ist es genau umgekehrt. Ohne genaue soziale Hintergründe der Schüler und Eltern zu kennen ist es schwer dieses Ergebnis zu begründen. Möglicherweise werden mehr Schüler der VS Grundsteingasse begleitet, da die Eltern den Schulweg leichter mit anderen Tätigkeiten, wie Einkaufen oder dem eigenen Arbeitsweg verbinden können, oder weil sie den Schulweg ihrer Kinder als nicht so sicher empfinden.

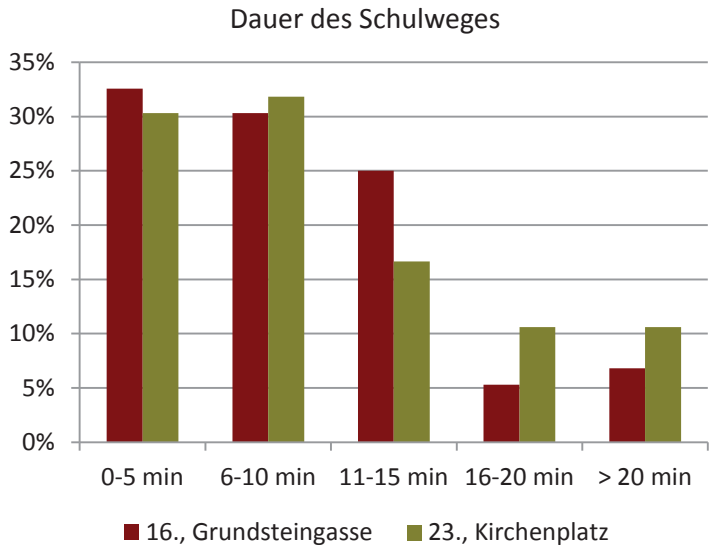


Abb. 77: Dauer des Schulweges. Daten aus eigener Erhebung.

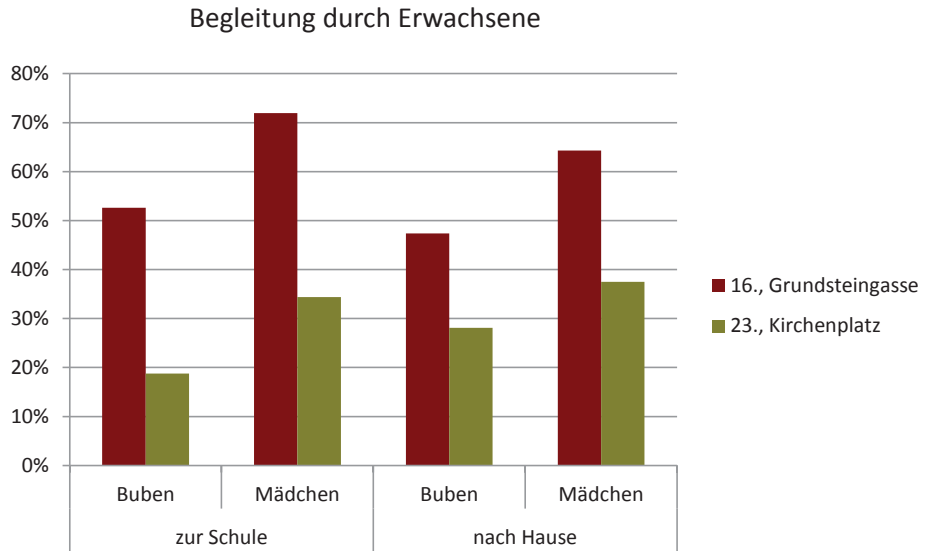


Abb. 78: Begleitung durch Erwachsene. Daten aus eigener Erhebung.

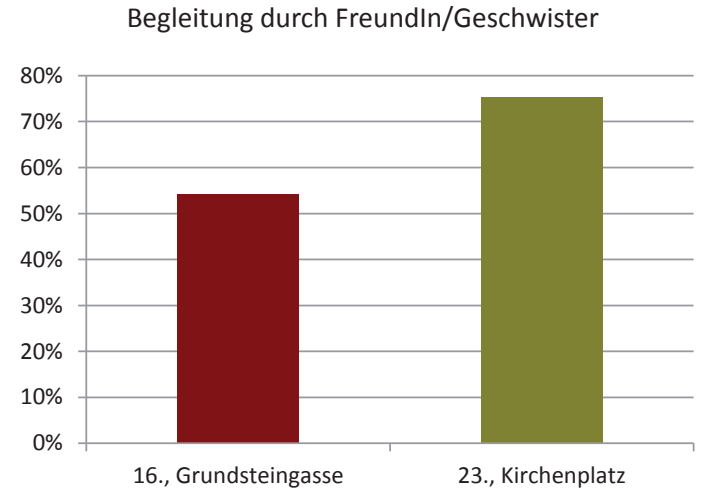


Abb. 79: Begleitung durch FreundIn/Geschwister. Daten aus eigener Erhebung.

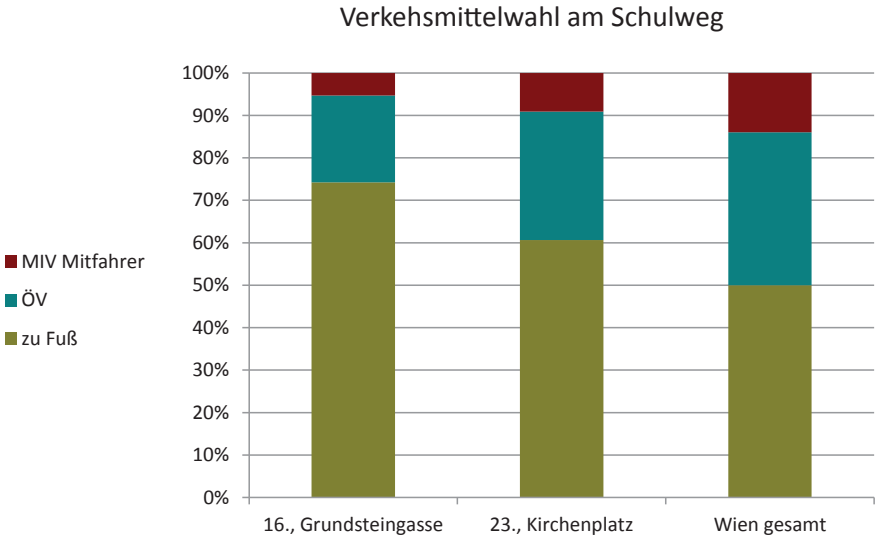


Abb. 80: Verkehrsmittelwahl am Schulweg. Daten aus eigener Erhebung und HERRY/SAMMER: Österreichweite Haushaltsbefragung 1999.

Im Diagramm „Begleitung zur Schule durch FreundIn oder Geschwister“ ist zu erkennen, dass deutlich mehr SchülerInnen der VS Kirchenplatz mit anderen Kindern zur Schule gehen als SchülerInnen der VS Grundsteingasse, woraus geschlossen werden kann, dass ein Zusammenhang zwischen der Begleitung durch Erwachsene und fast Gleichaltrigen besteht. Werden die Kinder weniger von Erwachsen begleitet, wird der Weg zur Schule wahrscheinlicher mit anderen Kindern zurückgelegt.

74% der SchülerInnen aus der VS Grundsteingasse gehen täglich zu Fuß zum Unterricht, in der VS Kirchengasse sind es 61% der Kinder. Beide Werte liegen deutlich über dem Durchschnittswert Wiens, welcher in einer österreichweiten Haushaltsbefragung von Herry und Sammer im Jahr 1999 ermittelt wurde. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Schulweg ist in der VS Kirchenplatz (30%) um ein Drittel höher als in der VS Grundsteingasse (20%). Möglicherweise da auch der Schulweg vergleichsweise länger ist. Im 23. Bezirk werden doppelt so viel SchülerInnen mit dem Auto zur Schule gebracht, wie im 16. Bezirk. Wienweit ist der Anteil allerdings noch größer. In beiden Schulen gab kein Kind an, mit dem Rad, Scooter oder ähnlichem Trendsportgerät zur Schule zu fahren. Beide Schulumfelder sind nicht direkt an das Radwegenetz angebunden und die Gehsteige für die Nutzung von Rollern sehr schmal.

Interessant ist nun die Frage, wie stark sich die Begleitung durch erwachsene Personen auf dem Schulweg auf die Verkehrsmittelwahl auswirkt. Es ist zu erkennen, dass der Pro-

zentsatz der Kinder die ohne Begleitung von Erwachsenen zu Fuß zur Schule geht, mit etwa 70% an beiden Schulen annähernd gleich hoch ist. Mit Begleitung von Erwachsenen wird an beiden Schulen seltener zu Fuß zur Schule gegangen, in dem Fall verlagert sich die Verkehrsmittelwahl auf das Auto ,beziehungsweise die öffentlichen Verkehrsmittel. Es kann auch ausgeschlossen werden, dass dies an der Länge des Schulweges liegt, denn die Begleitung ist laut den Ergebnissen dieser Befragung unabhängig von der Länge des Schulweges.

Bei der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Jahreszeit, gibt es wie vermutet eine leichte Verschiebung. In der kalten Jahreszeit nimmt die Nutzung des Autos auf dem Schulweg zu, hingegen das Zu-Fuß-Gehen ab. In diesem Diagramm wird nicht zwischen den Volksschulen unterschieden, da die Differenz nicht beträchtlich ist.

Auf die zu Beginn gestellte Frage, ob die urbane Struktur der Schulumfelder einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Kinder hat, kann gesagt werden, dass es sowohl Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Kinder gibt, wenn man beide Schulen miteinander vergleicht. Allerdings spielen beim Mobilitätverhalten viele verschiedene Faktoren mit und es kann daher nicht genau gesagt werden, welchen Einfluss die Bebauungsstruktur hat. Dies hätte möglicherweise in einer aufwendigeren Befragung auch unter den Eltern herausgefunden werden können. Denn beim Mobilitätsverhalten auf dem Schulweg spielt auch der soziale Hintergrund, wie zum Beispiel die Arbeitstätigkeit und der Bildungsgrad der Eltern eine wesentliche Rolle.

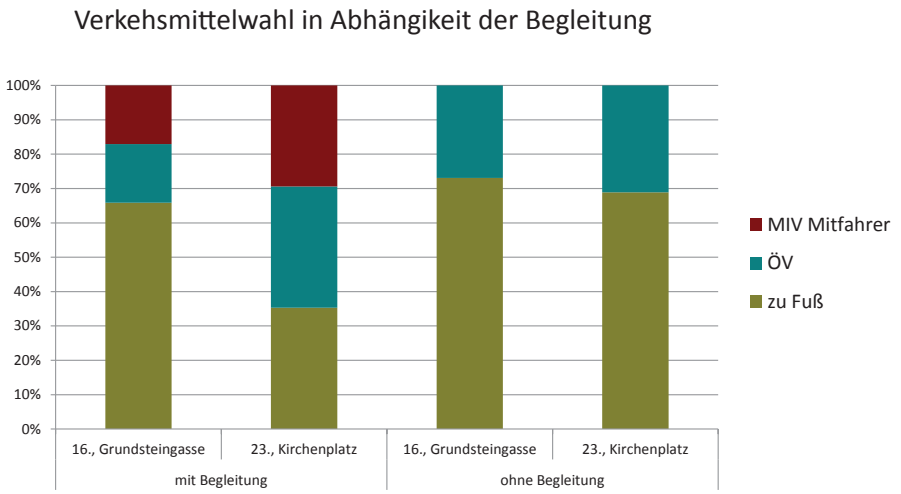


Abb. 81: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Begleitung. Daten aus eigener Erhebung.

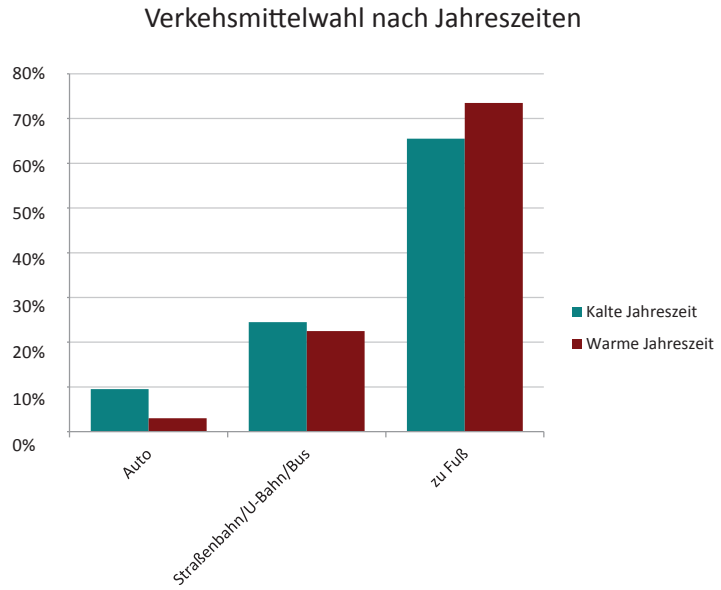


Abb. 82: Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeiten. Daten aus eigener Erhebung.

5. KONZEPTUELLE GESTALTUNGSVORSCHLÄGE

Konzeptuelle Gestaltungsvorschläge für beide Schulumfelder

Ein Entwicklungskonzept für einen ganzen Stadtteil, in dem Fall die Umfelder der zwei ausgewählten Schulen, würde das Ausmaß dieser theoretischen Studienarbeit übersteigen. Daher werden auf den folgenden Seiten grundsätzliche, konzeptuelle Überlegungen mit dem Ziel der nachhaltigen Mobilität und der Steigerung der Aufenthaltqualität für die beiden Gebiete dargestellt. Diese ergeben sich aus der vorangehenden Analyse und den Recherchen. Zum Schluss werden die Schulvorplätze herausgenommen und anhand von diesen die Ideen näher erläutert. Ziel ist es zu zeigen, wie die Schulumfelder qualitativ gestaltet werden können, um auf die Ansprüche der Kinder einzugehen.

Die Schule im Stadtteil als Grätzlzentrum

Historisch gesehen befinden sich beide Schulstandorte, der im 16. Bezirk und der im 23. Bezirk, an ehemaligen Siedlungskernen. Sowohl der Kirchenplatz in Atzgersdorf, als auch die Grundsteingasse in Neulerchenfeld besitzen das Potential wieder stärker als „Grätzlzentren“ geprägt zu werden. Ähnlich dem Konzept der Nachbarschaftseinheiten von Clarence Perry steht die Schule im Zentrum, dieses wirkt identitätsbildend für den Stadtteil. Sowie schon im Clarence Perrys Konzept kann die Schule auch heute eine wesentliche Bedeutung für die Integration der Migranten haben und auch außerhalb der regulären Unterrichtszeiten eine Bildungs-, und Anlaufstelle für diese sein. Allerdings ist das Schulumfeld räumlich nicht von der Umgebung abgegrenzt wie bei Perry. Auch die Tatsache, dass die Wiener Stadtpolitik das Ziel der Schulen als Bildungszentren verfolgt, bestärkt den Ansatz des Konzeptes die beiden Schulstandorte als „Grätzlzentren“ auszubilden.
Es sollen verkehrsberuhigte Zentren geschaffen werden, die mehr Sicherheit für die Schüler und andere Fußgänger bieten und die Aufenthaltsqualität vor den Schulen steigern. Auf diese Weise soll die Aktivitätsdauer im öffentlichen Raum verlängert und die Bewegung gefördert werden. Durch Verminderung des Straßenlärms kann auch die Lernqualität gesteigert werden. Wobei bedacht werden muss, dass der Effekt an beiden Standorten unterschiedlich ist, da um die VS Atzgersdorf generell mehr Verkehr herrscht. Somit kann

Abb. 83: Schule als Grätzlzentrum

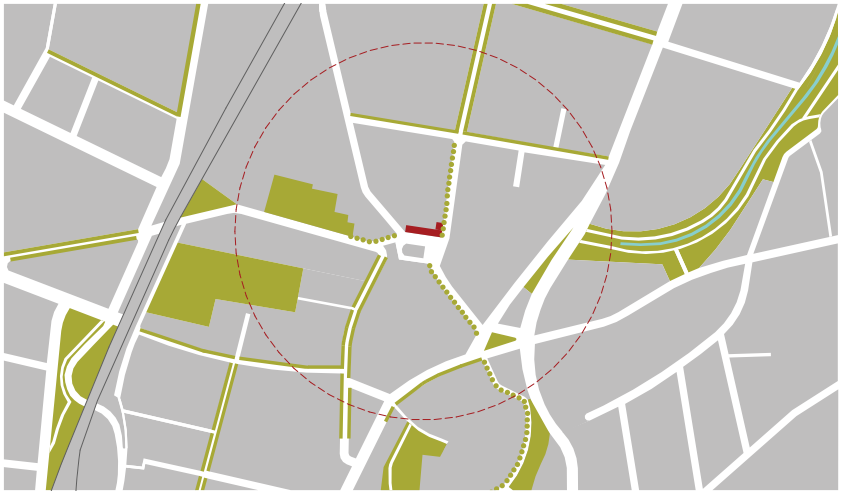
durch diese Maßnahme alleine, nicht dieselbe Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit erzielt werden.
Der Bereich vor der Schule in Neulerchenfeld könnte als Schulraumerweiterung in den Unterricht mit einbezogen werden, um somit dem Platzmangel im Schulgebäude entgegenzuwirken. In Atzgersdorf ist dieses Potential geringer und erfordert größere Maßnahmen, weil dort generell mehr Verkehr herrscht und der Platz belebter ist.
Es wäre schade, die Funktion des Schulumfelds rein auf die Schulwege zu reduzieren. Die Schule kann das Schulumfeld, wie zum Beispiel Parks und Plätze, wenn sie entsprechend ausgestattet sind und ansprechende Verbindungen bestehen, ebenfalls nutzen.

Grünwegenetz

Die meistfrequentierten Gehverbindungen zur Schule beziehungsweise zum Grätzlzentrum, die aus der empirischen Untersuchung hervorgehen, sollen als Grünwege mit Straßenbegleitgrün ausgeführt werden, wodurch besonders in den heißen Monaten die Temperatur im Straßenraum reguliert wird. Es soll ein Grünwegenetz entstehen, das die bestehenden Grünflächen mit dem neuen Stadtteilzentrum verbindet, ähnlich den „Spielwegen“ der ÖNORM B2607 welche alle Spiel- und Freizeitflächen miteinander verknüpfen. Im Fall der VS Grundsteingasse werden die identitätsbildenden, dreiecksförmigen Plätze miteinander verbunden und im Verlauf der Grundsteingasse entsteht ein Grünkorridor. In Atzgersdorf sind viele Straßen ohnehin schon begrünt. Es ist in diesem Stadtteil allerdings schwieriger ein flächiges Netzwerk aus attraktiven Wegverbindungen zu schaffen, da die

Grünwegenetz - VS Grundsteingasse

Abb. 84: Grünwegenetz Neulerchenfeld



Grünwegenetz - VS Kirchenplatz

bestehende Alleen/Straßenbegleitgrün
neue "Grünverbindungen"
VS Standort (Grätzlzentrum)

Abb. 85: Grünwegenetz Atzgersdorf

Wege generell länger sind als in Neulerchenfeld und viele davon Hauptverkehrsstrecken. Hier könnten vermehrt Verbindungen und Durchgänge durch Wohnsiedlungen und Betriebsgelände angedacht werden.
An den Grünwegen werden die Gehsteige, die sowohl um die VS Grundsteingasse als auch die VS Kirchenplatz sehr schmal sind, teilweise verbreitert. Somit wird es auch im Klassenverband einfacher sein, diese zu nutzen. Die Schaffung von großzügig dimensionierten Gehsteigen und mehr Sitzgelegenheiten wird von der Stadt Wien im Masterplan Verkehr 2003 angestrebt.
An manchen Stellen entlang der Wege entstehen Spiel- und Kommunikationsnischen als kleine Rückzugsräume in der Stadt, die den Bedürfnissen der Kinder entsprechen.
Die Schaffung von „Grünen Wegen“ ist auch als Ziel der Stadt Wien im STEP 2005 verankert, diese sollen die punktuellen Grün- und Freiräume in der Stadt netzartig verknüpfen.
In der gesamten Arbeit sind Radwege bewusst unberücksichtigt geblieben, da Kinder im Volksschulalter noch nicht ohne erwachsene Begleitperson im Straßenverkehr Radfahren dürfen. Die „Grünwege“ sollen trotzdem Radwege aufnehmen, dadurch wird eine Belebung des Staßenraumes gefördert, was die soziale Kontrolle und somit die Sicherheit erhöht. Die Radfahrer können bei den Schülern unbewusst eine Vorbildwirkung erlangen und zum Radfahren motivieren.
Im Schulumfeld ist vor allem entlang der „Grünwege“ und auf dem Schulvorplatz ein entsprechendes Beleuchtungskonzept umzusetzen, um auch in den dunkleren Wintermonaten ausreichend Sicherheit für die Schüler gewährleisten zu können.

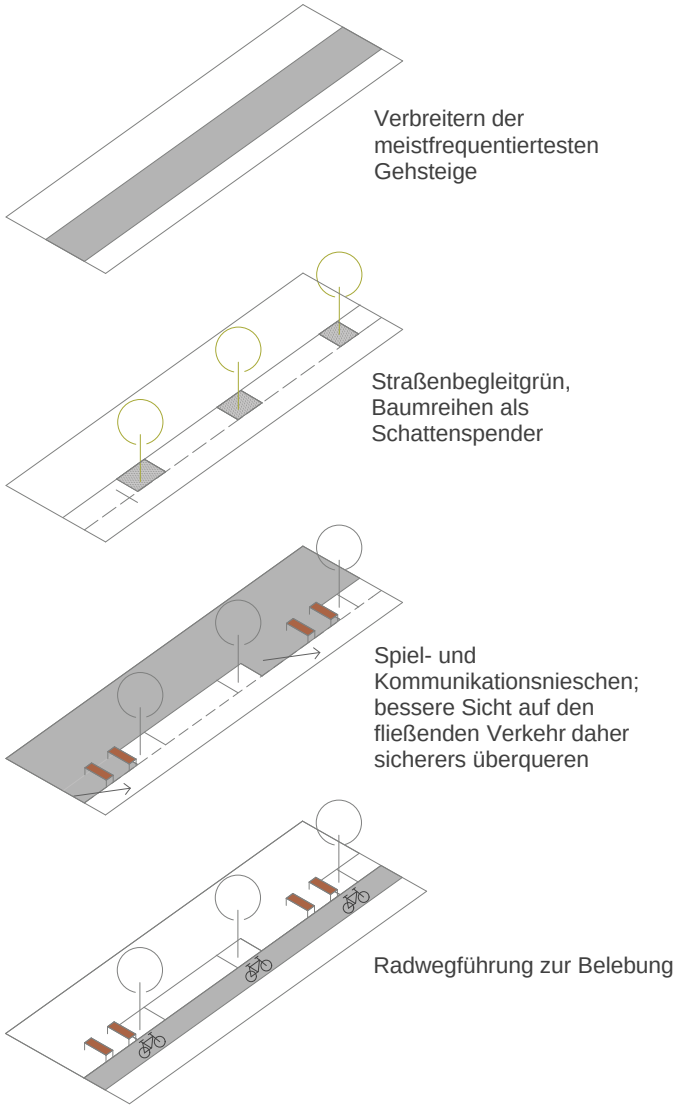


Abb. 86: Schema „Grünwege“

Ausbreiten der Schulfreiräume in das Grätzl - offene Lernlandschaft

Beide Schulen haben lediglich einen kleinen Innenhof beziehungsweise Hinterhof und der VS Grundsteingasse steht zusätzlich noch ein Sportplatz auf dem Dach des Schulgebäudes zur Verfügung. In Hinblick auf die Ausweitung der Ganztagsschule in Wien wird in naher Zukunft möglicherweise noch mehr Platz an beiden Standorten benötigt. Außerdem wünschen sich laut einer Umfrage in Österreich unter Schulleiterinnen 86% der Befragten Lernorte im Freien, womit ein Ausweichen in den öffentlichen Raum, quasi eine offenen Lernlandschaft, ein Lösungsansatz ist.

Daher ist ein Vorschlag das Schulumfeld so zu gestalten, dass es auch während des Unterrichts und der Nachmittagsbetreuung genutzt werden kann. Vor allem die verkehrsberuhigten Freiflächen vor den Schulgebäuden sowie die Grünflächen im Umkreis der Schulen können in den Unterricht, wie zum Beispiel in die Fächer Biologie oder Turnen einbezogen werden. Daher besteht der Bedarf entsprechende Sitzmöglichkeiten, Wetterschutz und Ruhezonen zu schaffen.

Die Spiel- und Kommunikationsnischen entlang der Grünwege können beispielsweise während Stadtspaziergängen zur Heimatkunde als Ausweichbucht und für Gruppenarbeiten genutzt werden.

In den Abbildungen ist ersichtlich, dass Neulerchenfeld über weitaus mehr Straßenflächen verfügt als Atzgersdorf, wodurch in Atzgersdorf die einzelnen Wege länger sind. In Atzgersdorf haben hingegen die Grünflächen aufgrund ihrer Größe und der Abschottung vom Verkehr mehr Potential für den Unterricht, als die Parks in Neulerchenfeld. Von besonderen Relevanz ist hier das Ufer entlang des Liesingbaches, einerseits als Verbindungsweg und andererseits durch die Aufenthaltsqualität.

Das Konzept soll die Schule und das öffentliche Umfeld näher miteinander verknüpfen und zur Idenditätsbildung beitragen. Dadurch soll die Nutzungsdauer im öffentlichen Raum erhöht werden. Bei der Entwicklung sollten auf jeden Fall Pädagogen miteinbezogen werden, dann ist auch eine tatsächliche Nutzung wahrscheinlicher.

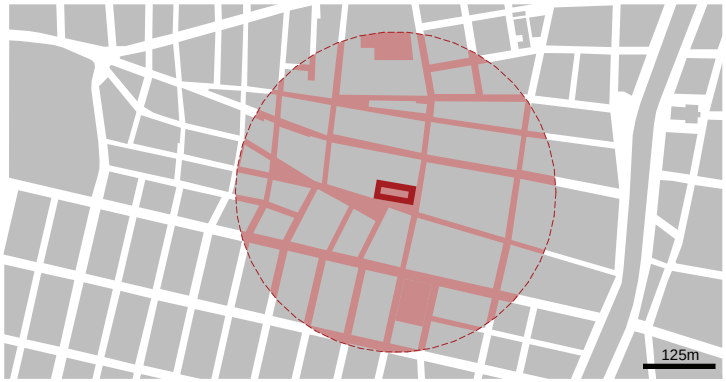


Abb. 87: Schulumfeld Neulerchenfeld

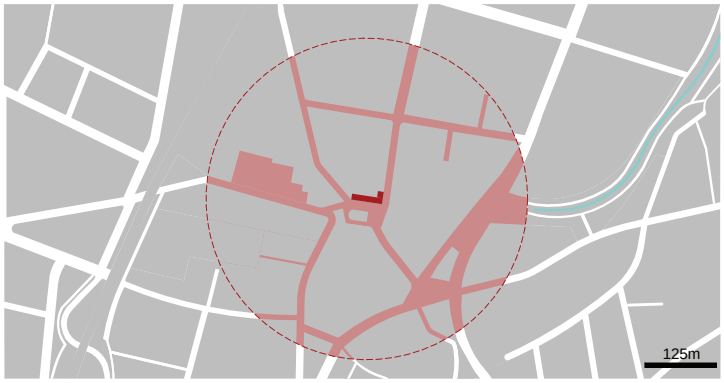


Abb. 88: Schulumfeld Atzgersdorf

Schulvorplatz

Neulerchenfeld – VS Grundsteingasse

Der öffentliche Raum vor der VS Grundsteingasse ist vor allem stark durch den ruhenden Verkehr geprägt. Momentan ist um die Grundsteingasse eine 30er Zone, wobei der fließende Verkehr nicht besonders stark ist. Zwischen dem Schuleingang und dem neugestalteten dreiecksförmigen Leon–Askin Park stellt die Straße eine wesentliche Barriere dar. Aus den Beobachtungen des Schulvorplatzes geht hervor, dass der kleine Vorbereich des Schuleinganges zu Schulbeginn und Schulschluss für die wartenden Kinder und Eltern kaum ausreicht. Außerdem sind die Gehsteige im gesamten Schulumfeld sehr schmal.

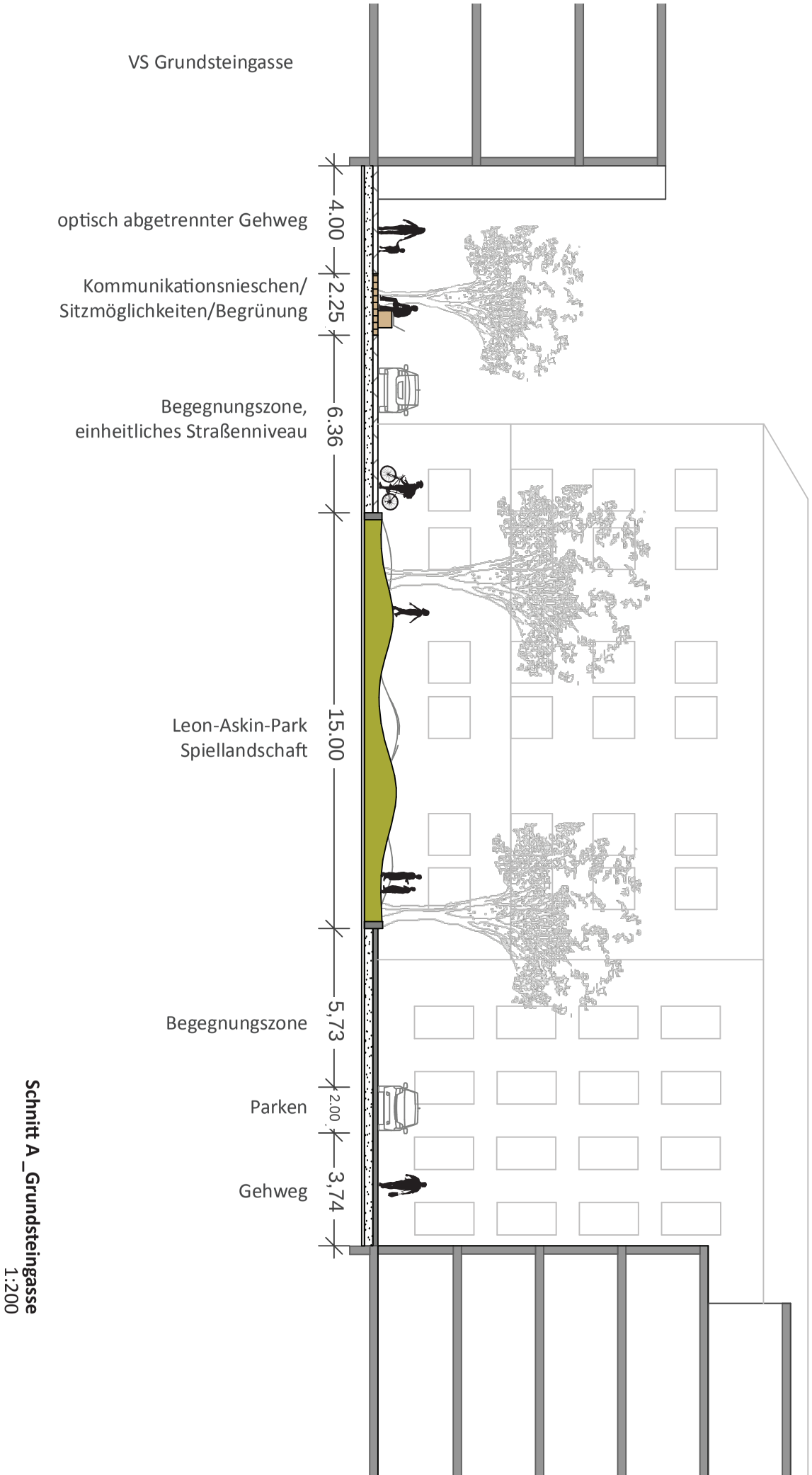
Um die Zone vor der VS Grundsteingasse als „Grätlzentrum“ auszubilden werden verschiedene Maßnahmen getroffen. Der öffentliche Bereich entlang der Grundsteingasse und um den Leon-Askin Park wird zur Begegnungszone und somit verkehrsberuhigt, folglich haben die Fußgänger Vorrang. Die höchste erlaubte Fahrgeschwindigkeit liegt in dem Bereich bei 20km/h, dadurch steigt die Verkehrssicherheit vor der Schule. Womit einem Ziel des Masterplan Verkehr 2003, der die Priorität auf Fußgänger setzt und die Sicherheit im Bereich vor Schulen steigern will, nachgegangen wird.

Eine Begegnungszone birgt auch den Vorteil, dass die Aufmerksamkeit der Autofahrer durch das Wegfallen der üblichen Straßenreglementierungen steigt. Dies ist in Bereichen vor Schulen, Kindergärten und Horten besonders wichtig, da das Verhalten von Kindern generell nicht leicht einzuschätzen ist und nicht auf ein verkehrsgerechtes Verhalten vertraut werden kann.

Die Grundsteingasse wird entlang des Häuserblockes in dem sich die Schule befindet, von den Parkplätzen befreit. Somit wird der Gehweg breiter und eine uneingeschränkte Sicht, einerseits der Kinder auf den fließenden Verkehr und andererseits der Auto- und Radfahrer auf die Kinder möglich. Da Kinder aufgrund ihrer Größe hinter Autos schwer zu sehen sind, ist es wichtig Sichtbeziehungen zu schaffen. Es gibt entlang der Grundsteingasse trotzdem eine optische Trennung durch Bäume, welche die Sicht allerdings nicht einschränken. Vor dem Eingang der Schule wird mit einem anderen Bodenbelag die Verbindung zum Leon Askin Park verstärkt, der somit zum Schulvorplatz und Erweiterung des kleinen Schulhofes wird. Die PKW- und die Radfahrer werden an dieser Stelle durch den Belagwechsel erneut aufmerksam gemacht.

Entlang der Grundsteingasse wird die Aufenthaltsqualität durch neue Bepflanzung, die unter anderem Sonnenschutz bietet und die Temperatur im Straßenraum reguliert, erhöht. Die Anbindung des neuen „Grätzlzentrums“ erfolgt über Grünwege entlang der von Schülern am stärksten frequentierten Straßen, der Grundsteingasse und der Haberlgasse. An den Straßen werden die Gehsteige verbreitert und bepflanzt. Teilweise gibt es Spiel- und Kommunikationsnischen mit Sitzmöglichkeiten als Rückzugsräume, die auch das Überqueren der Straße durch bessere Sicht auf die Fahrbahn vereinfachen sollen. Entlang der Grundsteingasse wird ein neuer Radweg angelegt. Die Schaffung von großzügig dimensionierten Gehsteigen und mehr Sitzgelegenheiten wird auch von der Stadt Wien im Masterplan Verkehr 2003 angestrebt.

Lageplan_Grundsteingasse
1:800



Schnitt A_Grundsteingasse
1:200

Atzgersdorf – VS Kirchenplatz

Die Situation vor der Schule in Atzgersdorf ist eine ähnliche wie in Neulerchenfeld. Im Gegensatz zu Neulerchenfeld herrscht derzeit allerdings eine 50km/h Zone um die Volksschule und der Verkehr ist stärker. Gegenüber der Schule befindet sich der Kirchenvorplatz, der durch die Endresstraße von der Schule getrennt ist. Die Gehsteige im Umfeld sind sehr schmal.

Dem Eingang der VS Kirchenplatz ist ein kleiner Platz vorgelagert, der zwar größer ist als der in der Grundsteingasse, zu Schulbeginn und Schulschluss bietet er allerdings trotzdem recht wenig Platz.

In Atzgersdorf wird ebenfalls der historische Ortskern, das heißt die Straßen und Plätze um die Kirche und die Levasseurgasse zur Begegnungszone für Fußgänger, Radfahrer und Autos. Ziel ist es, die Wirkung als Platz und Stadtteilzentrum zu verstärken. Die Levasseurgasse wird zu einer verkehrsberuhigten, begrünten Einkaufsstraße, welche die Hauptverbindung von den Bushaltestellen in der Breitenfurterstraße zur Schule bildet. Um Sichtbeziehungen herzustellen und den Gehweg zu verbreitern werden die Parkplätze in der Levasseurgasse reduziert. Der Bereich vom Schuleingang bis zum Kirchenvorplatz wird mit demselben Belag ausgeführt und somit optisch miteinander verbunden.

In der gesamten Zone ist eine Höchstgeschwindigkeit von 20km/h erlaubt. Dadurch soll es den Kindern ermöglicht werden, ihren Schulweg sicherer und möglichst ohne erwachsene Begleitperson zurückzulegen. Der Platz lässt unterschiedliche Nutzungen zu und dient auch für schulische Veranstaltungen. Für Unterrichtszwecke ist er allerdings nicht so gut geeignet wie der Leo-Askin Park in der Grundsteingasse, da er wesentlich belebter und verkehrsreicher ist.

Der Straßenraum vor der VS Kirchenplatz kann gleichzeitig als Aufenthaltsraum und als Bewegungsraum genutzt werden, was laut Stadtentwicklungsplan 2005 angestrebt wird.

Lageplan_Kirchenplatz
1:800

Schnitt A_Kirchenplatz
1:200

Schlussfolgerungen und zukünftige Strategien

Ausgehend vom Problem des Bewegungsmangels bei Kindern und der Ressourcenknappheit wurde anfangs die Frage nach den Auswirkungen der Bebauungsstruktur auf das Mobilitätsverhalten der Kinder auf dem Schulweg gestellt. Weiter wurde gefragt, wie die Schulumfelder qualitativ gestaltet werden können, um auf die Ansprüche der Schüler einzugehen. Die Arbeit versucht mit den Ergebnissen aus den Analysen und Recherchen diese Fragen zu beantworten.

Die Analyse des Mobilitätsverhaltens hat gezeigt, dass der Volksschulweg im peripheren Gebiet von Wien (Atzgersdorf) durchschnittlich etwa 10% länger dauert als im dicht bebauten Stadtgebiet (Neulerchenfeld), was auf das größere Einzugsgebiet der Schule infolge der geringeren baulichen Dichte an der Peripherie zurückzuführen ist. Generell legt über die Hälfte der Kinder ihren Schulweg zu Fuß zurück, am Stadtrand sind es mit 61% allerdings um ein Fünftel (13%) weniger als im Gründerzeitviertel. Im Gegensatz dazu werden am Stadtrand etwa doppelt so viele Schüler mit dem PKW zur Schule gebracht. Das kann abermals an den längeren Wegen liegen. Im untersuchten Außenbezirk sind jedoch auch weniger Weg- und Straßenverbindungen vorhanden und viele der bestehenden Straßen sind stark frequentierte Verkehrsachsen. Möglicherweise spielt auch diese Tatsache bei der Verkehrsmittelwahl eine Rolle. Infolgedessen besteht besonders am Stadtrand der Bedarf, den PKW-Verkehr zur Schule zu senken und eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Im innerstädtischen Bereich ist der Anteil der Kinder die zu Fuß zur Schule gehen im Prinzip schon recht hoch, daher wird es hier schwierig, die körperliche Bewegung auf dem Schulweg zu erhöhen. Es könnten allerdings Maßnahmen angestrebt werden, welche die Aufenthalts- und Aktivitätsdauer im öffentlichen Raum verlängern.
Einen markanten Unterschied zwischen den beiden Gebieten ergab die Frage nach der Begleitung auf dem täglichen Schulweg. Im dicht bebauten Gründerzeitgebiet werden weitaus mehr Kinder von erwachsenen Personen zur Schule begleitet als am Stadtrand. Dieses Ergebnis ist eng verknüpft mit dem der Begleitung durch Gleichaltrige. Es wurde festgestellt, je weniger die Kinder von Erwachsenen begleitet werden, umso wahrscheinlicher legen sie ihren Schulweg mit Freunden oder Geschwistern zurück. Schüler ohne elterliche Begleitung gehen auch eher zu Fuß zur Schule. Eine Vermutung für den großen Ergebnisunterschied ist, dass die Eltern im dicht bebauten Gebiet die Kinder eher zu Schule begleiten, da sie den Weg mit anderen Tätigkeiten oder dem eigenen Arbeitsweg verbinden können. Da Kinder ohne erwachsene Begleitperson eher zu Fuß zur Schule gehen, sollten die Eltern, vor allem im dicht bebauten Stadtgebiet, bestärkt werden ihre Kinder alleine zur Schule zu schicken. Dies kann durch erhöhte Verkehrssicherheit und bewusstseinsbildende Maßnahmen geschehen.
Folglich kann gesagt werden, dass es wesentliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Volksschulkinder in den beiden Gebieten gibt. Um das tatsächlichen Ausmaß der Bebauungsstruktur auf das Mobilitätsverhalten der Schüler herauszufinden, ist eine aufwendigere Studie erforderlich. Es müssten parallel zu den Schülern auch die Eltern befragt werden und

weitere Aspekte, wie beispielsweise der soziale Hintergrund und Motive der Verkehrsmittelwahl mit einbezogen werden.

Die aus der Befragung gewonnen Erkenntnisse bestärken dazu, Maßnahmen zu treffen um das Schulumfeld sicherer und verkehrsberuhigter zu gestalten, um somit mehr Kindern das soziale Erlebnis des Schulweges ohne elterliche Begleitung zu ermöglichen. Kinder ohne Begleitung von Eltern gehen nicht nur eher zu Fuß, sondern beschäftigen sich auch eher aktiv auf dem Schulvorplatz, was aus den Beobachtungen hervorgeht. Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit werden von der Stadt Wien im Masterplan Verkehr 2003 ebenfalls angestrebt. Ein weiteres Ziel dieser Arbeit ist es, die Aufenthaltsqualität besonders im Bereich vor der Schule und den meistfrequentierten Wegen zu erhöhen, um so die Nutzungs- und Aktivitätsdauer zu verlängern und die Bewegung zu fördern. Im Stadtenwicklungsplan 2005 ist etwa die Schaffung von „Spielzonen“ vor Schulen festgehalten, außerdem wird ein Straßenraum, der als Aufenthalts- und Bewegungsraum genutzt werden kann, angestrebt.

Die Untersuchung der Schulumfelder der VS Grundsteingasse im 16. und der VS Kirchenplatz im 23.Bezirk hat gezeigt dass, obwohl strukturelle Unterschiede und verschiedene Gegebenheiten vorhandenen sind, ähnliche Maßnahmen zur qualitativen Gestaltung der Schulumfelder getroffen werden können.
Es wird vorgeschlagen, die beiden Schulstandorte als verkehrsberuhigte Stadtteilzentren zu gestalten. Durch Verringerung der Verkehrsgeschwindigkeit vor den Schulen kann der Lärm reduziert und die Verkehrssicherheit gesteigert werden. Somit kann den Eltern möglicherweise etwas Angst vor dem Schulweg ihrer Kinder genommen werden. Die Stadtteilzentren sollen durch ein Netzwerk an Grünwegen, die über die meistfrequentierten Gehverbindungen führen mit den Grünflächen in der Umgebung verbunden werden. Die Schaffung von netzartigen „Grünen Wegen“ wird laut STEP 05 auch von der Stadt Wien forciert.
Ein weiterer Vorschlag ist, das Schulumfeld durch entsprechende Ausstattung der Parks und Grünflächen so zu gestalten, dass es auch während des Unterrichts und der Nachmittagsbetreuung genutzt werden kann. Somit können sich die Schüler besser mit dem Umfeld identifizieren und eine Nutzung des Gebietes in der Freizeit wird gefördert.

Kinder im Volksschulalter dürfen Entscheidungen noch selten alleine treffen. Daher sind zusätzlich bewusstseinsbildende Maßnahmen unter den Eltern und auch Lehrern notwendig, um nicht nur eine nachhaltige Mobilität, sondern auch einen vermehrten Aufenthalt im Schulumfeld zu fördern.
Die Maßnahmen und Vorschläge für die Schulumfelder sollen einen Denkanstoß geben und gleichzeitig Lösungsansätze sein, die sich in kooperativer Zusammenarbeit mit Pädagogen, Schülern, Eltern, Gebietsbetreuung, Bezirksvorstehung und Planern weiterentwickeln lassen.

Zukünftige Strategien

Interessant ist es, das Konzept der Volksschulen als Bildungs- und Grätzlzentren in einem kleineren Maßstab zu betrachten, um so eine mögliche Zukunftsaussicht zu geben.

Die Grätzelzentren könnten nicht nur organisatorisch sondern auch räumlich über ein ansprechendes Wegenetz miteinander verknüpft werden. Das wäre zum Beispiel im innerstädtischen Bereich aufgrund der Dichte an Schulen möglich. In den Randbezirken, wie zum Beispiel dem 23. Bezirk, stellt dies wegen der großen Distanzen eine Schwierigkeit dar.

Die Kreise mit einem fünf Minuten Radius, welche das Schulumfeld definieren, sind nicht als Grenzen der Aufwertung zu sehen, sondern vielmehr als Bereich denen eine intensivere Aufmerksamkeit und Notwendigkeit gilt, da diese Bereiche auf den Schulwegen besonders stark frequentiert werden. Auch die Schüler, die mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zu Schule fahren, legen in diesem Bereich das letzte Stück des Weges zu Fuß zurück. Hier ist eine flächendeckendere Aufwertung anzustreben. Die Bereiche außerhalb der vordefinierten Schulumfelder sollten dennoch nicht unberücksichtigt bleiben, je näher an einem Schulumfeld, umso relevanter für das Thema. Durch diese Gebiete verlaufen auch die Wege welche die Zentren miteinander verbinden.

Am Stadtrand muss der Radius des Schulumfeldes und somit der Relevanz im Prinzip vergrößert werden, da in dem Teil der Stadt das Einzugsgebiet der Schulen ein größeres ist.

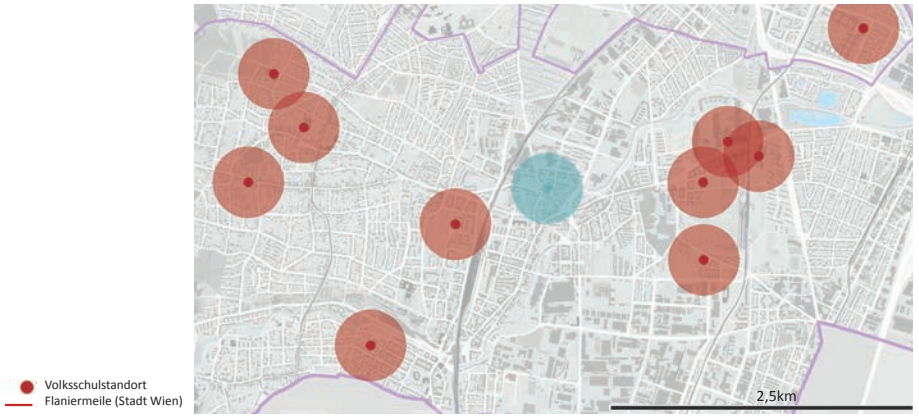


Abb. 89: Volksschulstandorte im Stadtrandgebiet um die VS Kirchenplatz

Abb. 90: Volksschulstandorte im innerstädtischen Bereich um die VS Grundsteingasse

Wird das aktuelle Konzept der Stadt Wien, die „Flaniermeilen“ mit einbezogen so könnte das Wegenetz mit diesen zusammengeführt werden. Was allerdings wieder nur im innerstädtischen Bereich möglich ist, da die „Flaniermeilen“ nur teilweise bis in die Randbezirke führen, in den 23.Bezirk beispielsweise nicht. Im Allgemeinen ist eine „Stadt der kurzen Wege“ im Bezug auf die Schulumfelder mit Sicherheit eine anzustrebende Lösung.

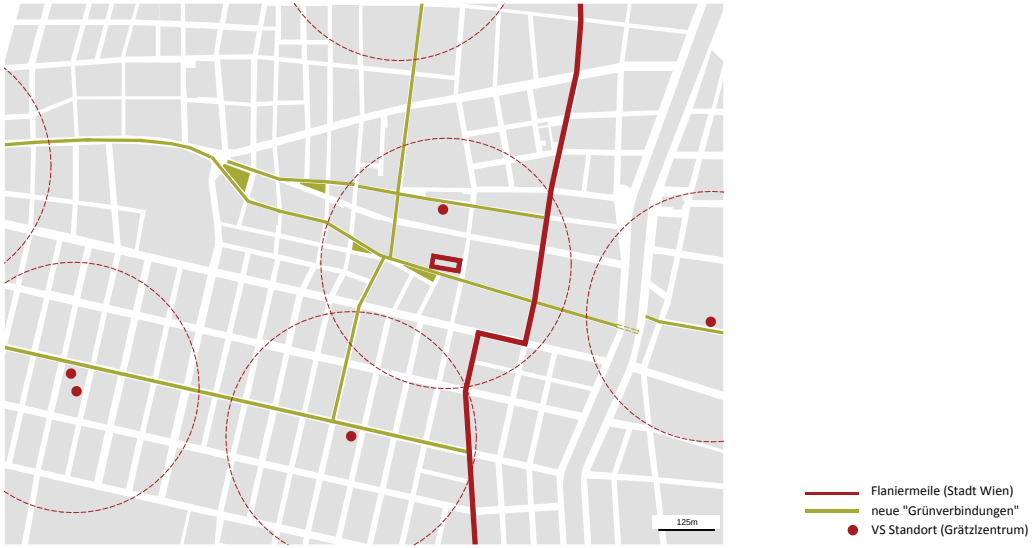


Abb. 91: Verbindungen mit Flaniermeile der Stadt Wien (Neulerchenfeld)

Angerbauer Stefan (2006): Sind sterile Tiefgaragendächer unsere heutigen Spielghettos? in Architektur Kinder(t)räume. Das Kinderbüro. Graz.

Becker Wolfgang und Stadler Rudolf (2013): Der „Bewegte Schulweg“ in Hallein/Rif. http://www.edugroup.at/fileadmin/DAM/Gegenstandsportale/Bewegte_Schule/Dateien/Rhythmisierung_durch_einen_bewegten_Schulweg.pdf (26.02.2014, 16:11)

Beckmann, Gies et. al. (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. . Onlinequelle: http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf (29.08.2014; 09:39)

Beer Romana (2011): Architektur als „dritter Pädagoge“. Wien. http://orf.at/stories/2039698/2039699/ (24.09.2014; 12:13)

Brück, Jürgen (2009): Kindersicherheit. Gefahren erkennen, Gefahren vermeiden. Beuth. München.

BMVIT (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/recht/rvs.html (05.03.2014, 18:03)

BMLFUW (2005): Gesunde Umwelt für unsere Kinder. WHO Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Europa und Initiativen in Österreich. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft. Wien

BMLFUW (2012): klima:aktiv mobil – ein Gewinn für Umwelt und Gesundheit. Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen. Ein Leitfaden für Bildungseinrichtungen und Kommunen. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft. Wien. http://publikationen.lebensministerium.at/

BMLFUW (2014): Lokale Agenda 21 in Österreich. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft. Wien. http://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/nachhaltigkeit/lokale_agenda_21/lokaleagenda21oest.html (08.05.2014, 11:09)

Bundesministerium für Gesundheit (2012): Kinder und Bewegung. https://www.gesundheit.gv.at/Portal.Node/ghp/public/content/Bewegung_kinder.html (19.03.2014, 18:02)

Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur (2013): Verkehrserziehung an Österreichs Schulen. BMUKK. Wien. http://www.bmukk.gv.at/schulen/unterricht/prinz/verkehrserziehung.xml#top. (12.02.2014, 17:14)

Chramosta und Baldass (1996): Das neue Schulhaus: Schüleruniversum und Stadtpartikel. Das Schulbauprogramm 2000 der Stadt Wien, eine erste Bilanz 1990 – 1996. Hrsg. von der Stadtplanung Wien. Springer Verlag. Wien.

Czeike und Lusch (1955): Studien zur Sozialgeschichte von Ottakring und Hernals. Verlag für Jugend und Volk. Wien.

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

Der Standard (2011) Studie: Direktoren halten Innovationen im Schulbau für nötig. Wien. http://derstandard.at/1304552827290/Studie-Direktoren-halten-Innovationen-im-Schulbau-fuer-noetig (24.09.2014; 12:13)

Die Grünen (2014): Das Mobilitätskonzept für Wien ist da. http://wien.gruene.at/verkehr/das-mobilitaetskonzept-fuer-wien-ist-da?map=1 (15.10.2015, 14:29)

Dopplinger Ursula (kein Datum): Der Raum ist der dritte Pädagoge. https://www.ph-online.ac.at/kphvie/voe_main2.getVollText?pDocumentNr=56573&pCurrPk=3795 (24.09.2014; 12:13)

Elias Daniel (2004): Verkehrrssicherheit im Schulumfeld. Ansätze zur Beteiligung und Bewusstseinsbildung. Technische Universität Wien. Wien.

Fleischmann Philipp (2007): Die Schlafstadt aufwecken. Konzepte zur Überwindung der Monofunktionalität in Großwohnsiedlungen der 60er und 70er Jahre anhand eines Entwurfs für ein Stadtteilzentrum in Wien – Atzgersdorf. TU Wien. Wien.

Funk, Walter (2008): Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 5/2008, Nürnberg: IfeS.

Fussverkehr Schweiz (2009): Mediendossier zur neuen Broschüre von «Fussverkehr Schweiz». „Sicher zur Schule – sicher nach Hause. Das ABC der Schulwegsicherung“. Zürich. http://www.fussverkehr.ch/publikationen/ (11.02.2014, 16:28)

Gehl Jan (2012): Leben zwischen Häusern. Berlin.

Glück, Kaufmann, Dünser, Steinbügl (2005):Geometrie und Raumvorstellung – Psychologische Perspektiven. Fakultät für Psychologie der Universität Wien und Institut für Softwaretechnik und Interaktive Systeme der TU Wien. Wien. Onlinequelle: http://publik.tuwien.ac.at/files/pub-inf_3486.pdf. (17.01.2014, 18:38)

Kaučić Jiannis(2012): Das Leitbild der Stadt der kurzen Wege zwischen Anspruch und Wirklichkeit - Vom Einfluss räumlich-materieller und subjektiver Faktoren auf die räumliche Mobilität. Diplomarbeit, Universität Wien. Fakultät für Geowissenschaften, Geographie und Astronomie. Wien. Onlinequelle: http://othes.univie.ac.at/19629/ (29.08.2014; 09:39)

Klimabündnis (2014): http://www.klimabuendnis.at/start.asp?ID=242292&b=5146&b2=&am. (17.02.2014, 12:02)

Kühn et al. (2010): Abschlussbericht Projekt Lebensraum Schule: Innovationspotentiale in der österreichischen Schullandschaft. Abteilung für Gebäudelehre, Technische Universität Wien. Wien. http://images.derstandard.at/2011/05/25/lebensraumschule.pdf (24.09.2014; 12:13)

Landerer und Süss (2012): Atzgersdorfer Ortskern (östlicher Teil) - Stellungnahme zum Entwurf Flächenwidmungs- und Bebauungsplan 7917 im 23. Bezirk, Katastralgemeinde Atzgersdorf. Verein Initiative Denkmalschutz. Wien.
Onlinequelle: http://www.initiative-denkmalschutz.at/index.php/meldungen-nach-bundesland/meldungen-wien/id-stellungnahmen-wien/172-wien1230/353-stellungnahme-zum-entwurf-flaechenwidmungs-und-bebauungsplan-atzgersdorf-7877 (03.04.2014, 15:26)

Loidl-Reisch, Cordula (1992): Orte des Spiels. Magistrat der Stadt Wien — Magistratsabteilung 18. Wien.
Magistrat der Stadt Wien, MA 18 (2005): STEP 05. Stadtentwicklung Wien 2005. Wien. http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/download/index.html (28.02.2014, 15:02)

Lokale Agenda Liesing (2014): LA21 Liesing. Newsletter Winter 2014. Wien. http://la21wien.at/die-la-21-bezirke/23-bezirk/

newsletterLIESING_Winter2014_einzel.pdf (08.05.2014, 11:09)

MA 18 (2005): Stadtentwicklungsplan 2005. Wien

Magistrat der Stadt Wien, MA 18 (2006): Masterplan Verkehr Wien 2003. Kurzfassung. Wien. http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/shop/broschueren/pdf/mpv2003-kurzfassung.pdf (05.03.2014, 11:50)

Stadtentwicklung Wien, MA 18 (2007): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2005 bis 2035. Stadtentwicklung Wien. Wien

MA 18 (2014): Stadtentwicklung. Liesing Mitte – Zielgebiete der Stadtentwicklung. http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/liesing-mitte/ (03.04.2014, 17:37)

Mailer und Schopf (2002): A guidline for safer school travel and safer school environments in Austria. Technisch Universität Wien. Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Wien.

Medek und Müller (2010): Bezirksmuseum Ottakring. Wiener Geschichtsblätter Beiheft 3/2011. Verein für Geschichte der Stadt Wien. Wien.

Muri, Friedrich (2009): Stadt(t)räume – Alltagsräume?. Jugendkulturen zwischen geplanter und gelebter Urbanität. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden.

Müller, Hans-Ulrich (1992): Kindheit im Wandel - Soziale und kulturelle Veränderungen der Lebensphase Kindheit in Stadt-Kinder. Stadtentwicklungspolitische Aspekte veränderter Lebenslagen von Kindern. ILS Schriften. Nordreihn-Westfalen.

Neighbourhood unit (2014): http://en.wikipedia.org/wiki/Neighbourhood_unit (12.08.2014; 23:19)

Netzwerk-Verkehrserziehung BMUKK (2014): http://netzwerk-verkehrserziehung.at/index.php?id=26. (12.02.2014, 17:14)

Opll Ferdinand (1981): XXII.Liesing. 23.Wiener Bezirkskulturführer. Jugend und Volk Verlags ges.m.b.H. Wien.

Opll und Liebart (2002): Bach-Dorf-Stadt-Bezirk. 1000 Jahre Liesing. Wiener Geschichtsblätter Beiheft 5/2002. Verein für Geschichte der Stadt Wien. Wien.

Pilz Thomas (2010): Zur Geschichte des öffentlichen Raums. 7 kleine Vorbemerkungen. http://www.aaps.at/wp-content/uploads/2013/04/Austellung_Shared_Space_HDA_Graz.pdf (17.02.2014, 16:04)

Plattform schulUMbau (2010): Charta schulUMbau. Wien. http://www.schulumbau.at/charta.asp (24.09.2014; 12:13)

Rauh Wolfgang (2004): Kinder - die Verlierer im Verkehr. Wissenschaft & Verkehr 2/2004. VCÖ. Wien.

Richter Susanne (2002): Kinder im Straßenverkehr. Dresden. Onlinequelle: https://www.familienhandbuch.de/erziehungsbereiche/verkehrserziehung/kinder-im-strasenverkehr (28.01.2014, 15:24)

Rohr-Zänker und Müller (1998): Die Rolle von Nachbarschaften für die zukünftige Entwicklung von Stadtquartieren. Expertise im Auftrag der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung. Nr. 6/1998 in der Reihe „Arbeitspapiere“ des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. Oldenburg. Onlinequelle: http://www.stadtregion.net/fileadmin/downloads/Rolle_von_Nachbarschaften.pdf (12.08.2014; 23:19)

Schlosser Uwe (2011): Praxisbeispiel „Meglio a Pedi“ – Schulwegpläne in Tessin. Mobilservice Redaktion PRAXIS. Bern.

Schniotalle, Meike (2003): Räumliche Schülervorstellung von Europa. Tenea Verlag. Berlin.

Schopper Monika (2012): Schulbau-Architektur in Lernen und Raum. Gebaute Pädagogik und pädagogische Baustellen. Pädagogik für Niederösterreich Band 5. Hg Erwin Rauscher. Pädagogische Hochschule Niederösterreich. Baden.https://www.ph-noe.ac.at/fileadmin/rektor/Sammelband5/01_05_Schopper.pdf (24.09.2014; 12:13)

Schubert Dirk (2004):Die Renaissance der Nachbarschaftsidee –Eine deutsch-anglo-amerikanische Dreiecks-Planungsgeschichte in „Going West?“ Stadtplanung in den USA- gestern und heute. Hg. Ursula Petz. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Blaue Reihe, 116. Institut für Raumplanung Universität Dortmund Fakultät Raumplanung. Onlinequelle: https://eldorado.tu-dortmund.de/bitstream/2003/27650/7/116_06_going%20west-dirkschubert.pdf (12.08.2014; 23:19)

Schwarz Margit (2006): Von Lernkäfigen und Lebensräumen in Architektur Kinder(t)räume. Wie kindgerecht ist kann und möchte Architektur sein?. Graz.

Stadt Wien 1 (2014): Visionen des STEP 2025. Stadtentwicklung. http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/visionen.html (28.02.2014, 13:32)

Stadt Wien 2 (2014): Bewusstseinsbildung - Planungsergebnis Masterplan Verkehr Wien 2003. http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/ergebnis/bewusstseinsbildung.html (5.3.2014, 11:38)

Stadt Wien 3 (2014): Zielgebiete der Stadtentwicklung. https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/ (16.05.2014, 14:42)

Stadt Wien 4 (2010): Sima/Prokop: Neues Gesicht für die „Tortenecken" in der Grundsteingasse. http://www.wien.gv.at/rk/msg/2010/05/27027.html (04.04.2014, 16:21)

Stadt Wien 5 (2014): Stadt Wien: FußgängerInnen-Leitsystem für die neuen Wiener Flaniermeilen. http://www.wien.gv.at/rk/msg/2014/09/22009.html (15.10.2015, 14:29)

Stadt Wien 6 (2014): Gebietsbetreuung Stadterneuerung 7/8/16. http://www.wien.gv.at/bezirke/ottakring/wirtschaft-wohnen/gebietsbetreuung.html (12.05.204, 17:07)

Stuhlpfarrer Martin (2014): Highways für Fußgänger und Radler in Die Presse. http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/3861600/Highways-fur-Fussgaenger-und-Radler (15.10.2015, 14:29)

Tempfer Petra (2010): Wiener Zeitung. Schulbus auf acht kurzen Beinpaaren.
http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/oesterreich/chronik/229412_Schulbus-auf-acht-kurzen-Beinpaaren.html. (17.02.2014, 12:02)

Vatter und Magistrat Wien (2001): Leitlinien für die Bezirksentwicklung. 16. Ottakring. Stadtentwicklung Wien. Wien

VCÖ (2013): Verkehrsclub Österreich. Begegnungszonen setzen sich langsam in Österreich durch - 25.07.2013. http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/vcoe-begegnungszonen-setzen-sich-langsam-in-oesterreich-durch-25072013 (26.02.2014, 16:11)

Wocelka Adolf (2006): Sicherheit auf Kinderspielplätzen und im Ortsgebiet ist Sache der Planungsqualität in Architektur Kinder(t) räume. Kinderbüro Steiermark. Graz

Österreichische Energieagentur (2012): Fortschrittsbericht über die Umsetzung des Klimaschutzprogrammes (KliP) der Stadt Wien. Wien. http://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/pdf/klip-bericht-evaluierung-2012.pdf (11.02.2014, 16:28)

ÖAIE (2013): Österreichisches Akademisches Institut für Ernährungsmedizin. http://www.oeaie.org/presse/23-prozent-der-kinder-sind-uebergewichtig-2/ (19.11.2013, 15:12)

Die Fotos und Grafiken wurden, wenn nicht anders angegeben, von der Autorin selbst erstellt.

Abb. 01 Aktionsradius von Kindern in der Stadt
eigene Darstellung und eigene Berechnung nach (Daschütz 2006:244)

Abb. 02 Anteil sportlicher Aktivitäten von Kindern und Jugendlichen (2-17Jahre)
Eigene Darstellung. Quelle: http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_5_2008.pdf (12.02.2014, 12:45)

Abb. 03 Kinder und Computernutzung 2005/2006
Eigene Darstellung. Quelle: http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_5_2008.pdf

Abb. 04 Gefahrenbewusstsein
(Brück 2009:20)

Abb. 05 6- bis 10-Jährige: Verkehrsmittelwahl am Schulweg
eigene Darstellung. Quelle: http://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr-laermschutz/internat_koop/gesundeumweltfuer.html (05.03.2014, 18:03)

Abb. 06 6- bis 12-Jährige: Begleitung auf dem Schulhinweg in %
eigene Darstellung. Quelle: http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_5_2008.pdf (12.02.2014, 12:45)

Abb. 07 6- bis 20-Jährige: Durchschnittliche Ausbildungswegelänge
eigene Darstellung. Quelle: http://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr-laermschutz/internat_koop/gesundeumweltfuer.html (05.03.2014, 18:03)

Abb. 08 6- bis 20-Jährige: Verkehrsmittelwahl auf den Freizeitwegen
eigene Darstellung. Quelle: http://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr-laermschutz/internat_koop/gesundeumweltfuer.html (05.03.2014, 18:03)

Abb. 09 Achtung Kinder!
http://kommunalbedarf.at/index.php?controller=product&id_product=72 (18.08.2014, 17:27)

Abb. 10 Neighbourhood unit. Clarence Perry. Quelle: http://en.wikipedia.org/wiki/Neighbourhood_unit (12.08.2014; 23:19)

Abb. 11 Stadt der kurzen Wege. Hesse, M. (2001): Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: Brake, Klaus; Dang schat, Jens S.; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen. Onlinequel le: http://www.buergerimstaat.de/3_02/zukunft.htm (29.08.2014; 09:39)

Abb .12 Flaniermeilen Wien. © Stadt Wien. http://wien.gruene.at/verkehr/das-mobilitaetskonzept-fuer-wien-istda?map=1 (15.10.2015, 14:29)

Abb. 13;14 Spielumfeldsystem; Spielplatzsystem
DI Adolf Wocelka. http://www.kinderbuero.at/de/files/2012/02/Architektur-KinderTR%C3%A4ume.pdf (18.08.2014, 17:25)

Abb. 15 Schulwegeplan – VS Grundsteingasse
http://www.auva.at/portal27/portal/auvaportal/content/contentWindow?&contentid=10008.545555&action=b&cacheability=PAGE&version=1391167544

Abb. 16 Zielgebiete der Stadtentwicklung. https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/. (25.10.2014;15:21)

Abb. 17 Wien - Analysegebiete
eigene Darstellung. Grundlage: http://www.psyonline.at/expertinnen-regional-mit-infos/wien (20.01.2014, 14:25)

Abb. 18 Bevölkerungsprognose
eigene Darstellung. Quelle: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008005.pdf (16.05.2014, 14:01)

Abb. 19 Ausländeranteil
eigene Darstellung. Quelle: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008005.pdf (16.05.2014, 14:01)

Abb. 20 Prognose: Anteil der 6-9 Jährigen
eigene Darstellung. Quelle: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008005.pdf (16.05.2014, 14:01)

Abb. 21 Wien: Ottakring
eigene Darstellung. Grundlage: http://www.psyonline.at/expertinnen-regional-mit-infos/wien (20.01.2014, 14:25)

Abb. 22 Katastralmappe 1819 nach Johann Orth
(Czeike und Lusch 1955:44)

Abb. 23 Flächenverteilung Ottakring
eigene Darstellung. Quelle: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008005.pdf (16.05.2014, 14:01)

Abb. 24 Grundsteingasse

Abb. 25 Haberlgasse

Abb. 26 Neulerchenfelderstraße
Abb. 27 Thaliastraße
Abb. 28 Brunnengasse
Abb. 29 Freizeit- und soziale Infrastruktur in Gehweite. Neulerchenfeld.
eigene Darstellung
Abb. 30 Schulumfeld - VS Grundsteingasse
eigene Darstellung
Abb. 31 Anteil der befragten Kinder nach Alter und Geschlecht. VS Grundsteingasse.
eigene Darstellung nach Erhebung
Abb. 32 Wohnorte der Schüler der VS Grundsteingasse nach Bezirken
eigene Darstellung nach Erhebung
Abb. 33 Plan, Wohnorte der Schüler der VS Grundsteingasse
eigene Darstellung nach Erhebung
Abb. 34 Gefallen des Schulweges - VS Grundsteingasse
eigene Darstellung nach Erhebung
Abb. 35 Was am Schulweg besonders gut gefällt. VS Grundsteingasse.
eigene Darstellung nach Erhebung
Abb. 36 Schulweg Haberlgasse
Abb. 37 Schuleingang
Abb. 38 Schutzweg über die Grundsteingasse
Abb. 39 Schuleingang
Abb. 40 Schulvorplatz
Abb. 41 Sitzgelegenheiten im Leon-Askin-Park
Abb. 42 Leon-Askin-Park
Abb. 43 wartende Eltern am Schulvorplatz
Abb. 44 Schülerstrom zur VS Grundsteingasse zwischen 7:30-08:30
eigene Darstellung nach Beobachtung
Abb. 45 Schüler warten vor Schuleingang
Abb. 46 Leon-Askin-Park
Abb. 47 Schulpersonal im Leon-Askin-Park

Abb. 48 Schüler mit Begleitung im Park
Abb. 49 Schüler ohne Begleitung im Park
Abb. 50 Schüler nach Schulschluss im Park
Abb. 51 Wien: Liesing
eigene Darstellung. Grundlage: http://www.psyonline.at/expertinnen-regional-mit-infos/wien (20.01.2014, 14:25)
Abb. 52 Nachbarschaftstag in Atzgersdorf
http://galerie.la21wien.at/thumbnails.php?album=211 (08.05.2014, 11:09)
Abb. 53 Nachbarschaftstag - Modell Kirchenplatz
http://galerie.la21wien.at/thumbnails.php?album=211 (08.05.2014, 11:09)
Abb. 54 Flächenverteilung Liesing
eigene Darstellung. Quelle: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008005.pdf (16.05.2014, 14:01)
Abb. 55 Kirchenplatz
Abb. 56 Levasseurgasse
Abb. 57 Canavesegasse
Abb. 58 Endresstraße
Abb. 59 Breitenfurterstraße
Abb. 60 Freizeit- und soziale Infrastruktur in Gehweite. Atzgersdorf.
eigene Darstellung
Abb. 61 Schulumfeld - VS Kirchenplatz
eigene Darstellung
Abb. 62 Anteil der befragten Kinder nach Alter und Geschlecht. VS Kirchenplatz.
eigene Darstellung nach Erhebung
Abb. 63 Wohnorte der Schüler der VS Kirchenplatz nach Bezirken
eigene Darstellung nach Erhebung
Abb. 64 Plan, Wohnorte der Schüler der VS Kirchenplatz
eigene Darstellung nach Erhebung
Abb. 65 Gefallen des Schulweges - VS Kirchenplatz
eigene Darstellung nach Erhebung

Abb. 66 Was am Schulweg besonders gut gefällt. VS Kirchenplatz.
eigene Darstellung nach Erhebung
Abb. 67 Schülerstrom zur VS Kirchenplatz zwischen 7:30-08:30
eigene Darstellung nach Beobachtung
Abb. 68 Schüler werden mit PKW gebracht
Abb. 69 Schuleingang
Abb. 70 Eltern warten vor Schuleingang
Abb. 71 Kirchenplatz
Abb. 72 Schutzweg und Schülerlotsen
Abb. 73 Schüler warten auf Schulvorplatz
Abb. 74 Schuleingang
Abb. 75 Kirchenplatz
Abb. 76 Kinder Klettern auf Handlauf
Abb. 77 Dauer des Schulweges. eigene Darstellung nach Erhebung.
Abb. 78 Begleitung durch Erwachsene. eigene Darstellung nach Erhebung.
Abb. 79 Begleitung durch FreundIn/Geschwister. eigene Darstellung nach Erhebung.
Abb. 80 Verkehrsmittelwahl am Schulweg. eigene Darstellung. Daten aus eigener Erhebung und HERRY/SAMMER: Öster
reichweite Haushaltsbefragung 1999. Quelle: http://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr-laerm
schutz/internat_koop/gesundeum weltfuer.html (05.03.2014, 18:03)
Abb. 81 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Begleitung. eigene Darstellung nach Erhebung.
Abb. 82 Verkehrsmittelwahl nach Jahreszeit. eigene Darstellung nach Erhebung.
Abb. 83 Schule als Grätzlzentrum
Abb. 84 Grünwegenetz Neulerchenfeld
Abb. 85 Grünwegenetz Atzgersdorf
Abb. 86 Scheme „Grünwege“
Abb. 87 Schulumfeld Neulerchenfeld
Abb. 88 Schulumfeld Atzgersdorf
Abb. 89 Volksschulstandorte am Stadtrandrebiet um die VS Kirchenplatz
Abb. 90 Volksschulstandorte im innerstädtischen Bereich um die VS Grundsteingasse
Abb. 91 Verbindungen mit Flaniermeile der Stadt Wien (Neulerchenfeld)

Anhang: FRAGEBOGEN

Bitte fülle diesen Fragebogen über deinen Schulweg aus. Du hilfst mir dabei sehr bei meiner Arbeit. Vielen Dank! Julia Ettl

Mein Alter: _____ Meine Klasse: _____

Mein Geschlecht: ○ Mädchen ○ Bub

In der Straße wohne ich: _____

1. So komme ich meistens zur Schule. (Bitte ankreuzen, du darfst auch mehrfach ankreuzen.)

in der kalten Jahreszeit:	in der warmen Jahreszeit:
○ Zu Fuß	○ Zu Fuß
○ Auto	○ Auto
○ Straßenbahn/U-Bahn/Bus	○ Straßenbahn/U-Bahn/Bus
○ Fahrrad	○ Fahrrad
○ Scooter	○ Scooter
○ _____	○ _____

2. So komme ich meistens von der Schule nach Hause. (Du darfst auch mehrfach ankreuzen.)

in der kalten Jahreszeit:	in der warmen Jahreszeit:
○ Zu Fuß	○ Zu Fuß
○ Auto	○ Auto
○ Straßenbahn/U-Bahn/Bus	○ Straßenbahn/U-Bahn/Bus
○ Fahrrad	○ Fahrrad
○ Scooter	○ Scooter
○ _____	○ _____

3. Wirst du meistens von einer erwachsenen Person zur Schule begleitet?

○ JA ○ NEIN

4. Wirst du meistens von einer erwachsenen Person von der Schule abgeholt?

○ JA ○ NEIN

5. Gehst du oft einen Teil des Schulweges mit einem/r FreundInn/Geschwister?

○ JA ○ NEIN

6. Wie lange brauchst du ungefähr bis du von der Schule zu Hause bist? _____ Minuten

7. Gehst du nach der Schule direkt nach Hause?

○ JA ○ NEIN, sondern _____ ○ Nur manchmal nicht

8. Wie gefällt dir dein Schulweg? ○ Sehr gut ○ Gut ○ Weniger gut ○ Gar nicht

9. Was gefällt dir an deinem Schulweg besonders gut? _____