



www.ils.nrw.de

Kids im Quartier. Altersbedingte Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an ihre Stadt- und Wohnquartiere ILS NRW 197

Kids im Quartier.



Inhalt

Vorwort	4
Kurzfassung	6
1. Einleitung	10
1.1 Kinder und Jugendliche – ein aktuelles Thema in der Stadtplanung	10
1.2 „Kids im Quartier“ – ein Projekt im Rahmen des EVALO- Forschungsverbundes	13
2. Leistungen für kinder- und jugendfreundliche Bedingungen	16
2.1 Lebensräume von Kindern und Jugendlichen: Aufwachsen und Lernen im Stadtquartier	16
2.2 Mobilität(skennziffern) von Kindern und Jugendlichen	17
2.3 Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen	19
2.4 Was soll(t)en kinder- und jugendfreundliche Quartiere und Siedlungen leisten?	20
2.5 Die Leistungen im Kontext des EVALO-Forschungsverbundes	23
3. Das Projektdesign	24
3.1 Konzeption der Studie	24
3.2 Die Untersuchungsgebiete	26

Impressum

Zuwendungs- geber

Bundesministerium für
Bildung und Forschung (BMBF)

TÜV-Akademie Rheinland GmbH
Projekträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen
des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (PT MVBW)

Förderkennzeichen 19 W 10 70 B

Autoren

Henrik Freudenau
Sebastian Rabe
Dr. Ulrike Reutter
unter Mitarbeit von Severine Puck

Unterstützung

Besonders bedanken möchten wir uns bei den Städten Herten, Vel-
bert und Kassel sowie der Gemeinde Kaufungen für die freundliche
Bereitstellung von Daten- und Kartenmaterial.

Herausgeber und Verlag

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Deutsche Straße 5, 44339 Dortmund
Postfach 10 17 64, 44017 Dortmund
Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-0
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-1 55
E-Mail: ils@ils.nrw.de
Internet: <http://www.ils.nrw.de>

Satz

ILS NRW, FB I, SB Wissenstransfer, Daniel Hombeck

Druck

Print Production, Theaterstraße 82, 52062 Aachen

Vertrieb

Buchhandel oder Institut für Landes- und Stadtentwicklungsfor-
schung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
E-Mail: verlag@ils.nrw.de

© ILS NRW, alle Rechte vorbehalten

1. Auflage 2004

ISBN 3-8176-6197-5

3.2	Die Untersuchungsgebiete	26
3.2.1	Auswahl der Städte	26
3.2.2	Auswahl der Untersuchungsgebiete nach Siedlungsformen	27
3.3	Messinstrumente	46
3.3.1	Elternbefragung	46
3.3.2	Interviews mit Kindern und Jugendlichen	48
3.3.3	Teilnehmende Beobachtung per Ortsbegehung	48
3.4	Stichprobe	49
3.4.1	Umfang	49
3.4.2	Hinweise zur Repräsentativität der Stichprobe	50
3.5	Statistische Auswertung	51
4.	Resultate	52
4.1	Kinderfreundlichkeit versus Jugendfreundlichkeit	53
4.2	Vormittägliche Mobilität von Kindern und Jugendlichen	54
4.2.1.	Verkehrssicherheit auf dem Schul- und Ausbildungsweg	54
4.2.2.	Verkehrsmittelwahl auf dem Schul- und Ausbildungsweg	56
4.2.3.	Begleitmobilität auf dem Weg zur Schule	57
4.3	Nachmittägliche Mobilität von Kindern und Jugendlichen	58
4.3.1	Verkehrssicherheit im Wohnumfeld am Nachmittag	58
4.3.2	Verkehrsmittelwahl zu regelmäßigen Freizeiterminen	60
4.3.3	Begleitmobilität auf dem Weg zu Freizeiterminen	61
4.4	Spiel- und Freizeitmöglichkeiten im Wohnquartier	62
4.4.1	Nutzbarkeit wohnungsnaher Flächen für Kinder und Jugendliche	62
4.4.2	Spiel- und Aufenthaltsorte	64
4.4.3	Aufenthaltsdauer draußen ohne Aufsicht	67
4.4.4	Am Nachmittag unterwegs	68
4.4.5	Kommunikation mit Gleichaltrigen und Erwachsenen	69
4.5	Bewertung der Siedlungsformen anhand ihrer Leistungen	71
4.5.1	Zugänglichkeit / Gebrauchsfähigkeit	71
4.5.2	Gefahrlosigkeit / Gesundheit und Sicherheit	72
4.5.3	Gestaltbarkeit / Veränderbarkeit	74
4.5.4	Interaktionschancen / Erlebniswelten	75
5.	Konsequenzen für die Planungspraxis	76
6.	Literatur	82
	Projektpartner und Teilprojekte im Forschungsverbund EVALO	88
	Posterpräsentation der EVALO-Teilprojekte	90
	Foto- und Kartennachweis	115
	Impressum	117

Vorwort

Die gebauten Einrichtungen unserer Städte sind ausgesprochen langlebig. Stadtstrukturen müssen daher gezielt auf ihre Zukunftsfähigkeit hin organisiert werden. Zukunftsfähigkeit bedeutet unter anderem, dass die Quartiere, in denen Menschen leben (wohnen, arbeiten, ihre Freizeit verbringen, sich versorgen usw.), so „robust“ sein sollten, dass sie auf den Wechsel der Lebensphasen einerseits und auf das unmittelbare Nebeneinander unterschiedlicher Alltagsbedürfnisse andererseits eingestellt sind und diese aushalten.

Wie aber können Stadtstrukturen entwickelt, erhalten oder verbessert werden, die möglichst optimal an die Absichten und Aktivitäten ihrer Nutzerinnen und Nutzer angepasst sind, der Vielfalt unterschiedlichster – wirtschaftlicher, sozialer und kultureller – Ansprüchen genügen und zugleich die Pluralität von Lebensstilen erlauben? Wie können solche „anpassungsfähige“ Stadtquartiere hergestellt werden, die also unterschiedliche Nutzungen und Lebensweisen zur selben Zeit am selben Ort zulassen und eine große Tragfähigkeit für die erwähnte Diversität besitzen?

Diesen Fragen stellte sich der Forschungsverbund EVALO – Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte – mit seinem Team von rund 35 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern unterschiedlichster Fachrichtungen. „Kids im Quartier – Altersbedingte Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an ihre Stadt- und Wohnquartiere“ ist eines von insgesamt sieben Teilprojekten des Gesamtforschungsvorhabens. Es fokussiert den Forschungsansatz von EVALO auf die Nutzergruppe der Kinder und Jugendlichen, denn gerade bei dieser Gruppe verändern sich mit der Entwicklung vom Kleinkind zum Jugendlichen in relativ kurzen Zeitabständen in ausgeprägter Form die Ansprüche an den Lebensraum, an das unmittelbare und weitere Wohnumfeld; ebenso wie sich das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsansprüche von Kindern und Jugendlichen damit wandeln. „Kids im Quartier“

fragte deshalb bei fast 1.000 Kindern und Jugendlichen und deren Eltern nach – um zu erfahren, wie sich die vor- sowie nachmittägliche Mobilität von Kindern und Jugendlichen gestaltet und wie sie die Spiel- bzw. Freizeitmöglichkeiten im Quartier einschätzen. Über die Daten zur Art, Häufigkeit und Dauer von Aufenthalt und Verkehrsbeteiligung im Quartier hinaus gibt die Studie auch Hinweise darauf, wie die Befragten die Eignung ihres Stadtquartiers sowohl für Kinder wie für Jugendliche – als ein Maß für Anpassungsfähigkeit – beurteilen.

„Kids im Quartier“ möchte über das übergreifende Ziel der Studie wie auch des Forschungsverbunds EVALO, an neuen Modellen für das Zusammenleben in unseren Städten und Regionen im 21. Jahrhundert mitzuarbeiten, hinaus auch ganz praktische Ratschläge geben, wie sich bestimmte Grundgestalten von Stadtquartieren weiterentwickeln lassen. Deshalb steht nicht die Optimierung der in der Studie untersuchten neun Stadtteile, sondern die dahinter liegenden Quartiersstrukturen – Einfamilienhausgebiete, Zeilenbausiedlungen, innenstadtnahe Mischgebiete – im Mittelpunkt des Interesses. „Kids im Quartier“ will so beispielhaft Muster aufzuzeigen, die Vorbilder für anpassungsfähige Quartiere sein könnten und die mit dazu beitragen können, dass gleichermaßen Kinder, Jugendliche und ihre Eltern sagen können: „Wir leben hier – und wohnen (tun wir) hier sowieso.“



Prof. Dr. Rainer Danielzyk, Direktor des ILS NRW

Kurzfassung

EVALO – Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte – ist ein interdisziplinär ausgerichtetes Projekt im Forschungsprogramm „Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Mit diesem Programm möchte das Ministerium die Forschung unterstützen, die Orientierungswissen unter der Fragestellung erarbeitet, wie Siedlungen in Zukunft aussehen könnten, welche neuen Modelle für das Leben in den Städten und Regionen denkbar sind und – der Programmtitel definiert bereits die Arbeitsaufgabe – welche Wege für das Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert beschritten werden können.

Im Vordergrund von EVALO stehen die Anforderungen, die künftig an Siedlungen gestellt werden. Dazu untersucht EVALO vergleichend Stadtteile und -quartiere mit ihren jeweils in unterschiedlichen Zeiten entstandenen stadträumlichen Gegebenheiten. Dabei soll herausgefunden werden, wodurch sich nutzungsspezialisierte und nutzungs-offene Siedlungsstrukturen im Hinblick auf die Leistungen unterscheiden, die von ihnen für die konkrete Alltagsbewältigung und für das Zusammenleben angeboten bzw. erwartet werden. EVALO will also an praktischen Beispielen die Alltagstauglichkeit unterschiedlich organisierter Siedlungsformen analysieren – und so Vorbilder und Organisationsformen im Städtebau aufzeigen, die ein breites Spektrum unterschiedlicher Alltagsanforderungen abdecken und das Nebeneinander unterschiedlicher Lebensstile ermöglichen. Eine stärkere Fokussierung auf die Nutzerinnen und Nutzer in der (täglichen) Praxis von Stadtentwicklung und Städtebau zu erreichen, ist das langfristige Ziel von EVALO.

Das Teilprojekt „Kids im Quartier“ – eines von sieben Teilen des Verbundprojektes – spitzt die Aufgabenstellung von EVALO auf die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen zu. Das Teilprojekt geht dabei speziell der Frage der Raumaniegun und des Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen, die in unterschiedlichen

Siedlungsformen aufwachsen, nach und untersucht diese unter lebenszyklischer Betrachtung. Insbesondere der Aspekt, dass Anpassung ein wechselseitiger Prozess ist, bei dem sich sowohl die Umweltbedingungen verändern als auch die Menschen eine Anpassungsleistung erbringen müssen, spiegelt sich bei „Kids im Quartier“ wider – denn gerade Kinder müssen sich während ihrer Entwicklung dadurch, dass sie sich ständig selbst verändern, auch ihren Umweltbedingungen immer wieder anpassen. „Kids im Quartier“ möchte klären, ob und inwieweit raumstrukturelle Gegebenheiten geeignet sind, diesen Anpassungsprozess so zu gestalten, dass ein gefahrloses, anregendes, selbständiges und selbst gestaltendes Aufwachsen und zugleich eine sichere Raumanewegung und Mobilität möglich sind. Anders ausgedrückt: Wie anpassungsfähig sind unterschiedliche Siedlungsformen und in welchem Maß eröffnen sie Kindern und Jugendlichen genügend Optionen, ihre (wechselnden) Ansprüche zu erfüllen? Von Interesse ist ferner, ob die Siedlungen, die mit dem Ziel der ausdrücklichen Kinderfreundlichkeit geplant und gebaut worden sind, auch tatsächlich ihren selbstgestellten Ansprüchen genügen.

Anpassungsfähigkeit im Kontext von Kinder- und Jugendfreundlichkeit

Um den Begriff „Anpassungsfähigkeit“ von Stadt- und Wohnquartieren für den Blickwinkel der Raumanewegung und Mobilität handhabbar zu machen, sind theoriegeleitet vier Leistungen, die ein Quartier erbringen sollte, bestimmt worden. Als für Kinder und Jugendliche anpassungsfähige Siedlungsformen werden diejenigen bezeichnet, die

- Zugänglichkeit und Gebrauchsfähigkeit bieten,
- Gefahrlosigkeit sicherstellen bzw. Gesundheit und Sicherheit fördern,
- Gestaltbarkeit und Veränderbarkeit zulassen und
- Interaktionschancen und Erlebniswelten schaffen.

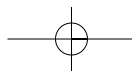
Konkret dargestellt: Wie sind das Wohnumfeld und der öffentliche Raum gestaltet? Wie sicher ist die Verkehrssituation? Welche Verkehrsmittel benutzen Kinder und Jugendliche in ihrem Alltag? Wo und wie verbringen sie ihre Freizeit? Findet Kommunikation mit Gleichaltrigen und Erwachsenen im Stadtteil statt?

Forschungsfragen

Insgesamt wird erwartet, dass funktional unbestimmte(re) Siedlungsformen anpassungsfähiger sind als funktional festgelegte(re) Siedlungsformen – mithin Mischgebiete anpassungsfähiger erscheinen als Einfamilienhausgebiete, selbst wenn diese unter der Prämisse der Kinderfreundlichkeit realisiert worden sind. Zeilenbausiedlungen nehmen vermutlich einen mittleren Wert ein – nicht, weil sie in der Mehrzahl der Leistungen „mäßig“ anpassungsfähig sind, sondern weil sie in einigen von ihnen eher gut und in anderen eher schlecht abschneiden. Dabei ist Anpassungsfähigkeit nicht als allgemeingültige Leistung zu betrachten, sondern muss je nach Altersgruppe differenziert bewertet werden. Deshalb wird kein eindeutiges Schwarz-Weiß-Bild in der Bewertung der Siedlungsformen zu zeichnen sein, sondern es werden Zwischentöne erwartet.

Methode und Stichprobe

Die Studie ist quasi-experimentell angelegt, d. h. drei unterschiedliche Siedlungsformen – Einfamilienhaus-, Zeilenbau- und innenstadtnahes Mischgebiet – werden in den Städten Herten, Velbert und Kassel untersucht. Der Vergleich der Siedlungen in Herten, die unter der Prämisse „kinderfreundlich“ gestaltet wurden, mit denen in Velbert lässt Rückschlüsse auf den Einfluss eben dieser kinderfreundlichen Planung auf die Anpassungsfähigkeit zu. Der nochmalige Vergleich mit gleichen Stadtquartiersformen in Kassel ermöglicht die Testung der Ergebnisse unabhängig von der Stadtgröße



– und sichert zugleich die Verknüpfung mit dem Gesamtprojekt.

Die empirische Erhebung bildet das Kernstück der Untersuchung. Sie besteht aus einer Situationsanalyse vornehmenden Elternscreening, das durch Interviews mit ausgewählten Kindern und Jugendlichen sowie teilnehmenden Beobachtungen ergänzt wird.

Mit dem Elternscreening wurden in einer Vollerhebung 2.848 Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren kontaktiert. Insgesamt konnten die Eltern bzw. Bezugspersonen von 996 Kindern und Jugendlichen erreicht werden, was bedeutet, dass Angaben zu jedem fünften in den Quartieren lebenden Kind bzw. Jugendlichen in die Studie aufgenommen werden konnten. Vertiefende Interviews und die teilnehmende Beobachtung fanden mit elf Kindern und Jugendlichen statt.

Kinder ja, Jugendliche nein!

Unter dem Blickwinkel des Aufwachsens von Kindern und Jugendlichen in Stadtquartieren fällt auf, dass Einfamilienhaus-, Zeilenbau- und Mischgebiete hinsichtlich ihrer Beschaffenheit für Jugendliche tendenziell schlechter beurteilt werden. Dabei ist die Differenz der Beurteilungen zwischen der Eignung der Quartiere für Kinder und deren Nutzbarkeit für Jugendliche in Einfamilienhausgebieten relativ groß und in Mischgebieten eher gering – ein Hinweis darauf, dass letztgenannte Siedlungsform offenbar eher altersbedingt unterschiedliche Bedürfnisse befriedigen kann. Dennoch gilt auch hier (und in anderen Siedlungsformen umso mehr): Jugendliche verdienen deutlich mehr Beachtung bei der Planung und Gestaltung von Quartieren.

Ein Leben nach Terminkalender!

Die gänzlich frei verfügbare Zeit ist eher knapp: Immerhin rund ein Viertel der 11- bis

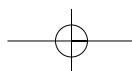
14-Jährigen und ebenso ein Viertel der Jugendlichen hat mehr als zwei regelmäßige Termine pro Woche. Das Leben nach Terminkalender fängt allerdings mitunter deutlich früher an: So haben mehr als ein Drittel der unter 6-jährigen Kinder in innenstadtnahen Mischgebieten bereits einen festen Termin außerhalb des Kindergartens; bei den in solchen Quartieren wohnenden Grundschulern haben nahezu die Hälfte der Kinder zwei oder mehr wöchentliche Termine außerhalb der Schule. Bei den 11-bis 14-Jährigen in Einfamilienhausgebieten, die zu einem Drittel sogar mehrmals unter der Woche „fest gebucht“ sind, ist die ihnen frei zur Verfügung stehenden Zeiten besonders kurz bemessen.

Im Eltern-Taxi oder im Parkverbot!

„Kannst du mich ‘mal eben bringen?“ Für Kinder in Einfamilienhausgebieten ist das Eltern-Taxi das Hauptverkehrsmittel, um Wege zur Schule oder zum Freizeitermin zurückzulegen. Eigenständige Mobilität findet kaum statt. Jugendliche steigen auf das Moped um – und setzen erneut auf motorisierte Individualverkehrsmittel. Ganz anders in Zeilenbau- und Mischgebieten, in denen ein Verkehrsmittel-Mix von Fuß, Rad, Bus und Auto existiert. Einfamilienhausgebiete verspielen ihren Vorteil der geringen Verkehrsbelastung durch lange Wege. In Mischgebieten überlagert die Verkehrsbelastung den Vorteil der Nähe zu zahlreichen an sich gut erreichbaren Zielen für Kinder und Jugendliche.

Aber: Spontane Wege zu Fuß!

Kinder und Jugendliche aller Siedlungsformen sind, sofern sie sich nachmittags „ohne Terminbindung“ draußen aufhalten, vor allem zu Fuß unterwegs. Besonders Zeilenbausiedlungen und Mischgebiete erscheinen fußgängerfreundlich. Dass zugleich in Einfamilienhausgebieten zahlreiche Kinder und Jugendliche auch mit dem Fahrrad unterwegs sind, mag nicht nur an mangelnden Zielen im Nahbereich liegen, sondern



auch in einer positiven Einschätzung der verkehrlichen Situation begründet sein, die wiederum in Mischgebieten massiv kritisiert wird. Mit zunehmendem Alter steigen in Mischgebieten insbesondere Jugendliche auf öffentliche Verkehrsmittel um, während in Zeilenbaugebieten Mitfahrten im Auto mehr als Alternative angesehen werden – in allen Altersstufen und Gebieten dominieren dennoch die zu Fuß zurückgelegten Wege.

Wo kinderfreundlich drauf steht ...

... haben auch nur kleine Kinder Vorteile. Definiert man die durchschnittliche tägliche Aufenthaltsdauer von Kindern ohne Begleitung Erwachsener als einen möglichen Indikator für Kinderfreundlichkeit, so zeigen sich für als kinderfreundlich apostrophierte Einfamilienhausgebiete, die vor allem auf eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs an den Siedlungsrand setzen, dass die Aufenthaltszeiten für Kleinkinder die von Vergleichsgruppen in „normalen“ Einfamilienhausgebieten deutlich übersteigen. Zugleich wird aber auch deutlich, dass dieses Baukonzept seine optimale Passung nur für eine sehr begrenzte Altersspanne bietet, denn bereits bei Grundschulkindern nivellieren sich die Unterschiede in der Aufenthaltsdauer.

Folgerungen für die Praxis I: Einfamilienhausgebiete siedlungsstrukturell besser anbinden ...

Pointiert formuliert: Einfamilienhausgebiete erscheinen als kinderfreundlich und wenig jugendfreundlich – und lassen sich nur eingeschränkt zu anpassungsfähigen Vierteln entwickeln. Für die Neuplanung von Einfamilienhausgebieten ist festzustellen, dass deren übliche Ausweisung an der Peripherie einer Stadt in erheblichem Maße zu Defiziten bei deren Jugendfreundlichkeit beiträgt. Deshalb sollten „neue“ Einfamilienhausgebiete entweder in innenstadtnahen Standorten oder zumindest dort angesiedelt werden, wo sie an mehr als ein anderes Stadtviertel angrenzen. Damit wäre gesichert, dass Jugendliche auf

kurzen Wegen für sie attraktive Ziele erreichen könnten, auch wenn diese in anderen Stadtvierteln liegen. Zugleich bestünde die Chance, dass auch Fremde in Einfamilienhausgebiete hineinfinden. Die Kinderfreundlichkeit solcher Siedlungen würde ebenfalls gewinnen – denn Kinder würden mehr als bisher mit unterschiedlichen Lebensformen und -stilen von Erwachsenen in Kontakt kommen.

Folgerungen für die Praxis II: Zeilenbaugebiete nicht durch Heterogenität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner überfordern ...

Zusammenfassend betrachtet: Zeilenbaugebiete sind prinzipiell kinder- und jugendfreundlich. Mit einzelnen Maßnahmen könnte sichergestellt werden, dass diese Viertel ihre Anpassungsfähigkeit deutlich verbessern. Notwendig sind dazu eine Stärkung der Nahversorgung und Nahmobilität sowie ein Quartiersmanagement, das auch dafür Sorge tragen sollte, dass Zeilenbaugebiete nicht von der Heterogenität ihrer Bewohner überfordert werden, sondern von der Vielfältigkeit ihrer Bewohnerstruktur profitieren.

Folgerungen für die Praxis III: Verkehrliche Belastungen von Mischgebieten reduzieren

Kurz gefasst: Mischgebiete sind eingeschränkt kinderfreundlich und in hohem Maße jugendfreundlich. Deutliche Verbesserungen in der Anpassungsfähigkeit des Quartiers lassen sich erreichen, sofern die verkehrlichen Belastungen dieser Quartiere und die damit verbundenen Flächenproblematiken verringert werden. Erste Schritte dazu können auch punktuelle verkehrsberuhigende Maßnahmen darstellen, so dass davon ausgegangen werden kann, dass Mischgebiete vergleichsweise kurzfristig ihr Potenzial einer kinder- und jugendfreundlichen Siedlung realisieren könnten.

Kapitel 1 Einleitung

1.1 Kinder und Jugendliche – ein aktuelles Thema der Stadtplanung

Die Bedeutung der Wohnumgebung für den Alltag von Kindern und Jugendlichen ist bereits in zahlreichen Studien untersucht worden. Im Mittelpunkt der Forschung stand bisher hauptsächlich der Einfluss des Wohnumfeldes auf deren Sozialisation und Entwicklung (vgl. u. a. Klöckner et al., 2002; Kißler & Keller-Ebert, 1994; Hüttenmoser, 1994; Herlyn, 1988; Ward, 1977). Erst seit Anfang der 1990er Jahre richtet sich der Blick verstärkt auf die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an den städtischen Verkehrsraum (vgl. z. B. Heinrich & Limbourg, 1994; Blinkert, 1996; Krause & Schömann, 1999; Limbourg, Flade & Schönharting, 2000; Funk & Fassmann, 2002). Dass die Rahmenbedingungen in den Stadt- und Wohnquartieren für Kinder und Jugendliche teilweise gravierend schlecht aussehen, illustriert beispielsweise die "Freiburger Kinderstudie". Sie macht deutlich, dass mindestens 25 % der Freiburger Kinder im Alter von fünf bis neun Jahren in Wohngebieten leben, die hinsichtlich ihrer Aktionsraumqualität eher ungünstige Bedingungen aufweisen (vgl. Blinkert, 1996, S. 179). Vor allem der zunehmende Kraftfahrzeugverkehr mache ein eigenständiges, spontanes Bewegen im öffentlichen (Straßen-)Raum für jüngere Kinder kaum mehr möglich.

Demgegenüber – die nebenstehenden Exkurse geben Hinweise darauf – sind auch die häufig als "kinderfreundlich" titulierte Einfamilienhausgebiete im suburbanen Raum nicht per se eine für alle Altersgruppen geeignete Lösung: So sind alltägliche Ziele wie die Schule, der Sportverein oder der Wohnort von Freunden für 12-Jährige in Einfamilienhausgebieten mitunter nur mit hohem Aufwand – oft gleichbedeutend mit hohem Fahraufwand für die Eltern – zu erreichen; für Jugendliche bietet das Wohnumfeld solcher Quartiere ebenfalls kaum Anreize.

Die geschilderten raumstrukturellen Entwicklungen, aber auch ein geänderter Umgang mit den Medien lassen die Wohnung als Aufenthaltsort immer wichtiger werden. Die 14. Shell Jugendstudie "Jugend 2002" kommt zu dem Ergebnis, dass gerade Jugendliche im Alter von 12 bis 14 Jahren, im Vergleich zu anderen Altersgruppen, in ihrer Freizeit häufiger fernsehen, sehr oft mit dem Computer spielen, "einfach nur rum hängen" oder mehr oder weniger locker organisiert Sport treiben – die am häufigsten genannten Freizeitaktivitäten (Fernsehen, Computer / Internet, Treffen mit Freunden) sind vorrangig inhäusige Aktivitäten, die in der eigenen Wohnung oder der von Freunden ausgeübt werden können (Deutsche Shell, 2002, S. 78).

Diese Entwicklung vollzieht sich trotz der Erkenntnisse, dass Nutzungsmöglichkeiten im Stadtquartier, spontane Treffen mit Gleichaltrigen oder unbeaufsichtigtes Spielen im Freien für die Lebensbedingungen von Kindern und Jugendlichen ebenso wichtig sind wie ein intaktes soziales Milieu. Untersuchungen belegen die Bedeutung des Freiraums: Können Kinder aufgrund fehlender

Exkurs:

Wohnen „im Grünen“ in der Wahrnehmung von Kindern ...

„Die meisten schönen Dinge haben auch einen Haken. So schön es beispielsweise war, wenn die Eltern einen sicheren und gut bezahlten Arbeitsplatz besaßen, so fest konnte man sich darauf verlassen, dass eben diese Eltern über kurz oder lang auf die Idee kamen aufs Land zu ziehen. Franks Eltern hatten diese Idee vor kurzem leider auch in die Tat umgesetzt. Frank konnte nicht verstehen, weshalb Eltern immer glaubten, sie würden ihren Kindern etwas Gutes tun, wenn sie mit ihnen ans Ende der Welt zogen.

Franks Mutter ließ sich nur noch drei Tage die Woche in ihrem eigenen Laden sehen [...]. Franks Vater genoss die voll betonierte Terrasse, denn sein Job in der Computerfirma ließ es mehr und mehr zu, auf eben dieser Sonnenterrasse zu arbeiten und seine Arbeitsergebnisse per ISDN ins Büro zu jagen. Kurz, die Eltern tobten sich im Garten aus und Frank hatte den Salat: eine Stunde Fahrt bis zur Schule; eine Stunde und zwanzig Minuten zu seinem besten Freund Ben; fünfzig Minuten zum Sportverein; mehr als eine halbe Stunde ins nächste so genannte Einkaufszentrum, in dem es noch nicht einmal ein Sportgeschäft gab. [...] Ach himmlisch, diese Ruhe!“, rief Franks Mutter von der Betonterrasse in die Grabesstille des umzäunten Mischwaldes. Ein Rotkehlchen wagte einen leisen Piep und gönnte sich ein Schlückchen aus dem Goldfischteich aus rostfreiem Chromstahl, bevor es das idyllische Fleckchen Natur flatternd verließ.

Frank sah ihm nach, bis es nicht mehr zu sehen war. Das war's, dachte er bei sich. Mehr passiert hier heute Abend nicht mehr“ (Schlüter, 1998, S. 11).

Exkurs:

... sowie aus der Sicht von Jugendlichen und jungen Erwachsenen:

„Manuel [20 Jahre, Anm. d. Verf.] weiß um die Gefahr des Getäuschtwerdens, der Blickfeldverengung. ‚Ich kenne das Gefühl so, die Leute im Dorf haben eine Party gemacht und dann waren auch Leute aus der Stadt da und die haben gesagt: Oohh, ruhig hier, super, geil. Ihr wohnt ja supergeil hier. Ich mein’, für [sie] war es klar, dass es hier schön ruhig ist, kein Lärm, gar nichts. Für uns war es einfach langweilig. Hier war irgendwie nichts.‘ Die Langeweile wartet“ (Frohnhofen, 2003, S. 309 f.).

bzw. unattraktiver Freiräume oder aufgrund von Verkehrsgefahren nicht oder nur extrem eingeschränkt im Freien spielen, zeigen sie Defizite in ihrer Grobmotorik, ihrem Gleichgewichtssinn und ihrer Bewegungsgeschwindigkeit ebenso wie in ihrem Sozialverhalten, etwa hinsichtlich ihrer Selbständigkeit (vgl. u. a. Hüttenmoser, 1994, S. 178). Muchow und Muchow (1935/1998) gaben mit ihren Studien bereits in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zu bedenken, dass die kognitive Entwicklung von Kindern und Jugendlichen entscheidend von den Lebens- und Aufenthaltsbedingungen im Wohnumfeld und Stadtteil geprägt wird. Kinderspiel ist, mit Flade und Müller (1987) formuliert, insbesondere für jüngere Kinder weit mehr als Kinderspiel, nämlich "Arbeit" und aktive Auseinandersetzung mit der Umwelt, bei der alle Aspekte der Entwicklung (körperlich, kognitiv, sozial, emotional und motivational) angesprochen und gefördert werden.

Entwicklungspsychologisch betrachtet, sollten Kinder und Jugendliche also "in Bewegung sein"; Schäfer (1999, S. 271) fragt, wenngleich unter dem Blickwinkel der Rolle von Sportvereinen, nonchalant, wo und wohin diese Bewegung denn ausgeführt werden soll. Um die Situation von Kindern und Jugendlichen zu verstehen, erscheint es also notwendig, dass neben der Erforschung der veränderten Sozialerfahrungen ebenso die geänderten Raumerfahrungen (als Folge veränderter stadträumlicher Bedingungen) untersucht werden. Blinkert (o. J., S. 2 f.) geht davon aus, dass diese Fokussierung auf die Raumstruktur auch gravierende Konsequenzen für die praktische Arbeit habe, denn „wenn wir uns nur für die Veränderung von Sozialerfahrungen interessieren, werden wir Kinderpolitik auch vorwiegend den Sozialexperten überlassen [...]. Wenn wir uns um die Veränderung von Raumerfahrungen kümmern, besteht vielleicht eine Chance, dass sich auch Raumexperten mit der Situation von Kindern befassen: Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner“.¹ Damit stellt sich u. a. die Frage, ob und inwieweit die sichtbaren Veränderungen in den Raumerfahrungen Ausdruck bestimmter, spezifischer Unzulänglichkeiten des Wohngebietes sind – mithin die Wohngebiete gar nicht den Anfor-

derungen dieser Gruppe entsprechen (zur Nutzerorientierung beim Bauen und Wohnen vgl. Flade, 2000) oder ggf. den mit dem Lebensalter von Kindern bzw. Jugendlichen sich ändernden Anforderungen nicht Schritt halten können.²

¹ So hat sich z. B. auch das Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes NRW den Handlungsansatz „Politik für Kinder und Jugendliche“ zum Schwerpunkt der eigenen Arbeit gesetzt.

² Bezogen auf die grobe Unterscheidung Stadtkinder versus Landkinder konnten nach einer Studie des Deutschen Jugendinstituts (DJI, 1992, zitiert in Ahrend, 2002, S. 41) die Thesen der Verhäuslichung und Verinselung bezogen auf Außen- und Innenaktivitäten in den neunziger Jahren nicht mehr bestätigt werden. Auch konnten kaum räumlich bedingte, aufgrund unterschiedlicher Freiraumsituationen feststellbare Mobilitätsunterschiede ermittelt werden. Allerdings handelte es sich hierbei nur um eine grobe Unterscheidung nach Stadt versus Land und nicht – wie im Projekt „Kids im Quartier“ vorgenommen – um eine kleinmaßstäbliche siedlungsstrukturelle Unterscheidung. Darüber hinaus gibt Ahrend zu bedenken, dass sich die (Kindheits-)Forschung nicht darüber einig sei, ab wann Kategorien, welche die modernisierte Kindheit negativ beschreiben, zutreffen. „Ist ein Kind nicht verhäuslicht, wenn es einmal die Woche draußen spielt, oder muss es öfter außenaktiv sein?“ (S. 41). Für „Kids im Quartier“ bedeutet dieser Einwand, dass die Operationalisierung von Kinder- und Jugendfreundlichkeit bezogen auf die Raumaneygung und die Umsetzung in empirische Erhebungen nachvollziehbar abzuleiten ist, um Schlagworte wie Verhäuslichung und Verinselung zu überprüfen oder zu widerlegen.

Aktualität erhält das Thema „Kids im Quartier“ aus ganz unterschiedlichen Richtungen: Aus der Diskussion um die PISA-Studie etwa dadurch, dass sich Rechenschwächen von Kindern zumindest teilweise auch durch deren Bewegungsmangel erklären lassen: Viele Kinder haben Probleme, sich im Raum zu orientieren, wenn sie in einer Gruppe durcheinander laufen, oder können nicht mehr rückwärts laufen. Damit im Zusammenhang stehen Probleme, Längen, Strecken, Zeit und Mengen richtig einzuschätzen – alles Voraussetzungen für das Operieren mit Vorstellungen, wie es auch das Rechnen erfordert (vgl. dazu auch Buchner, o. J.).

Auch die absehbaren demografischen Entwicklungen betreffen das Thema „Kids im Quartier“: Die Stadt-Umland-Wanderung insbesondere jüngerer Menschen kurz vor oder in der Familiengründungsphase trägt zu einer Überalterung und Schrumpfung der städtischen Bevölkerung mit räumlichen Segregationserscheinungen bei. Zusätzlich zu rückläufigen Bevölkerungszahlen aufgrund allgemein sinkender Geburtenraten führen gerade die Wanderungsbewegungen zu großen regionalen Unterschieden: Für das Land

Nordrhein-Westfalen gehen Bevölkerungsprognosen beispielsweise von einem Schrumpfungsprozess vor allem der kreisfreien Städte, von einem durch Wanderungsgewinne bedingten Bevölkerungswachstum in den Kreisen (insbesondere in ländlichen Gebieten) und von einem Geburten- und Wanderungsplus in lediglich vier ländlichen Kreisen aus (Bevölkerungsprognose des Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik NRW 2002 für 2020/2040). Ein Grund für die Abwanderung von Familien mit Kindern aus den Kernstädten sind möglicherweise auch eher suboptimale

Tab. 1:

Unterschiedliche Aspekte des Alltagslebens in den Teilprojekten von EVALO vereint
Aus: Brand, Holzapfel & Hopmeier, 2004, S. V

Teilprojekt (TP)	Titel
1	Kids im Quartier
2	Möglichkeiten für Lebens- und Arbeitsorte
3	Lebensmittel in der Stadt
4	Urbane Subsistenz als Infrastruktur der Stadt
5	Integration und Nutzungsvielfalt im Stadtquartier
6	Bildung und Stadt
7	Städtebau, Wohnorganisation und Kommunikation

Lebensbedingungen für Kinder und Jugendliche in der Stadt, wo Flächen für Kinder und Jugendliche oftmals in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen, insbesondere zu Ansprüchen des Verkehrs (vgl. Stete, 2002, S. 3), stehen. Einige Kommunen versuchen dem entgegenzusteuern, indem sie innerstädtisch vermehrt Wohnbauland zur Eigentumbildung junger Familien ausweisen. Dass dies nicht ausreicht und Verbesserungsmaßnahmen auch in den schon existierenden Quartieren getroffen werden müssen, verdeutlicht allein die Tatsache, dass die Neubautätigkeit jährlich generell nur etwa ein Prozent des gesamten Wohnungsbestandes ausmacht (vgl. Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW, zit. in Reutter & Unger, 1998, S. 4).

1.2. „Kids im Quartier“ – ein Projekt im Rahmen des EVALO-Forschungsverbundes

EVALO – das sind sieben Teilprojekte in einem interdisziplinären Forschungsverbund³, in dem Fachwissenschaftlerinnen und -wissenschaftler aus unterschiedlichen Teildisziplinen (neben Stadtplanern auch Pädagogen, Psychologen, Soziologen und Ökonomen) jeweils unter ihrem spezifischen Blickwinkel verschiedene Stadtquartiere auf ihre spezifischen Vor- und Nachteile untersuchen (vgl. Tab. 1).

Das Akronym „EVALO“ steht dabei für „Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte“. Während seiner 36-monatigen Laufzeit analysierte das Gesamtprojekt vergleichend Siedlungen und Stadtquartiere mit ihren jeweils in unterschiedlichen Zeiten entstandenen stadträumlichen Gegebenheiten und untersuchte an gleichermaßen

³ siehe Seite 88: Projektpartner und Teilprojekte im Forschungsverbund EVALO

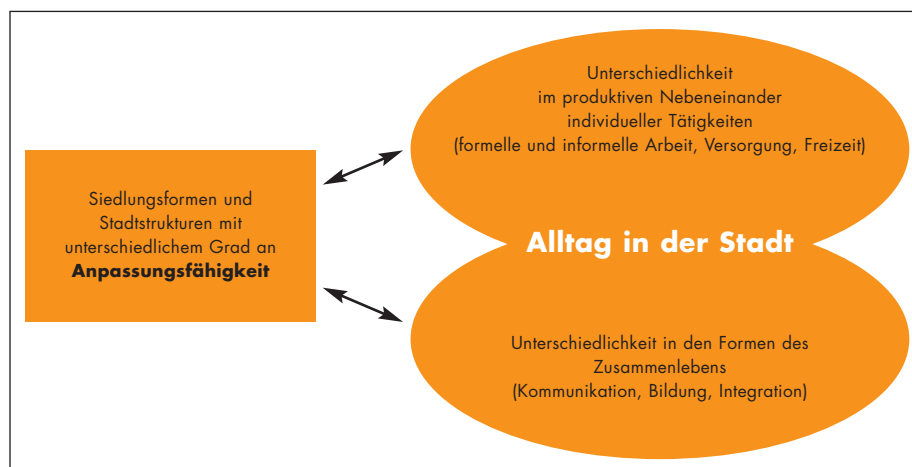
praktischen wie kleinteiligen Beispielen die Alltagstauglichkeit unterschiedlich organisierter Siedlungsformen. Den diagnostischen Schwerpunkt der Analysen bildet dabei der Begriff „Anpassungsfähigkeit von Stadtquartieren“. Obgleich Anpassungsfähigkeit gewöhnlich von Personen erwartet wird, stellt EVALO diesen Begriff in den Kontext des räumlichen Gefüges von Siedlungen und Städten. Die übergreifenden Forschungsfragen lauten wie folgt:

- Sind bestimmte Siedlungstypen mehr als andere anpassungsfähig? Können sie ganz unterschiedlichen Nutzungen und Lebensformen und damit auch deren Veränderungen zugleich und nebeneinander Raum geben?
- In welchem Umfang müssten solche anpassungsfähigen Quartiere im Siedlungsgefüge vorhanden sein, damit Menschen in Siedlungen und Städten nicht nur nebeneinander, sondern zusammen leben können?

Damit geraten die Mechanismen, mit denen unterschiedliche Siedlungsformen und der Alltag der Menschen (Arbeiten und Wohnen, Versorgung, Aufwachsen von Kindern und Jugendlichen, Kommunikation, Bildung und Integration sowie bürgerschaftliches Engagement) aufeinander einwirken, in den Mittelpunkt des Interesses (vgl. Abb. 1).

„Kids im Quartier“ fokussiert die Grundannahme von EVALO – Quartiere, in denen die Menschen leben, sollten so „robust“ sein, dass sie auf die Wechsel der Lebensphasen einerseits und auf das unmittelbare Nebeneinander unterschiedlicher Alltagsbedürfnisse andererseits eingestellt sind – auf die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen. Gerade bei dieser Gruppe verändern sich mit der Entwicklung vom Kleinkind bis zum Jugendlichen die Ansprüche an den Lebensraum, an das unmittelbare und weitere Wohnumfeld in relativ kurzem Zeitabstand deutlich.

Abb. 1:
Korrelation zwischen stadträumlicher
Organisation und Lebenswelt



Damit einher geht eine Veränderung der Mobilitätsansprüche und des Mobilitätsverhaltens. Bezeichnet man dieses „Mithalten“ mit wechselnden Ansprüchen als Anpassungsfähigkeit und betrachtet man Anpassungsfähigkeit vor dem Hintergrund „juvener Mobilität“ und Raumeignung, so wird die Zielstellung des Teilprojekts deutlich: „Kids im Quartier“ will Hinweise geben, wie durch stadt- und verkehrsplanerische Maßnahmen in Neubau und Bestand diese Anpassungsfähigkeit möglichst gewahrt, verbessert oder überhaupt erst hergestellt werden kann.

Damit erscheint die empirische Beobachtung und Erfassung der (mehr oder weniger feststellbaren) Anpassungsfähigkeit von Stadtquartieren notwendig. Ein Bestandteil der empirischen Analyse ist auch, zu untersuchen, ob die Merkmale von Anpassungsfähigkeit bezogen auf unterschiedliche Stadtquartiere unterschiedlich ausgeprägt sind – sind also bestimmte Stadtquartiere eher anpassungsfähig an unterschiedliche

Anforderungen von Kindern und Jugendlichen als andere und woran liegt das? In die Testung der einzelnen Siedlungsgebiete sind daher auch solche Quartiere mitaufgenommen worden, die sich selbst als kinder-/jugendfreundlich bezeichnen oder von anderen als solche etikettiert werden. Gerade an ihnen kann möglicherweise überprüft werden, ob sie den Ansprüchen der Kinder und Jugendlichen über die gesamte Spanne der Adoleszenz gerecht werden oder nur ein Alterssegment bedienen (können).

Kurz gefasst: Das Teilprojekt „Kids im Quartier“ will mit dazu beitragen, herauszufinden, ob und inwieweit die raumstrukturellen Gegebenheiten, in denen Kinder und Jugendliche aufwachsen, geeignet sind, diesen „natürlichen“ Anpassungsprozess so zu gestalten, dass ein gefahrloses, anregendes, selbständiges und selbst gestaltendes Aufwachsen und zugleich eine sichere Raumeignung und Mobilität möglich sind. Anders ausgedrückt: Wie anpassungsfähig sind einzelne unterschiedliche Siedlungsformen, um Kindern und Jugendlichen genügend Optionen zu eröffnen, ihre wechselnden Ansprüche zu erfüllen?

Kapitel 2 Leistungen für kinder- und jugendfreundliche Bedingungen

2.1 Lebensräume von Kindern und Jugendlichen: Aufwachsen und Lernen im Stadtquartier

Zu den zahlreichen Einflussfaktoren, die das Aufwachsen von Kindern und Jugendlichen prägen, gehört neben sozialen Strukturen auch der Raum, in dem Heranwachsende leben und die Lebensbedingungen, die diese Raumumwelt für sie bietet (vgl. Podlich & Kleine, 2000, S. 28). In zunehmendem Maße erscheint die Raumeignung für Kinder und Jugendliche, die sich aus der Perspektive der Entwicklungspsychologie als allmähliche, in konzentrischen Kreisen verlaufende Ausdehnung des (alltäglichen) Lebensraumes beschreiben lässt, jedoch immer schwieriger zu werden: Zimmer & Cicurs (1992, S. 9) konstatieren, dass „zunehmende Medieneinflüsse, Konsumzwänge, die Technisierung und die derzeitige Wohn- und Verkehrssituation [...] zu einer Begrenzung des Erlebens der eigenen Körperlichkeit und der Sinne [führen] und [...] Kinder daran [hindern], sich die Welt selbständig mit den ihnen eigenen Mitteln anzueignen. Auch Podlich und Kleine (2000, S. 36) weisen auf die Rolle des Raumes hin und konstatieren: „So wird es für Großstadtkinder schwieriger sein, gefahrlos und selbständig Tätigkeiten im Freien durchzuführen als für Kinder, die in einer Kleinstadt oder auf dem Land aufwachsen.“ Zeiher und Zeiher (1994) sowie Zeiher (1995) charakterisieren die Raumeignung des Kindes mit dem Modell des verinselten Lebensraumes, in dem Alltagstätigkeiten (Kindergarten, Schule, Musikunterricht, Sportverein, Freunde besuchen etc.) auf spezielle Orte für jeweils spezielle Tätigkeiten verteilt werden (vgl. dazu auch Rendtorff, 2003, S. 104); Brauner (2000) spricht in diesem Kontext von „pädagogischen Inseln“ – und meint damit Kinderkrippe, Kindergarten, Kinderhort, Schule, Förder- und Interessensgruppen, in denen Kindheit stattfindet.

Konkretisiert man den oben genannten Raumbegriff als Wohnumgebung, Wohnort, Stadtquartier, -viertel oder Nahbereich, so kann zugleich festgehalten werden, dass

Raum bzw. Raumgestaltung selbstverständlich nicht nur für kindliche, sondern auch für die jugendliche Entwicklung eine Einflussgröße darstellt. Frohnhofen (2003, S. 14) weist anhand von Fallstudien mit jungen Erwachsenen zwischen 20 und 26 Jahren darauf hin, dass der Nahraum auch in der Phase des „späten Jugendalters“ (Hurrelmann, 1995, S. 23) nicht seine Bedeutung verliert. Frohnhofen zufolge ist Lebensgeschichte immer auch eine Geschichte des Wohnens – und demzufolge also auch die Wohnumgebung eine die Entwicklung bestimmende Determinante.

Welchen Stellenwert der Aufenthalt draußen – unabhängig davon, ob im Privatraum, Verkehrs- oder Naturraum – für die Bewegung von Kindern und Jugendlichen hat und wie häufig Außenräume – auch „die Straße“ – für Aufenthalt und Spiel genutzt werden, illustrieren u. a. Zeitbudgetstudien: Parson (1996, zit. nach Podlich & Kleine, 2003, S. 59) kommt zu dem Ergebnis, dass Kinder pro Tag rund 3,2 Stunden im Freien draußen spielen, wenngleich sich bereits bei diesem eher „unspezifischen“ Maß Einflüsse der bebauten Umgebung zeigen, wie Podlich & Kleine (2000, S. 87) belegen: „Im regionalen Vergleich der Mittelwerte von Bewegung verdeutlicht sich, dass vom Land (2 Std. 10 Min.) über die Mittelstadt (1 Std. 55 Min.) bis zur Großstadt (1 Std. 40 Min.) der zeitliche Anteil pro Tag stetig abnimmt. [...] Als erste Begründung sind die nutzbaren räumlichen Möglichkeiten zu nennen, die sich den Kindern für Bewegung anbieten“.

Funk & Fassmann (2001, S. 2) konstatieren auf der Basis einer Befragung von 3.200 Kindern und Jugendlichen aus dem Jahr 1998, dass „Spiel- bzw. Freizeitorde im Freien [...] in ihrer Summe sogar deutlich stärker als die ‚Wohnung des Freundes / der Freundin frequentiert‘ werden. Sie weisen darüber hinaus darauf hin, dass „nahezu die Hälfte der befragten Kinder und Jugendlichen [...] die Straße oder den Gehweg zum Spielen bzw. Treffen“ nutzen – bei den 12- bis 15-Jährigen nutzen sogar mehr als 50 % der Kinder bzw. Jugendlichen den Straßenraum für ihren Aufenthalt. Podlich & Kleine (2003, zit. nach Limbourg, 2003) zeigen, dass der Verkehrsraum nach dem Naturraum als „Ort für

Bewegung“ an zweiter Stelle steht. Breitfuß und Klausberger (1999, S. 52) deuten mit ihrem Hinweis, dass drei Viertel jener Personen, die (in einem städtisch geprägten Raum) das Wohnumfeld um eine Einrichtung herum nutzen, unter 18 Jahre alt sind, an, welches Potenzial ein Stadtquartier auch für Jugendliche hat.

Ob die genannten Befunde der immer wieder angemahnten Verhäuslichung der Adoleszenz entgegenstehen (vgl. dazu auch Podlich & Kleine, 2000; Rolff & Zimmermann, 1993; Zinnecker, 1990), kann und soll hier nicht entschieden werden, da globale Entwicklungsrichtungen nur in Langzeitbetrachtungen sichtbar werden – mithin also aktuelle Zeitbudgetstudien mit der Zeitverwendung in den 1960er Jahren hätten verglichen werden müssen. Entscheidend erscheint vielmehr, dass „die Straße“ und das Wohnumfeld nach wie vor zentrale Aufenthaltsorte für Kinder wie für Jugendliche sind. Weitere Beschneidungen der Raumergreifung, die sich daraus ergeben, dass Interessenskonflikte zwischen kindlicher und erwachsener Raumnutzung zu Lasten der Kinder entschieden werden, gilt es demnach zu vermeiden, denn Flade und Kustor (1996, S. 20 f.) zufolge fördert ein größerer räumlicher Aktionsradius die Entwicklung von Unabhängigkeit und Selbständigkeit

2.2 Mobilität(skennziffern) von Kindern und Jugendlichen

Kinder und Jugendliche sind aktiv – auch im Straßenverkehr. Nach Angaben des Haushaltspanels – einer seit 1994 realisierten Wiederholungsbefragung einer repräsentativen Stichprobe deutschsprachiger Haushalte in Gesamtdeutschland (BMVBW, 2003, S. 209) – liegt die Verkehrsbeteiligung der 10- bis 17-Jährigen für das Jahr 2002 bei 91,6 %. Damit unterscheidet sie sich nur geringfügig von der Außerhaus-Quote der berufstätigen Erwachsenen (18-59 Jahre), die zwischen 92,4 und 94,4 % schwankt.

Funk und Fassmann (2001, S. 9) gehen davon aus, dass 95,9 % der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren am Verkehr teilnehmen und bestätigen die Aussage, dass Kinder und Jugendliche ebenso „verkehrsaktiv“ sind wie Erwachsene. Limbourg und Reiter (2003) zählen Kinder zu den mobilsten Verkehrsteilnehmern, da sie mehr Wege pro Tag zurücklegen als der Durchschnitt der Bevölkerung.

Pro Tag sind Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren durchschnittlich eine Stunde – exakt 58,18 Minuten – unterwegs, wobei mit zunehmendem Alter die „Unterwegszeit“ steigt. Sie erreicht bei den 14- bis 16-Jährigen mehr als 64 Minuten und wächst bei den 16- bis 18-Jährigen auf mehr als 67 Minuten an (alle Zahlen nach Funk & Fassmann, 2001, S. 20). Das Haushaltspanel kommt für die Teilgruppe der 10- bis 17-Jährigen zu ähnlichen Ergebnissen (BMVBW, 2003, S. 229).

Eine Differenzierung des Mobilitätszeitbudgets nach Altersklassen und genutztem Fort- bzw. Verkehrsmittel macht deutlich, dass mit zunehmendem Lebensalter die Verkehrsbeteiligungsdauer nahezu stetig ansteigt. Eine Ausnahme bilden Kleinkinder unter drei Jahren, deren begleitete Mobilität mit etwa einer Stunde breiten Raum einnimmt; die Verkehrsbeteiligungsdauer der nachfolgenden Altersgruppe, der Kindergartenkinder, beginnt auf erheblich niedrigerem Niveau (49 Min.). Die unter 3-Jährigen sowie die 3- bis 6-Jährigen erleben ihre Fortbewegung zu einem geringen Teil aus der Perspektive des Fahrradkindersitzes bzw. des -anhängers und im Wesentlichen aus dem Blickwinkel des Autokindersitzes, in dem sie täglich 23 bzw. 25 Minuten Platz nehmen – danach nimmt die im Pkw verbrachte Zeit fast stetig ab. Kinder im Grundschulalter sind besonders häufig zu Fuß unterwegs; ihre täglichen Fußweg von 22 Minuten sind auch Hinweis auf die zurückzulegenden Schulwege. Damit sind Kinder – obgleich Jugendliche insgesamt ein höheres Mobilitätszeitbudget aufweisen – generell länger zu Fuß unterwegs als Jugendliche (alle Zahlen nach Funk & Fassmann, 2001, S. 20 ff.).

Mit zunehmendem Alter gewinnt auch das Fahrrad an Attraktivität, das bereits bei Grundschulkindern relativ beliebt ist – nach Basner und de Marées (1993) „nutzen über 15 % der 6- bis 12-Jährigen das Fahrrad für den täglichen Schulweg“. Die zeitliche Dauer der Nutzung steigt in zwei Sprüngen an und „erreicht unter den 10- bis unter 15-Jährigen [mit einer täglichen Nutzungsdauer von knapp 15 Minuten] ein Maximum“ (Funk & Fassmann, 2001, S. 23). Kinder weiterführender Schulen und Jugendliche nutzen gleichermaßen ausgedehnt Schulbusse; bei letztgenannter Gruppe gewinnt vor allem der ÖPNV – den Jugendliche deutlich länger als Kinder nutzen – und das motorisierte Zweirad an Bedeutung.

Kurz zusammengefasst: Knapp ein Drittel ihrer gesamten Verkehrsbeteiligungsdauer verbringen Kinder und Jugendliche im Pkw; etwas mehr als ein Viertel ihrer Unterwegszeit sind sie als Fußgängerinnen und Fußgänger und rund ein Siebtel ihrer Zeit als Fahrradfahrer unterwegs. Die Verkehrsteilnahme „per“ Mofa und Moped nimmt ebenfalls ein Siebtel der Verkehrsbeteiligungsdauer ein, knapp ein Zehntel ihrer gesamten Zeit im Verkehr verbringen Kinder und Jugendliche im Öffentlichen Personennahverkehr (vgl. Tab. 2).

Entsprechend diesem Muster gestaltet sich die Mobilitätsleistung von Kindern und Jugendlichen wie folgt (alle Zahlen nach Funk & Fassmann, 2001, S. 30 ff.): Pro Tag wird eine Wegstrecke von 18 km zurückgelegt, zwei Drittel davon entfallen auf Mitfahrten mit dem Pkw. Im Öffentlichen Personennahverkehr fahren Kinder und Jugendliche täglich knapp 2 km – Jugendliche beinahe 6 km, die jüngeren Altersgruppen kaum mehr als 3 km –; die Fußwege sind im Schnitt etwa 1 km lang; hier legt die Altersgruppe der 8- bis 10-Jährigen mit 1,5 km die längsten Wege zu Fuß zurück. Tägliche Fahrradfahrten umfassen etwa 1 km weite Wege; bei diesem Verkehrsmittel zeigen sich deutliche Altersunterschiede: Während Kleinkinder und

Grundschul Kinder mitunter deutlich unter 1 km per Rad zurücklegen; sind Kinder weiterführender Schulen 1,75 km und Jugendliche 1,93 km täglich mit dem Fahrrad unterwegs.

Zusammenfassend erscheint zunächst einmal die Dominanz zweier Fortbewegungsarten auffällig: Ein Drittel ihrer im Verkehr verbrachten Zeit sitzen Kinder und Jugendliche als Mitfahrer in Pkw; ein weiteres Drittel der Expositionszeit werden für Fußwege aufgebracht. Unabhängig davon, ob die Anzahl der Pkw-Mitfahrten als Hinweis auf die zunehmende Verinselung von kindlichen bzw. jugendlichen Aufenthaltsorten zu werten ist oder sie lediglich eine wachsende Pkw-Nutzung auch auf Kurzstrecken ausdrücken,

ist das Zu-Fuß-Gehen die längste eigenaktive Verkehrsbeteiligung bei Kindern und Jugendlichen. Sie sind also nach wie vor auch im Straßenverkehr mobil – und damit besteht nach wie vor die Notwendigkeit, Stadt- und Wohnquartiere so zu gestalten, dass Kinder und Jugendliche sich dort möglichst gefahrlos aufhalten, ihre Spielkameraden bzw. Freunde aus eigener Kraft aufsuchen und den „Nahbereich“ auch gemäß ihrer Bedürfnisse gestalten und verändern können. Berg (1995, zit. nach Holleder, 1999, S. 199) konstatiert zusammenfassend, dass Städte „als Aufenthalts-, gar Spielorte kaum noch vorgesehen sind, sie sind es aber gleichwohl geblieben“.

Tab. 2:

Verkehrsbeteiligungsdauer von Kindern und Jugendlichen je Fortbewegungsmittel (Hochrechnung; nach Funk & Fassmann 2001, S. 28)

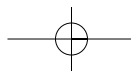
Fortbewegungsmittel	Verkehrsbeteiligungsdauer
Zu Fuß	29,0 %
Kinderwagen, auf dem Arm der Begleitung	6,4 %
Kinderfahrzeug	1,1 %
Fahrrad	11,9 %
Mitfahrt auf Fahrrad, in Radanhänger	1,0 %
Inline-Skates	1,3 %
Mitfahrt in PKW	30,9 %
Motorisiertes Zweirad	1,9 %
Schulbus	4,7 %
ÖPNV	9,6 %
Sonstiges	1,5 %

2.3. Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen

Im Jahr 2002 ereigneten sich rund 2,29 Millionen registrierter Unfälle mit insgesamt 483.255 Verunglückten. Etwa jeder siebte Verunglückte kann der Altersgruppe der bis unter 18-Jährigen zugerechnet werden (Statistisches Bundesamt, 2002, S. 197).⁴

Stadtplanerische Erklärungsansätze weisen, so Holleder (1999, S. 118), auf die nicht kindgerechte Verkehrsplanung und Straßenraumgestaltung als eine Ursache für die hohe Verkehrsunfallgefährdung von Kindern hin. Dass die baulich-räumliche Gestaltung des Wohnumfeldes beispielsweise die Dauer und Art der Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen beeinflusst, illustrieren etwa die Befunde von Hüttenmoser (1994). Er zeigt auf, dass Kinder umso weniger ihre Spielkameraden besuchen, je gefährlicher die Eltern die Wohnumgebung beurteilen. Nützel (1993) weist in einem direkten Vergleich zweier Großwohngebiete nach, dass in dem verkehrsberuhigten Quartier die Kinder „früher [...] ohne Begleitung außer Haus gelassen und dort auch über längere Zeiträume verweilen dürfen“. Funk & Fassmann (2001, S. 12, S. 21) können siedlungsstrukturelle Effekte u. a. sowohl an der Anzahl der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbeteiligungen wie an der durchschnittlichen Dauer der täglichen Verkehrsbeteiligung nachweisen.

⁴ Insgesamt kamen 483.255 Personen zu Schaden, davon waren 6.382 unter 6 Jahre alt, 11.194 im Alter von 6 bis unter 10 Jahren, 21.697 im Alter von 10 bis unter 15 Jahren und 31.241 im Alter von 15 bis unter 18 Jahren. Damit verunglückten in der Altersgruppe der unter 18-Jährigen 72.504 Personen. Die Altersgruppe der unter 18-Jährigen macht damit 15 % der Gesamtzahl der Verunglückten aus.



Auf den direkten Zusammenhang zwischen Verkehrsunfallgefährdung und Wohnumgebung(sgestaltung) weist ein System zur Kategorisierung der Gefährlichkeit von Straßenräumen hin (vgl. Holleder, 1999, S. 120). Er führt die Verkehrsdichte als Hauptkriterium für eine Einschätzung des Gefährlichkeitsgrades von Verkehrsräumen an. Dass diese Annahme auch empirisch belastbar ist, illustriert eine Auswertung der Unfälle von 32.000 ABC-Schützen des Landes Brandenburg (vgl. Ellsäcker, 1997, S. 99). Sie kommt zu dem Schluss, dass an einer Hauptverkehrsstraße wohnende Kinder 1,5 mal häufiger im Straßenverkehr verunglücken als jene, die an einer weniger verkehrsbelasteten Straße wohnen. Auch unter dem Fokus des Zusammenhangs von Verkehrssicherheit und stadtquartierlicher Baustruktur kann der Zusammenhang zwischen Verkehrsunfallgefährdung und Baustruktur demonstriert werden: Holleder (1999, S. 128) erscheinen „Wohnstraßen, die Blockbebauung als Besiedlungsstruktur und eine hohe Parkdichte aufweisen“ als besonders verkehrsgefährdend.

Hinweise auf die Wichtigkeit eines kinder- bzw. jugendfreundlichen, verkehrssicheren Wohnumfeldes ergeben sich auch daraus, dass sich die meisten Unfälle von Kindern im näheren Wohnumfeld ereignen. Sie „verunglücken dort, wo sie leben“ (Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 1999, S. 12). Zumindest für Kinder gilt, dass ca. 50 % der Unfälle im Umkreis von 500 Metern von der Wohnung passieren und 90 % der Unfälle in einem 1.000-Meter-Radius stattfinden. Lediglich etwa 10 % der Kinderunfälle ereignen sich außerhalb dieser Reichweite (vgl. u. a. Ellsäcker, 1997; Limbourg, 1994; Wittenberg et al., 1987).

Stete (2002) gibt zu bedenken, dass Mängel in der motorischen Entwicklung – die Nichtbeherrschung grundlegender Fertigkeiten, wie z. B. einen Ball auffangen, schnell eine Treppe hinaufsteigen und wieder hinunterspringen, auf einer schmalen Mauer balancieren, auf einen Baum klettern, auf unebenem Untergrund das Gleichgewicht halten (vgl. auch Zimmer, 2002a) – immer häufiger selbst die Ursache für

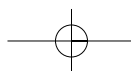
Kinderverkehrsunfälle (sowie für häusliche Unfälle und Freizeitunfälle) sind. So seien pro tausend Verkehrsunfällen mit Kindern ca. 120 Unfälle mit dieser Ursache zu registrieren (Stete, 2002). Außerdem könne ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei Verkehrsunfällen festgestellt werden, denn die Fähigkeit, richtig oder besser gar nicht zu fallen, bedarf der positiven Erfahrung des zuvor erlebten Fallens (Zimmer, 2002b).

Auch aus Sicht der Verkehrsunfallprävention erscheinen damit also einmal mehr Forschungsansätze notwendig, die auch auf die stadtplanerische Perspektive abheben und siedlungsstrukturelle Komponenten mit berücksichtigen.

2.4 Was soll(t)en kinder- und jugendfreundliche Quartiere und Siedlungen leisten?

Für die Gestaltung kinder- und jugendfreundlicher Bedingungen bestehen zahlreiche Einzelbeispiele im praktischen Alltag, die auf unterschiedlichen Ebenen ansetzen: So finden sich Hinweise auf eine zielgruppengerechte Verkehrsplanung und -regelung (u. a. in Kinderbüro Graz, 2001; Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 1999; Limbourg, 1998; Flade, 1997) ebenso wie Tipps zur Planung von Wohnquartieren und Wohnumfeld (z. B. Ministerium für Familie, Jugend, Frauen und Gesundheit des Landes Nordrhein-Westfalen, 2000), zu Wohnungsgrundrissen (vgl. dazu etwa Internationale Bauausstellung Emscher Park, 1992), zur Freiraumgestaltung (u. a. Emmenegger & Grimm-Pretner, 2000; Gohde-Ahrens, 1998 oder umfassend in der so genannten Tübinger Erklärung: Kinder brauchen Stadt! in: Achtnitz et al., 1995).

Obgleich die Menge der Hinweise auf den ersten Blick eher heterogen ist, so lässt sich nach Eichholz (2000, S. 12) bei näherer Analyse jedoch ein wiederkehrender Kanon



grundlegender Gesichtspunkte erkennen, die Kinder- und Jugendfreundlichkeit konkretisieren. Er ist zusammengefasst in dem Prüfverfahren zur Kinderfreundlichkeit, das folgende Leitthemen definiert:

- (a) Kinder [und Jugendliche – Anm. d. Verf.] haben eigene Rechte
- (b) Gesundheit und Sicherheit fördern
- (c) Gebrauchsfähigkeit herstellen
- (d) Veränderbarkeit zulassen
- (e) Erlebniswelten schaffen
- (f) Partizipation praktizieren
- (g) Widerstände benennen und Bündnispartner suchen

Da es Aufgabe des Prüfverfahrens ist, kindgerechte Lebensbedingungen in allen Lebensbereichen einzufordern, formulieren die hier gelisteten Aussagen auch für ganz verschiedene Lebensgebiete von Kindern Kriterien der Kinderfreundlichkeit. Ziel ist, deren Interessen bei Abwägungsentscheidungen stärker zu berücksichtigen und kinderpolitische Strategien in breiter angelegte (kommunale) Entwicklungskonzepte einzubetten (vgl. dazu auch Eichholz 1993, S. 87). Eine derart breite Aufstellung ist für das Teilprojekt „Kids im Quartier“ allerdings nicht notwendig. Dessen Fokussierung auf Raumeignung, Mobilität und Identifikation mit dem Stadtteil spricht vor allem für die in (b) bis (e) genannten Leitthemen.

Diese finden sich in ähnlicher Form – erneut ein Beleg für die prinzipielle Verständigung über das, was Kinderfreundlichkeit ausmacht – auch in der Freiburger Kinderstudie. Blinkert (1996, S. 10) nennt vier Bedingungen für einen kindgerechten Aktionsraum und sieht dessen

- Zugänglichkeit,
- Gefahrlosigkeit,
- Gestaltbarkeit und dessen
- Interaktionsfähigkeit

als wesentliche Voraussetzung dafür an, dass Kinder mit einem Raum etwas „anfangen“ können.

Die im Teilprojekt „Kids im Quartier“ als grundlegend für kinder- und jugendfreundliche (anpassungsfähige) Siedlungsformen definierten Leistungen setzen sich aus den Überschneidungspunkten des Prüfverfahrens Kinderfreundlichkeit mit der Freiburger Kinderstudie zusammen. Als für die Zielgruppe Kinder und Jugendliche anpassungsfähige Siedlungsformen werden diejenigen bezeichnet, die

- **Zugänglichkeit und Gebrauchsfähigkeit bieten**

Kinder und Jugendliche haben andere Verhaltensmuster als Erwachsene. Sie benötigen Ganzheitlichkeit und einen Zugang zu ihren Aktionsräumen, der problemlos und möglichst nicht durch soziale Barrieren (Verbote von Eltern oder Eigentümern), verkehrstechnische Hindernisse (eine nur unter hoher Gefährdung überquerbare Straße) oder räumliche Erschwernisse (attraktive Orte liegen außerhalb des Erreichbaren) behindert ist (vgl. Blinkert, 1996, S. 10ff.). Gebrauchsfähigkeit bedeutet darüber hinaus, dass Kinder und Jugendliche eine „Lebensumgebung [...] zum Anfassen“ (Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen, 1994) finden, in der sie ihre Nutzungsbedürfnisse mindestens ausprobieren und im Idealfall problemlos umsetzen können. Für Kinder und Jugendliche ist demnach das Wohnumfeld im Zusammenhang mit naturnahen Räumen, Gemeinbedarfseinrichtungen, gewerblichen Betrieben, Geschäften, Spiel-

und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum zugänglich, sie werden nicht auf eigene Reviere (Spielplätze, „Nischen“) verwiesen.

- **Gefahrlosigkeit sicherstellen bzw. Gesundheit und Sicherheit fördern**

Kinder und Jugendliche haben Anspruch auf Sicherheit vor Angst und Gefahr. Damit Stadtquartiere als zielgruppenadäquate Aktionsräume gelten können, müssen sie demnach gefahrlos sein. Dies bezieht sich sowohl auf die unmittelbare Gefahrlosigkeit / Gesundheit / Sicherheit, als auch „auf die Möglichkeiten eines Kindes / Jugendlichen zu situationsgerechtem und einsichtigem Verhalten“ (Blinkert, 1996, S. 12). Die Risikokompetenz von Kindern und Jugendlichen ist also ebenfalls ausschlaggebender Faktor. Daher sollten, um der Exploration von Kindern und Jugendlichen genügend Raum zu lassen, Sicherheitsvorkehrungen die Sicherheit nicht auf Kosten des Erlebens und der Bewältigung von Risiko und Gefahr schaffen (vgl. Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen, 1994). Auch beim Wechsel zwischen benachbarten Quartieren, in denen Orte liegen, die Kinder und Jugendliche regelmäßig aufsuchen, brauchen sie Sicherheit, u. a. auch dadurch, dass Nachbarn und Passanten ein aufmerksames Auge auf ihre Umgebung haben.

- **Gestaltbarkeit und Veränderbarkeit zulassen**

Gestaltbarkeit bedeutet, nutzungs offene („funktional unbestimmte“) Bereiche vorzusehen, Gestaltungsoptionen zu bieten und veränderliche Gegebenheiten zu offerieren – der Grad der Gestaltbarkeit bestimmt das Ausmaß an Freiheitsgraden im eigenen Handeln. Mit Zeiher (1983, S. 13) unterscheidet das Teilprojekt „Kids im Quartier“ Stadträume nach dem „Grad ihrer Offenheit bzw. Determiniertheit gegenüber Handlungen“. Ein gestalt- und veränderbarer (mithin kinder- und jugendfreundlicher) Raum sollte Handlungsmöglichkeiten bieten, aber dennoch nicht zu „offen“ sein, denn vollständig offene Räume regen ebenfalls nicht zu dessen

Nutzung an. Mit Blinkert (1996, S. 14) wird davon ausgegangen, dass die minimalen Kriterien für ein gestaltbares Wohnumfeld „funktionale Vielfalt“ und „Unbestimmtheit“ sind. Kinder und Jugendliche brauchen also – jeweils für sich – leichten Zugang zu diesen nutzungs offenen Räumen, die sie sich „aneignen“ können und an denen sie „Raumherrschaft“ ausüben können.

- **Interaktionschancen und Erlebniswelten schaffen**

Erlebnisdrang bestimmt das kindliche, die Suche von Herausforderungen jugendliches Handeln. Sterile Spielplätze, funktional festgelegte Geräte und monofunktionale Orte können diese Bedürfnisse nicht befriedigen. Erlebniswelten benötigen vielmehr eine Umgebung, die individuelle Aneignung herausfordert, keine vorschnellen Erklärungen liefert, spontane Entscheidungen ermöglicht und die Möglichkeit bietet, Gleichaltrige, aber auch ältere und jüngere, zu treffen. Ebenso gehört zu diesen Erlebniswelten die Welt der Erwachsenen (auch derer Arbeitswelt), in der Kinder und Jugendliche spielen, sich treffen, sich darstellen, sich produzieren und Kontakte knüpfen können. Ein Stadtbild, das dies erfüllt, erleichtert räumliche Identifikation mit bestimmten Orten und die Orientierung im Wohnumfeld und in seiner Nachbarschaft.

Diese vier Bedingungen werden als grundlegende Leistungen für eine kinder- und jugendfreundliche Siedlungsform beurteilt. Sie stehen gleichberechtigt nebeneinander und werden in dem empirischen Teil von „Kids im Quartier“ erfasst, überprüft und ggf. modifiziert.

Auch wenn sich die vier Leistungen von „Kids im Quartier“ „in Verbindung mit praktischen Lebenssituationen als ‚konkret-allgemein‘“ genug erweisen (Eichholz, 2000, S. 11), so gilt es dennoch auf der Anwendungsebene herauszuarbeiten, welche einzelnen stadtstrukturellen Merkmale sowie lebensweltliche Indizien Kinder- und Jugendfreundlichkeit ausmachen. Als die Leistungen abbildende Indizien gelten

- die Gestaltung des Wohnumfeldes und des öffentlichen Raums,
- die verkehrssicherheitliche Situation,
- die Verkehrsmittelwahl der Kinder und Jugendlichen sowie
- die Kommunikation mit Gleichaltrigen und Erwachsenen.

2.5 Die Leistungen im Kontext des EVALO-Forschungsverbundes

Die in Kapitel 2.4 beschriebenen vier Leistungen entsprechen den – etwas breiter gefassten – vier Begriffen, die das EVALO-Gesamtprojekt zum Begriff „Anpassungsfähigkeit“ formuliert (vgl. Brandt et al., 2003):

Zugänglichkeit und Gebrauchsfähigkeit bieten setzt „die Verfügung der Menschen über ihr stadträumliches Umfeld – Autonomie voraus“.

Gefahrlosigkeit sicherstellen bzw. Gesundheit und Sicherheit fördern braucht als Grundlage u. a. „Variabilität – kleinmaßstäbliche Parzellierung, Erschließung durch ein relativ dichtes Straßenraster und die Möglichkeit der Wahl der Wege, um eine alltagstaugliche Siedlung zu gewährleisten“.

Gestaltbarkeit und Veränderbarkeit zulassen bedingen „Offenheit – das Entstehen einer öffentlichen Sphäre und die Aneignungsfähigkeit eines Gebiets durch Personen und Gruppen der Gesellschaft mit unterschiedlichen Interessen und kulturellen Hintergründen“.

Interaktionschancen und Erlebnisswelten schaffen bedürfen sowohl „Offenheit“ aber auch „Regeln, nämlich stadträumlich ablesbare Grenzen zwischen öffentlicher und privater Sphäre und erlebbare Formen des Zusammenwirkens unterschiedlicher Funktionen in der Organisation der Siedlungsstruktur – sie stärken die Kompetenz der Menschen, die sich in ihrer Umgebung selbständig zurechtfinden müssen“.

Die Konkretisierung des Begriffs Anpassungsfähigkeit erfolgte damit auch innerhalb des vom Gesamtprojekt gesteckten Rahmens.

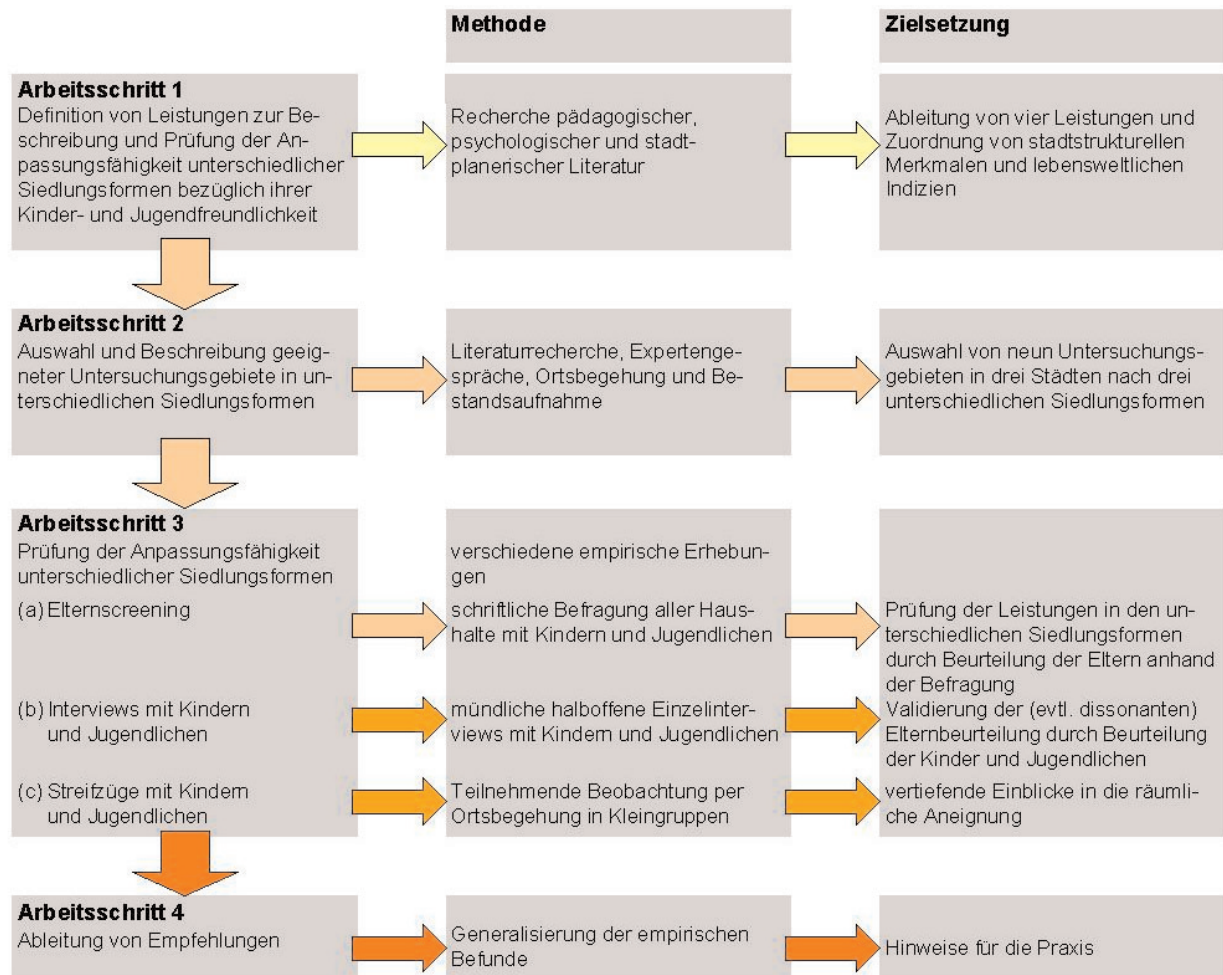
Kapitel 3 Das Projektdesign

3.1 Konzeption der Studie

Das Projekt „Kids im Quartier“ ist in vier, aufeinander aufbauende Untersuchungsschritte gegliedert (vgl. Abb. 2):

Unter Rückgriff auf die Literatur zur Raum- und Verkehrsplanung, zur Siedlungsstruktur und Stadtgestalt, zur Pädagogik und Entwicklungspsychologie sowie zu Aktionsmustern von Kindern und Jugendlichen ist in Arbeitspaket 1 eruiert worden, welche Anforderungen speziell diese Gruppe an unterschiedliche Siedlungsformen – vulgo: Stadtquartiere – stellt. Vor dem Hintergrund des Begriffs der „Anpassungsfähigkeit“ ist diese Auflistung zu so genannten Leistungen verdichtet worden. Diese wiederum sind die Prüfgrößen, nach denen unterschiedliche Siedlungsformen hinsichtlich ihrer Kinder- und Jugendfreundlichkeit untersucht werden.

Deren Auswahl und eine erste deskriptive Beschreibung der Untersuchungsgebiete war das Ziel des zweiten Untersuchungsschritts. Dabei war die Wahl der Gebiete davon bestimmt, eine Konstellation herzustellen, die Unterschiede hinsichtlich der Erfüllung der einzelnen Leistungen (von Anpassungsfähigkeit) mit relativer Sicherheit auf die Gestaltung der Siedlungen und nicht auf differierende gesamtstädtische Strukturen zurückführen lässt. Dementsprechend ist die Studie als quasi-experimentelles Design mit einer Experimental- und zwei Kontrollgruppen konzipiert worden. Demzufolge wurden insgesamt drei Städte mit je drei unterschiedliche Siedlungen – also zusammen neun Siedlungen – miteinander verglichen: Drei Siedlungsgebiete sind als Experimentalgruppe ausgewählt, drei Siedlungen dienten als „Kontrollgruppe 1“ und drei weitere Siedlungen als „Kontrollgruppe 2“ (eine Kurzvorstellung der einzelnen Untersuchungsgebiete findet sich in Kapitel 3.2). Um vor dem Start der Empirie einen Überblick über die Siedlungen und deren Vergleichbarkeit zueinander zu gewinnen, sind im Untersuchungsschritt 2 darüber hinaus Quartierssteckbriefe erstellt worden.



Deren Kriterien sind für das EVALO-Verbundprojekt einheitlich definiert, so dass die Steckbriefe nicht nur eine Vergleichbarkeit der Gebiete innerhalb des (einzelnen) (Teil)Projektes ermöglichen, sondern mit ihnen auch die Ähnlichkeit der übrigen im Gesamtprojekt gewählten Untersuchungsgebiete beleuchtet werden konnte.

Teil drei der Arbeiten umfasste die empirische Erhebung. Sie war dreistufig gehalten und beinhaltete zunächst das eine Situationsanalyse vornehmende Elternscreening. Als dessen Ergänzung fungierten strukturierte Interviews, die mit ausgewählten (und freiwilligen) Probanden – Kindern wie Jugendlichen – durchgeführt wurden. Mit ihnen konnten situationsadäquat einzelne Informationen vertieft und auf ihre Glaubwürdigkeit überprüft werden. Aufgabe der Interviews war also, die aus dem Screening gewonnenen Daten, die aufgrund ihrer Anonymität im Zweifelsfall nicht konsolidiert werden konnten, zu validieren. Die Interviews stellten darüber hinaus einen Einstieg in die dritte Stufe der Empirie, die teilnehmende Beobachtung, dar, da sie den Erstkontakt für diese herstellten. Mit der teilnehmenden Beobachtung sollte das (kindliche wie jugendliche) Mobilitätsverhalten vor Ort idealtypisch rekonstruiert werden; ferner bestand die Aufgabe der Beobachtung darin, unmittelbar vor Ort Hinweise auf das subjektive Erleben des Lebensraums von Kindern und Jugendlichen zu gewinnen.

Den Abschluss des Projektes bildeten die aus den Untersuchungsdaten destillierten Empfehlungen, die in Untersuchungsschritt 4 erarbeitet wurden. In ihnen sind Tipps und Denkanstöße enthalten, wie mit stadt- und verkehrsplanerischen Maßnahmen im Bestand reagiert werden kann und welche Hinweise für den Neubau gegeben werden können, um die Kinder- und Jugendfreundlichkeit einzelner Siedlungsformen, aber auch von Gesamtstädten weiter zu verbessern.

Abb. 2:

Aufbau und Ablauf der Untersuchung

3.2 Die Untersuchungsgebiete

Die Zielsetzung des Projektes, einerseits unterschiedliche Siedlungsformen vergleichend zu untersuchen und andererseits explizit als kinderfreundlich bezeichnete Siedlungen konventionellen Siedlungen gegenüberzustellen, erforderte ein mehrstufiges Vorgehen bei der Abgrenzung geeigneter Untersuchungsgebiete. Es mussten baustrukturell vergleichbar organisierte Siedlungen in zwei strukturell ähnlichen Städten mit unterschiedlichen Aktivitäten im Bereich kinderfreundliche Siedlungsplanung gefunden werden. Gleichzeitig mussten die gewählten Siedlungsformen in das Gesamtvorhaben EVALO eingebunden werden, um mit Fragestellungen und Ergebnissen der anderen Teilprojekte vergleichbar zu sein.

3.2.1 Auswahl der Städte

Gesucht wurde zunächst eine „Experimentalstadt“ mit einer langjährigen kinderfreundlichen Stadtentwicklungspolitik, in der kinderfreundliche Siedlungen in unterschiedlichen Siedlungsformen realisiert sind. Diesen Siedlungen der „Experimentalstadt“ mussten baustrukturell ähnliche Siedlungen in einer strukturell vergleichbaren „Kontrollstadt“ ohne langjährigen Aktivitäten im Bereich kinderfreundliche Siedlungen gegenübergestellt werden. Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse in erster Linie siedlungsstrukturell und weniger stadtstrukturell bedingt sind, sollte die „Kontrollstadt“ möglichst gleiche Bedingungen bezüglich Lage, Funktion und stadträumliche Gliederung aufweisen.

Nach eigenen Recherchen und Rücksprache mit dem Kinderbeauftragten der Landesregierung Nordrhein-Westfalen wurde als „Experimentalstadt“ Herten bestimmt. Herten betreibt seit 1978 offensiv eine umsetzungsorientierte kinderfreundliche Stadtpolitik – institutionalisiert zunächst durch die „Geschäftsstelle Kinder-

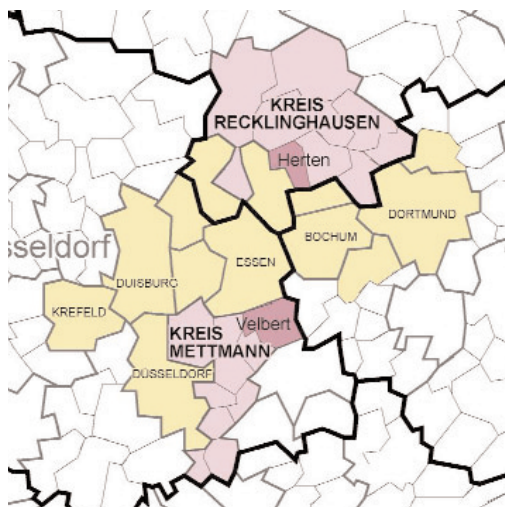
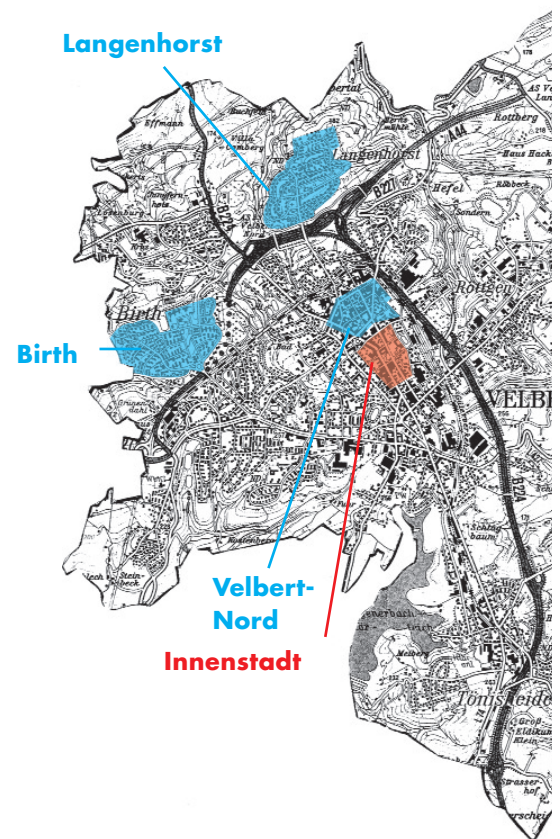


Abb. 3:
Lage der Städte im Ruhr-Emscher-Raum
Kartographie: ILS NRW

freunde im Rathaus Herten“ und heute durch das ProKids-Büro (vgl. Geschäftsstelle Kinderfreunde 1993, S. 1). Ausschlaggebend für ihre Wahl war vor allem die Realisierung mehrerer kinderfreundlicher Wohnprojekte in unterschiedlich strukturierten Siedlungen.

Als „Kontrollstadt“ ohne langjährige Aktivitäten im Bereich kinderfreundlicher Stadtentwicklung wurde, ebenfalls nach Rücksprache mit dem Kinderbeauftragten der Landesregierung Nordrhein-Westfalens, die Stadt Velbert ausgewählt. Beide Städte besitzen die Funktion eines Mittelzentrums, sind kreisangehörige Städte und am Ballungsrand des Ruhrgebietes verortet. Velbert liegt im Städtedreieck Wuppertal, Essen, Düsseldorf am südlichen Rand am Übergang zum Bergischen Land; Herten befindet sich nahe den Oberzentren Essen und Bochum am nördlichen Rand des Ruhrgebietes am Übergang zum Münsterland (vgl. Abb. 3).

In Velbert leben mit rund 90.000 Einwohnern auf 75 km² (1.200 Ew/km²) etwas mehr Menschen als in Herten mit 66.000 Einwohnern auf 37 km² (1.800 Ew/km²). Ohne die 1975 eingemeindeten Stadtteile Westerholt in Herten bzw. Neviges und Langenberg in Velbert sind die Kerngebiete der beiden Städte mit ca. 50.000 Einwohnern annähernd gleich groß; der Ausländeranteil liegt in beiden Städten zwar über dem Landesdurchschnitt, ist aber mit 12,8 % (für Velbert) bzw. 11,7 % (für Herten) durchaus vergleichbar. Ursächlich für diese Bevölkerungszusammensetzung ist die vom produzierenden Gewerbe geprägte Wirtschaftsstruktur. In Velbert sind 58 % aller Beschäftigten vornehmlich in der Metallverarbeitung tätig. Auch in Herten arbeiten, trotz Zechenstilllegungen, noch 30 % aller Beschäftigten im produzierenden Gewerbe. Der Wegfall des Bergbaus macht sich allerdings beim Anteil der Arbeitslosen bemerkbar. Während Herten mit einer Quote von 13,5 % über dem Landesdurchschnitt liegt, sind in Velbert nur 8,7 % der Erwerbsfähigen ohne Arbeit – und damit weniger als im Landesdurchschnitt.



Karte 1:
Lage der Untersuchungsgebiete
im Stadtgebiet Velbert
Kartengrundlage: TK 50

Aussagen über die Auswirkungen unterschiedlicher Siedlungsstrukturen auf die Kinder- und Jugendfreundlichkeit ableiten zu können.

Die letztendlich gewählten Untersuchungsgebiete lassen sich siedlungsstrukturell in Einfamilienhaus-siedlungen, Zeilenbausiedlungen und innenstadtnahe Mischgebiete typisieren. Tabelle 3 gibt eine Übersicht über die ausgewählten Untersuchungsgebiete und deren Zuordnung zu den verschiedenen Siedlungsformen.

Tab. 3:
Überblick über die Untersuchungsgebiete

		Einfamilienhaus-siedlungen	innenstadt-nahe Mischgebiete	Zeilenbau-siedlungen
Experimental-gruppe	Herten	Backumer Tal Bullerbü	Herten-Süd	Otto-Lenz-Siedlung
Kontroll-gruppe 1	Velbert	Langenhorst	Velbert-Nord	Birth
Kontroll-gruppe 2	Kassel Kaufungen	Kaufungen-Mitte	Vorderer Westen	Helleböhn

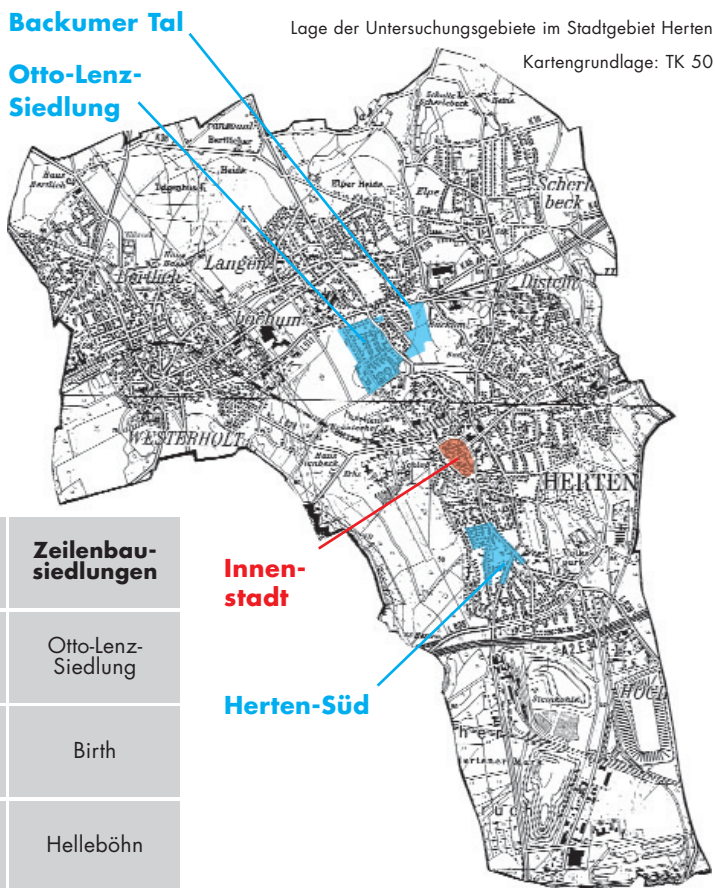
Landschaftlich umgeben sind beide Kommunen von großen, meist landwirtschaftlich genutzten Freiräumen, wodurch die Wegedistanz aus den Siedlungsbereichen in die offene Landschaft relativ gering ist. Vergleichbar ist auch die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Beide Innenstädte werden ausschließlich durch Busse erschlossen, in die benachbarten Oberzentren bestehen Schnellbusverbindungen.

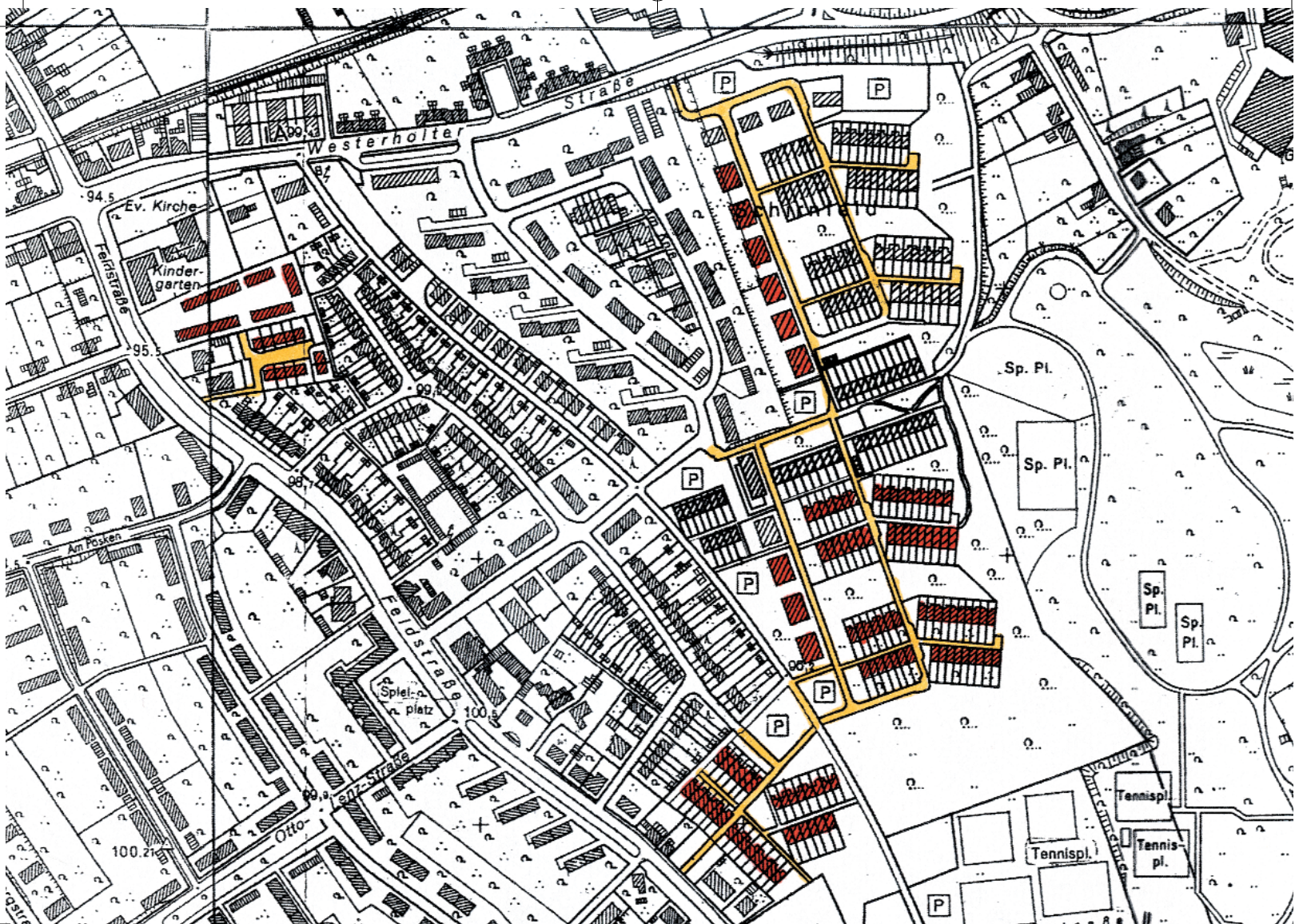
Um die Unabhängigkeit der Ergebnisse von Stadtgröße und Lage zu testen und um die Verknüpfung mit den anderen EVALO-Teilprojekten sicherzustellen, wurde noch eine Großstadt mit der Funktion eines Oberzentrums als zweite Kontrollstadt in die Untersuchung einbezogen. Voraussetzung war, dass in ihr auch andere Teilprojekte Erhebungen durchführten. Ausgewählt wurden dazu die Stadt Kassel bzw. deren Umlandgemeinde Kaufungen.

3.2.2 Auswahl der Untersuchungsgebiete nach Siedlungsformen

Die Festlegung der in den drei Städten zu untersuchenden Siedlungsformen erfolgte auf Basis einer Literaturanalyse hinsichtlich bereits bewährter Siedlungstypisierungen, unter Berücksichtigung der im Projektkonsortium genutzten Kategorisierung von Siedlungsformen und nach einer gesamtstädtischen Betrachtung vorhandener Siedlungsstrukturen unter Rückgriff auf das Expertenwissen der jeweiligen Stadtplanungsämter. Jedes Untersuchungsgebiet sollte eine möglichst durchgängig einheitliche Bau-, Nutzungs- und Erschließungsstruktur aufweisen, um

Karte 2:
Lage der Untersuchungsgebiete im Stadtgebiet Herten
Kartengrundlage: TK 50





Karte 3:

Nutzungskartierung Einfamilienhaussiedlungen

Backumer Tal und Bullerbü in Herten

Kartengrundlage: DGK 5

- Wohnen
- Einzelhandel
- Öffentliche Gebäude
- Geschäfts- / Wohnhaus
- Erhobene Straßenzüge

0 50 100 150 200 250



Meter

Einfamilienhaussiedlungen Backumer Tal und Bullerbü in Herten

Die Siedlung Backumer Tal ist zwischen 1997 und 1999 im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher-Park als „Ökologischer Wohnpark“ unter dem Motto „Kinderfreundliches Wohnen“ entstanden. Realisiert sind 100 Reiheneigenheime und 108 Miet- und Eigentumswohnungen in neun Geschossbauten. Weitere 106 Reihenhäuser und sechs Geschossbauten mit ca. 70 Wohnungen sind geplant. Ursprünglich avisiert war eine Siedlungsmitte mit Gemeindezentrum, Kindertagesstätte und Geschäften zur Nahversorgung, die aufgrund mangelnder Nachfrage nicht gebaut wird. Der geänderte Bebauungsplan sieht jetzt auch hier Reihenhäuser vor.

Gebaut und vermarktet wurden die Häuser und Wohnungen durch einen Bauträger. Seit 2001 existiert eine organisierte Nachbarschaft in der Siedlergemeinschaft „Wir im Backumer Tal e.V.“.

Die Siedlung befindet sich ca. 2 km nördlich der Hertener Innenstadt im Stadtteil Paschenberg. Im Osten schließt sich direkt das Naherholungs- und Freizeitgebiet Backumer Tal an, das der Siedlung den Namen gab. Versorgungseinrichtungen o. Ä. im Nahbereich existieren keine, an der nahegelegenen Hauptverkehrsstraße befinden sich lediglich zwei Bankfilialen und ein Kiosk. Das nächste Einkaufszentrum befindet sich im nördlich gelegenen Stadtteil Langenbochum. Kindergärten, Grundschule, Haupt-, Real- und Gesamtschule befinden sich im Stadtteil im Umkreis von einem Kilometer; vor deren Erreichen muss allerdings häufig die Feldstraße überquert werden.

Erschlossen wird die Siedlung durch niveaugleiche Wohnstraßen, die lediglich zum Be- und Entladen mit dem Auto befahren werden dürfen (gewidmet als Verkehrsberuhigte Bereiche, Zeichen 325 StVO). Ansonsten wird der Kfz-Verkehr aus der Siedlung her-



Abb. 4 (oben):

Autofreie Wohnstraße in der kinderfreundlichen Einfamilienhaussiedlung Backumer Tal in Herten



Abb. 5 (unten):

Autofreier Wohnhof in der kinderfreundlichen Einfamilienhaussiedlung Bullerbü in Herten

ausgehalten. Geparkt wird am Siedlungsrand auf Sammelstellplatzanlagen. Um den Lastentransport zwischen Parkplatz und Hauseingang zu erleichtern, ist ein Handwagensystem installiert worden.

In die Untersuchung wurde ferner die „Kinderfreundliche Siedlung Feldstraße“ einbezogen – aufgrund ihrer bunten Farbgestaltung „Bullerbü“ genannt. Sie wurde zwischen 1996 und 1998 unter dem Motto „Einfach und selber bauen“ ebenfalls im Rahmen der IBA Emscher-Park errichtet. Entstanden sind 31 Reiheneigenheime. Bei Planung und Bau wurden die Familien intensiv unterstützt durch das ProKids-Büro sowie eine Siedlungsbaugesellschaft als Baubetreuer.

Die Hausgruppen bilden zwei, nicht mit dem Auto befahrbare Höfe, die als Spielflächen genutzt werden. Kraftfahrzeuge werden am Siedlungsrand auf zwei Sammelstellplatzanlagen geparkt; Straßen existieren auf-

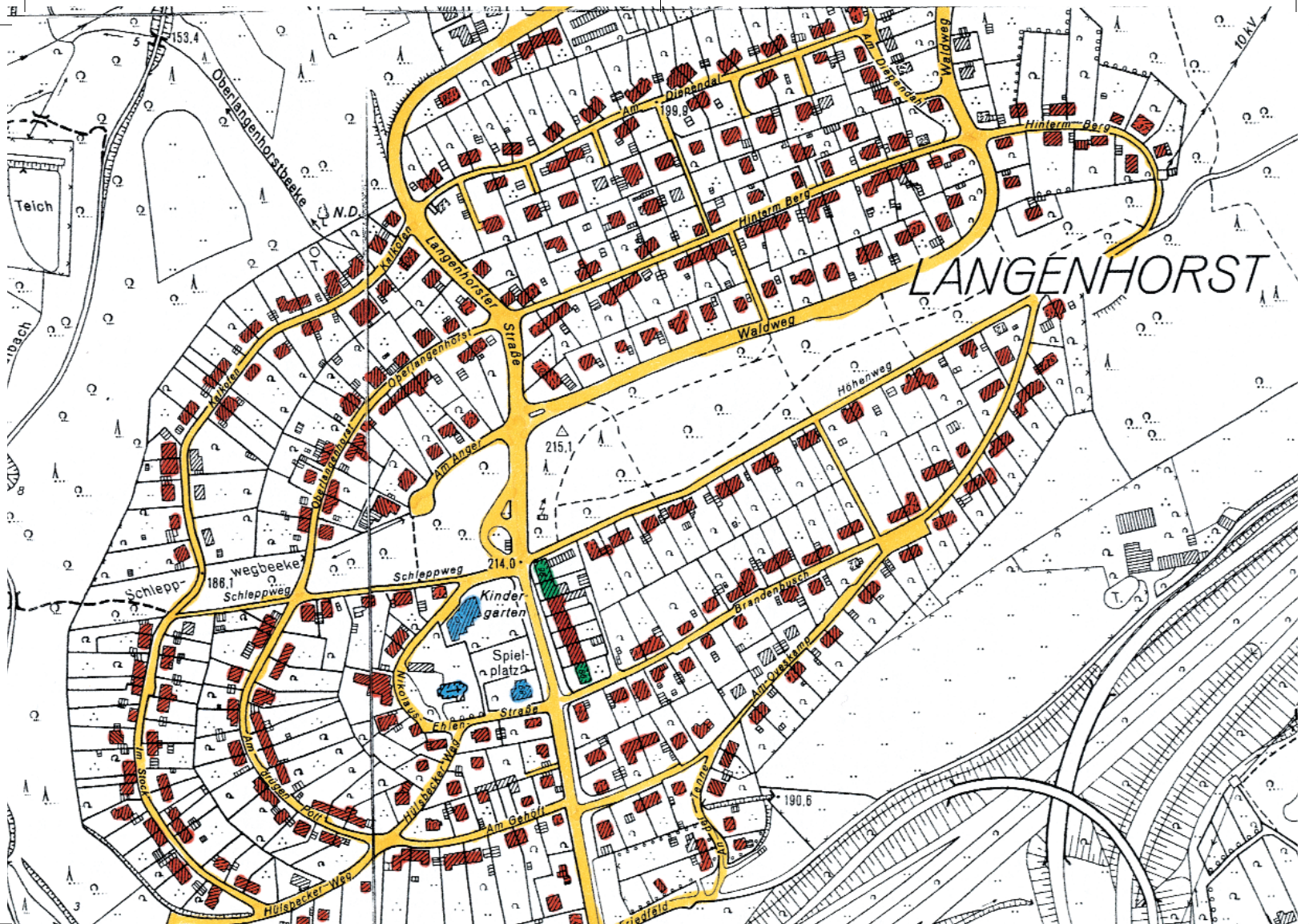
grund der geringen Siedlungsgröße keine (s. a. ProKids-Büro, 1999). Das weitere Wohnumfeld Richtung Osten und Norden gestaltet sich durch die stark befahrenen Straßen hingegen eher als Barriere.

An den ÖPNV angebunden sind die beiden Siedlungen durch zwei auf der Feldstraße verkehrende Stadtbuslinien sowie eine Schnellbuslinie. Die beiden Stadtbuslinien verbinden die Siedlungen mit der Innenstadt tagsüber im 15-Minuten-Takt sowie mit den Stadtteilen Westerholt und Langenbochum jeweils im 30-Minuten-Takt. Die Schnellbuslinie fährt zwischen Marl im Norden über Herten-Innenstadt nach Wanne-Eickel (Anschluss an Nahverkehrszüge nach Essen und Dortmund) tagsüber im 30-Minuten-Takt. Die etwa 5 km entfernte Kreisstadt Recklinghausen ist mit einmaligem Umsteigen alle halbe Stunde in 25 Minuten erreichbar.

Die Siedlungen Bullerbü und Backumer Tal bilden zwar keine Einheit, da sie unter sehr unterschiedlichen Vorzeichen (frei finanziertes Bauträger- vs. gefördertes Selbsthilfeprojekt) entstanden sind. Durch ihre räumliche Nähe und die gleiche Siedlungsform gelten aber dennoch ähnliche Rahmenbedingungen.

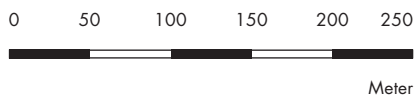
Größe	12 ha Backumer Tal 2 ha Bullerbü
Einwohner	701 Ew
Bevölkerungsdichte	50 Ew/ha
Anzahl Haushalte mit Kindern und Jugendlichen	135
Anzahl Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	40 % (278)
Anteil der 18- bis 65-Jährigen	56 %
Anteil der über 65-Jährigen	4 %
Ausländeranteil	6 %
Anzahl Geschäfte / Betriebe (eigene Erhebung)	keine
Arbeitsplatzzahl (eigene Schätzung)	keine

Tab. 4:
Grunddaten Einfamilienhaussiedlungen
Backumer Tal und Bullerbü in Herten
Quelle: Stadt Herten 2002



Karte 4:
 Nutzungskartierung Einfamilienhaussiedlung
 Velbert-Langenhorst
 Kartengrundlage: DGK 5

- Wohnen
- Einzelhandel
- Öffentliche Gebäude
- Geschäfts- / Wohnhaus
- Erhobene Straßenzüge



Einfamilienhaussiedlung Velbert-Langenhorst

Die Einfamilienhaussiedlung Velbert-Langenhorst entstand zwischen den 30er und 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts als Mustersiedlung des „Heimatgedankens“; gebaut in Nachbarschaftsarbeit und Selbsthilfe. Initiiert wurde die Siedlung für Arbeiterfamilien durch Nikolaus Ehlen (1886-1965), Velberter Pädagoge und katholischer Sozialreformer, der sich bundesweit für Gemeinschaft und Nachbarschaft im



Abb. 6:

Wohnstraße in der Einfamilienhaussiedlung Velbert-Langenhorst

Siedlungsbau einsetzte.⁵ Langenhorst wurde Vorbild für ähnliche Siedlungsvorhaben u. a. in Bochum, Köln und Fulda. Heute charakterisiert Langenhorst eine normale vorstädtische Einfamilienhaussiedlung mit etwa 340 freistehenden Einfamilienhäusern; zum Teil findet durch Familienangehörige eine Nachverdichtung mit Einfamilienhäusern im Hinterland statt.

Die Siedlung befindet sich am Stadtrand von Velbert, ca. 2 km nördlich der Innenstadt, getrennt durch die Autobahn A44. Zu erreichen ist Langenhorst quasi nur über eine einzige Zufahrtsstraße. Erschlossen wird die Siedlung über eine Sammelstraße (mit gemeinsamen Geh-/Radweg) und niveaugleichen Wohnstraßen (gewidmet als Tempo 30-Zonen, Zeichen 274 StVO).

Größe	48 ha
Einwohner	1.576 Ew
Bevölkerungsdichte	33 Ew/ha
Anzahl Haushalte mit Kindern und Jugendlichen	131
Anzahl Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	40 %
Anteil der 18- bis 65-Jährigen	56 %
Anteil der über 65-Jährigen	4 %
Ausländeranteil	6 %
Anzahl Geschäfte / Betriebe (eigene Erhebung)	keine
Arbeitsplatzzahl (eigene Schätzung)	keine

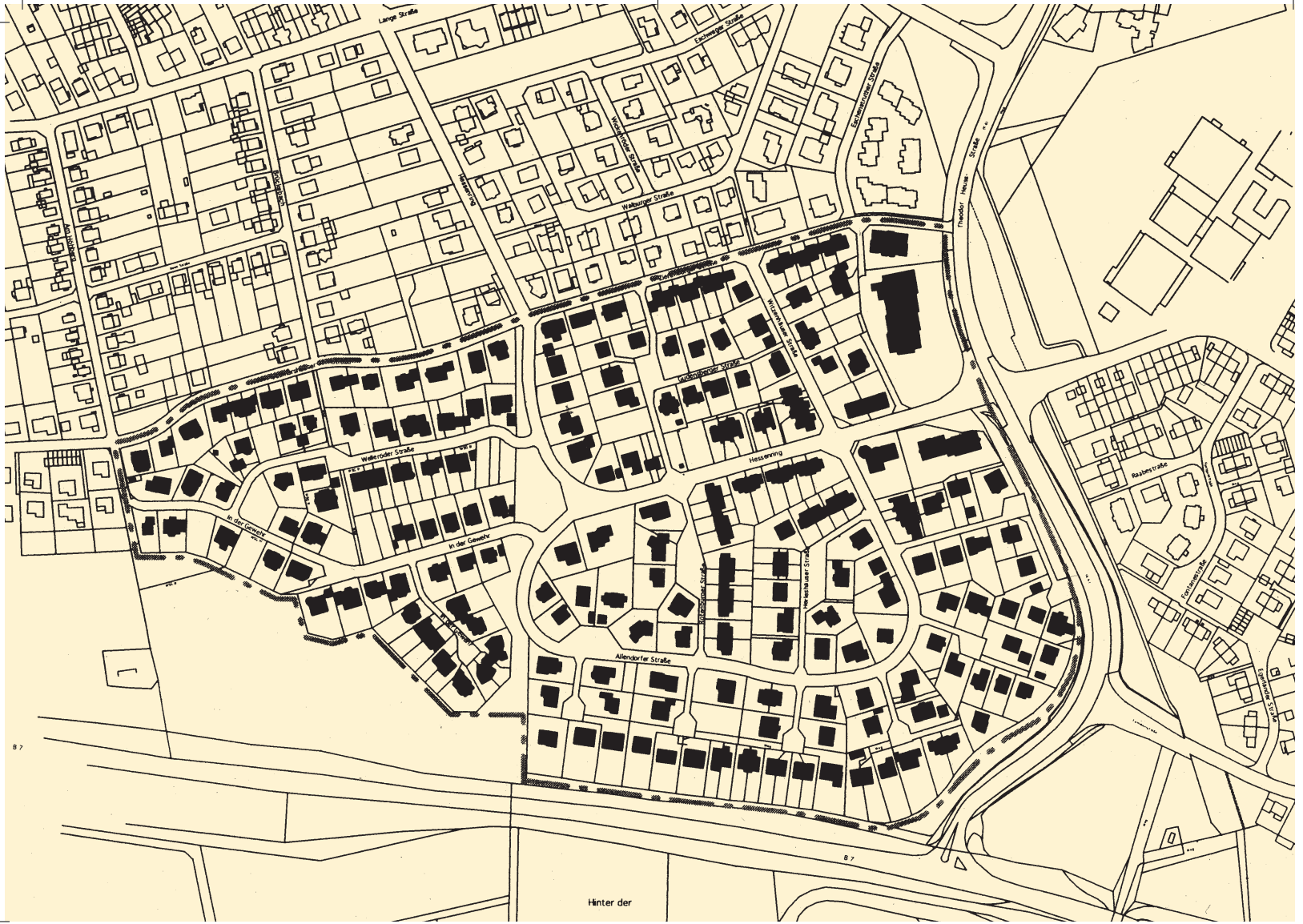
Tab. 5:
Grunddaten Einfamilienhaussiedlung Velbert-Langenhorst
Quelle: Stadt Herten 2002

Versorgungseinrichtungen o. Ä. im Nahbereich existieren keine. An der Sammelstraße befinden sich lediglich eine Bankfiliale, eine Metzgerei sowie zwei Gaststätten. Innerhalb der Siedlung befinden sich zwei Kindergärten, sämtliche Schulformen befinden sich außerhalb der Siedlung in etwa 2 km Entfernung.

An den ÖPNV angebunden ist Langenhorst durch zwei Ortsbuslinien, die montags bis freitags tagsüber gemeinsam im 20-Minuten-Takt und am Wochenende im 30-Minuten-Takt in die Innenstadt fahren. Dort bestehen stündliche Umsteigemöglichkeiten zu Schnellbussen nach Essen und Wuppertal.

Umgeben ist Langenhorst vornehmlich von Wald. Topografisch geprägt ist die Siedlung durch ihre Hanglage. Der als Grünzug gestaltete, in ost-westliche Richtung verlaufende Kamm teilt Langenhorst in einen Nord- und einen Südhang.

⁵ „Heimat war für Nikolaus Ehlen das *familiengerechte Heim*, welches nur das kleine freistehende Häuschen mit Garten sein konnte, von einer Familie bewohnt und durch Anrechnung von Eigenleistung bei seiner Errichtung und großzügige Finanzierungsmodelle als Eigentum vorgesehen. Durch seine enge Freundschaft mit Paul Lücke, dem wichtigsten Wohnungsbaupolitiker der CDU in den Fünfziger Jahren und ab 1957 Wohnungsbauminister, hatte Ehlen nachweislich großen Einfluß auf die diesbezügliche Politik der Bundesregierung, die nach einigen Orientierungsschwierigkeiten nicht ohne Grund schließlich auf die Förderung des als *Familienheim* bezeichneten Einfamilienhauses ausgerichtet wurde. Der Triumph war für Ehlen jedoch ein zwiespältiger. Denn das sich durchsetzende Wirtschaftswunder bedeutete gleichzeitig das Ende aller Selbsthilfe- und Bescheidenheitsideale, welche Ehlen für entscheidend hielt“, (Kieser, Marco 1998).



Karte 5:
Schwarzplan Einfamilienhaussiedlung
Kaufungen-Mitte
Kartengrundlage: DGK 5

Einfamilienhaussiedlung Kaufungen-Mitte

Die Einfamilienhaussiedlung Kaufungen-Mitte befindet sich in der 13.000 Einwohner zählenden Gemeinde Kaufungen, etwa 12 km südöstlich der Kasseler Innenstadt. Entstanden ist die Siedlung zwischen den 1980er und 1990er Jahren als räumlicher Zusammenschluss der Ortsteile Oberkaufungen und Niederkaufungen.



Abb. 7:
Wohnstraße in der Einfamilienhaussiedlung Kaufungen-Mitte

Das Untersuchungsgebiet umfasst einen Teil der Einfamilienhaussiedlung mit etwa 220 individuellen, freistehenden Einfamilienhäusern auf großzügig parzellierten Grundstücken. Erschlossen sind die Grundstücke über asphaltierte niveaugleiche Wohnstraßen mit gepflasterten Gehwegen, angelegt als Ringstraßen sowie abgehende Stichstraßen in Form von Sackgassen. Das Siedlungsgebiet ist als Tempo 30-Zone (Zeichen 274 StVO) ausgewiesen.

Im Unterschied zu den Einfamilienhaussiedlungen in Hertzen und Velbert existiert neben der Wohnnutzung ein kleiner Nahversorgungspunkt am Siedlungsrand. Ein geplantes Dienstleistungszentrum konnte aufgrund mangelnder Umzugsbereitschaft der in den Ortsteilen vorhandenen Geschäfte nicht realisiert werden. Die jeweiligen Ortsmitten von Ober- und Niederkaufungen befinden sich in etwa 1,5 km Entfernung. Kindergarten, Grundschule und Gesamtschule sowie soziale Einrichtungen befinden sich ebenfalls im Umkreis des Untersuchungsgebietes.

Größe	20 ha
Einwohner	880 Ew
Bevölkerungsdichte	44 Ew/ha
Anzahl Haushalte mit Kindern und Jugendlichen	145
Anzahl Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	26 % (293)
Anteil der 18- bis 65-Jährigen	68 %
Anteil der über 65-Jährigen	6 %
Ausländeranteil	gering
Anzahl Geschäfte / Betriebe (eigene Erhebung)	11
Arbeitsplatzzahl (eigene Schätzung)	71

Angebunden an den ÖPNV ist Kaufungen-Mitte durch eine 1998 fertig gestellte Straßenbahnlinie Richtung Kassel. Die Haltestelle befindet sich in etwa 600 m Entfernung, die Bahnen fahren tagsüber im 15-Minuten-Takt.

Tab. 6:
Grunddaten Einfamilienhaussiedlung Kaufungen-Mitte
Quelle: Gemeinde Kaufungen 2002



Karte 6:

Nutzungskartierung innenstadtnahes Mischgebiet

Herten-Süd

Kartengrundlage: DGK 5

- Wohnen
- Einzelhandel
- Öffentliche Gebäude
- Geschäfts- / Wohnhaus
- Erhobene Straßenzüge

0 50 100 150 200 250

Meter

Innenstadtnahes Mischgebiet Herten-Süd

Das innenstadtnahes Mischgebiet Herten-Süd befindet sich etwa 800 Meter südlich des Hertener Innenstadtkerns. Geprägt wurde der Stadtteil vor allem durch die nahegelegene, im Jahr 2000 stillgelegte Zeche Ewald. Städtebaulich auffällig ist das Mitte der 1980er Jahre auf der Fläche eines ehemaligen Straßenbahndepots entstandene neue Stadtteilzentrum. Inmitten des Stadtteils wurde ein neues Bürgerhaus gebaut, um das sich u. a. eine Drogerie, zwei Lebensmitteldiscounter, ein Ärztehaus mit Apotheke, eine Seniorenwohnanlage, Bankfilialen und ein Eiscafé, Geschosswohnungen sowie etwa 40 Reihenhäuser gruppieren. Integriert wurde das 1990 fertig gestellte Wohnprojekt „Kinderfreundliches Bauen“ in Form von 13 Reiheneigenheimen, die in zwei kreisförmig angelegten Zeilen einen autofreien Innenhof bilden.

Entlang der Ewaldstraße, dem ehemaligen Rückgrat des Stadtteils, stehen teilweise bereits Anfang des 20. Jahrhunderts entstandene grenzständige Geschossbauten. Vor allem im nördlichen Bereich ist die heutige Situation gekennzeichnet von eher mangelnder Aufenthaltsqualität, hohe Kfz-Belastung und dem Leerstand von Ladenlokalen im Erdgeschoss und der darüber liegenden Wohnungen. Aktuell liegt eine Entwurfsplanung zur Verbesserung der Straßenraumqualität vor (vgl. Planersocietät, 2004). Das städtebauliche Bild der abgehenden Seitenstraßen wird überwiegend durch grenzständige, zweigeschossige Zechenhäuser mit hinterliegenden Privatgärten bestimmt. Der Stadtteil Herten-Süd ist aufgenommen in das Programm „Stadtumbau West“.

Während die Straßen im neuen Stadtteilzentrum teils als Fußgängerzone (Zeichen 242 StVO), teils als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO) in ihrer ganzen Breite von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden, dominiert in den umliegenden Tempo 30-Zonen der fahrende und ruhende Kfz-Verkehr.

An den ÖPNV ist Herten-Süd durch zwei Stadtbuslinien und eine Schnellbuslinie angebunden. Die Stadtbuslinien verkehren tagsüber jeweils im 30-Minuten-Takt zwischen Recklinghausen-Süd (Anschluss an Nahverkehrszüge nach Essen, Dortmund, Bochum) und Herten-Innenstadt. Die Schnellbuslinie fährt zwischen Wanne-Eikel im Süden (Anschluss an Nahverkehrszüge nach Essen und Dortmund) über Herten-Innenstadt nach Marl tagsüber im 30-Minuten-Takt. Die etwa 6 km entfernte Kreisstadt Recklinghausen ist mit einmaligem Umsteigen halbstündlich in 30 Minuten erreichbar.

Kindergarten und Grundschule liegen in fußläufiger Entfernung, die weiterführenden Schulen befinden sich in der Innenstadt in 1,5 bis 2 km Entfernung. Das Untersuchungsgebiet liegt nah am westlichen Siedlungsrand und damit in unmittelbarer Nähe zum offenen Freiraum.

Größe	23 ha
Einwohner	2.130 Ew
Bevölkerungsdichte	93 Ew/ha
Anzahl Haushalte mit Kindern und Jugendlichen	251
Anzahl Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	19 % (394)
Anteil der 18- bis 65-Jährigen	63 %
Anteil der über 65-Jährigen	18 %
Ausländeranteil	22 %
Anzahl Geschäfte / Betriebe (eigene Erhebung)	74
Arbeitsplatzzahl (eigene Schätzung)	350

Tab. 7:

Grunddaten innenstadtnahes Mischgebiet Herten-Süd

Quelle: Stadt Herten 2002



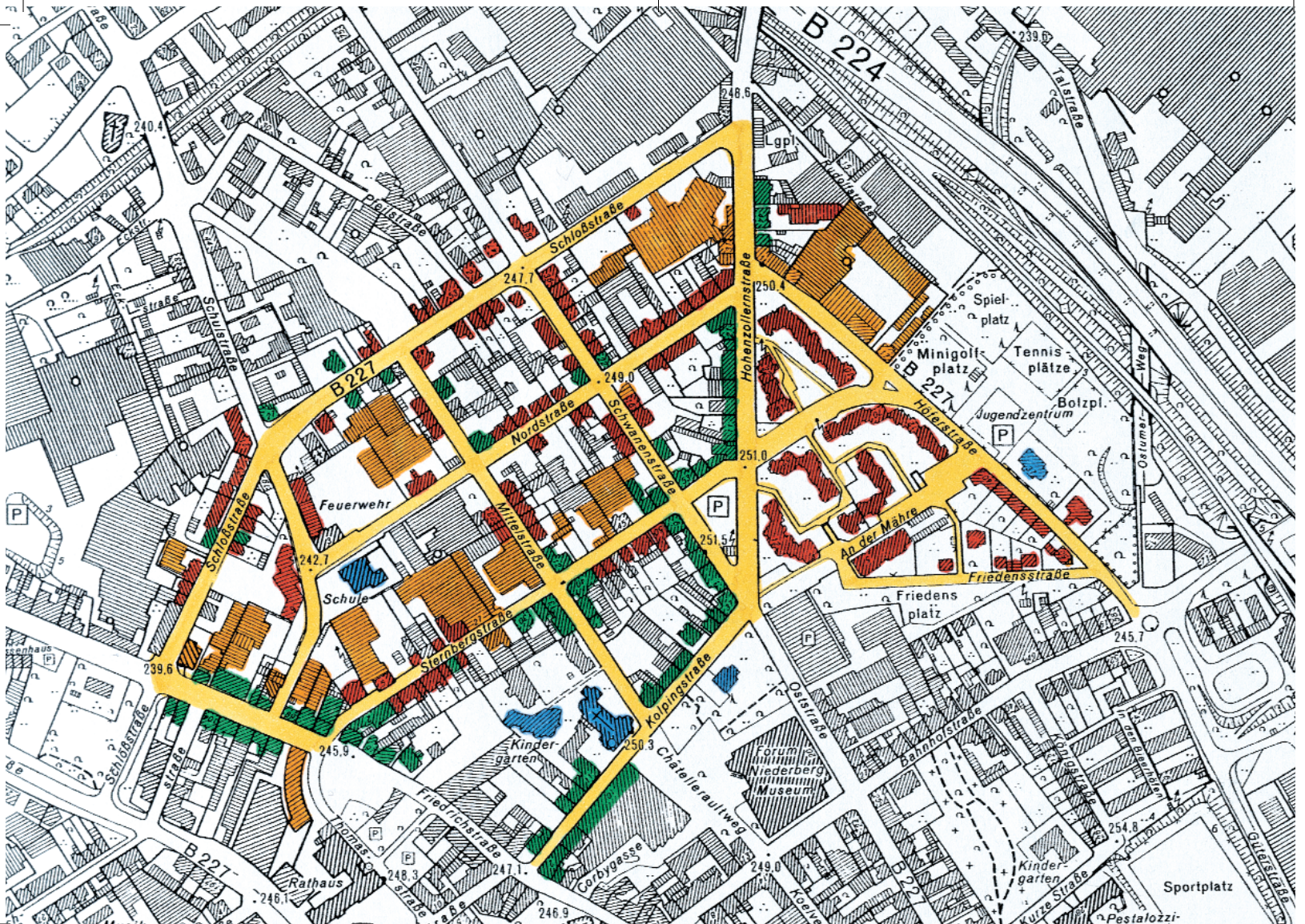
Abb. 8:

Fußgängerzone im Stadtteilzentrum Herten-Süd



Abb. 9:

Kinder am Kiosk in Herten-Süd



Karte 7:

Nutzungskartierung innenstadtnahes Mischgebiet

Velbert-Nord

Kartengrundlage: DGK 5

- Wohnen
- Einzelhandel
- Öffentliche Gebäude
- Geschäfts- / Wohnhaus
- Erhobene Straßenzüge

0 50 100 150 200 250



Meter

Innenstadtnahes Mischgebiet Velbert-Nord

Das innenstadtnahes Mischgebiet Velbert-Nord ist ein klassisches Stadterweiterungsgebiet der Gründerzeit, das Ende des 19. Jahrhunderts, Anfang des 20. Jahrhunderts realisiert wurde. Es befindet sich unmittelbar nördlich der Velberter Fußgänger- und Einkaufsstraße. Städtebaulich geprägt ist die Nordstadt zum einen durch ihre rasterförmig erschlossene, dreigeschossige Blockrandbebauung, zum anderen durch mittlere weile brachliegende bzw. mindergenutzte großflächige Industriegebäude (ehemalige Eisengießereien u. Ä.). Insgesamt bestehen wenig Frei- bzw. Grünflächen.

Das Straßenbild wird vom fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr bestimmt; auch deshalb, weil der gesamte Stadtteil stark Nutzungsgemischt ist. In vielen Erdgeschossen befinden sich Ladenlokale mit darüber liegenden Wohnungen; auch Handwerksbetriebe, wie z. B. Dachdecker, sind hier ansässig. Viele der Altbauten wirken sanierungsbedürftig und werden augenscheinlich vielfach von Migranten bewohnt. Der Stadtteil Velbert-Nord ist in das Programm „Stadtumbau West“ aufgenommen worden.

Kindergarten und Grundschule befinden sich im Untersuchungsgebiet. Weiterführende Schulen befinden sich im Umkreis von 700 bis 1.500 Metern.

Durch das Untersuchungsgebiet verkehren sämtliche Ortsbuslinien sowie der an Wochentagen stündlich fahrende Schnellbus nach Essen.

Größe	25 ha
Einwohner	2.086 Ew
Bevölkerungsdichte	83 Ew/ha
Anzahl Haushalte mit Kindern und Jugendlichen	265
Anzahl Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	18 % (379)
Anteil der 18- bis 65-Jährigen	67 %
Anteil der über 65-Jährigen	15 %
Ausländeranteil	32 %
Anzahl Geschäfte / Betriebe (eigene Erhebung)	119
Arbeitsplatzzahl (eigene Schätzung)	928

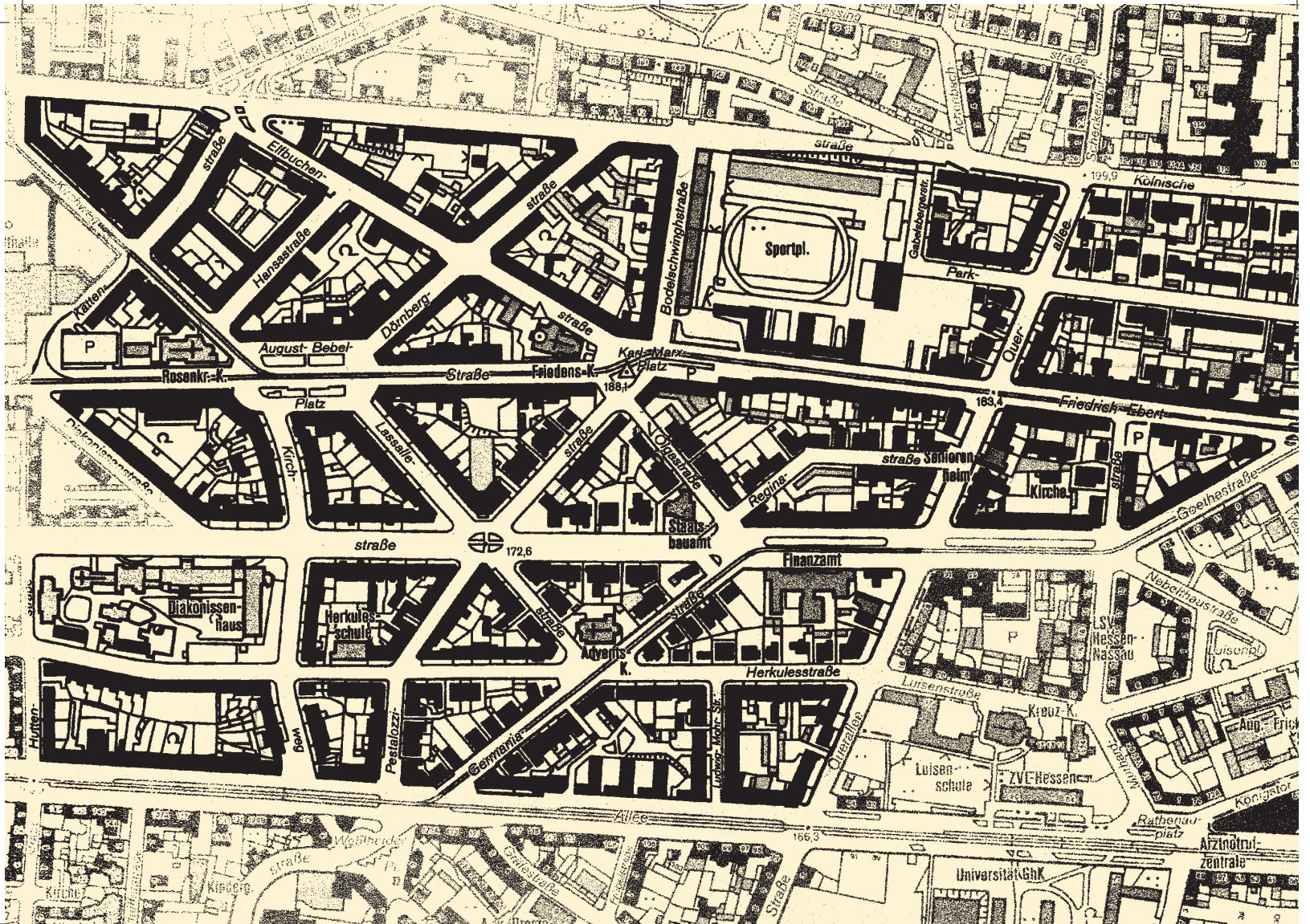
Tab. 8:
Grunddaten innenstadtnahes Mischgebiet Velbert-Nord
Quelle: Stadt Velbert 2002



Abb. 10:
Grenzständige Blockrandbebauung in Velbert-Nord



Abb. 11:
Fußgänger in Velbert-Nord



Karte 8:
Schwarzplan innenstadtnahes Mischgebiet
Vorderer Westen in Kassel
Kartengrundlage: DGK 5

Innenstadtnahes Mischgebiet Vorderer Westen in Kassel

Als innenstadtnahes Mischgebiet einer Großstadt wurde der Vorderer Westen in Kassel in die Untersuchung mit einbezogen. Das Stadtquartier entstand als klassisches Stadterweiterungsgebiet Ende des 19. Jahrhunderts, Anfang des 20. Jahrhunderts und befindet sich etwa 1,5 km westlich der Kasseler Einkaufs- und Fußgängerstraße.



Abb. 12:
Straßencafé im Stadtquartier Vorderer Westen

Städtebaulich geprägt wird der Vordere Westen durch seine vier- bis fünfgeschossige gründerzeitliche Blockrandbebauung mit rasterförmiger Erschließung. Anders als die zwei zuvor skizzierten Mischgebiete zeigt dieses Quartier mit seinen zum Teil aufwändig sanierten Jugendstilfassaden Gentrifizierungstendenzen. Gleichwohl bestehen nach wie vor renovierungs- bzw. sanierungsbedürftige Altbauten.

Das Straßenbild wird einerseits durch die vielfältigen Nutzungen (insbesondere an der Friedrich-Ebert-Straße und dem August-Bebel-Platz) und andererseits durch den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr bestimmt. Private Flächen befinden sich in den Blockinnenbereichen oder, wenn vorhanden, in kleinen Vorgärten.

Durch das Quartier fahren zwei Straßenbahnlinien in Richtung der Innenstadt. Eine davon bietet eine direkte Verbindung zum ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe.

Größe	50 ha
Einwohner	7.445 Ew
Bevölkerungsdichte	149 Ew/ha
Anzahl Haushalte mit Kindern und Jugendlichen	770
Anzahl Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	13 % (976)
Anteil der 18- bis 65-Jährigen	72 %
Anteil der über 65-Jährigen	15 %
Ausländeranteil	9 %
Anzahl Geschäfte / Betriebe (eigene Erhebung)	456
Arbeitsplatzzahl (eigene Schätzung)	2.900

Tab. 9:
Grunddaten innenstadtnahes Mischgebiet
Vorderer Westen in Kassel
Quelle: Stadt Kassel 2002

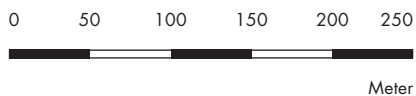


Abb. 13:
Wohn- und Geschäftshaus am August-Bebel-Platz
im Stadtquartier Vorderer Westen



Karte 9:
Nutzungskartierung Zeilenbausiedlung Otto-Lenz
in Herten
Kartengrundlage: DGK 5

- Wohnen
- Einzelhandel
- Öffentliche Gebäude
- Geschäfts- / Wohnhaus
- Erhobene Straßenzüge



Zeilenbausiedlung Otto-Lenz in Herten

Die Otto-Lenz-Siedlung⁶ ist in den 1950er Jahren im Rahmen des sozialen Mietwohnungsbaus entstanden. Sie befindet sich, ebenso wie die Einfamilienhaus-siedlungen Backumer Tal und Bullerbü, im Stadtteil Paschenberg, ca. 2 km nördlich der Hertener Innenstadt. Aufgrund der Stadtrandlage beginnt unmittelbar westlich der Siedlungsgrenze offene Landschaft.



Abb. 14:
Haupterschließungsstraße in der Otto-Lenz-Siedlung

Städtebaulich geprägt ist die Siedlung durch ihre zweigeschossigen Zeilenbauten mit weiträumigem Abstandsrün; erschlossen werden die Zeilen über ein grobmaschiges Straßennetz mit Stichstraßen in Form von Sackgassen. Die Abstandsflächen zwischen den Wohnhäusern werden von den (zahlreichen türkischen) Bewohnerinnen und Bewohner teilweise als Grabeland genutzt.

Versorgungseinrichtungen o. Ä. im Nahbereich existieren nicht; an der angrenzenden Hauptverkehrsstraße, der Feldstraße, befinden sich lediglich zwei Bankfilialen und ein Kiosk. Eine Art Mittelpunkt der Siedlung bildet die Häuserzeile an der Ecke Otto-Lenz-Straße / Feldstraße mit dem davor liegenden Spiel- und Bolzplatz. Hier hat sich auch ein türkischer Obst- und Gemüseladen sowie, auf der gegenüberliegenden Straßenseite, eine Moschee der islamischen Gemeinde Paschenberg angesiedelt. Weitere Wohneinrichtungen wie Kindergärten, Grundschule, Haupt- und Realschule, Sportstätten und soziale Einrichtungen befinden sich im Stadtteil in unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsgebiet.

Tab. 10:

Grunddaten Zeilenbausiedlung Otto-Lenz in Herten

Quelle: Stadt Herten 2002

Größe	28 ha
Einwohner	1.611 Ew
Bevölkerungsdichte	58 Ew/ha
Anzahl Haushalte mit Kindern und Jugendlichen	207
Anzahl Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	23 % (353)
Anteil der 18- bis 65-Jährigen	63 %
Anteil der über 65-Jährigen	14 %
Ausländeranteil	43 %
Anzahl Geschäfte / Betriebe (eigene Erhebung)	10
Arbeitsplatzzahl (eigene Schätzung)	32

Die Otto-Lenz-Siedlung ist durch zwei auf der Feldstraße verkehrende Stadtbuslinien und eine Schnellbuslinie an den ÖPNV angebunden. Die beiden Stadtbuslinien verbinden die Siedlung mit der Innenstadt tagsüber im 15-Minuten-Takt; mit den Stadtteilen Westerholt und Langenbochum jeweils im 30-Minuten-Takt. Die Schnellbuslinie fährt zwischen Marl im Norden über Herten-Innenstadt nach Wanne-Eickel (Anschluss an Nahverkehrszüge nach Essen und Dortmund) tagsüber im 30-Minuten-

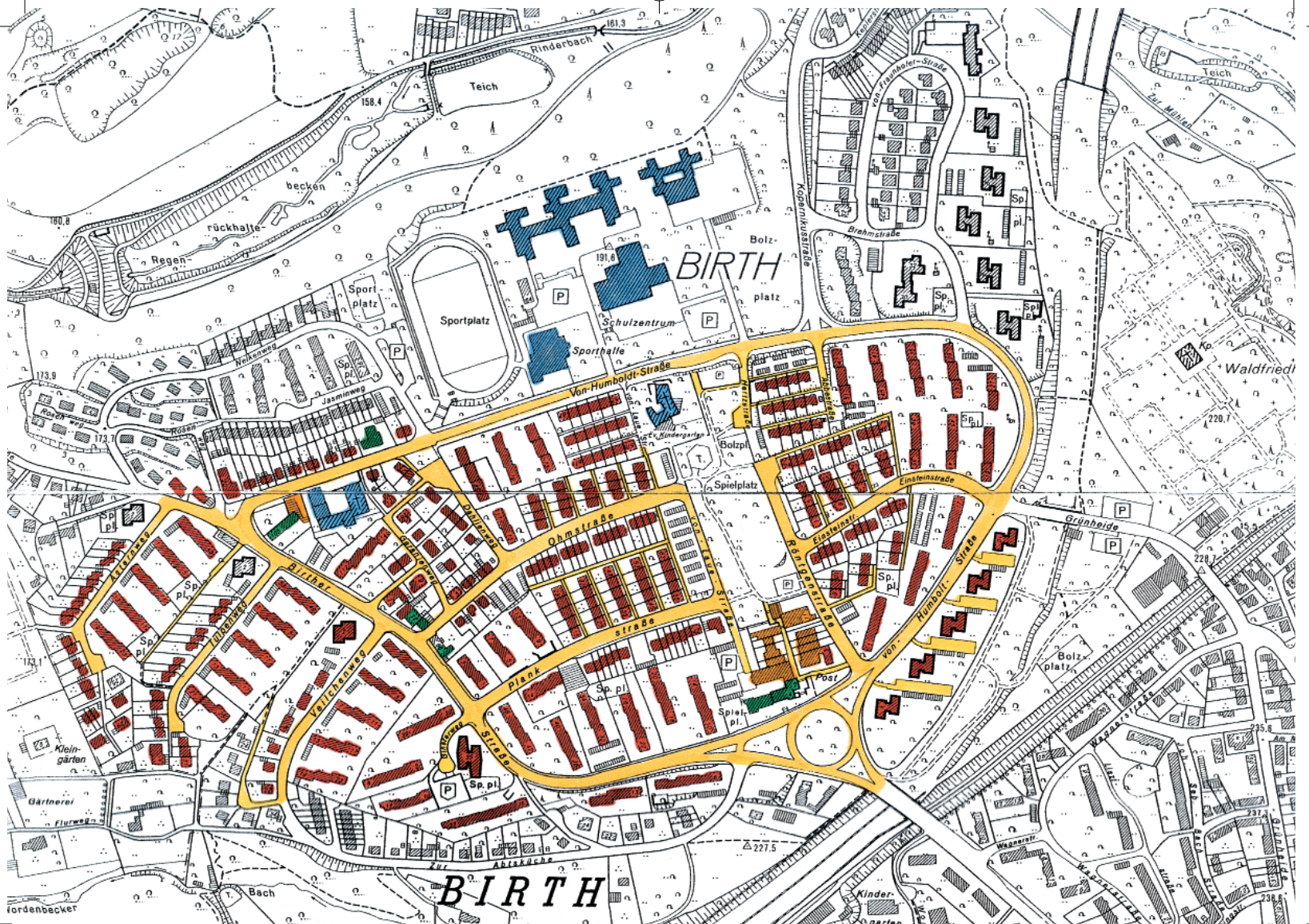
Takt. Die etwa 5 km entfernte Kreisstadt Recklinghausen ist mit einmaligem Umsteigen alle halbe Stunde in etwa 25 Minuten erreichbar.

- ⁶ Der hier genutzte Name für die Siedlung ist keine amtliche Bezeichnung und auch nicht durch die Bewohnerinnen und Bewohner gedeckt. Die Namensgebung ist vielmehr für diese Studie aufgrund der die Siedlung beschneidenden Otto-Lenz-Straße gewählt worden.



Abb. 15:

Kinder in der Zeilenbausiedlung Otto-Lenz

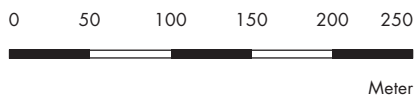


Karte 10:

Nutzungskartierung Zeilenbausiedlung Velbert-Birth

Kartengrundlage: DGK 5

- Wohnen
- Einzelhandel
- Öffentliche Gebäude
- Geschäfts- / Wohnhaus
- Erhobene Straßenzüge



Zeilenbausiedlung Velbert-Birth

Mit seinen viergeschossigen Zeilenbauten, Punkthochhäusern und Reihenbungalows ist der Stadtteil Birth ein klassisches Stadterweiterungsgebiet der 1960er und 1970er Jahre. Innerhalb des Stadtgebietes liegt die Großwohnsiedlung ca. 2 km westlich der Velberter Innenstadt. Durch die Stadtrandlage grenzt Birth im Osten unmittelbar an offene Landschaft bzw. im Norden an das Rinderbachtal.



Abb. 16:
Ringstraße mit Zeilenbebauung in Velbert-Birth

Die weitgehend standardisierten Bautypen mit Abstandsgrün und Garagenhöfen geben dem Stadtteil ein eher monotones Erscheinungsbild ohne kleinräumige Orientierungsmöglichkeiten. Erschlossen sind die Zeilenbauten durch eine breite, mit Tempo 50 beschilderte Ringstraße sowie Stichstraßen in Form von Sackgassen. Die Siedlung ist an einen nach Norden hin abfallenden Hang gebaut.

Am „Eingang“ der Siedlung befindet sich ein Nahversorgungszentrum mit Lebensmittelmarkt, Drogerie, Bankfiliale und weiteren Geschäften. Mit der Aufnahme in das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ möchte die Stadt Velbert dieses Einkaufszentrum erneuern und die Nahversorgung im Stadtteil sichern (vgl. WohnBund-Beratung NRW, 2003). Als erste Maßnahme wurde die Fassade des Wohn- und Geschäftshauses, das Entree am Birther Kreisel, durch die Wohnungsbaugesellschaft Velbert saniert sowie ein vom Land NRW gefördertes Quartiersbüro eingerichtet.

Tab. 11:

Grunddaten Zeilenbausiedlung Velbert-Birth

Quelle: Stadt Velbert 2002

Größe	67 ha
Einwohner	6.118 Ew
Bevölkerungsdichte	91 Ew/ha
Anzahl Haushalte mit Kindern und Jugendlichen	744
Anzahl Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	21 % (1.299)
Anteil der 18- bis 65-Jährigen	60 %
Anteil der über 65-Jährigen	19 %
Ausländeranteil	16 %
Anzahl Geschäfte / Betriebe (eigene Erhebung)	23
Arbeitsplatzzahl (eigene Schätzung)	80

Im Stadtteil befinden sich weiterhin Wohnfolgeeinrichtungen wie Kindergärten, Grundschule und Gymnasium, Sportstätten und verschiedene soziale Einrichtungen. Inmitten der Siedlung verläuft eine Grünanlage, die das Einkaufszentrum mit dem Schulkomplex verbindet.

Angebunden durch den ÖPNV ist der Stadtteil durch drei Ortsbuslinien Richtung Velbert Innenstadt und einen Nachtexpress nach Essen. Die Ortsbusse verkehren tagsüber mindestens im 20-Minuten-Takt.

In Bezug auf die Bevölkerungszusammensetzung des Stadtteils ist zu konstatieren, dass Migranten keine prägende Gruppe sind. Allerdings werden die Mietwohnungen im letzten Jahrzehnt vermehrt von russlanddeutschen Aussiedlern bezogen, die durchaus präsent sind.



Abb. 17:

Spielplatz zwischen den Zeilengebäuden in Velbert-Birth



Karte 11:

Schwarzplan Zeilenbausiedlung Kassel-Helleböhn

Kartengrundlage: DGK 5

Zeilenbausiedlung Kassel-Helleböhn

Die Zeilenbausiedlung Helleböhn ist in den 1950er und 1960er Jahren des letzten Jahrhunderts als Demonstrationsvorhaben des Bundes im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus entstanden. In ihrer strukturellen Zusammensetzung, z. B. in der Bau- und Erschließungsstruktur, in der Nahversorgung, im Wohnungsangebot und in der Bevölkerungszusammensetzung gleicht sie dem Untersuchungsgebiet Velbert-Birth.



Abb. 18:

Ringstraße mit Zeilenbebauung in Kassel-Helleböhn

Helleböhn – als Beispiel für eine Zeilenbausiedlung in einer Großstadt – befindet sich am Stadtrand von Kassel ca. 4 km südwestlich der Innenstadt.

Die Zeilengebäude und Punkthochhäuser des Quartiers sind von Abstandsgrün umgeben, das durch ein Fußwegesystem erschlossen ist; vereinzelt wurden nachträglich Terrassenflächen für Erdgeschosswohnungen angelegt. Zentraler Platz von Helleböhn ist das Nahversorgungszentrum am Rhönplatz, wo sich auch eine Straßenbahnhaltestelle befindet. Im Siedlungsgebiet sind weitere Wohnfolgeeinrichtungen wie Kindergärten, Grundschule und Sportstätten verortet. Weitere soziale Einrichtungen sind im Nahbereich erreichbar.

Die Bewohnerstruktur ist sehr gemischt. In jüngerer Zeit bereitet der vermehrte Zuzug von Aussiedlern nachbarschaftliche Probleme. Mit der Einrichtung von „Runden Tischen“ und einem Stadtteilbüro sollen Verbesserungen erreicht werden.

Größe	30 ha
Einwohner	2.133 Ew
Bevölkerungsdichte	71 Ew/ha
Anzahl Haushalte mit Kindern und Jugendlichen	463
Anzahl Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	21 % (690)
Anteil der 18- bis 65-Jährigen	58 %
Anteil der über 65-Jährigen	21 %
Ausländeranteil	12 %
Anzahl Geschäfte / Betriebe (eigene Erhebung)	23
Arbeitsplatzzahl (eigene Schätzung)	104

Angebunden an den ÖPNV ist die Siedlung durch zwei Straßenbahnlinien Richtung Innenstadt und eine tangentielle Buslinie in die Nachbarvororte.

Tab. 12:
Grunddaten Zeilenbausiedlung Kassel-Helleböhn
Quelle: Stadt Kassel 2002



Abb. 19:
Zwischen den Zeilen im autofreien Abstandsgrün

3.3 Messinstrumente

3.3.1 Elternbefragung

Das Elternscreening ist zweistufig aufgebaut und besteht aus einem Mantelbogen, der auf die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung und die Erhebung demographischer Daten abzielt sowie aus vier Altersfragebögen, die – abgestimmt für die jeweilige Altersgruppe – auf die Muster der Verkehrsbeteiligung von Kindern bzw. Jugendlichen abheben (vgl. dazu auch Reutter, Freudenu und Rabe, 2003). Die Zweiteilung des Screenings ist dabei der Tatsache geschuldet, dass diese auch in thematisch ähnlich gelagerten früheren Studien (vgl. z. B. Schulte, 1976; Wittenberg et al., 1987) realisiert wurde und auch eine aktuelle Studie zu Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr diese verfolgt (Funk & Faßmann, 2002).

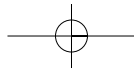
Der Mantelbogen hat sowohl eine warm-up- als auch eine Leitfunktion. Erstgenannte erfüllt er durch seine Titelseite mit dem Anschreiben sowie Eisbrecheritems, die die Familiensituation eruieren und der Freiburger Kinderstudie (Institut für Soziologie / Freiburger Institut für angewandte Sozialwissenschaft, o. J.) sowie der Untersuchung von Krause und Schömann (1998) entlehnt sind. Seine Leitungsfunktion wird in der „Routing“-Information deutlich. Der diagnostische Schwerpunkt des Mantelbogens liegt in der Erfassung der Miet- und Eigentumsverhältnisse, der Gründe für die Wohnstandortwahl und der Elterneinschätzungen über die Leistungsfähigkeit des Wohnumfelds. Erstgenannte Dimensionen werden unter Rückgriff auf die in der Marktforschung der Schwäbisch-Hall (2001) erprobten Items erfasst; die Einschätzung der Leistungsfähigkeit des Wohngebietes wird – gemäß der definierten Operationalisierung von Anpassungsfähigkeit – auf den Leistungen „Gebrauchsfähigkeit“, „Gefahrlosigkeit“, „Gestaltbarkeit“ und „Interaktion“ abgebildet (vgl. auch Kap. 2.4). Die dazugehörigen Items entstammen der Studie von Krause und Schömann (1998) und

der „Stern“-Leserumfrage (Schwäbisch-Hall, 2001); als Antwortskala stand eine fünfstufige Rating-Skala zur Verfügung, die bereits erprobt ist (vgl. ILS, 2002). Die Skala ist ergänzt um eine non-attitude-Kategorie („weiß nicht“), (vgl. Gloggnitzer, o. J.). Auf diesen Schwerpunkt folgen Fragen zum täglichen Betreuungsaufwand und zur Demographie; den Abschluss des Mantelbogens bildet eine Feedback-Schleife. Sie ermöglicht den Befragten durch eine offene Frage eine gänzlich freie Form der Rückmeldung; das zusätzlich aufgeführte graphische Rating gibt den Probanden die Gelegenheit, ihre Zufriedenheit mit der Befragung auf einer eher affektiven Ebene mitzuteilen.

Die Strukturierung der Altersfragebögen ist eng an die bei Funk und Faßmann (2002, S. 46) eingesetzten Schemata angelehnt. Wie bei deren Studie sind auch bei „Kids im Quartier“ insgesamt vier unterschiedliche Altersfragebögen konzipiert worden (siehe Abb. 20):

- Ein Kindergartenbogen, der sich an Eltern mit Kindern zwischen 0 bis unter 6 Jahren richtet,
- ein Grundschülerbogen, der sich an Eltern mit Schulkindern im Alter von 6 bis 10 Jahren wendet,
- ein Schülerbogen für Eltern mit Kindern zwischen 11 bis einschließlich 14 Jahren sowie
- ein Jugendlichenbogen, der sich an diejenigen Eltern richtet, deren Kinder zwischen 15 und unter 18 Jahre alt sind.

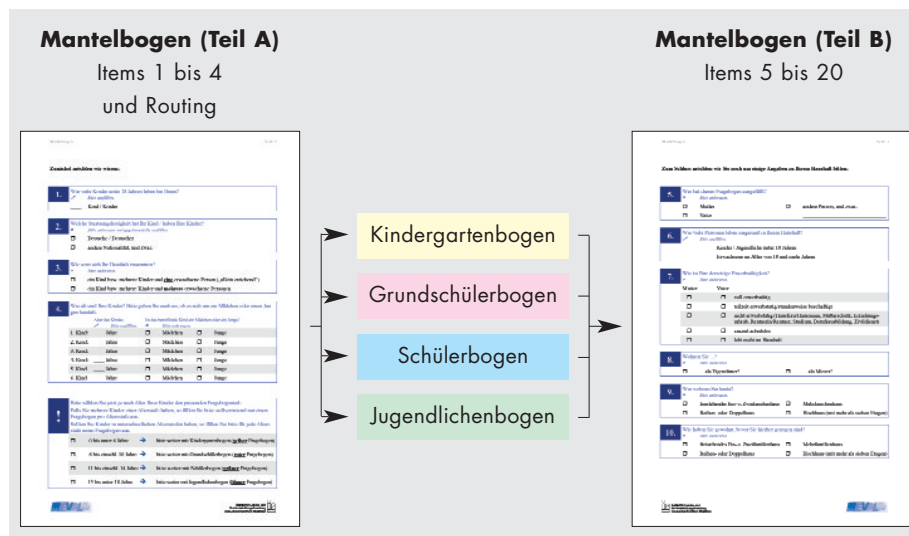
Im Gegensatz zu den bei Funk und Faßmann verwendeten Altersstufen ist die in dieser Studie eingesetzte Altersdifferenzierung bei Kleinkindern und Kindern etwas gröber und dafür bei den Schulkindern etwas feiner ausgefallen, um die mit dem Wechsel der Schule einhergehende Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg zu erfassen.



Allen Fragebogenvarianten gemeinsam ist zunächst die Hinwendung auf den Weg zur altersspezifisch zentralen Institution der Kinderbetreuung, Erziehung bzw. Berufsbildung; dabei standen die benutzten Verkehrsmittel, die Lage der entsprechenden Institution zum Wohnort sowie die Begleitung durch andere Personen im Fokus des Interesses.

Die Nachfrage nach festen Terminen und den dabei genutzten Verkehrsmitteln ist an die Freiburger Kinderstudie angelehnt (Institut für Soziologie, o. J.) und zielt auf die Erfassung der den Kindern und Jugendlichen zur Verfügung stehenden freien (Spiel-)Zeit. Die dabei aufgesuchten Spiel- bzw. Aufenthaltsorte werden in einer Itembatterie erfasst; um die „aktuelle empirische Wirklichkeit“ möglichst exakt abbilden zu können; dabei

Abb. 20:
Aufbau des Elternscreenings

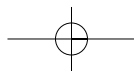


sind möglichst viele relevante Orte für Kinder und Jugendliche ausgewählt worden (vgl. Funk und Faßmann, 2002, S. 47) Die in dieser Auflistung eingesetzte Häufigkeitsskala, deren Spannweite von „täglich oder fast täglich“ bis „nie“ reicht, ist Infratest-Burke (o. J.) entlehnt und besonders für Einschätzungen geeignet, in denen die Häufigkeit einer Alltagshandlung bestimmt werden soll. Mit dieser Frage kann auch erfasst werden, inwieweit sich die in anderen Untersuchungen festgestellte Unterscheidung zwischen einer raumstrukturierten Kindheit und einer zeitstrukturierten Kindheit in unterschiedlichen Stadtquartieren darstellt. Raumstrukturiert bedeutet, dass Kinder ihren Alltag sehr stark an bestimmten öffentlichen bzw. halböffentlichen Orte in ihrer Nachbar-

schaft organisieren, zeitstrukturiert bedeutet dagegen, dass die Kinder von sorgenden Personen zu bestimmten Terminen an spezifische funktionelle Orte gebracht werden (vgl. May, 2002, S. 5-6).

Da Verkehrsmittelwahl und Verkehrsbeteiligungsmuster auch von der Beschaffenheit jener Verkehrsräume, in denen die Mobilität von Verkehrsteilnehmern erfolgt, abhängt (vgl. Funk und Faßmann, 2002, S. 43), ist ferner erhoben worden, inwieweit Straßen die Erreichung attraktiver Spiel- und Aufenthaltsorte behindern. Die dabei verwandten Straßenkategorien sind Funk und Faßmann (2002, S. 44) entnommen. Eine Nachfrage zur Barrierewirkung von Straßen ist auch deshalb erfolgt, um die Aussage von Krause und Schömann (1999, S. 133), die Straßen als Grenzen der elterlichen Erlaubnis, nicht aber als Begrenzung des kindlichen Lebensraumes identifizieren, an einer altersvariablen Stichprobe zu überprüfen.

Damit steht ein Erhebungsinstrumentarium zur Verfügung, das die Bewertung von Anpassungsfähigkeit auf zwei sich ergänzenden Wegen ermöglicht: Das Elternscreening gibt Hinweise auf die subjektive Einschätzung des Quartiers in Bezug auf dessen Eignung für Kinder und Jugendliche, allerdings fehlt dieser der Zusammenhang zur Raumaneignung und zum Verkehrsverhalten – so ließe sich ein hohes Ausmaß an Zufriedenheit mit der Siedlung aus einer ausgesprochenen Nicht-Nutzung der Siedlung erklären (d. h. die Eltern halten das Viertel für anpassungsfähig, da ihre Kinder entweder innerhalb der eigenen vier Wände spielen oder zu attraktiven Zielen außerhalb der Siedlung chauffiert werden). Um diese Erkenntnislücke zu füllen, erfassen die vier Altersfragebögen die de facto-Raumaneignung und die Verkehrsmittelwahl – und ihre Ergebnisse bieten so die Möglichkeit, tatsächliches Verhalten im Siedlungsgebiet und das Zufriedenheitsurteil der Eltern miteinander zu verknüpfen. Der Grad der Anpassungsfähigkeit einer Siedlung kann aus der Kombination beider Ergebnisteile ermittelt werden.



3.3.2 Interviews mit Kindern und Jugendlichen

Um den altersbedingt unterschiedlichen Anforderungen an die Interviews Rechnung zu tragen, sind zwei separate Interviewleitfäden entwickelt worden – einer für die Befragung von Kindern in der Altersgruppe der 6- bis unter 10-Jährigen und einer für die Befragung von Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren. Beide Leitfäden enthalten 33 Fragen, die – so der pragmatische Titel beider Interviewleitfäden – im weitesten Sinne das „Wohlfühlen im Wohngebiet“ erfassen. Antwortvorgaben (z. B. Häufigkeitsangaben, die Nennung von Raumkategorien, Ausbildungsstätten oder Verkehrsmitteln) sind nur dort vorgegeben worden, wo ein unmittelbarer Abgleich zum Elternscreening intendiert wurde.

Nach „warming up“-Items zu Name und Alter zielt der erste Abschnitt auf die durch das Stadtquartier gebotenen Identifikationsmöglichkeiten. Die dazu gewählten Itemformulierungen sind Krause und Schömann (1998) entnommen worden; der Fokus auf die Interaktionschancen demonstriert die Verknüpfung zu einem Aspekt von Anpassungsfähigkeit. Die ausdrückliche Eruiierung möglicher Unfälle auf dem Schulweg diente zur Operationalisierung eines weiteren Aspekts der Anpassungsfähigkeit, der so genannten „Zugänglichkeit“. Dass Schulwege darüber hinaus explizit erfasst wurden, lässt sich auch darin begründen, dass sie für die 6- bis 10-Jährigen „die erste dauerhafte selbständige Verkehrserfahrung [...] sind“ (Koppen-Brauns, 1999, S. 2) und ferner dadurch rechtfertigen, dass die 15- bis 17-Jährigen – die ebenfalls per Interviewleitfaden befragt wurden – bei Schulwegeverkehrsunfällen dominieren (Koppen-Brauns, 1999, S. 8).

Die den Nachmittag betreffenden – und Termine und Spiel- bzw. Aufenthaltsorte abfragenden – Teilstücke des Leitfadens sind nahezu identisch zu den Items des Elternfragebogens und zielen auf dessen Überprüfung. Sie werden ergänzt durch

Fragen, die auf spezifische Aspekte der Anpassungsfähigkeit – hier Gestaltbarkeit, Gefahrlosigkeit und erneut die Zugänglichkeit – zielen. Die von Krause und Schömann (1998) im Kinderinterview angesprochenen so genannten „verbotenen Orte“ sind unter letztgenanntem Aspekt der Anpassungsfähigkeit subsumiert.

Nachfragen zur Quartiersbiographie sowie die Möglichkeit, weitere, das Wohngebiet betreffende Aspekte frei assoziieren zu können, runden den bzw. die Leitfäden ab. Hinsichtlich ihres Gesamtumfangs kann festgestellt werden, dass die Messinstrumente in etwa die Länge aufweisen, wie sie z. B. ein bei Krause und Schömann (1998) bewährtes Kinderinterview hat.

3.3.3 Teilnehmende Beobachtung per Ortsbegehung

Um die Kommunikation mit den Kindern und Jugendlichen nicht auf die in den Interviewleitfäden genannten Aspekte zu beschränken, sind als dritte Erhebungsmethode Ortsbegehungen durchgeführt worden. Während dieser „Begutachtung des eigenen Viertels“ sollten die Befragten zwei zuvor geschulten Beobachtern aufzeigen, welche Wege sie täglich zurücklegen, wo sie gefährliche Situationen bisher erlebt haben, welche Aufenthaltsorte sie in ihrem Stadtviertel bevorzugen etc. Die genannten Orte bzw. Räume sind dann von den Befragten – mitunter assistiert von den Beobachtern – vor Ort in eine kleinmaßstäbliche Karte eingetragen worden, so dass das kindliche bzw. jugendliche Mobilitätsverhalten vor Ort rekonstruiert werden konnte.

Grundlage für die Ortsbegehung bot neben einer kleinmaßstäblichen Karte des entsprechenden Stadtviertels ein von Schäfer und Klocke (1999) entwickeltes Muster eines Kinderstadtplans. Dessen Legende listet 19 Aufenthaltsorte (von der Schule über das Kino und den Kletterbaum bis hin zum Geschäft mit Süßigkeiten) und sechs

unterschiedliche Straßenklassen (von einer als gefährlich erlebten Straße ohne Bürgersteig bis zum privaten Zuweg) auf, die den Befragten dabei helfen sollten, die besonderen Charakteristika ihres Viertels herauszuarbeiten. Gleichwohl waren alle Befragten zunächst gehalten, ihre individuellen „Lieblingsorte“ bzw. als besonders gefährlich erlebten Plätze und Räume frei darzustellen. Die Legende kam erst dann zum Einsatz, wenn ein ungestütztes Führen (im Sinne eines free recall) zu beliebten Plätzen den Kindern und Jugendlichen nicht möglich war (oder sie dieses explizit nicht wollten).

3.4 Stichprobe

3.4.1 Umfang

Im Rahmen des Elternscreenings sind alle in den Untersuchungsgebieten wohnenden Familien mit Kindern unter 18 Jahren angeschrieben worden; in dieser Vollerhebung konnten insgesamt 2.848 Haushalte kontaktiert werden. Ein ansprechend gestaltetes Begleitschreiben, in dem die Wichtigkeit der Befragung für den Erfolg der Studie hervorgehoben wurde (vgl. Schnell et al., 1989, S. 333 ff.), der Verweis auf Incentives sowie ein Erinnerungsschreiben, das zwei Wochen nach Ablauf des genannten Rücksendedatums noch einmal zum Mitmachen an der Befragung aufforderte, führte dazu, dass 606 Haushalte ausgefüllte Fragebögen zurücksandten. Einen Überblick über die Ausschöpfungsquote auf Haushaltsebene gibt Tabelle 13.

Um zumindest abschätzen zu können, ob die im Kontext des EVALO-Gesamtprojekts notwendige mehrfache Untersuchung einzelner Teilgebiete einen Einfluss auf die Beantwortung des Elternscreenings hat, ist auch die Ausschöpfungsquote für die einzelnen Städte errechnet worden – denn die wiederholte Untersuchung einzelner Stadtquartiere hätte dazu führen können, dass das Elternscreening nun auf besonderes (oder

gar kein) Interesse stößt. Dessen ungeachtet schwankt die Ausschöpfungsquote in den einzelnen Städten nur gering; sie liegt zwischen 18 und 24 %. Aus der Stellung der Städte im Untersuchungskontext scheinen also keine generellen Verzerrungen bei der Beantwortung der Bögen zu entstehen.

Insgesamt konnten durch das durchgeführte Screening die Eltern von 996 in den Haushalten lebenden Kindern und Jugendlichen erreicht werden.

Ihre Angaben sind mit Hilfe von Leitfadeninterviews überprüft worden, die mit Kindern zwischen 6 und 10 Jahren und mit Jugendlichen zwischen 15 und 18 Jahren realisiert wurden. Auf die Befragung von Klein- und Kindergartenkindern (im Alter zwischen 0 und 5 Jahren) wurde verzichtet, weil deren Ansprechbarkeit entweder nicht gegeben oder erheblich reduziert ist (vgl. Arbeitskreis Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute, o. J.); die Gruppe der 11- bis 14-Jährigen wurde nicht ausgewählt, um explizit auf Jugendliche fokussieren zu können. Auswahlkriterium war – selbstverständlich – zunächst, dass sich die Eltern im Screening mit einer (zukünftigen) Befragung ihrer Kinder einverstanden erklärten. In einem nächsten Schritt sind aus diesem Sample diejenigen Haushalte ausgewählt worden, die hinsichtlich ihrer sozio-demographischen Daten möglichst typisch für die Siedlungsform bzw. das Stadtviertel waren. Diese Haushalte – insgesamt 42, d. h. 7 Haushalte pro Viertel – sind prioritär angesprochen worden. Eine erneute Nachfrage klärte, inwieweit die Kooperationsbereitschaft noch bestand; insgesamt konnten

	Gesamt
Befragungsgesamtheit (Haushalte) brutto	2.848
ausschöpfungsneutrale Ausfälle	93
Befragungsgesamtheit (Haushalte) netto	2.755
Verweigerungen	4
Verweigerungen in %	0,2 %
befragte Haushalte	606
Ausschöpfung Haushaltsebene	22 %
in den Haushalten lebende Kinder und Jugendliche	996

Tab. 13:
Ausschöpfung der Befragungsgesamtheit
(Haushaltsebene)

schließlich 11 Interviews realisiert werden. Die Verteilung innerhalb der einzelnen Altersgruppen illustriert Tab. 14.

Um auch bei den Leitfadeninterviews den siedlungsstrukturellen Einfluss erfassen zu können – und die Interviews nicht ausschließlich zur Validierung der Ergebnisse des Elternscreenings zu nutzen –, ist dafür Sorge getragen worden, dass gleichermaßen Kinder und Jugendliche aus Einfamilienhausgebieten, Zeilenbausiedlungen und innenstadtnahen Mischgebieten zu Wort kamen.

Die teilnehmende Beobachtung per Ortsbegehung wurde ebenfalls mit den Befragten oder den Kindern und Jugendlichen der Stichprobe realisiert, die sich auch für die Interviews zur Verfügung gestellt hatte.

Tab. 14:
Anordnung der Interviews

	Einfamilienhaus- siedlung	Zeilenbau- siedlung	innenstadt- nahes Mischgebiet	Summe
0 bis < 6 Jahre	nicht vorgesehen			
6 bis 10 Jahre	3	2	1	6
11 bis 14 Jahre	nicht vorgesehen			
15 bis < 18 Jahre	1	2	2	5
Summe	4	4	3	11

3.4.2 Hinweise zur Repräsentativität der Stichprobe

Die Statistiken der Einwohnermeldeämter verzeichnen für die Untersuchungsgebiete insgesamt 4.917 Kinder und Jugendliche. Im Rahmen des Screenings sind die Eltern bzw. Bezugspersonen von insgesamt 996 Kindern und Jugendlichen befragt worden, was bedeutet, dass Angaben zu jedem fünften Kind bzw. jedem fünften Jugendlichen in die Studie mit aufgenommen werden konnten.

Im Hinblick auf die erwartete und tatsächliche Verteilung der vier Altersstufen zeigt sich, dass die Stichprobenzusammensetzung nahezu perfekt die de-facto-Verteilung abbildet: Der Anteil der Kindergartenkinder in der Stichprobe trifft mit 29 % den in den Einwohnerstatistiken verzeichneten Anteil von 32 %; der der Jugendlichen liegt in der Stichprobe bei 16 % und spiegelt damit exakt das erwartete Verhältnis wider. Leichte Differenzen ergeben sich bei den Grundschulkindern, die in der Erhebung geringfügig stärker vertreten sind als es die Einwohnerdaten hätten erwarten lassen (31 % anstelle von 26 %). Im Gegenzug dazu ist der Anteil der 11- bis 14-Jährigen minimal unterrepräsentiert. Diese Altersgruppe hätte 26 % stellen sollen, ist allerdings aber nur mit 23 % in der Erhebung vertreten (vgl. Tab. 15).

Da dennoch keine Abweichung mehr als 10 % ausmacht, kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass die Verteilung der einzelnen Altersstufen in hohem Maße repräsentativ ist.

Analysiert man die Zusammensetzung der Stichprobe in Bezug auf die einzelnen Siedlungsformen, so ergibt sich folgendes – nicht immer ausgewogenes – Bild: Der Anteil der in Mischgebieten aufwachsenden Kinder und Jugendlichen entspricht der erwarteten Verteilung (37 % zu erwarteten 35 %), wohingegen die Einfamilienhaus-

gebiete um etwa 6,5 % überrepräsentiert sind. Demgegenüber sind die in Zeilenbau- gebieten lebenden Kinder und Jugendlichen in etwas zu geringem Maße in der Stichprobe vertreten. Sie hätten den Einwohnerdaten zur Folge einen Anteil von 48 % stellen sollen, gehen de facto in die Stichprobe aber nur mit einem Anteil von 39 % ein – ein Hinweis darauf, dass das Thema der Untersuchung offenbar vor allem die Bewohner von Einfamilienhausgebieten anspricht.

3.5 Statistische Auswertung

Da die Wahrnehmung der einzelnen Siedlungsformen im Vordergrund des Interesses steht und die Anforderungen von vier unterschiedlichen Altersgruppen an Einfamilienhaus-, Zeilenbausiedlungen und innenstadtnahe Mischgebiete eruiert werden sollen, geschah die Analyse der Daten im Wesentlichen mit Hilfe deskriptiver Statistiken (Häufigkeitsauszählungen und Mittelwertanalysen); um deskriptiv-statistische Zusammenhänge aus den Daten gewinnen zu können, wurde auf Kreuztabellen zurückgegriffen. Dass der Umfang der gezählten Antworten variiert, läßt sich dadurch erklären, dass nicht immer alle Fragen bei Elternscreening und Interview beantwortet wurden.

Tab. 15:

Erwartete versus tatsächliche Verteilung der Altersgruppen

Altersgruppe	erwartete Verteilung		tatsächliche Verteilung		Abweichung +/-
	n	in Prozent	n	in Prozent	in Prozent
0 bis < 6 Jahre	1.554	31,6	293	29,4	- 2,2
6 bis 10 Jahre	1.298	26,4	309	31,0	+ 4,6
11 bis 14 Jahre	1.269	25,8	232	23,3	- 2,5
15 bis < 18 Jahre	796	16,2	162	16,3	+ 0,1
gesamt	4.917	100	996	100	

Der Rückgriff auf Häufigkeitsauszählungen erschien als Methode der Wahl, weil nicht die Wirksamkeit einer vorgegebenen Intervention beurteilt werden sollte, sondern die Beschreibung bestimmter Sachverhalte und die (theoretische) Ursachenforschung im Vordergrund stand (vgl. Salm, 2004) – wie auch in anderen Teilprojekten von EVALO war die Beschreibung städtischer Kontexte, Wirkungsmechanismen und Rahmenbedingungen wichtiger als

deren statistische Testung. Damit war eine „einfache“ – deshalb aber nicht weniger ambitionierte – Querschnittsanalyse gefordert, deren Resultate Hinweise geben können, wie die Alltagstauglichkeit unterschiedlich organisierter Siedlungsformen weiter optimiert werden kann.

Um die Verwertbarkeit der Daten zu erhärten, sind die im Rahmen des Elternscreenings gewonnenen Daten vor Beginn der eigentlichen Datenanalyse auf ihre valideity überprüft worden. In einem ersten Schritt sind alle Eingaben, die von den Umfrageteilnehmerinnen und -teilnehmern gemacht wurden, auf „prinzipielle“ Falscheingaben (wie z. B. die Angabe von Text in eine Zahlenfeld oder umgekehrt) überprüft worden; eine zweite nachgeschaltete Plausibilitätsanalyse prüfte beispielsweise, inwieweit Teilfragebogen und das zuvor angegebene Alter des Kindes bzw. Jugendlichen korrespondieren oder ob die tägliche Arbeitszeit und die für die Betreuungsaufgaben von Kindern / Jugendlichen aufgewendete Zeit mehr als 24 h pro Tag überschritt.

Der bereinigte Datensatz war Grundlage für die nachfolgend dargestellten Befunde.

Kapitel 4 Resultate

Welcher Siedlungsform gelingt es besonders gut, den Ansprüchen von Kindern und Jugendlichen unterschiedlichen Alters – und selbstverständlich auch denen der Eltern – zu genügen? Die nachfolgenden Ergebnisse, in die die Befunde der Elternscreenings, der Interviews und der teilnehmenden Beobachtung eingegangen sind, illustrieren, wie kinder- bzw. jugendfreundlich die einzelnen Siedlungsformen wahrgenommen werden, wie sich in den unterschiedlichen Wohnquartieren die vormittägliche Mobilität der Kinder und Jugendlichen gestaltet und wie deren Mobilität an einem Nachmittag ausgestaltet ist.⁷ Die Befunde zeigen zudem auf, welche Spiel- und Freizeitmöglichkeiten im Quartier existieren und wie diese genutzt werden. Dargestellt wird ferner, inwieweit die Siedlungsformen die in Kapitel 2 definierten Leistungen erfüllen.

⁷ Dass die Ergebnisse der Studie vor allem auf den Einschätzungen der Eltern beruhen, ist nicht als Mangel zu bewerten. Vielmehr sind die Einstufungen der Eltern zur Bewertung der Leistungsfähigkeit unterschiedlicher Siedlungsformen von außerordentlich großer Bedeutung. Eltern sprechen nicht nur für sich selbst, sondern auch für ihre Kinder. Ihre Meinungen sind wohlbegründete Urteile: Wie Eltern die Spiel- und Freizeitmöglichkeiten oder die Nutzbarkeit wohnungsnaher Flächen für Kinder und Jugendliche einschätzen, hat natürlich Auswirkungen auf den Familienalltag. Letztlich sind es die Eltern, die über den Wohnstandort und die damit verbundenen Qualitäten und Restriktionen für Kinder und Jugendliche entscheiden (vgl. dazu auch Kap. 3.5).

4.1 Kinderfreundlichkeit versus Jugendfreundlichkeit

Auch wenn Einschätzungen der Kinder- bzw. Jugendfreundlichkeit zwangsläufig eher pauschal und wenig differenziert bleiben, so geben diese Urteile – hier von den Eltern ausgesprochen – dennoch erste Hinweise auf die den Quartieren zugesprochene Leistungsfähigkeit.

Auffallend ist zunächst, dass tendenziell alle Siedlungsformen eher als kinderfreundlich und weniger als jugendfreundlich bewertet werden – möglicherweise ein Hinweis darauf, dass nach Meinung der Eltern die Bedürfnisse von Jugendlichen generell weniger berücksichtigt werden als die von Kindern. Ein Detailvergleich der einzelnen Siedlungsformen illustriert, dass vor allem Einfamilienhaussiedlungen ambivalent beurteilt werden: Obgleich diese Siedlungsform sowohl hinsichtlich ihrer Kinder- als auch bei ihrer Jugendfreundlichkeit generell positiver bewertet wird als Mischgebiete und Zeilenbausiedlungen, so ist doch die Differenz zwischen wahrgenommener Kinderfreundlichkeit und erlebter Jugendfreundlichkeit besonders groß. Demgegenüber können – so zumindest die Elternurteile – innerstädtische Mischgebiete und Zeilenbausiedlungen die Bedürfnisse von Kindern auf der einen und Jugendlichen auf der anderen Seite offenbar besser miteinander vereinbaren. Obgleich beide Siedlungsformen insgesamt schlechter bewertet werden als Einfamilienhaussiedlungen, kann die geringe(re) Differenz der Zufriedenheitsurteile innerhalb einer Siedlungsform als Hinweis auf anpassungsfähige Strukturen gewertet werden. Einfamilienhaussiedlungen scheinen hingegen eher isoliert auf die Bedürfnisse von Kindern ausgerichtet zu sein (vgl. Abb. 21).

Die für die Wahl des Wohngebietes genannten Gründe stützen den Befund, dass Einfamilienhausgebiete auch aufgrund ihrer Eignung für Kinder gewählt werden – wie

diese in Zukunft als Jugendliche in einem solchen Gebiet agieren können, ist offenbar zunächst nicht in der Wahrnehmung der Eltern verankert: Sie entscheiden sich aufgrund der für Kinder gebotenen Freiräume im Wohnumfeld (80,8 %), der zahlreichen Grünflächen (60,0 %) sowie der wahrgenommenen geringen Verkehrsbelastung (55,4 %) für diese Siedlungsform. Die sich so assoziativ zusammensetzende Gefahrlosigkeit wird als eine unmittelbare Qualität von Einfamilienhausgebieten gesehen. Dass es sich dabei allerdings nur um eine „relative Gefahrlosigkeit“ handelt, zeigen die in den Interviews geäußerten Urteile der Kinder und Jugendlichen: Sie heben zwar hervor, dass „nicht so viele Autos [vorhanden sind] und auf der Straße spielen“ möglich ist (so die Äußerung eines 9-jährigen Mädchens aus der Einfamilienhaussiedlung Herten Backumer Tal), zugleich wissen sowohl Kinder wie Jugendliche aber um die nur „relative Gefahrlosigkeit“ und beklagen auch in dieser Siedlungsform „zu schnelle Autos“ (16-jähriger Jugendlicher aus der Einfamilienhaussiedlung Velbert-Langenhorst) bzw. benennen verkehrlich schwierige Bereiche.

Innerstädtische Mischgebiete werden hingegen anders beurteilt: Hier fokussieren, so die Daten des Elternscreenings, die Einschätzungen vor allem auf den Aspekt der Nähe – Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten (62,0 %), zum Arbeitsplatz (36,6 %) und zu Anschlussmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (58,8 %) sind die aufgezählten

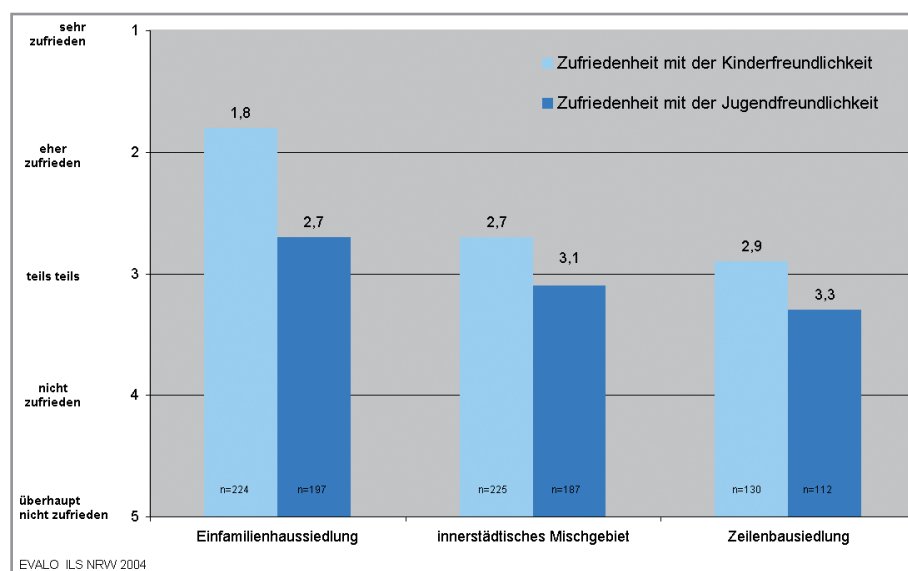
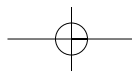


Abb. 21:
Zufriedenheit mit der Kinder- und Jugendfreundlichkeit unterschiedlicher Siedlungsformen



Qualitäten von Mischgebieten. Diese zählen übrigens auch für Jugendliche – „Zentral, drei Minuten bis in die Stadt; alles wichtige ist zu erreichen“ (17-jährige Jugendliche aus dem Mischgebiet Velbert-Nord). Kinder wohnen, wie die Bemerkung eines 10-jährigen Mädchens ebenfalls aus Velbert-Nord beispielhaft verdeutlicht, gerne im Mischgebieten, weil dort „viele Kinder, Freunde und [familiäre] Bekannte leben.“

Zeilenbausiedlungen können sich weniger positiv positionieren: Während Mischgebiete auch durch ihre Architektur, die wahrgenommene Atmosphäre und Lebendigkeit punkten, sprechen für die Wohnstandortwahl in der „Zeile“ neben den vorhandenen Grünflächen (37,1 %) vor allem die monetär günstigen Wohnangebote (39,7 %). Gleichzeitig kann in dieser Siedlungsform offenbar nicht immer von einer freien Wahlentscheidung ausgegangen werden; als einzige der drei Siedlungsformen wird sie mit dem Begriff des „Zwangs“ in Verbindung gebracht. Aus Sicht der Kinder sind, wie die Ergebnisse der Interviews und Ortsbegehungen klarmachen, vor allem Nutzungskonflikte auf Spielplätzen und an potentiellen Aufenthaltsorten zu benennen, die von Erwachsenen, Jugendlichen und Kindern gleichermaßen beansprucht werden.

Unter dem Gesichtspunkt der Anpassungsfähigkeit von Quartieren geben die skizzierten Befunde erste Hinweise, wo bestimmte Stärken und Schwächen jeder Siedlungsform liegen: So lässt die Betonung der Freiflächen in Einfamilienhausgebieten vermuten, dass diese Ausgangsbedingung zwar Kindern und Jugendlichen die Exploration des Wohnumfeldes erleichtert, der Entwicklung einer eigenständigen Mobilität steht diese aber mittelfristig wohl eher im Wege, da viele Ziele entweder von den Eltern als zu weit entfernt wahrgenommen werden oder – sofern es sich um Jugendliche handelt – de facto zu weit entfernt sind. Im Umkehrschluss ist die Nähe zu Infrastruktureinrichtungen, Freunden und Versorgungseinrichtungen, wie sie in innerstädtischen Mischgebieten zu finden ist, ebenfalls nicht als uneingeschränkt positiv zu werten, da mit zunehmender Zentralität nicht nur die Verkehrsbelastung, sondern auch die Angst

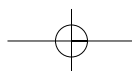
der Eltern vor Verkehrsgefahren wächst. Zeilenbaugebiete mögen diesbezüglich besser abschneiden; die Problematik dieser Siedlungsform liegt offensichtlich eher darin, dass Flächenrivalitäten zwischen Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen offenbar zu Ungunsten ersterer entschieden werden.

4.2 Vormittägliche Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Kinder und Jugendliche erfahren ihre räumliche Wohnumwelt hauptsächlich in ihrem täglichen Tagesablauf, auf ihren täglichen Wegen. Diese beginnen für alle bereits am Vormittag mit dem Hin- und Rückweg zum Kindergarten, zur Schule oder zur Ausbildungsstätte. Ob und was Kinder und Jugendliche hierbei sehen, wahrnehmen und kennenlernen, hängt davon ab, welche Verkehrsmittel sie letztendlich nutzen. Die Wahlalternativen, die ihnen bei der Gestaltung ihrer Mobilität zugewilligt werden, sind wiederum davon abhängig, wie verkehrssicher die Eltern das Quartier und den Weg zur Schule einschätzen. Siedlungsstrukturell beeinflusst u. a. die Entfernung, die Qualität der Wegeverbindungen und die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Weg zwischen Wohnung und Schule bzw. Ausbildungsplatz.

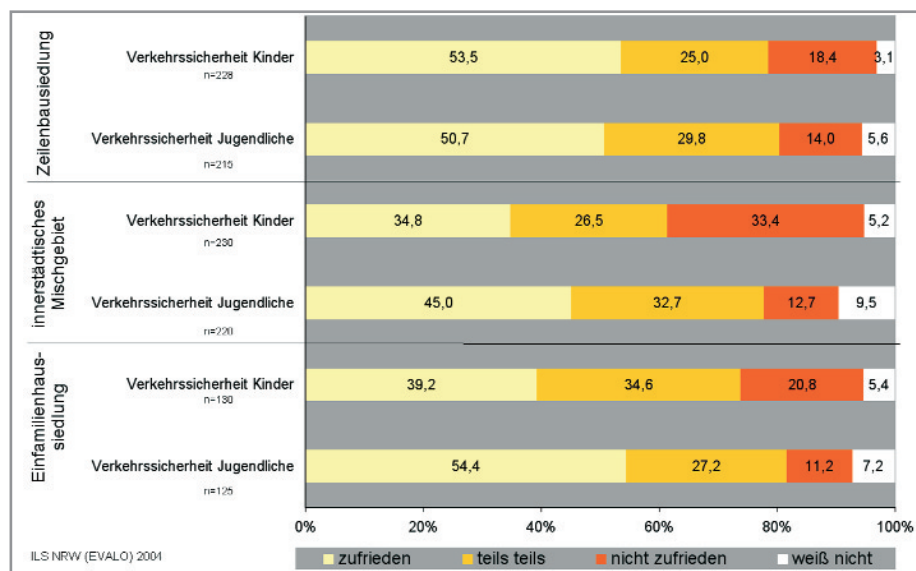
4.2.1 Verkehrssicherheit auf dem Schul- und Ausbildungsweg

Generell sind zunächst Alterseffekte zu beobachten: Je jünger die Kinder, desto mehr Gewicht bekommt das Thema „Verkehrssicherheit“. In allen drei Siedlungsformen sind Eltern von Kleinkindern weniger zufrieden mit der Verkehrssicherheit von Schulwegen als Eltern von Grundschulkindern oder älteren Schülern. Dieses Bewertungsmuster setzt sich bis in das Jugendalter fort.



Hinsichtlich des Vergleichs der Siedlungsformen ist zu konstatieren, dass Zeilenbau-gebiete hinsichtlich dieser Anforderung relativ gut abschneiden: Hier ist etwa jede zweite Familie (53,5 %) mit der Schulwegsicherheit zufrieden; ausschlaggebend für dieses Urteil dürften die Nähe zu Grund- und weiterführenden Schulen (vgl. Kap. 3.2.2) sowie der relativ geringe Autoverkehr auf den Wohnstraßen des Viertels sein. Demgegenüber schneiden innenstadtnahe Mischgebiete schlecht ab: Annähernd zwei von drei Familien sind hier nicht (33,4 %) oder bestenfalls nur teilweise (26,5 %) mit der Sicherheit ihrer Kinder auf dem Schulweg zufrieden (vgl. Abb. 22). In der Gruppe der Familien mit Kleinkindern (0 bis 5 Jahre) sind sogar acht von zehn Eltern damit nicht (49,9 %) oder nur teilweise (29,9 %) zufrieden. Ursächlich für dieses geringe

Abb. 22:
Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Schule bzw. Ausbildung nach Siedlungsform



Sicherheitsgefühl scheint offenbar das relativ hohe Verkehrsaufkommen zu sein, das für innenstadtnahe „alte“ Mischgebiete typisch ist.⁸ Auffällig ist dabei, dass die Verkehrsbelastung die zuvor geäußerten Vorteile (vgl. Kap. 4.1) offenbar überlagert. Eine an sich geringe Entfernung zur Schule (und damit verbundene kurze Expositionszeiten im Verkehr) reicht für eine positive Sicherheitsbeurteilung durch die Eltern allein nicht aus.

In Einfamilienhaussiedlungen wird die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg ebenfalls kritisch bewertet. Auch hier sind mehr als die Hälfte der Eltern nicht (20,8 %) oder nur teils (34,6 %) mit der Schulwegsicherheit zufrieden; als Grund hierfür kann die Lage der Schule außerhalb der Siedlung und der damit verbun-

dene weite(re) Schulweg vermutet werden. Aus dem relativ geringen Kfz-Verkehr innerhalb der Einfamilienhaussiedlungen lässt sich – zumindest aus Elternsicht – kein Vorteil für die Schulwegsicherheit ableiten.

Ogleich ausgerechnet eine in einem Mischgebiet (Herten Süd) wohnende Jugendliche als einzige Befragte von einem Sachschadensunfall berichtet, in den sie als Radfahrerin mit einem Bus verwickelt war, wird die Verkehrssicherheit für Jugendliche als schwach zufriedenstellend bewertet. Dieses Urteil erwächst allerdings nicht aus einer tatsächlich positiven Einschätzung, sondern ist vermutlich Folge eines Kontrasteffektes, denn die Lage für Kinder wird in allen drei Siedlungsformen als verbesserungswürdig eingeschätzt. Bemerkenswert erscheint ferner, dass sowohl in Einfamilienhaus- wie in Mischgebieten die spezifischen Vorteile der Siedlungsform – wenig Verkehr auf den Anliegerstraßen bzw. kurze Wege – nicht ausreichen, um ein positives Bild zu zeichnen. Insbesondere die Mischgebieten inhärenten Vorzüge sind von den Verkehrsbelastungen in diesem Quartier überlagert.

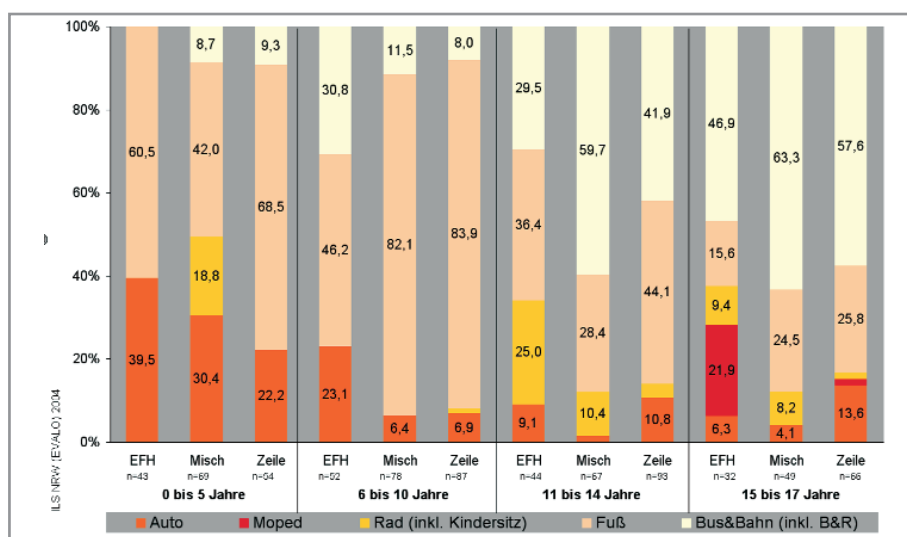
⁸ Dass sich Mischgebiet und geringer Autoverkehr nicht widersprechen müssen, zeigt beispielhaft das Verkehrskonzept im neuen Mischgebiet Tübingen-Südstadt.

4.2.2 Verkehrsmittelwahl auf dem Schul- und Ausbildungsweg

Bei der Verkehrsmittelwahl zum Kindergarten bzw. zur Schule oder Ausbildung zeigen sich zum Teil deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Siedlungsformen: So gehen beispielsweise acht von zehn Grundschulern (6 bis 10 Jahre) sowohl in den innerstädtischen Mischgebieten (82,1 %) als auch in den Zeilenbausiedlungen (83,9 %) zu Fuß zur Schule – und damit fast doppelt so viele wie in Einfamilienhausssiedlungen (46,2 %). In Letzteren dagegen werden überdurchschnittlich viele Grundschüler mit dem Auto (23,1 %) dorthin gebracht; eine Form der Begleitmobilität, die in Einfamilienhausgebieten bereits bei Kleinkindern (0 bis 5 Jahre) praktiziert wird. Die vermehrte Nutzung motorisierter Verkehrsmittel setzt sich bei den Jugendlichen (15 bis 17 Jahre) fort; hier fährt jeder Fünfte (21,9 %) mit dem Moped zur Schule oder Ausbildung, während dies in den Misch- und Zeilenbaugebieten so gut wie nicht vorkommt. Die 15- bis 17-Jährigen dieser Siedlungsformen nutzen stattdessen eher öffentliche Verkehrsmittel oder gehen zu Fuß (vgl. Abb. 23).

Das Fahrrad ist das Verkehrsmittel der Wahl vor allem für in Mischgebieten wohnende Eltern mit Kleinkindern. Hier wird annähernd jedes fünfte Kleinkind (18,8 %) mit dem Fahrrad in den Kindergarten gebracht. In nennenswertem Umfang nutzen es auch 11- bis 14-jährige Schülerinnen und Schüler, die in Einfamilien-

Abb. 23:
Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schul- und Ausbildungsstätte nach Siedlungsform und Altersgruppe



hausgebieten wohnen; hier liegt der Anteil der Radfahrer bei gut einem Viertel (25,0 %).

Ein klarer Zusammenhang zwischen der wahrgenommenen Verkehrssicherheit des Schulwegs und dem de facto genutzten Verkehrsmittel kann nicht festgestellt werden; die Resultate sind uneindeutig: In allen drei Siedlungsformen äußern sich sowohl die Eltern, deren Kinder zu Fuß oder mit dem Bus zur Schule gelangen ebenso wie diejenigen, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule bringen, einmal zufrieden und einmal unzufrieden mit der Verkehrssicherheit. Schulkinder werden offenbar nicht in erster Linie wegen der geringen Verkehrssicherheit mit dem Auto in die Schule gebracht. Zumindest für Einfamilienhausgebiete kann gemutmaßt werden, dass die größere Entfernung zwischen Wohnung und Schule eine entscheidende Rolle spielt, obgleich in allen drei untersuchten Einfamilienhausssiedlungen die Schule grundsätzlich auch fußläufig oder per Bus erreichbar wäre (vgl. Kapitel 3.2.2). Aus den in der vorliegenden Studie ebenfalls realisierten Erhebungen zum Freizeitverhalten lässt sich stattdessen ableiten, dass die Alltagsorganisation in Einfamilienhausgebieten generell eher auf das Auto ausgerichtet ist. Diese Mobilitätsgewohnheit scheint routinemäßig auch auf den Schulweg übertragen zu werden – obgleich Alternativen möglich wären.

Insgesamt illustriert die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg den nach wie vor hohen Stellenwert von Fußwegen, der von den per Auto durchgeführten Begleitwegen nicht erreicht wird – wenngleich auch festgehalten werden muss, dass rund ein Drittel der Kinder in Einfamilienhausgebieten und zum Teil auch in Mischgebieten ihren Weg zum Kindergarten oder zur Kindertagesstätte gewöhnlich aus der Perspektive der Rücksitzbank eines Pkw erleben. Mit wachsendem Alter steigt die Bedeutung öffentlicher Verkehrsmittel; Fahrräder sind – von Ausnahmen abgesehen – offenbar eher den

Spielgeräten als den Verkehrsmitteln zuzuordnen. Unter dem Blickwinkel der Anpassungsfähigkeit interpretiert, bedeuten kinder- und jugendgerechte Schulwege für jede Siedlungsform kurze Fußwegeverbindungen sowie ein vorhandenes ÖPNV-Angebot. Hinsichtlich dieser Kriterien können Zeilenbausiedlungen und innenstadtnahe Mischgebiete punkten.

4.2.3 Begleitmobilität auf dem Weg zur Schule

Obwohl Zeilenbaugebieten ebenso von Eltern wie von Kindern und Jugendlichen eine relativ hohe Schulwegsicherheit zugeschrieben wird (vgl. Kap. 4.2.1) und die Entfernung zur Schule in dieser Siedlungsform eher gering ist, haben in Zeilenbaugebieten wohnende Eltern den höchsten Begleitaufwand: Mit 39,1 % werden die meisten Grundschüler von einem Erwachsenen zur Schule begleitet, davon 70 % zu Fuß und je 15 % mit dem Bus und dem Auto – ob der genannten Vorteile wäre eine wesentlich selbständigere Mobilität auf dem Schulweg zu erwarten gewesen. Demgegenüber ist die Begleitmobilität in Einfamilienhausgebieten geringer: Jeder dritte Grundschüler (33,3 %) wird von einem Elternteil zur Schule gebracht (vgl. Abb. 24); Entfernung und Begleitmobilität korrelieren dabei sichtbar. Allerdings geht hier kaum ein Grundschüler (9,8 %) gänzlich ohne Begleitung aus dem Haus; die meisten (56,9 %) erreichen zusammen mit Mitschülern ihre Schule. Kinder in Mischgebieten sind, trotz der geäußerten Unzufriedenheit mit der Verkehrssicherheit, besonders selbständig unterwegs: Fast jedes zweite Kind (44,1 %) geht ohne Begleitung zur Grundschule; die weiterführende Schule erreichen sogar drei von vier Schülern (74,2 %) ohne Begleitung (vgl. Abb. 24).

Bemerkenswert ist, dass die elterliche Unzufriedenheit mit der Verkehrssicherheit des Schulwegs die Selbständigkeit der Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg nicht einschränkt. So gehen beispielsweise in innenstadtnahen Mischgebieten drei Viertel der Kinder unzufriedener Eltern (71,8 %) alleine oder in Begleitung eines Mitschülers zur

Grundschule; bei der Gruppe der 11- bis 14-jährigen Schüler liegt der Anteil sogar bei 93,7 %. Auch in den zwei anderen Siedlungsformen hängen wahrgenommene Verkehrssicherheit und Eigenständigkeit auf dem Schulweg nicht zusammen.

Zusammenfassend bleibt damit zunächst festzustellen, dass wahrgenommene Defizite in der Verkehrssicherheit des Schulwegs kein konsistentes Begleitverhalten durch die Eltern verursachen – denn sonst sollten in Mischgebieten die Begleitanteile höher sein. Inwieweit vergleichsweise kurze Wege und geringe Expositionszeiten von den Eltern als Gründe für ihre Entscheidung vorgeschoben werden, kann nur gemutmaßt werden. Möglicherweise sind auch soziale Faktoren konfundiert, wie sie sich zumindest in Zeilenbaugebieten vermuten lassen. Hier lässt sich der hohe Begleitanteil der Kinder dadurch erklären, dass Kinder und Eltern gleiche Wege zu gleichen Zeiten zurücklegen (müssen); möglicherweise spielt auch die Beurteilung der allgemeinen Sicherheit für Kinder eine Rolle, die in Zeilenbaugebieten wesentlich schlechter bewertet wird als in Einfamilienhausgebieten. Denkbar ist auch, dass generelle elterliche Wahrnehmungstereotype (vgl. Kap. 4.1) über die Qualität der Siedlungsformen ebenso einen Einfluss auf die Begleitmobilität ausüben.

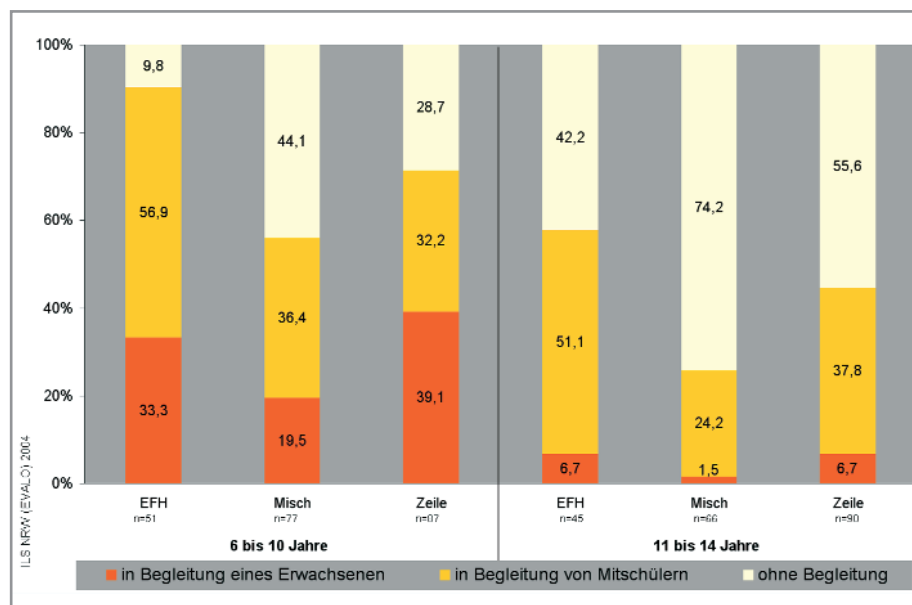
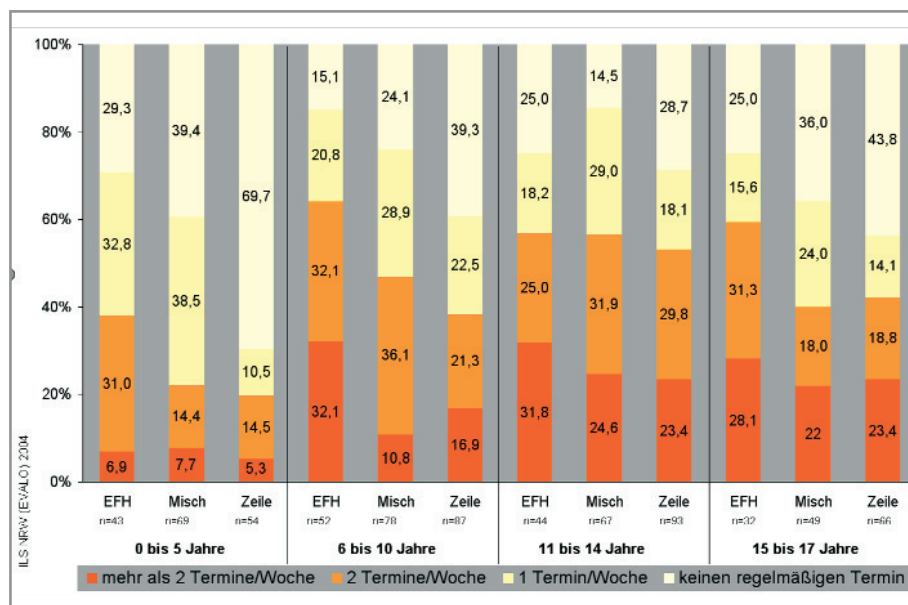


Abb. 24:
Begleitmobilität auf dem Weg zur Schule von
6- bis 10-jährigen und 11- bis 14-jährigen
Schülerinnen und Schülern nach Siedlungsform

4.3 Nachmittägliche Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Neben dem täglichen Weg zur Schule sind es vor allem die Wege zu regelmäßigen Freizeiterminen am Nachmittag und in den frühen Abendstunden, die die Mobilität von Kindern und Jugendlichen determinieren. Sie haben, über alle drei Siedlungsformen hinweg, eine ganze Reihe fester Freizeitermine: die Bandbreite reicht vom drei Mal wöchentlichen Fußballtraining, dem wöchentlichen Volleyballtraining, dem Tanzkurs oder dem Besuch des Schwimmvereins über das Pfadfindertreffen bis hin zur Kunstschule, Leistungsturnen und Klavierunterricht – wohlgernekt allesamt Termine, die 6- bis 10-Jährige aus Zeilenbau-, Misch- und Einfamilienhausgebieten in den Interviews berichten. Jugendliche sind, so zumindest die Befunde dieser Studie, demgegenüber weniger in Vereinen engagiert. Ihre festen Freizeitermine sind vielmehr von regelmäßigen Nachhilfestunden und Gemeindegarbeit gekennzeichnet.

Interview- und Screeningdaten ergeben hier ein konsistentes Bild. Kinder aus Einfamilienhausgebieten nehmen tendenziell mehr organisierte Termine als ihre Pendanten in Zeilenbaugebieten wahr; die Elternbefragung illustriert, dass zwei Drittel (70,7 %) der Kleinkinder mindestens einen Termin in der Woche haben, während in den Zeilenbaugebieten zwei Drittel (69,7 %) (noch) kein Termin erreicht (vgl. Abb. 25).



Übereinstimmung zeigt sich auch darin, dass die Zahl der Freizeitermine bis zum Alter von etwa 14 Jahren wächst – in allen drei Siedlungsformen haben in dieser Altersgruppe mehr als die Hälfte mindestens zwei feste Freizeitermine in der Woche; jeder Vierte hat sogar mehr als zwei – und mit dem Eintritt ins Jugendalter die Anzahl an festen Terminen wieder sinkt.

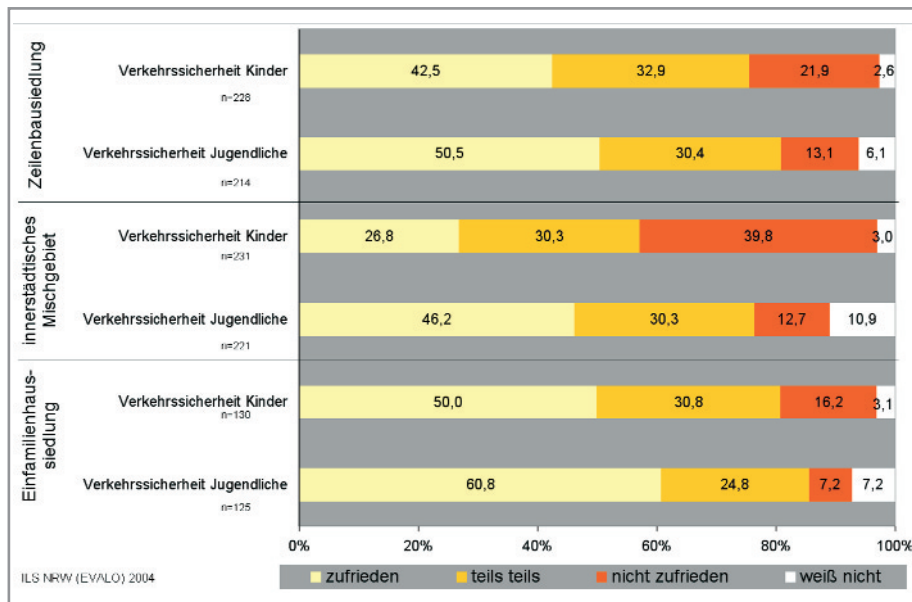
4.3.1 Verkehrssicherheit im Wohnumfeld am Nachmittag

Die Spannweite der nachmittäglichen Verpflichtungen von Kindern und Jugendlichen macht zahlreiche Wege und vielfältige Wegeverbindungen notwendig. Während jedoch Schulwege im Rahmen des kommunalen Engagements auf ihre Verkehrssicherheit hin überprüft und dort, wo es notwendig erscheint, mit unterschiedlichen Maßnahmen zielgerichtet optimiert werden (können), liegen nachmittägliche Wege aufgrund ihrer geringeren Zielgerichtetheit nicht so im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. Dass die Eltern mit der nachmittäglichen Verkehrssituation im Wohnumfeld daher weniger zufrieden sind als mit der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg, verwundert nicht. Besonders innenstadtnahe Mischgebiete werden hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit für Kinder mehrheitlich als eher gefährlich eingeschätzt; fast drei Viertel der Befragten (70,1 %) äußern sich kritisch, ausdrücklich unzufrieden sind 39,8 %. Deutlich positiver werden Einfamilienhaus- und Zeilenbaugebiete beurteilt: In Einfamilienhausgebieten ist die Hälfte aller Eltern zufrieden – immerhin doppelt so viele wie in Mischgebieten –, in Zeilenbausiedlungen sind immer noch 42,5 % der Eltern mit der Verkehrssicherheit im Wohnumfeld zufrieden (vgl. Abb. 26).

Sofern auf Jugendliche fokussiert wird, sind die Beurteilungen weniger negativ. Die nachmittägliche Verkehrssicherheit von Mischgebieten wird für Jugendliche deutlich besser bewertet als für Kinder, so dass diese Siedlungsform zu den anderen

Quartierstypen fast aufschließen kann. Dennoch gilt auch für diese Altersgruppe, dass Einfamilienhausgebiete die höchsten Zufriedenheitswerte aufweisen, gefolgt von Zeilenbausiedlungen und Mischgebieten (vgl. Abb. 26).

Abb. 26:
Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche am Nachmittag nach Siedlungsform



Die Einschätzungen zur Verkehrssicherheit decken sich mit den Angaben über notwendige Querungen unterschiedlich stark befahrener Straßen beim Aufsuchen von Spiel- bzw. Aufenthaltsorten. So müssen – der realen Verkehrssituation entsprechend – die meisten Klein- und Grundschul Kinder in den Einfamilienhausgebieten auf dem Weg zum Spielort lediglich Anliegerstraßen oder Wohnstraßen mit geringem Durchfahrtsverkehr überqueren. Erst mit der altersbedingten Ausweitung ihrer Aktionsräume über die Siedlungsgrenzen hinaus, überqueren dann auch Schülerinnen und Schüler (11 bis 14 Jahre) aus Einfamilienhaus-siedlungen vermehrt verkehrsreiche Straßen. Die Situation in innenstadtnahen Mischgebieten ist gänzlich anders: Hier muss bereits die Mehrzahl der Vorschulkinder innerörtliche Straßen mit durchschnittlichem Verkehrsaufkommen, z. T. sogar innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit dichtem Durchfahrtsverkehr, überqueren. Auch in den Zeilenbausiedlungen queren Kinder Straßen mit durchschnittlichem Verkehrsaufkommen auf dem Weg zu ihren Spielorten; dies trifft aber auf deutlich weniger Kinder zu als in den Mischgebieten (vgl. Abb. 27). Gleichwohl gehören Straßen, auch Hauptverkehrsstraßen, für Kinder wie selbstverständlich

zum Lebensraum. Liegt ein attraktiver Spielort auf der anderen Straßenseite, wird die Straße eben überquert, unabhängig von Anzahl und Geschwindigkeit der dort fahrenden Autos. Ein 10-jähriges Mädchen einer Zeilenbausiedlung (Velbert-Birth) formuliert es ganz pragmatisch: „[...] auf der Hauptstraße stehen viele Autos auf der Fahrbahn, man muss halt rübergehen!“

Erklärungsbedürftig erscheint die hohe Anzahl an Klein- und Grundschulkindern in Einfamilienhaus- und Zeilenbaugebieten, die nach den Berichten der Eltern keine Straßen beim Aufsuchen ihrer Spielorte queren müssen. Für Zeilenbausiedlungen lautet die Erklärung, dass sich die Spielorte in den Grün- und Abstandsflächen zwischen den Wohnzeilen befinden und über Fußwege (abseits von Wohn- und Sammelstraßen) erreichbar sind. Dies gilt insbesondere für die Siedlungen in Velbert-Birth und Kassel-Helleböhn, die von ihrer städtebaulichen Organisation ähnlich sind. 90 % der Nennungen beziehen sich auf diese zwei Siedlungen. Dass über 40 % der Klein- und Grundschul Kinder in Einfamilienhaus-siedlungen keine Straßen auf dem Weg zum Spielort überqueren müssen, liegt an den als kinderfreundlich geplanten Vorhaben in Herten (d. h. der Siedlung Backumer Tal und der Wohnanlage Bullerbü). Über 80 % der Nennungen entfallen auf diese Untersuchungsgebiete. Während sich die Reihenhäuser der Wohnanlage Bullerbü um einen autofreien Anger gruppieren und hier tatsächlich keine Straße vorhanden ist, ist

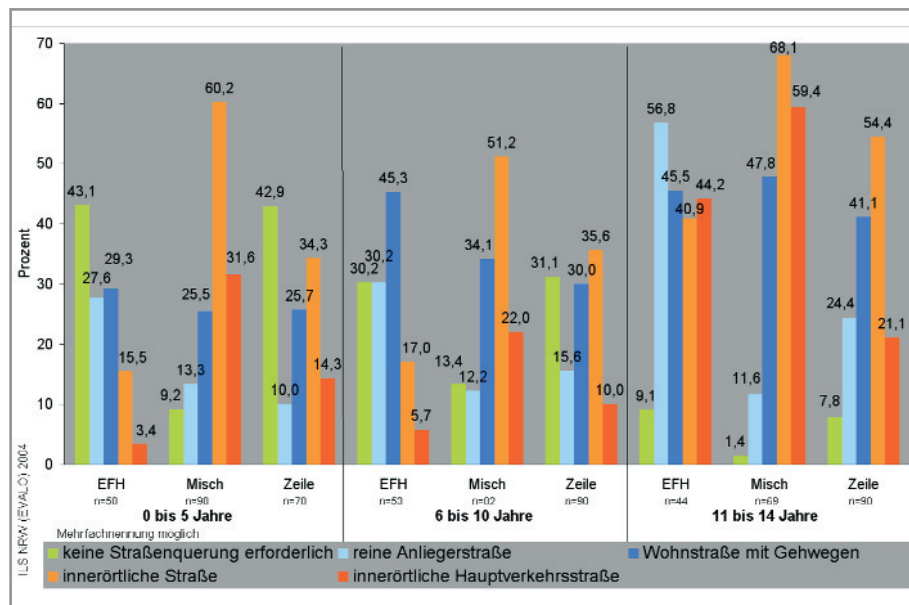


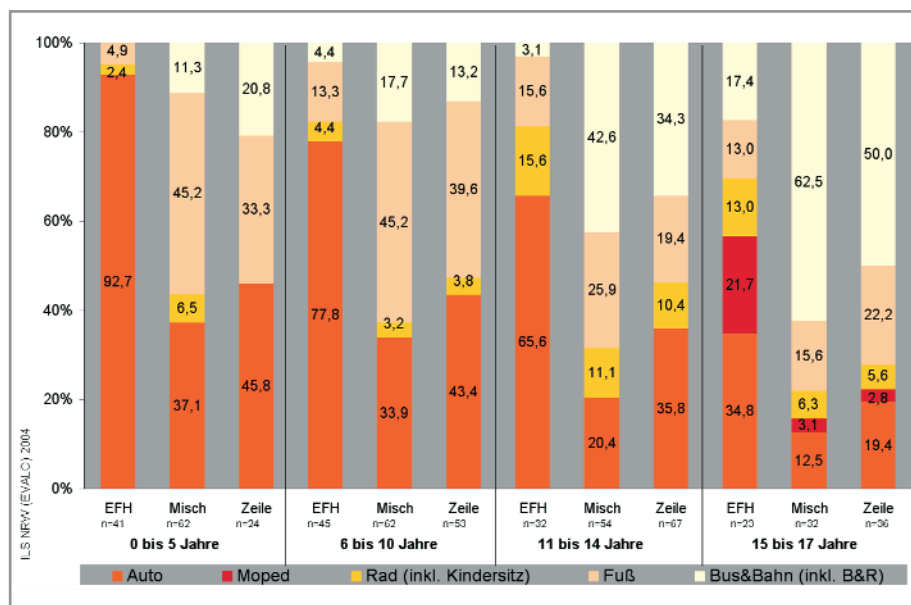
Abb. 27:
Notwendige Straßenquerungen von Kindern beim Aufsuchen von Spielorten außerhalb der eigenen Wohnung nach Altersgruppe und Siedlungsform

die Siedlung Backumer Tal durchaus durch Anliegerstraßen erschlossen – und diese werden sehr wohl von Kindern überquert (vgl. Kap. 3.2.2; Seite 28/29). Allerdings scheinen die Straßen in der Wahrnehmung der Eltern keine zu sein. Eine Erklärung hierfür dürfte vor allem der fehlende parkende Kraftfahrzeugverkehr sein. Die als verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325 Straßenverkehrs-Ordnung) ausgewiesenen Straßen dürfen von Kraftfahrzeugen lediglich zum Be- und Entladen befahren werden, dauerhaft geparkt werden darf hier nicht.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass in keiner der drei Siedlungsformen von einer breiten Zufriedenheit mit der nachmittäglichen Verkehrssicherheit gesprochen werden kann; insbesondere die Verkehrssicherheit für Kinder wird bemängelt, während die Situation für Jugendliche als schwach zufrieden stellend gewertet werden kann – allerdings ist dieses Ergebnis nicht der besonderen Passung der Quartiere für die Altersgruppe geschuldet, sondern beruht auf den Jugendlichen zugeschriebenen größeren Kompetenzen bei der Bewältigung potenziell gefährlicher Verkehrssituationen. Zugleich zeigen die Daten auch, dass, unabhängig von der Siedlungsform, spätestens ab dem elften Lebensjahr sich die Aktionsräume an Nachmittagen deutlich ausweiten. Innerörtliche Straßen und Hauptverkehrsstraßen werden nun in der Regel überschritten – ein Hinweis darauf, dass kinder- und jugendfreundliche Gemeinden (und diejenigen, die es werden wollen) gesamtstädtische Lösungen avisieren sollten und auf Quartiere beschränkte Einzellösungen nur suboptimal wirken.

4.3.2 Verkehrsmittelwahl zu regelmäßigen Freizeiterminen

Welches Verkehrsmittel gewählt wird, um zu regelmäßigen nachmittäglichen Freizeitaktivitäten zu gelangen, ist stark von der Siedlungsform abhängig: Kleinkinder (0 bis 5 Jahre) aus Einfamilienhaussiedlungen werden beispielsweise fast ausschließlich



(92,7 %) mit dem Auto gefahren; andere Verkehrsmittel spielen so gut wie keine Rolle. In Mischgebieten und Zeilenbausiedlungen existiert hingegen ein Verkehrsmittel-Mix. Es wird zwar auch das Auto genutzt, aber nicht hauptsächlich. Statt dessen werden Kleinkinder zu Fuß (vor allem in den Mischgebieten (45,2 %)) oder mit dem Bus (in Zeilenbaugebieten jedes Fünfte (20,8 %)) gebracht. Auffällig ist zudem, dass nur in Mischgebieten Kleinkinder – wie auch schon bei den Wegen am Vormittag – mit dem Fahrrad zu den regelmäßigen Freizeiterminen befördert werden. Ein ähnliches Bild zeigt sich für die 6- bis 10- und die 11- bis 14-Jährigen. Auch hier dominiert in Einfamilienhausgebieten das Auto, während Gleichaltrige aus Misch- oder Zeilenbaugebieten ihre Ziele wesentlich häufiger zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen (vgl. Abb. 28).

Abb. 28:

Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zu regelmäßigen Freizeiterminen nach Siedlungsform und Altersgruppe

Das Fahrrad spielt erst bei den 11- bis 14-Jährigen eine – untergeordnete – Rolle. In Einfamilienhausgebieten wird es von jedem Siebten (15,6 %), in den beiden anderen Siedlungsformen von jedem Zehnten (11,1 % bzw. 10,4 %) genutzt. Bei der Gruppe der Jugendlichen ist der hohe Anteil an Mopeds in Einfamilienhaussiedlungen auffällig. Dort ist jeder fünfte Jugendliche (21,7 %) motorisiert unterwegs, während in Mischgebieten und in Zeilenbausiedlungen wohnende Jugendliche ihre Freizeitziele überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen.

Insgesamt zeigt sich in Einfamilienhausgebieten – der Siedlungsform, in der Kinder und Jugendliche besonders häufig Freizeitermine haben – über alle Altersgruppen hinweg erhebliche Dominanz des Autos im Freizeitverkehr. Sie kann sicherlich teilweise aus vor Ort fehlenden Freizeiteinrichtungen für Kinder und Jugendliche begründet werden; öffentliche Verkehrsmittel als Alternative kommen, meist aufgrund der geringen Bedienungshäufigkeit, so gut wie nicht in Frage. Zur Überbrückung größerer Entfernungen bleibt damit nur das Auto; viele Jugendliche aus Einfamilienhausgebieten sind erst durch die Anschaffung eines Mopeds erstmals unabhängig mobil – und sind hinsichtlich ihrer Mobilität damit wesentlich später selbstbestimmt als in anderen Siedlungsformen. In Zeilenbau- und Mischgebieten hingegen steht das Zufußgehen und mit zunehmenden Alter der Kinder der öffentliche Verkehr im Vordergrund; ein Hinweis darauf, dass die Freizeitziele zumindest von Kleinkindern und Grundschulern im Nahraum erreichbar sind. Für die letztgenannten Siedlungsformen gilt, dass die eigenständige Mobilität bereits mit dem Eintritt in die weiterführende Schule beginnt (vgl. auch Kap. 4.3.3).

4.3.3 Begleitmobilität auf dem Weg zu Freizeiterminen

Der Begleitaufwand auf nachmittäglichen Wegen ist hoch: Kinder im Grundschulalter gehen, so zumindest die Aussagen der Eltern, nur selten allein zu ihren Freizeitaktivitäten; gleichwohl ist auch für diese Messgröße zu konstatieren, dass die Siedlungsform offenbar einen Einfluss auf die Begleitmobilität hat. In Zeilenbau- und Mischgebieten ist immerhin jedes sechste Kind allein unterwegs, in Einfamilienhausgebieten ist es jedes fünfzehnte Mädchen bzw. jeder fünfzehnte Junge zwischen 6 und 10 Jahren (vgl. Abb. 29).

Mit steigendem Alter und der altersbedingten Ausweitung ihrer Aktionsräume erreichen die Kinder aller drei Siedlungsformen ihre regelmäßigen Freizeitermine häufiger

alleine, wobei die Begleitmobilität in den Einfamilienhaus- und Zeilenbaugebieten wesentlich höher ist als in den Mischgebieten. Während in innerstädtischen Mischgebieten nur jeder dritte Schüler zwischen 11 und 14 Jahren (37,3 %) zum Freizeitermin begleitet wird, trifft dies in Zeilenbaugebieten auf etwa die Hälfte der Schülerinnen und Schüler (55,7 %) und in Einfamilienhausgebieten auf zwei von drei Schülern (62,5 %) zu; für die Zusammensetzung der Begleitung vgl. Abb. 29.

Überblicksartig ausgedrückt: In den beiden vornehmlich auf das Wohnen spezialisierten Siedlungsformen – Einfamilienhaus- und Zeilenbaugebiet – werden Kinder wesentlich häufiger zu ihren regelmäßigen Freizeitaktivitäten begleitet als in Mischgebieten. Damit ist nicht nur der Begleitaufwand für Eltern wesentlich höher als für in Mischgebieten wohnende Eltern, auch die Erfahrung selbständiger Mobilität wird eingeschränkt. Nah gelegene Ziele für Freizeitaktivitäten in Mischgebieten scheinen die selbständige Mobilität von Kinder zu erhöhen, unabhängig davon, dass die wahrgenommene Verkehrssicherheit am Nachmittag in letztgenannter Siedlungsform als mangelhaft eingeschätzt wird (vgl. Kap. 4.3.1). Hier scheint dem Faktor „Nähe“ von Seiten der Eltern eine höhere Wichtigkeit zugesprochen zu werden.

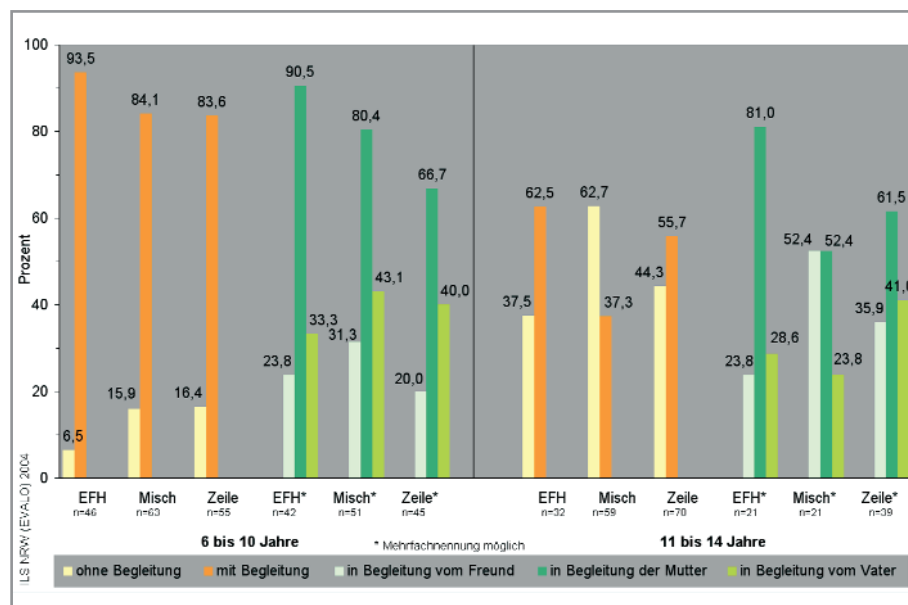


Abb. 29:
Begleitmobilität auf dem Weg zu regelmäßigen
Freizeiterminen von 6- bis 10-jährigen und
11- bis 14-jährigen Schülern nach Siedlungsform

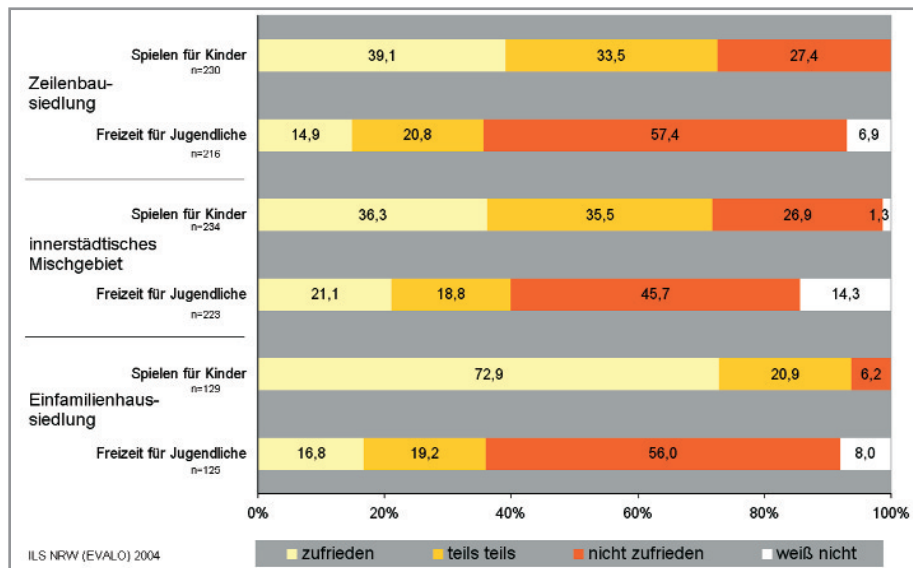
4.4 Spiel- und Freizeitmöglichkeiten im Wohnquartier

Im Gegensatz zu den Schul- und Freizeitwegen von Kindern und Jugendlichen, die (von Stadtplanern wie von Eltern) häufig erst auf den zweiten Blick mit den Qualitäten einer Siedlungsform in Verbindung gebracht werden, vermitteln die Spiel- und Aufenthaltsräume im Freien augenscheinlich und unmittelbar die Qualität einer Siedlung.

Einen ersten Orientierungspunkt geben die Einschätzungen der Eltern in Bezug auf die „Globalzufriedenheit“ mit den Spiel- bzw. Freizeitmöglichkeiten (vgl. Abb. 30). Einmal mehr wird deutlich, dass Einfamilienhausgebiete als für Kinder ausgesprochen geeignet angesehen werden, während in Zeilenbau- und Mischgebieten jeweils nur gut ein Drittel der Eltern – in den Interviews jedoch ausnahmslos alle Kinder – mit den Möglichkeiten des Quartiers zufrieden sind.

Demgegenüber werden alle Siedlungsformen als defizitär für Jugendliche angesehen. Mehr als die Hälfte der Befragten äußert sich unzufrieden mit den quartierseigenen Angeboten für Jugendliche. Ein Detailvergleich lässt erkennen, dass mitunter deutliche Unzufriedenheitswerte erreicht werden: Während die Eltern im Großstadtquartier Kassel-Vorderer Westen die Möglichkeiten für Jugendliche im Durchschnitt mit 3,0 („teils-teils zufrieden“) bewerten, sind die Eltern in den beiden kleinstädtischen Mischgebieten Herten-Süd und Velbert-

Abb. 30:
Zufriedenheit mit den Spielmöglichkeiten für
Kinder und den Freizeitmöglichkeiten für
Jugendliche nach Siedlungsform



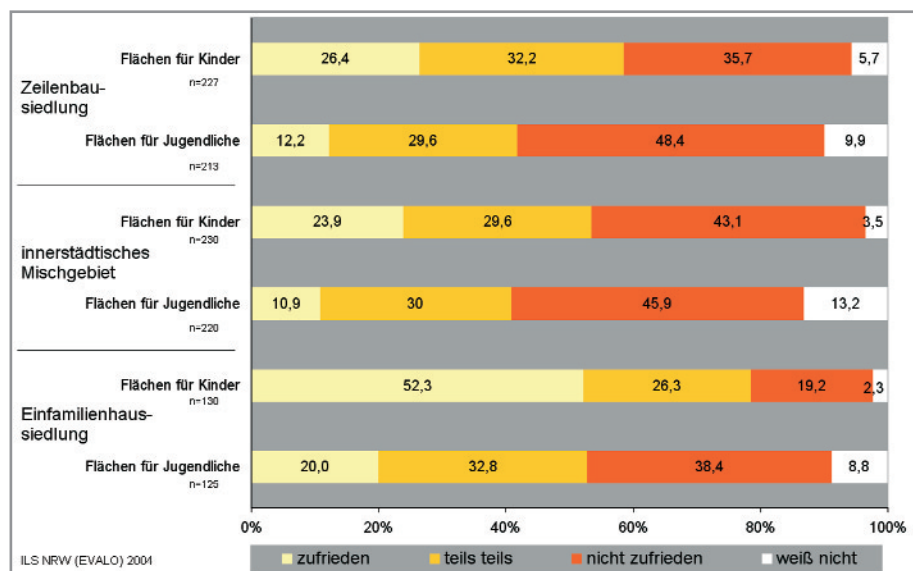
Nord bei einer Bewertung von 3,9 („nicht zufrieden“) mit den Möglichkeiten für Jugendliche deutlich unzufriedener. Auch die Jugendlichen selbst üben Kritik und bemerken, dass sie aufgrund von Flächenrivalitäten nicht einmal mehr den [von ihnen vermutlich aus Mangel an Alternativen genutzten; Anm. d. Verf.] Spielplatz nutzen können, den Obdachlose des Viertels besetzen (ein Jugendlicher im Mischgebiet Herten-Süd). Ein weiterer Jugendlicher des Mischgebiets Velbert-Nord formuliert die Angst vor „Rechten“, die aus den benachbarten Stadtteilen in das Viertel eindringen. Inwieweit es sich hier um Einzelfälle handelt oder ob die genannten Einschätzungen dahingehend verallgemeinert werden können, dass kleinstädtische Mischgebiete unter hohem Druck stehen, während ein naheliegendes großstädtisches Angebot vorhandene Defizite in anderen Mischgebieten ausgleichen kann, soll nicht weiter diskutiert werden – entscheidend bleibt, dass alle Siedlungsformen für Jugendliche als wenig geeignet eingeschätzt werden und Mischgebiete hier allenfalls „die besten unter den schlechten Gebieten sind“.

4.4.1 Nutzbarkeit wohnungsnaher Flächen für Kinder und Jugendliche

Definiert man die Spiel- und Freizeitmöglichkeiten im Sinne einer Nutzbarkeit wohnungsnaher Flächen, so wird deutlich, dass Eltern in Einfamilienhausgebieten recht zufrieden mit der Nutzbarkeit wohnungsnaher Flächen für Kinder sind. Jede zweite Familie (52,3 %) – und damit doppelt so viele wie in Zeilenbau- (26,4 %) und Mischgebieten (23,9 %) – äußern sich hier ausdrücklich zufrieden mit dem den Kindern zur Verfügung stehenden Flächenangebot. Im Umkehrschluss sind in Zeilenbau- und Mischgebieten mit 35,7 % bzw. 43,1 % etwa doppelt so viele Eltern explizit unzufrieden mit dem Angebot an wohnungsnahen Flächen für Kinder wie in Einfamilienhausgebieten (19,2 %; vgl. Abb. 31). Ein Grund für die positive Bewertung der

Einfamilienhaussiedlungen mag neben dem öffentlichen Freiraumangebot für Kinder auch die hohe Verfügbarkeit privater Gärten sein, denn in den untersuchten Siedlungen können – im Gegensatz zu den in Misch- und Zeilenbaugebieten wohnenden Personen – nahezu alle Familien auf einen Garten zurückgreifen.

Abb. 31:
Zufriedenheit mit der Nutzbarkeit wohnungsnaher
Flächen für Kinder und Jugendliche nach
Siedlungsform



Erneut wird die Eignung des Quartiers für jugendliche Ansprüche deutlich pessimistischer eingeschätzt; zwischen 38 und 48 % der befragten Eltern sind, je nach Siedlungsform, ausdrücklich unzufrieden. Gleichzeitig kann jeder Zehnte das Angebot für Jugendliche nicht bewerten („weiß nicht“) – möglicherweise ein Indiz dafür, dass Eltern die Bedürfnisse von Jugendlichen deutlich weniger präsent sind als die von Kindern.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass Einfamilienhaussiedlungen aus dem Blickwinkel der Eltern im Wesentlichen für Kinder und weniger für Jugendliche geeignet sind; wobei auch vermutet werden kann, dass ein Teil dieser wahrgenommenen Passung auf die Bedürfnisse von Kindern aus der Bereitstellung des eigenen Gartens als wohnungsnah nutzbare Fläche resultiert. Sofern es gelänge, in Zeilenbau- oder Mischgebieten adäquate Flächen zur Verfügung zu stellen (z. B. durch

eine Umnutzung des „Abstandsgrüns“ in Zeilenbauten) könnte möglicherweise die Kinderfreundlichkeit dieser Gebiete anwachsen. Ferner unterstreichen die Ergebnisse einmal mehr die bereits konstatierte generelle Vernachlässigung von Jugendbedürfnissen in den untersuchten Quartieren und Siedlungen. Den Anforderungen von Jugendlichen können, so die elterlichen Urteile, die wohnungsnahen Flächen nicht oder nicht ausreichend genügen.

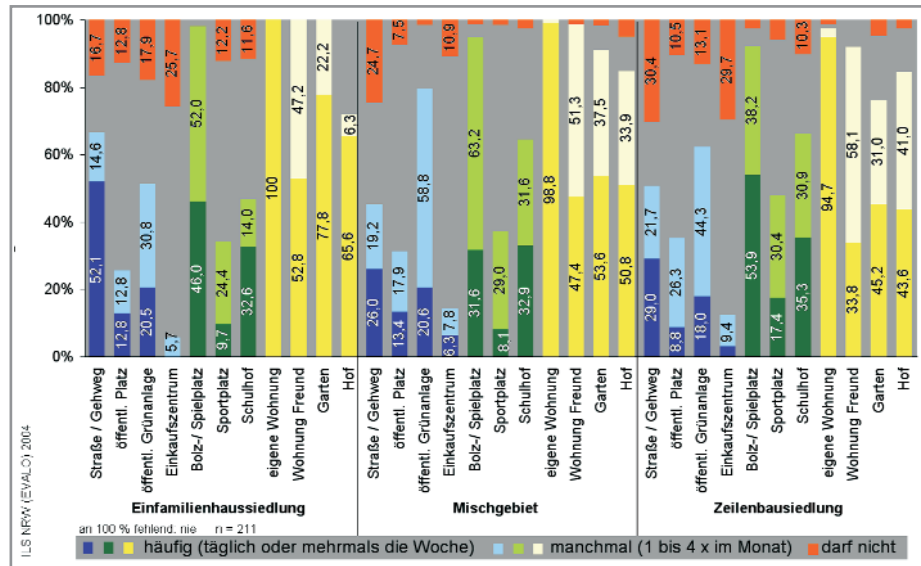
4.4.2 Spiel- und Aufenthaltsorte

Unabhängig vom Alter oder der Siedlungsform ist die eigene Wohnung mit Abstand der häufigste Spiel- und Aufenthaltsort für Kinder und Jugendliche. Hier halten sich nahezu alle Kinder und Jugendlichen täglich auf zum Spielen und Treffen.

Diese klare Präferenz veranschaulicht das Ansehen der eigenen Wohnung und ihrer Funktion: Sie gibt Geborgenheit und Privatheit, das eigene Zimmer als Teil der Wohnung ist ein wichtiger Lebensbereich und dient als Rückzugsraum, zum Schularbeiten machen, sitzen, entspannen oder spielen mit Freunden. Beobachtbar ist ferner, dass in allen drei Siedlungsformen neben der eigenen Wohnung die Wohnung vom Freund sowie der Garten und Hof als Spiel- und Aufenthaltsorte bevorzugt werden – allesamt private Räume. Das Leben der Kinder und Jugendlichen findet, unabhängig von der Siedlungsform, also vornehmlich in Binnenräumen statt (vgl. Abb. 32).

Kleinkinder und Grundschüler halten sich in allen drei Siedlungsformen zudem häufig auf spezialisierten Flächen wie Spielplatz, Bolzplatz oder Schulhof auf. Besonders intensiv genutzt werden die Kinderspielflächen in den Zeilenbausiedlungen. Über die Hälfte der Grundschüler (53,9 %) spielt hier mehrmals die

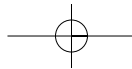
Abb. 32:
Spiel- und Aufenthaltsorte von 6- bis 10-Jährigen
nach Siedlungsform



Exkurs:

Ausmaß der Verkehrsberuhigung für Nutzung der Straße als Spielraum entscheidend!

Wie häufig Kinder auf der Straße und dem Gehweg spielen dürfen, scheint in erheblichem Maße vom Ausmaß der Verkehrsberuhigung abhängig: In der verkehrsberuhigten Einfamilienhausssiedlung Backumer Tal in Herten, die Kraftfahrzeugverkehre nur zum Be- und Entladen zulässt, nutzen mehr als drei Viertel (77,8 %) und in der mit „Tempo 30“ beschilderten Siedlung Kaufungen-Mitte mehr als zwei Drittel (69,2 %) der Grundschülerinnen und -schüler die Straße häufig als ihren Spielraum. In Velbert-Langenhorst, einem Einfamilienhausgebiet, in dem lediglich die von der erschließenden Ringstraße abgehenden Wohnstraßen als „Tempo 30-Zonen“ ausgeschildert sind, ist immerhin noch jeder zweite Grundschüler zum Spielen auch auf der Straße. Dagegen spielen 90 % der Grundschüler des kinderfreundlichen Reihenhausprojekts Bullerbü in Herten nie auf der Straße bzw. dürfen dort nicht spielen, da das Gebiet unmittelbar an eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße grenzt. Stattdessen halten sich die Kinder hier im Nahbereich der Häuser auf, die einen autofreien Anger bilden.

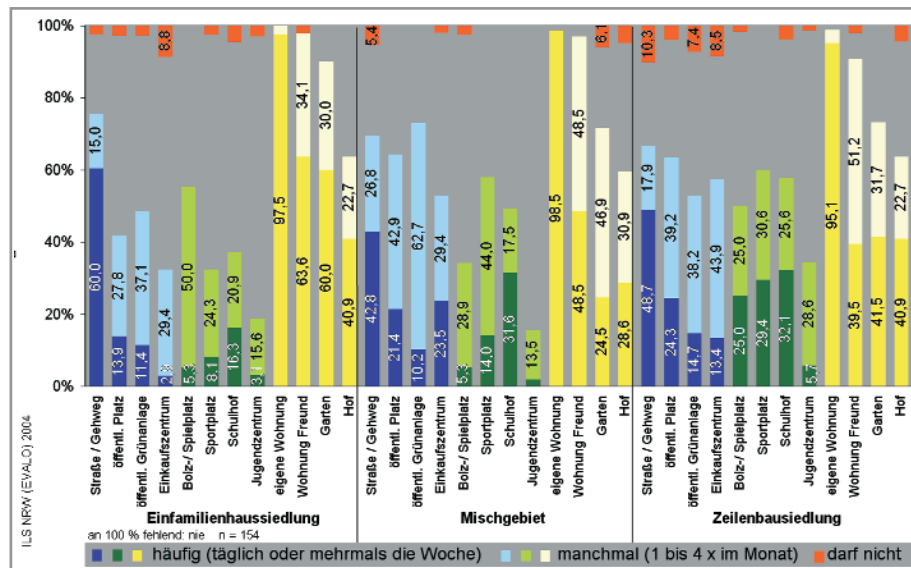


Woche. Insgesamt werden in jeder der drei untersuchten Siedlungsformen Spiel- und Bolzplätze von über 90 % der Klein- und Grundschulkinder grundsätzlich genutzt.

Öffentliche Räume spielen bis zum Alter von 10 Jahren in den Misch- und Zeilenbaugebieten nur eine untergeordnete Rolle. Sie sind eher verbotene Orte. Jeder dritte Grundschüler (30,4 %) im Zeilenbaugebiet bzw. jeder vierte Grundschüler (24,7 %) im Mischgebiet darf ausdrücklich nicht auf der Straße bzw. dem Gehweg spielen. Hinter diesen Hinderungen kann der Konflikt vor allem mit dem Autoverkehr vermutet werden. Diesen gibt es zwar grundsätzlich auch in Einfamilienhaussiedlungen,

Abb. 33:

Spiel- und Aufenthaltsorte von 11- bis 14-jährigen nach Siedlungsform



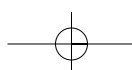
dort ist er jedoch längst nicht so ausgeprägt. Ab etwa 11 Jahren nutzen, wenngleich die privaten Räume nach wie vor an erster Stelle stehen, Kinder öffentliche Räume immer häufiger; Straßen, Gehwege, Plätze und Grünanlagen werden zunehmend als Spiel- und Aufenthaltsorte verstanden. In den Misch- und Zeilenbaugebieten hält sich annähernd jede zweite Schülerin bzw. jeder zweite Schüler zwischen 11 und 14 Jahren mehrmals in der Woche auf der Straße oder dem Gehweg zum Spielen auf, in Einfamilienhaussiedlungen liegt der Anteil mit 60,0 % noch ein wenig höher (vgl. Abb. 33).

Mit Beginn des Jugendalters werden öffentlichen Räume in den Einfamilienhaussiedlungen im Gegensatz zu den beiden anderen Siedlungsformen immer seltener als Aufenthaltsorte

Exkurs:

Nutzung der Straße als Spielraum auch von Nationalität der Nutzerinnen und Nutzer abhängig!

Ein Vergleich der Nutzungshäufigkeit des „Spielraums Straße“ zwischen ausländischen und deutschen Kindern lässt erkennen, dass erstgenannte deutlich häufiger auf der Straße anwesend sind als ihre deutschen Pendanten. So war von den Grundschulern, die nach Aussagen ihrer Eltern häufig die Straße als Spielort nutzen, im Mischgebiet Velbert-Nord jedes zweite und im quartierähnlichen Hertens-Süd jedes fünfte ausländischer Herkunft. In Kassel-Vorderer Westen, einem eher großstädtisch geprägten Mischgebiet, war unter den Befragten hingegen kein Kind ausländischer Herkunft. Die erfragten Nutzungshäufigkeiten scheinen dabei kaum durch die Stadtgröße oder die Verkehrssituation im jeweiligen Mischgebiet verursacht zu sein, sondern sind eher durch die Bevölkerungszusammensetzung erklärbar. Im Gegensatz zum Kasseler Mischgebiet (8,9 %) leben in den Mischgebieten in Hertens-Süd (22,0 %) und Velbert-Nord (35,5 %) wesentlich mehr Migranten, deren Kinder häufiger auf der Straße anwesend sind. Separiert man in der Analyse die Nationalität der Befragten, so gleichen sich die Nutzungshäufigkeiten in den Mischgebieten wie erwartet an.



genutzt. Während in den Misch- und Zeilenbausiedlungen über die Hälfte der 15- bis 17-Jährigen sich mehrmals in der Woche auf der Straße aufhält, ist es in den Einfamilienhaussiedlungen nur noch jeder dritte Jugendliche. Auch andere öffentliche Orte wie Plätze, Grünanlagen oder Einkaufszentren im Stadtteil werden in den Misch- und Zeilenbaugebieten von den Jugendlichen wesentlich häufiger frequentiert als von ihren Pendanten in den Einfamilienhaussiedlungen (vgl. Abb. 34). Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Nutzung spezialisierter Räume. In Zeilenbau- und Mischgebieten sind deutlich mehr Jugendliche auf Sportplätzen und Schulhöfen anzutreffen als in Einfamilienhaussiedlungen. Auch jugendspezifische Angebote – z. B. ein Jugendzentrum – werden in Einfamilienhaussiedlungen seltener angenommen als in Misch- und Zeilenbaugebieten. Stattdessen scheinen Jugendliche aus Einfamilienhäusern das Viertel entweder gänzlich zu verlassen („ins Kino nach Essen oder Wuppertal“ laut Aussage eines Jugendlichen aus Velbert-Langenhorst) oder sich stärker in die Wohnung der Eltern oder die von Freunden zurückzuziehen. Zugunsten letztgenannter Interpretation spricht, dass der häufigste Aufenthaltsort außerhalb der eigenen Wohnung wiederum eine Wohnung ist – nämlich die von Freunden. Für 33,3 % der in Einfamilienhausgebieten wohnenden 15- bis 17-Jährigen und sogar 57,9 % der 11- bis 14-Jährigen ist sie der bevorzugte Treffpunkt (vgl. Abb. 35).

Unabhängig vom Alter der Kinder und Jugendlichen und der Siedlungsform, in der sie leben,

Abb. 34: Aufenthaltsorte von 15- bis 17-Jährigen nach Siedlungsform

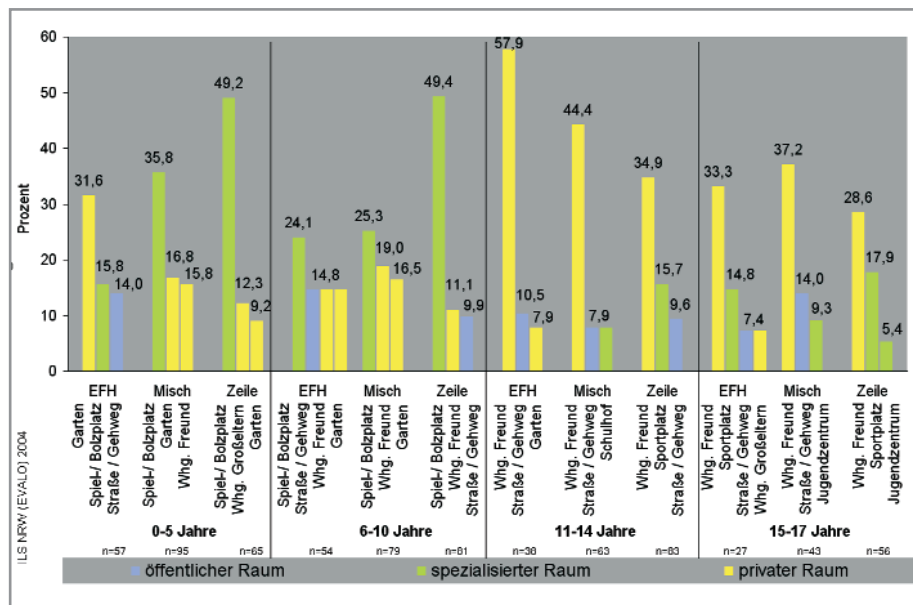
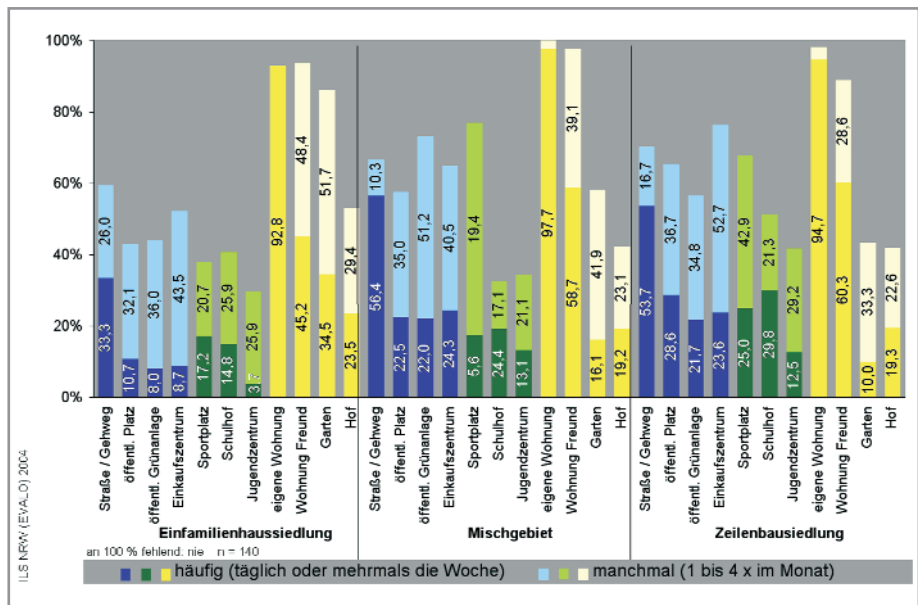


Abb. 35: Die drei häufigsten Spiel- und Aufenthaltsorte außerhalb der eigenen Wohnung nach Altersgruppe und Siedlungsform

bleibt festzuhalten, dass die häufigsten Spiel- und Aufenthaltsorte außerhalb der eigenen Wohnung zu Fuß aufgesucht werden. Als Alternative wird von jüngeren Kindern auch mal das Fahrrad, ein Roller oder auch ein Kinderfahrzeug (Lauftrad, Dreirad, Kinder-rutschfahrzeug etc.) genutzt. Ältere Kinder und Jugendliche benutzen in Zeilenbau- und Mischgebieten auch schon mal öffentliche Verkehrsmittel und in Einfamilienhaus-siedlungen das Fahrrad. Mit dem Auto zu Freunden werden sie nur manchmal gebracht – Begleitmobilität dieser Art geschieht vor allem auf zeitlich festgelegten und im voraus bekannten Wegen: bei Freizeiterminen und auf Schulwegen. In der Hauptsache sind Kinder und Jugendliche Fußgängerinnen und Fußgänger.

Zusammenfassend bleibt zunächst festzuhalten, dass in allen drei Siedlungsformen private Räume als Spiel- und Aufenthaltsorte bevorzugt werden, die offenbar deutlich besser an die jeweiligen Bedürfnisse der Altersgruppe angepasst werden können. Plätze, Räume oder Flächen, die gleichermaßen von allen Altersgruppen genutzt werden, konnten zumindest mit den vorliegenden Methoden nicht eruiert werden. Vielmehr zeigt sich eine weitgehende Spezialisierung: Kleinkinder und Grundschüler nutzen Spielplätze und ähnliche spezialisierte Orte, etwa ab dem 10. Lebensjahr eignen sich Kinder öffentliche Orte – und dazu zählt auch „die“ Straße – an. Jugendliche wiederum ziehen sich, nicht zuletzt auf-

grund der für sie defizitären Gestaltung aller Siedlungsformen, weitgehend aus dem Aufenthalt in der Siedlung zurück und weichen auf andere Quartiere oder private Binnenräume aus. Gemeinsam sind alle Altersgruppen nur in einem Merkmal: Sie sind auf dem Weg zu ihren Aufenthaltsorten in aller Regel Fußgängerinnen und Fußgänger.

4.4.3 Aufenthaltsdauer draußen ohne Aufsicht

Ein weiterer Indikator, mit dem sich die Spiel- und Freizeitqualitäten der drei Siedlungsformen beschreiben lassen, ist die außerhäusliche Aufenthaltsdauer im Wohngebiet ohne Begleitung Erwachsener. Erfragt wurde die durchschnittliche wochentägliche Aufenthaltsdauer für die letzten drei Monate, also für die Monate August bis Oktober.

Auf den ersten Blick fällt auf, dass sich Kleinkinder und Grundschüler in Einfamilienhaussiedlungen länger draußen aufhalten als ihre Alterskameradinnen und -kameraden in Misch- und Zeilenbaugebieten (vgl. Abb. 36). Besonders auffällig ist die wesentlich höhere außerhäusliche Aufenthaltsdauer von Kleinkindern in Einfamilienhaus-siedlungen, die sich ausschließlich aus den kinderfreundlichen Wohnsiedlungen in Herten, Backumer Tal und Bullerbü, erklären lässt. Während in den – nicht explizit kinderfreundlichen – Einfamilienhaussiedlungen Kaufungen-Mitte und Velbert-Langenhorst die überwiegende Mehrheit der Kleinkinder gar nicht bzw. maximal 30 Minuten ohne elterliche Begleitung draußen spielt, trifft dies in der Siedlung Backumer Tal gerade einmal auf jedes vierte (25,0 %) und in der Wohnanlage Bullerbü auf jedes achte (12,5 %) Kleinkind zu. Stattdessen ist die überwiegende Mehrzahl der Kinder bis 5 Jahre (im Backumer Tal 75,0 %; in Bullerbü 87,5 %) länger als 30 Minuten ohne elterliche Begleitung draußen. Hier zeigt sich, dass das kinderfreundliche Wohnangebot mit Kleinkinderspielbereichen in Haustürnähe insbesondere dieser Altersgruppe entgegenkommt. In der Altersgruppe der Grundschüler verteilt sich die

Aufenthaltsdauer innerhalb der Einfamilienhaussiedlungen gleichmäßig über alle untersuchten Siedlungsbereiche – hier weisen kinderfreundliche Gebiete offenbar keine Vorteile mehr auf.

Ab dem Grundschulalter sind dann auch Kinder in Zeilenbau- und Mischgebieten häufiger alleine draußen, allerdings in geringerem Ausmaß als in Einfamilienhaus-siedlungen. Mit zunehmendem Alter verringern sich die aus der Siedlungsform resultierenden Differenzen immer weiter. Im Jugendalter sind Mischgebiete diejenigen Quartiere, in denen sich Jugendliche besonders lange draußen aufhalten – und Einfamilienhausgebiete die Siedlungsform, die Jugendliche deutlich weniger dazu einlädt, sich außerhalb von privaten Innenräumen aufzuhalten.

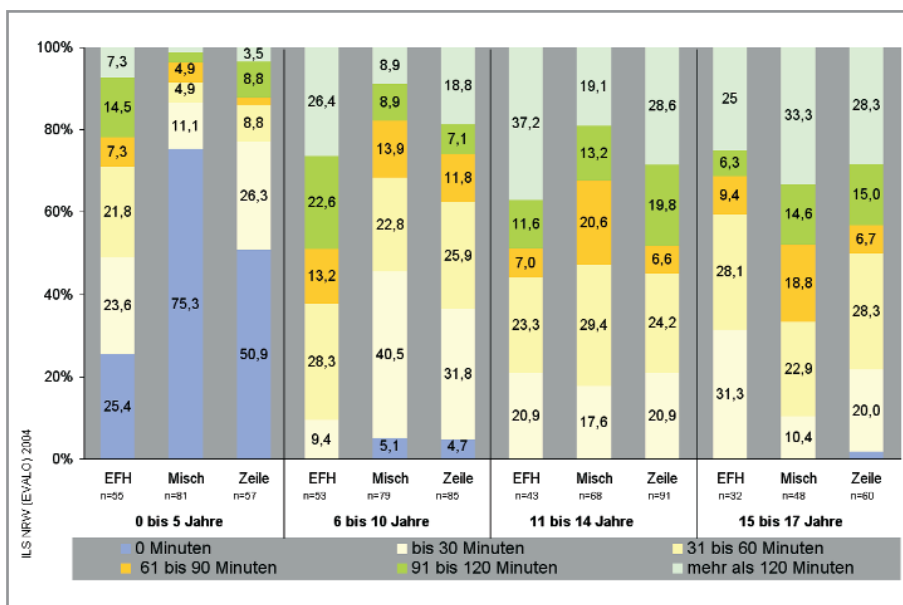


Abb. 36: Aufenthaltsdauer wochentags draußen im Wohngebiet ohne Begleitung Erwachsener nach Altersgruppe und Siedlungsform

Insgesamt bleibt zu konstatieren, dass die Aufenthaltszeiten von Kleinkindern in kinderfreundlichen Siedlungen die von Vergleichsgruppen deutlich übersteigen – ein Hinweis darauf, dass explizit als kinderfreundlich geplante Quartiere vor allem jüngeren Kindern den eigenständigen Aufenthalt draußen erleichtern. Zugleich wird aber auch deutlich, dass dieses Baukonzept seine optimale Passung nur für eine sehr begrenzte Altersspanne bietet, denn bereits bei Grundschulkindern nivellieren sich die Unterschiede in der Aufenthaltsdauer. Mit zunehmendem Lebensalter nimmt der

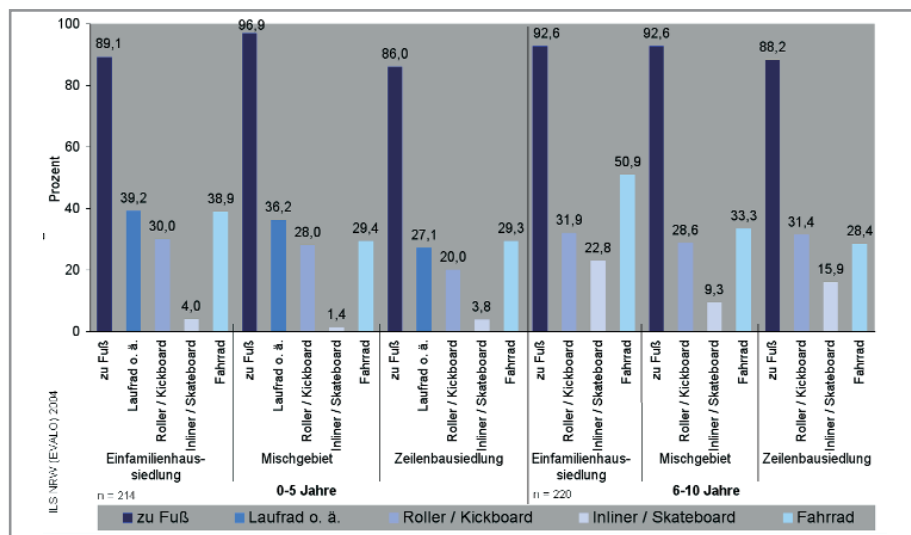
Einfluss der Siedlungsform auf die unbeaufsichtigte Aufenthaltsdauer stetig ab; Jugendliche sind demgemäß über alle Siedlungsformen gesehen am längsten ohne Aufsicht draußen. Dass bei ihnen die tägliche Aufenthaltsdauer in Mischgebieten besonders hoch, in Zeilenbaugebieten relativ hoch und in Einfamilienhausgebieten eher niedrig ist, kann erneut als Hinweis darauf gewertet werden, dass letztgenannte Siedlungsform bestenfalls teilweise die Anforderungen von Jugendlichen erfüllt.

4.4.4 Am Nachmittag unterwegs ...

... zu Fuß! In allen drei untersuchten Siedlungsformen sind die Kinder und Jugendlichen besonders häufig zu Fuß unterwegs; für die bis 5-jährigen sowie die 6- bis 10-jährigen Kinder pendeln die entsprechenden Werte zwischen 86,0 und 96,9 % (vgl. Abb. 37). Danach nimmt der Stellenwert des Zu-Fuß-Gehens etwas ab; am ehesten sichtbar wird dieser Rückgang bei den in Einfamilienhausgebieten wohnenden Kindern und Jugendlichen. Allerdings handelt es sich hier allenfalls um „relative“ Abnahmen, denn immer noch sind 72,4 % der 15- bis 17-Jährigen mehrmals pro Woche zu Fuß unterwegs. Dies sind allerdings weniger Jugendliche als in den Zeilenbau- und Mischgebieten; hier liegen die Werte bei 88,7 bzw. 82,9 % (vgl. Abb. 38).

Analysiert man die Nutzungshäufigkeit weiterer Spiel- und Verkehrsmittel von Kindern und Jugendlichen, so fällt zunächst auf, dass auch die Nutzung von Kleinkinderfahrzeugen (Rutschfahrzeug, Laufrad etc.) von der Quartiersgestaltung unabhängig zu sein scheint; auch die Nutzungshäufigkeit von Kinderrollern, Cityrollern und Kickboards zeigt über alle Siedlungsformen so gut wie keine Unterschiede (vgl. Abb. 37).

Dagegen könnte das Ausmaß der Fahrradnutzung siedlungsstrukturell beeinflusst sein: In den Einfamilienhausgebieten fahren mehr Kinder und Jugendliche häufig Fahrrad als in den zwei anderen Siedlungsformen. So ist in Einfamilienhausgebieten beispiels-



weise jedes zweite Grundschulkind (50,9 %) mehrmals in der Woche mit dem Fahrrad unterwegs, während in Mischgebieten nur jeder dritte Grundschüler (33,3 %) und in Zeilenbausiedlungen sogar nur jeder vierte Grundschüler (28,4 %) das Fahrrad mehrmals wöchentlich nutzt. Auch in den folgenden Altersgruppen bleibt diese Nutzungsdiskrepanz Jahre bestehen (vgl. Abb. 38). Nennenswerte Unterschiede bestehen ferner in der Nutzungshäufigkeit von Inlinern / Inline-Skates und Skateboards, die – hauptsächlich von Kindern zwischen 6 und 14 Jahren genutzt – in Einfamilienhausgebieten fast doppelt so häufig als Spiel- oder Verkehrsmittel zum Einsatz kommen wie in Misch- und Zeilenbausiedlungen.

Abb. 37:
Häufig (mehrmals pro Woche) benutzte Spiel- und Fortbewegungsmittel am Nachmittag von 0- bis 5- und 6- bis 10-jährigen Kindern nach Siedlungsform

Siedlungsspezifische Unterschiede sind ebenfalls bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erkennbar. Für die 11- bis 14- sowie die 15- bis 17-Jährigen ist erkennbar, dass die in Mischgebieten wohnenden Personen der Altersgruppe etwa doppelt so häufig mit Bussen und Bahnen unterwegs sind wie ihre Altersgenossen in Zeilenbaugebieten und etwa viermal so häufig wie diejenigen in Einfamilienhausgebieten. In letzteren dagegen fahren – wie bereits erwähnt – mehr Kinder mit dem Fahrrad bzw. mit dem Eintritt ins Jugendalter auch mit dem Mofa oder Moped.

Insgesamt kann konstatiert werden, dass Kinder und Jugendliche in allen Siedlungsformen nachmittags vor allem zu Fuß unterwegs sind. Besonders Zeilenbausiedlungen

und Mischgebiete scheinen für Fußgängerinnen und Fußgänger dieser Altersgruppe attraktiv – eine Erklärung hierfür dürfte sicherlich in den kürzeren Wegen in diesen Gebieten und den dementsprechend weiter entfernten Zielen in Einfamilienhaus-siedlungen sein. Dass zugleich in letztgenannten Quartieren mehr Kinder und Jugendliche mit dem Fahrrad unterwegs sind, mag nicht nur an mangelnden Zielen im Nahbereich liegen, sondern auch durch eine andere Einschätzung der verkehrlichen Situation begründet sein, die vor allem in Mischgebieten massiv kritisiert wird. Mit zunehmendem Alter wird der geringe Fahrradanteil in Mischgebieten durch öffentliche Verkehrsmittel kompensiert, während in Zeilenbaugebieten Mitfahrten im Auto als Alternative angesehen werden – möglicherweise ein Hinweis darauf, dass letztgenannte

zwar über eine gute „Binnenstruktur“ verfügen, aber Mängel in der Anbindung an andere Stadtteile aufweisen.

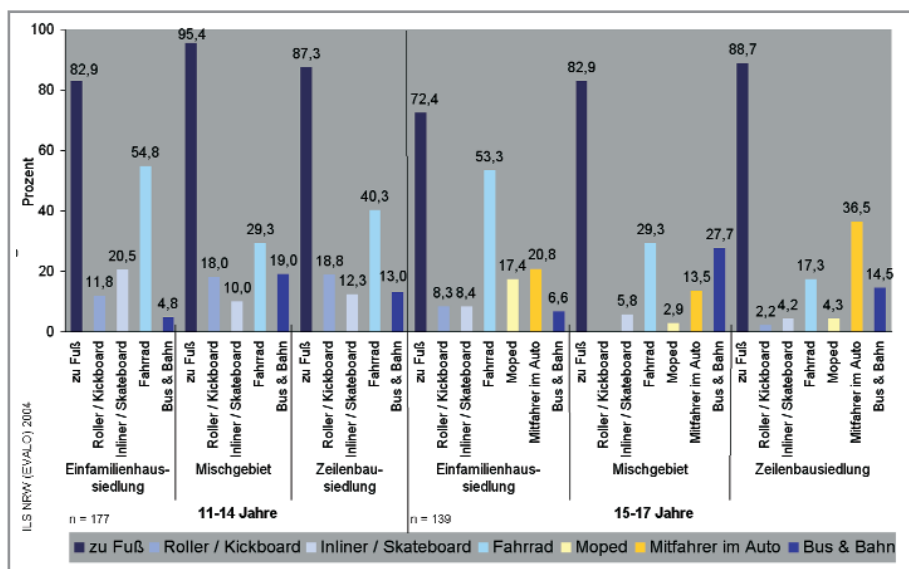


Abb. 38:

Häufig (mehrmals pro Woche) benutzte Spiel- und Fortbewegungsmittel am Nachmittag von 11- bis 14- und 15- bis 17-Jährigen nach Siedlungsform

4.4.5 Kommunikation mit Gleichaltrigen und Erwachsenen

„Gute“ Spiel- und Freizeitmöglichkeiten im Wohngebiet lassen sich auch daran messen, ob ausreichend Kontaktchancen mit Gleichaltrigen bestehen und wie Kinder und Jugendliche bei ihrem Spiel und Aufenthalt Erwachsene erleben.

Die Zufriedenheit mit der Anzahl Gleichaltriger im Wohngebiet wird – von Seiten der Eltern – auf den ersten Blick sehr klar beurteilt: In Einfamilienhausgebieten sind etwa zwei Drittel von ihnen (65,4 %) sehr oder eher zufrieden; in Zeilenbausiedlungen sinkt der Wert auf gut ein Drittel zufriedener Befragter (37,6 %). Innerstädtische Mischgebiete sind zwischen diesen beiden Werten einzuordnen (vgl. Abb. 39).

Allerdings gilt zu beachten, dass die Zufriedenheitswerte vor der tatsächlichen Altersverteilung im Viertel – diese als Indikator dafür, inwieweit Kinder bzw. Jugendliche überhaupt Gleichaltrige antreffen können – interpretiert werden müssen (vgl. Abb. 40). So sind in der kinderfreundlichen Einfamilienhaussiedlung Backumer Tal die Eltern von Jugendlichen deutlich unzufriedener mit den ihren Jugendlichen offenstehenden Kommunikationsmöglichkeiten als Eltern von Klein- und Grundschulkindern – vermutlich deshalb, weil die Gruppe der 15- bis 17-Jährigen mit einem Anteil von 7 % dort deutlich unterrepräsentiert ist. Ähnliche Befunde lassen sich für die Hertener Zeilenbausiedlung Otto-Lenz beobachten. Während die Mehrheit der Eltern von Kleinkindern zufrieden ist, sind Eltern der 15- bis 17-jährigen Jugendlichen unzufrieden. Beide Urteile entsprechen der Altersverteilung in der Siedlung: Ist der Anteil einer Altersgruppe also gering, kann davon ausgegangen werden, dass die Eltern mit der Anzahl Gleichaltriger nicht zufrieden sind. Gleichwohl darf bei dieser Argumentationslinie – wie beispielsweise die Analysen aus dem Vorderen Westen in

Kassel belegen – nicht die absolute Anzahl der Kinder und Jugendlichen im Viertel vergessen werden, die eine bestimmte Mindestgröße erreichen muß. Dass viele Gleichaltrige dennoch nicht per se hohe Zufriedenheitswerte in Bezug auf den Austausch mit Gleichaltrigen bedeuten, macht das Quartier Velbert-Birth deutlich. Obwohl, absolut gesehen, hier die meisten Kinder und Jugendlichen wohnen, sind zwei Drittel aller Eltern nicht oder nur teilweise zufrieden. Vermutlich wird die Zufriedenheit in Velbert-Birth stark durch soziale Bedingungen konfundiert.

Eine vergleichende Beurteilung von Interaktionsmöglichkeiten in den drei Siedlungsformen mittels des Indikators „Zufriedenheit mit der Anzahl Gleichaltriger“ erscheint nur sehr vage möglich zu sein. Zu unterschiedlich sind die Ergebnisse in den einzelnen Siedlungen und Altersgruppen; darüber hinaus haben Eltern offensichtlich nicht die Situation innerhalb der Siedlungsform, sondern lediglich die ihres Kindes bzw. Jugendlichen vor Augen. Dennoch kann geschlussfolgert werden, dass sich kleine, weniger dichte Siedlungseinheiten auf die Kommunikationsmöglichkeiten eher nachteilig auswirken. Andererseits ist eine große Siedlungseinheit, wie sie Mischgebiete und Zeilenbausiedlungen darstellen, nicht gleichbedeutend mit zahlreichen Kommunikationsanlässen. Städtebaulich dichtere Siedlungen bieten aufgrund der absolut gesehen hohen Anzahl an Kindern und Jugendlichen bessere Chancen für den Austausch zwischen Gleichaltrigen.

Abb. 39:
Zufriedenheit mit der Anzahl Gleichaltriger im Wohngebiet sowie mit dem Umgang von Jung und Alt nach Siedlungsform

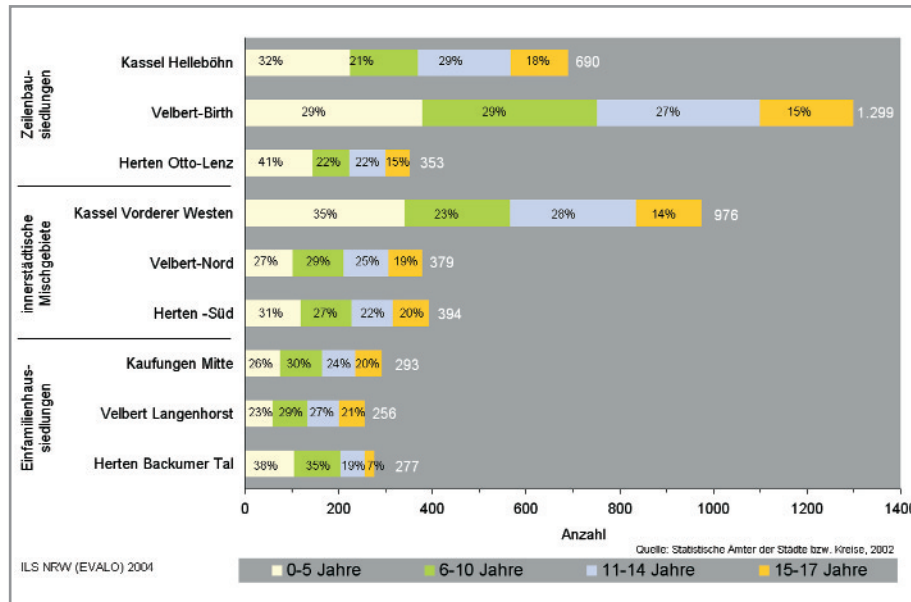
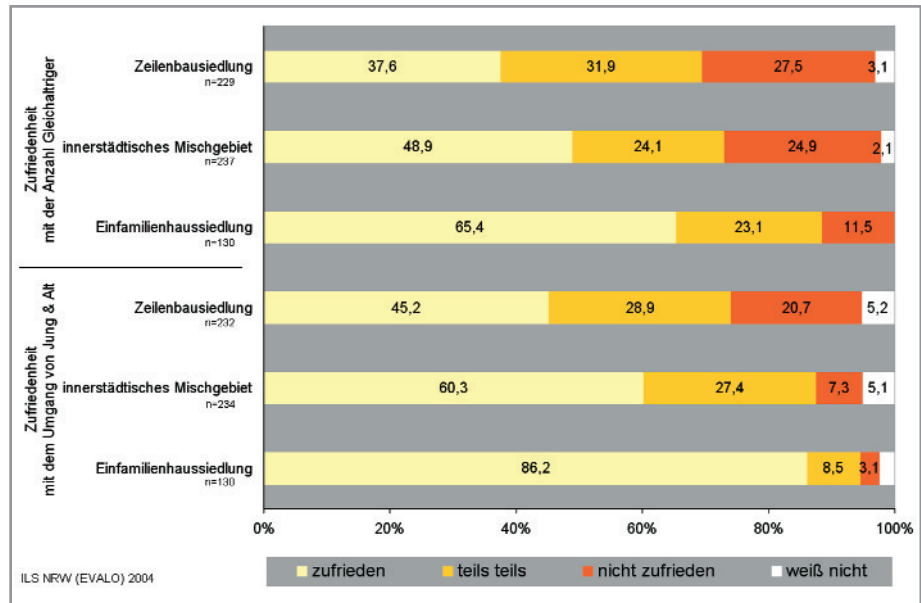


Abb. 40:
Anzahl und Anteil der Kinder und Jugendlichen in den Untersuchungsgebieten nach Altersgruppe

deutlichen, unabhängig von der Siedlungsform, dass Erwachsene und Kinder / Jugendliche sich im Regelfall im Viertel bestenfalls beobachten – Kinder schauen Erwachsenen beim Verkauf im kleinen Laden (des Einfamilienhausgebietes), beim Arbeiten auf der Baustelle (in der Zeilenbausiedlung) oder beim Rasenmähen (des Gartens eines Einfamilienhauses) zu. Jugendliche nehmen Erwachsene wahr, die im Einfamilienhausgebiet spazieren gehen; vorsichtige Interaktionen passieren ihnen bestenfalls in Mischgebieten, wo „man alle vom Sehen kennt – aber nicht persönlich“ (so eine Jugendliche aus Velbert-Nord).

Ein wahrgenommenes Nebeneinander der unterschiedlichen Generationen scheint, nicht zuletzt aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte und – wichtiger – deren heterogener Zusammensetzung, vor allem in Mischgebieten und in Zeilenbaugebieten möglich zu sein. Einfamilienhausgebiete sind dagegen für das Erleben des Umgangs mit Jung und Alt eher weniger geeignet, da ihre Bewohnerinnen und Bewohner, insbesondere in weiter spezialisierten Vierteln, vergleichsweise eng begrenzten Alterskohorten entstammen und eine geringe Siedlungsdichte die Begegnungen von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen, die nicht unmittelbar die eigenen Eltern oder die der Freunde sind, erschwert.

4.5 Bewertung der Siedlungsformen anhand ihrer Leistungen

Um zu einer Gesamtaussage über die Anpassungsfähigkeit der einzelnen Siedlungsformen zu gelangen, wurden die Quartiere in Bezug auf die (in Kap. 2.4 genannten) Leistungen verglichen. Dementsprechend sind diese also bezüglich ihrer Zugänglichkeit und Gebrauchsfähigkeit bewertet, auf ihre Gefahrlosigkeit eingeschätzt, ob ihrer Gestaltbarkeit bzw. Veränderbarkeit beurteilt und hinsichtlich der ihnen inhärenten Interaktionschancen eingeordnet worden.

Unter dem Blickwinkel der einzelnen Leistungen gestaltet sich die Anpassungsfähigkeit der einzelnen Siedlungsformen wie folgt:

4.5.1 Zugänglichkeit / Gebrauchsfähigkeit

Mit den in Einfamilienhausgebieten vorhandenen Spielmöglichkeiten für Kinder (im Vergleich zu Jugendlichen) sind die Befragten zufrieden; auf einer Rangreihe von 1 (sehr zufrieden) bis 5 (überhaupt nicht zufrieden) wird dieser Struktur der Wert 2,0

zugewiesen. Das heißt, dass nahezu drei Viertel der Befragten sehr oder eher zufrieden hinsichtlich dieser Leistung der Siedlungsform sind; nur jeder vierzigste beurteilt die Spielmöglichkeiten für Kinder in Einfamilienhausgebieten als negativ. Erwartungskonform ist ebenfalls, dass die Spielmöglichkeiten in den Zeilenbausiedlungen als guter Durchschnitt beurteilt werden (Zufriedenheitsurteil 2,8) und die innenstadtnahen Mischgebiete nominell am schlechtesten abschneiden – wengleich zu konstatieren ist, dass auch dieses Zufriedenheitsurteil von 2,9 beileibe kein Hinweis auf eine deutliche Verdrossenheit ist (vgl. Abb. 41).

Demgegenüber billigen die Befragten den innenstadtnahen Mischgebieten ausdrücklich zahlreiche Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche zu – auch hier stützen die Daten die Annahme, dass Mischgebiete tendenziell eher für Kinder an der Schwelle zum Jugendalter oder für Jugendliche selbst geeignet sind. Zwar tendiert das Zufriedenheitsurteil mit 3,4 in Richtung eines eher durchschnittlichen Urteils, dennoch können Einfamilienhausgebiete und Zeilenbausiedlungen diesen Rang – wenn auch knapp – nicht erreichen. Ihre Leistungsfähigkeit wird als eingeschränkt(er) eingeschätzt (Zufriedenheitsurteil 3,6 und 3,7).

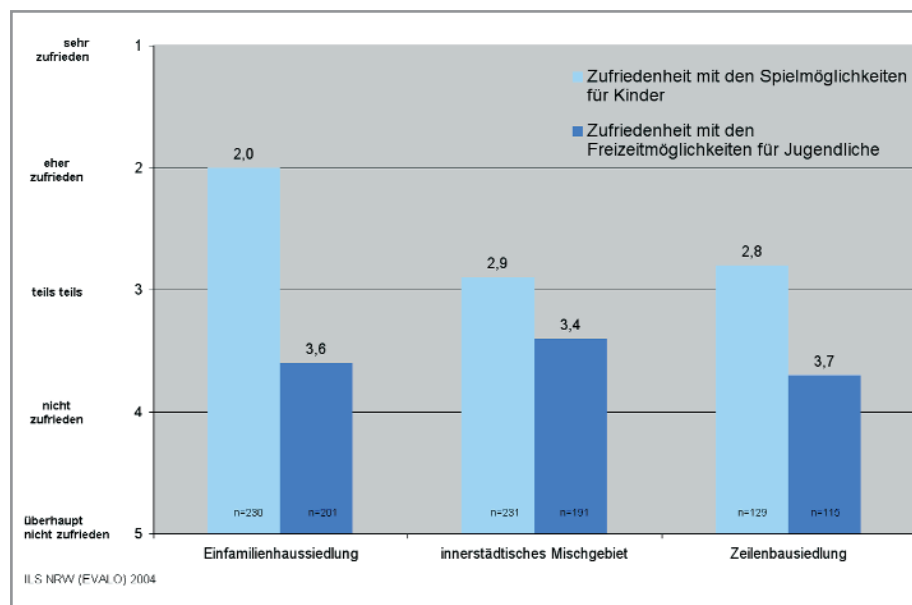
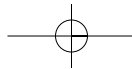


Abb. 41:
Testung der Leistung Zugänglichkeit /
Gebrauchsfähigkeit



Spielmöglichkeiten für Kinder werden also in Einfamilienhaussiedlungen, Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche in Mischgebieten am besten bewertet. Tabelle 16 verdeutlicht in einem einfachen – bewusst polarisierenden – graphischen Schema, wie die befragten Eltern die einzelnen Teilleistungen (die so genannten Indizien), die unter der Dimension Zugänglichkeit / Gebrauchsfähigkeit subsumiert wurden, im Detail bewerten.

Tab. 16:
Bewertung der Teilleistungen im Rahmen der
Gesamtleistung Zugänglichkeit /
Gebrauchsfähigkeit

Leistung	Indizien	Siedlungsformen					
		Einfamilienhaussiedlung		Mischgebiet		Zeilenbausiedlung	
		Kinder	Jugendliche	Kinder	Jugendliche	Kinder	Jugendliche
Zugänglichkeit / Gebrauchsfähigkeit	Spiel- und Freizeitmöglichkeiten	☺	☹	☹	☹	☹	☹
	Eigenständige Mobilität	☹	☹	☺	☺	☹	☺
	Aufenthaltsverbot im öffentlichen Raum	☹	☺	☹	☺	☹	☹
	Spiel- und Aufenthalt auf der Straße	☺	☹	☹	☺	☹	☺
	Verkehrstechnische Barrieren	☺	☹	☹	☹	☹	☹
gesamt		☺	☹	☹	☺	☹	☹

☺ = Leistung erfüllt ☹ = Leistung teilweise erfüllt ☹ = Leistung nicht erfüllt

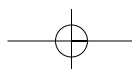
ILS NRW (EVALO) 2004

Gesamtbetrachtet ist bei den Einfamilienhaussiedlungen die große Differenz zwischen der Zufriedenheit für Kinder und Jugendliche auffällig – ein deutliches Zeichen dafür, dass die Gebrauchsfähigkeit der Siedlungsform Einfamilienhausgebiet für Kinder hoch und für Jugendliche gering beurteilt wird. Im Gegensatz zur Siedlungsform Mischgebiet: Hier ist die Differenz geringer, die Gebrauchsfähigkeit wird für Kinder und Jugendliche, wenn auch auf einem niedrigeren Niveau, annähernd ähnlich bewertet. Mischgebiete scheinen bezüglich der Zugänglichkeit und Gebrauchsfähigkeit für Kinder und Jugendliche eher anpassungsfähig zu sein als die zwei anderen Siedlungsformen.

4.5.2 Gefahrlosigkeit / Gesundheit und Sicherheit

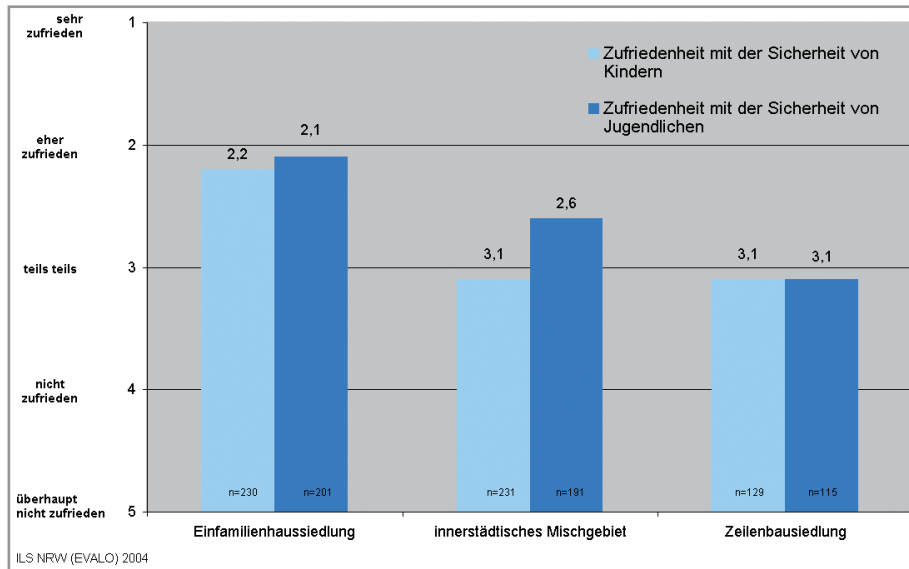
Definiert man Anpassungsfähigkeit als Gefahrlosigkeit bzw. als Gesundheits- sowie Sicherheitsförderlichkeit, so ist bezüglich dieser Facette von Anpassungsfähigkeit festzustellen, dass Einfamilienhausgebiete nach Meinung der Eltern – wie vermutet – für Kinder eine vergleichsweise hohe Sicherheit bieten. Rund zwei Drittel der Befragten sind diesbezüglich sehr oder eher zufrieden (Urteil 2,2). Die Einschätzungen von Zeilenbau- und Mischgebieten fallen zwar um eine Stufe schlechter (Urteil jeweils 3,1), dennoch aber nicht verheerend aus: Beide Siedlungsformen werden ambivalent beurteilt; wobei diese Einordnung nicht allein dadurch getragen ist, dass sich die Mehrzahl der Befragten nicht entscheiden kann (und mangels einer eigenen Meinung mit „teils-teils“ urteilt), sondern Ausdruck gleichermaßen positiver wie negativer Beurteilungen ist (vgl. Abb. 42).

Mischgebiete werden analog der Vermutung erneut als für Jugendliche geeigneter eingeschätzt; rund die Hälfte der Befragten ist mit der Sicherheit von Jugendlichen in ihrem Wohnviertel sehr oder eher zufrieden (Urteil 2,6). Damit kann sich das



Mischgebiet mit der sich ändernden Altersgruppe nahezu um eine halbe Urteilsstufe verbessern – und schließt damit zu den Einfamilienhaussiedlungen auf. Erstaunlicherweise bilden Zeilenbausiedlungen mit einem Wert von 3,1 das Schlusslicht der Rangreihe – Eltern mit kleineren Kindern und Eltern mit Jugendlichen sind mit der Sicherheit ihrer Sprösslinge nur mäßig zufrieden. Ob diese Einordnung dahingehend interpretiert werden kann, dass ein Mangel an zielgruppenadäquaten Aktionsräumen (Stichwort: Risikokompetenz) besteht oder ob gänzlich andere Faktoren, beispielsweise die Bevölkerungszusammensetzung, zu dieser Bewertung führen, kann nur vermutet werden. Tabelle 17 lassen sich Hinweise entnehmen, wie sich das Gesamturteil in Bezug auf die Leistung Gefahrlosigkeit zusammensetzt.

Abb. 42:
Testung der Leistung Gefahrlosigkeit sicherstellen /
Gesundheit und Sicherheit fördern



Wird Anpassungsfähigkeit, analog zur zuvor skizzierten Leistung, erneut als Differenzwert definiert, so sind – wenngleich bei schlechter Ausgangslage – Zeilenbausiedlungen besonders anpassungsfähig (Differenz 0,0); Einfamilienhausbereiche sind unter deutlich besseren Vorzeichen der Zeilenbausiedlung nahezu ebenbürtig (Differenzwert 0,1). Dagegen schneiden Mischgebiete, relativ betrachtet, schlechter ab, wenngleich auch hier die Einschätzungen der Geeignetheit für Kinder bzw. Jugendliche lediglich um eine halbe Urteilsstufe differieren.

Leistung	Indizien	Siedlungsformen					
		Einfamilienhaussiedlung		Mischgebiet		Zeilenbausiedlung	
		Kinder	Jugendliche	Kinder	Jugendliche	Kinder	Jugendliche
Gefahrlosigkeit / Sicherheit	allgemeine Sicherheit	😊	😊	☹️	😊	☹️	😐
	Verkehrssicherheit Schulweg	😐	😊	☹️	😐	😊	😐
	Verkehrssicherheit nachmittags	😐	😊	☹️	😐	😐	😐
	Aufenthalt auf Straße / Gehweg	😊	😊	☹️	😊	☹️	😊
gesamt		😊	😊	☹️	😊	😐	😐

😊 = Leistung erfüllt 😐 = Leistung teilweise erfüllt ☹️ = Leistung nicht erfüllt

ILS NRW (EVALO) 2004

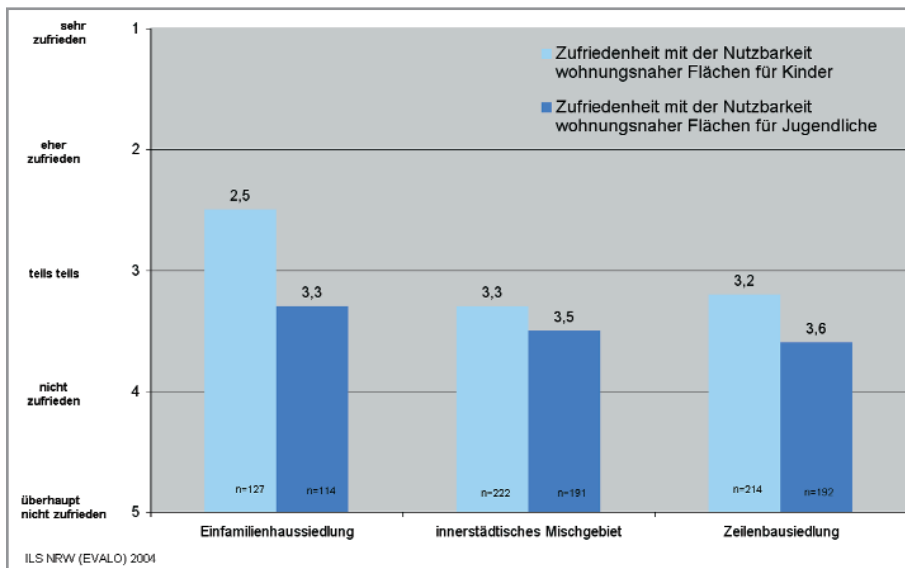
Tab. 17:
Bewertung der Teilleistungen im Kontext der
Gesamtleistung Gefahrlosigkeit

4.5.3 Gestaltbarkeit / Veränderbarkeit

Das Zufriedenheitsurteil über die Nutzbarkeit wohnungsnaher Flächen für Kinder spiegelt die erwartete Verteilung: Einfamilienhausgebiete schneiden vergleichsweise gut ab; im Skalenwert von 2,5 wird deutlich, dass rund die Hälfte der Befragten dieser Siedlungsform die Flächen in der Nähe der Wohnung als von Kindern nutzbar einschätzen. Zeilenbaugebiete befinden sich mit einem Zufriedenheitsurteil von 3,2 in der Mitte der Rangreihe. Dabei ist allerdings zu bemerken, dass dieses Mittel nicht aus der Verrechnung positiver und negativer Einschätzungen erreicht wurde, sondern rund ein Drittel der Eltern kleinerer Kinder kein ausgeprägtes Urteil haben – und mit „teils-teils“ antworteten. Mischgebiete bilden zwar (mit einem Zufriedenheitsurteil von 3,3) das Ende der Rangreihe ab; wenngleich allerdings auch zu bemerken ist, dass diese von den Befragten vertretene Meinung immer noch tendenziell in Richtung einer durchschnittlichen Beurteilung denn in Richtung einer deutlichen Abstrafung tendiert (vgl. Abb. 43).

Aus der sich ändernden Altersgruppe können vor allem die Mischgebiete und die Zeilenbaugebiete profitieren. Zusammen mit den Einfamilienhaussiedlungen, deren Leistungsfähigkeit für die Altersgruppe der Jugendlichen nach Ansicht der Eltern stark abnimmt, streuen alle Gebiete um eine durchschnittliche Bewertung („teils-teils“). Tabelle 18 verdeutlicht, aus wel-

Abb. 43: Testung der Leistung Gestaltbarkeit / Veränderbarkeit



Leistung	Indizien	Siedlungsformen					
		Einfamilienhaussiedlung		Mischgebiet		Zeilenbausiedlung	
		Kinder	Jugendliche	Kinder	Jugendliche	Kinder	Jugendliche
Gestaltbarkeit / Veränderbarkeit	wohnungsnaher Flächen	😊	☹️	☹️	☹️	😐	☹️
	gestaltungsoffene Räume	😊	☹️	😐	😊	😐	☹️
gesamt		😊	☹️	😐	😐	😐	☹️

😊 = Leistung erfüllt 😐 = Leistung teilweise erfüllt ☹️ = Leistung nicht erfüllt

ILS NRW (EVALO) 2004

Tab. 18: Bewertung der Teilleistungen im Kontext der Gesamtleistung Gestaltbarkeit / Veränderbarkeit

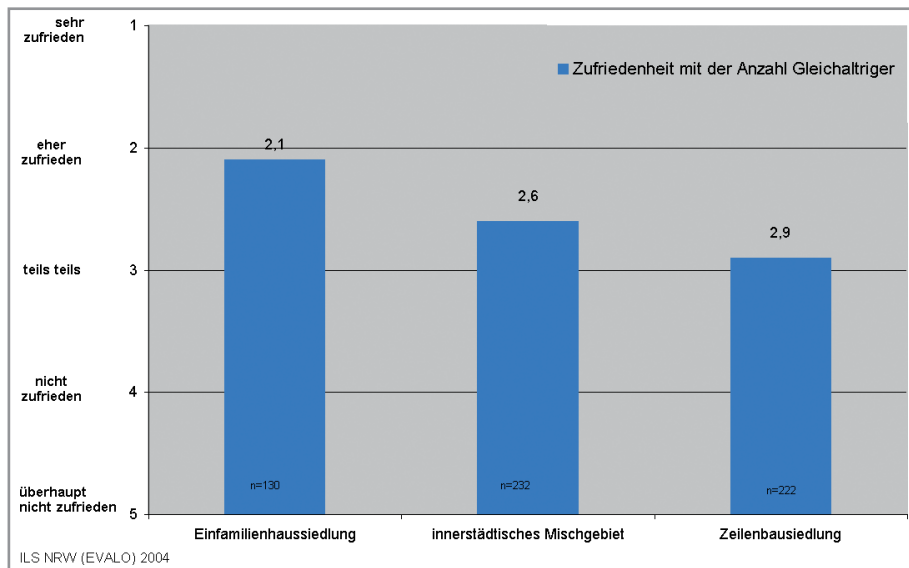
chen Einzelbeurteilungen sich die Gesamtzufriedenheit mit der Nutzbarkeit der wohnungsnahen Flächen zusammensetzt.

Einmal mehr wird deutlich, dass Mischgebiete hinsichtlich dieser Leistung als besonders anpassungsfähig gelten können und gleichermaßen den Ansprüchen von Kindern und Jugendlichen genügen (Differenzwert 0,2). Demgegenüber sind Einfamilienhausgebiete kaum anpassungsfähig; die Beurteilung der Möglichkeiten für die einzelnen Altersgruppen variiert um nahezu eine Urteilsstufe. Zeilenbaugebiete werden dagegen tendenziell als anpassungsfähig eingeschätzt, wenngleich sie nicht die Güte erreichen wie Mischgebiete.

4.5.4 Interaktionschancen / Erlebniswelten

In Hinsicht auf diese Teilleistung ist zu konstatieren, dass Einfamilienhaussiedlungen aus dem Blickwinkel der Eltern deutlich mehr Interaktionschancen für Kinder bieten als die übrigen Siedlungsformen. Mit einem Urteil von 2,1 in Bezug auf die Anzahl Gleichaltriger werden diese Siedlungen mit Abstand am besten eingeschätzt. Dass ein Drittel der in einem solchen Gebiet wohnenden Eltern sehr und rund die Hälfte der Befragten eher zufrieden ist, verdeutlicht eindringlich, mit welcher Überzeugung hier geurteilt wird – und wie vehement die Annahme, dass Einfamilienhausgebiete wenig Interaktionschancen schaffen, abgelehnt wird (vgl. Abb. 44).

Abb. 44:
Testung der Leistung Interaktionschancen /
Erlebniswelten



Mischgebiete werden demgegenüber als tendenziell positiv eingeschätzt; Zeilenbaugebiete sind nach Ansicht der Eltern durchschnittlich bei der Bereitstellung von Interaktionschancen und Erlebniswelten. Tabelle 19 demonstriert, welche Einzelitems die Gesamtleistung abbilden.

Bemerkenswert ist, dass die im Kontext dieser Leistung geäußerten Einzelurteile zum Teil weder durch die tatsächliche Zusammensetzung der Bewohnerschaft des Viertels noch durch die amtlichen Bevölkerungsstatistiken gedeckt werden (vgl. Kap. 3.2.2 und Abb. 40). So sind die in Einfamilienhaussiedlungen befragten Eltern ausgesprochen zufrieden damit, wie Junge und Alte im Quartier miteinander umgehen – obwohl die Beobachtungen darauf hindeuten, dass in dieser

Leistung	Indizien	Siedlungsformen					
		Einfamilienhaussiedlung		Mischgebiet		Zeilenbausiedlung	
		Kinder	Jugendliche	Kinder	Jugendliche	Kinder	Jugendliche
Interaktionschancen / Erlebniswelten	Kinder- und Jugendfreundlichkeit	😊	😐	😐	😐	😐	😐
	Umgang Jung und Alt	😊		😊		😞	
	Anzahl Gleichaltriger	😊	😐	😐	😊	😐	😐
gesamt		😊	😐	😐	😊	😐	😐

😊 = Leistung erfüllt 😐 = Leistung teilweise erfüllt 😞 = Leistung nicht erfüllt

ILS NRW (EVALO) 2004

Siedlungsform eigentlich so gut wie keine Interaktion zwischen Kindern, Jugendlichen und Älteren erfolgt. Mithin kann vermutet werden, dass es den als positiv erlebten Umgang eigentlich nicht gibt, der dennoch – oder gerade deswegen – als sehr zufrieden stellend erlebt wird. Die in Misch- und Zeilenbaugebieten geschilderte Situation ist, so zumindest die Daten des Elternscreenings, dagegen schlechter – ob dieses Urteil allerdings daraus resultiert, dass hier tatsächlich Mängel in der Kommunikation zwischen Jüngeren und Älteren bestehen oder hier nur andere subjektive Verzerrungen wirken, kann nicht geklärt werden. Dass, wie Tabelle 19 vermuten lässt, die Anpassungsfähigkeit der Quartiere hinsichtlich dieser Leistung bei Zeilenbau- sowie Mischgebieten tendenziell höher ausgeprägt sein könnte, sollte daher zurückhaltend interpretiert werden.

Tab. 19:
Bewertung der Teilleistungen im Kontext der
Gesamtleistung Interaktionschancen /
Erlebniswelten

Kapitel 5 Konsequenzen für die Planungspraxis

Die genannten Befunde lassen sich zunächst unter der generellen Zielsetzung diskutieren, mit welchen stadt- und verkehrsplanerischen Maßnahmen den Belangen von Kindern und Jugendlichen besonders Rechnung getragen werden kann; die vorliegenden Resultate geben aber auch erste Hinweise darauf, wie deren Situation in Einfamilienhaus-, Zeilenbau- und innenstadtnahen Mischgebieten ganz konkret verbessert werden kann.

Unter erstgenanntem Blickwinkel lässt sich zunächst konstatieren, dass eine auf beide Altersgruppen ausgerichtete Planungspraxis – selbstverständlich – so weit wie möglich versuchen sollte, die Vorteile der einzelnen Siedlungsformen für Kinder und Jugendliche zusammenzubringen: Die aus Elternsicht genannten Vorteile, z. B. von Einfamilienhausgebieten – Wohnstraßen mit geringem Autoverkehr, Ruhe und grüne Freiräume, private Gärten, gute Nutzbarkeit wohnungsnaher Flächen für Kinder – sind so weit wie möglich auf urbane Siedlungsformen mit Geschosswohnungsbau zu übertragen. Damit würden die ohnehin schon existenten Qualitäten städtischer Wohnformen – Vielfalt an Angeboten, kurze Wege zu alltäglichen Zielen, gute Erreichbarkeit mit Bus und Bahn, abwechslungsreiche Architektur, Lebendigkeit durch Fußgängerinnen und Fußgänger – ergänzt. Die Bandbreite der dabei nutzbaren Maßnahmen ist, wie Krause und Schömann (1999, S. 137) feststellen, zwar „nicht neu, [...] häufig publiziert und [...] von Kinderpolitikern vorgetragen“ worden, dennoch haben die einzelnen Vorschläge nichts von ihrer Richtigkeit und Aktualität verloren. Entscheidend erscheint, dass sie auf unterschiedlichen Ebenen anzusetzen haben und, so der deutliche Hinweis der Arbeitsgemeinschaft Baden-Württembergischer Bausparkassen (2002, S. 32), nur in einem integrierten Handlungskonzept umgesetzt werden können.

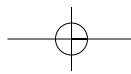
Betrachtet man zunächst die auf die Gestaltung des Verkehrs zielenden Maßnahmen, so lautet eine zentrale Forderung, die durch den Verkehr verursachten Zugangs-

beschränkungen zu Spiel- und Aufenthaltsräumen ebenso wie zu Spiel und Aufenthalt auf der Straße zu verringern. Eine Möglichkeit dazu sind Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, die nach Blinkert (1996, S. 194) „die Situation von Kindern nachhaltiger verbessern [kann] als alle noch so aufwändigen Bemühungen um die Einrichtung von Kinderreservaten.“ Wie stark der Verkehr vor allem die Mischgebiete beeinträchtigt, demonstriert diese Studie einmal mehr. Dass ein ausreichendes Repertoire an Maßnahmen bereitsteht, um verkehrlich bedingte Zugangsbeschränkungen abzubauen, illustrieren die im Rahmen der Verkehrsberuhigung bereits bewährten Maßnahmen: Sie reichen von Einzelaktionen wie Tempobeschränkungen, Fahrbahnverschwenkungen oder -verengungen oder Änderungen in der Anordnung der Parkflächen für Pkw bis hin zu aufwändige(re)n Aktionen, die auch baulich verdeutlichen, dass neben Autofahrerinnen und Autofahrern auch andere Verkehrsteilnehmergruppen Nutzungsansprüche an die Straße stellen. So können z. B. breitere Gehwege oder die Schaffung von Mischflächen, die zwar befahren werden können, auf denen aber nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer zweifelsfrei Vorrang haben, diese Nutzungsansprüche ebenso demonstrieren wie weitreichende Umbauten im Rahmen einer (flächenhaften) Verkehrsberuhigung oder der Schaffung von Spielstraßen. Unter dem Fokus der Situationsverbesserung für Kinder und Jugendliche gelten speziell alle die Maßnahmen als geeignet, die zu einer Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrs führen, die Sichtbeziehungen auf den Verkehr verbessern, Flächen für Kinder und Jugendliche – etwa durch die Einschränkung des Gehwegparkens – schaffen und, nicht zuletzt, die Ansprüche dieser Altersgruppe an den Straßenraum auch gestalterisch transportieren (vgl. dazu u. a. Wiebusch-Wothge, Höger und Poschadel, 2001; Monheim, 1998; Monheim und Monheim-Dandorfer, 1990).

Unter dem Blickwinkel der Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist mit Limbourg (1997) zunächst zu bemerken, dass sich „Aufenthaltsorte von Kindern [...] im Laufe der Kindheit verändern (Haushalt, Garten, Spielplatz, Kindergarten, Schule, Straße,

Sportverein)“ und mit altersbedingt wachsenden Aktionsräumen die Qualität der Verbindungen zwischen Wohnorten einerseits und Aufenthaltsorten andererseits immer wichtiger wird. Der Forderung nach einer Vernetzung nicht nur der Spiel- und Aktivitätenorte, sondern auch [der] Gelegenheiten, die Kinder nachmittags regelmäßig aufsuchen (vgl. Krause und Schömann, 1999, S. 138) kann angesichts der auch in dieser Studie erkennbaren zahlreichen festen Termine von Kindern und Jugendlichen nur zugestimmt werden. Auch das sichtbare Ausmaß des Begleitaufwands durch die Eltern demonstriert von neuem die Wichtigkeit dieses Ansinnens. Konkret gilt es also, ein attraktives Fuß- und Radwegenetz zu schaffen, das engmaschig geknüpft ist und mit dem möglichst gefahrlos – etwa dadurch, dass es abseits stark befahrener Straßen geführt wird – zwischen Wohn- und Aufenthaltsorten gewechselt werden kann. Auch eine Orientierung des öffentlichen Personennahverkehr an die Bedürfnisse von Jugendlichen sowie die Sicherung der Wege zu und von den Haltestellen ist eine solche Maßnahme, die die selbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen erleichtert. Gleichwohl gilt zu betonen, dass dieser skizzierten Wegführung auch im dargestellten Optimalfall bestenfalls der Status einer „Reparaturmaßnahme“ zukommt, wenn Spiel- und Aufenthaltsflächen nach wie vor bei der Planung von Neubau- oder der Sanierung von Bestandsgebieten erst dann verhandelt werden, wenn die Ansprüche aller anderen Nutzergruppen berücksichtigt sind.

Verfolgt man eine die planerisch-gestalterische Sichtweise akzentuierende Argumentationslinie weiter, so bleibt darüber hinaus festzuhalten, dass immer wieder – und auch in dieser Studie – gefordert wird, nicht alle Nutzungsmöglichkeiten innerhalb eines Quartiers auf einen spezialisierten Ort (Spiel-, Bolz-, oder Sportplatz) zu bündeln, um nicht eine Spirale des Verdrängungswettbewerbs zu eröffnen. Vielmehr sollte an vielen verschiedenen Orten den Bedürfnissen von Jugendlichen z. B. nach geschützten Orten (Treppen mit Überdachungen, Erker etc.) entsprochen, Schulhöfe und



Sportplätze für Kinder und Jugendliche geöffnet, öffentliche Freiräume mit Kommunikations- und Aufenthaltsmöglichkeiten ausgestattet (d. h. Anlehn-, Sitz- und Aussichtsmöglichkeiten sowie Witterungsschutz schaffen) und auch Wegekrenzungen, Parkplätze und andere verkehrsinfrastrukturell konnotierte Orte, z. B. Haltestellen, auch unter planerischem Blickwinkel als Spiel- und Aufenthaltsorte betrachtet werden (vgl. z. B. Blinkert, 1996).

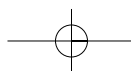
Wenngleich all die genannten Forderungen dazu beitragen, dass – sofern diese umgesetzt – Stadtquartiere kinder- und jugendfreundlicher gestaltet werden können, so bleibt dennoch die Frage unbeantwortet, wie die einzelnen Siedlungsformen – Einfamilienhaussiedlung, Zeilenbaugebiet und innenstadtnahes Mischgebiet – im Detail verbessert werden können, damit die spezifischen Potenziale des jeweiligen Gebietes besser zur Geltung kommen und diese Viertel insgesamt kinder- und jugendfreundlicher – und damit anpassungsfähiger – werden.

Für Einfamilienhausgebiete im Bestand kann davon ausgegangen werden, dass ihre Kinderfreundlichkeit als gut, ihr Potenzial für (mehr) Jugendfreundlichkeit dagegen ausgesprochen beschränkt erscheint. Ein Grund dafür ist, dass die insgesamt geringe Siedlungsdichte die Zahl der Jugendlichen beschränkt: Dass mitunter, wie die demographische Zusammensetzung der Bewohnerinnen und Bewohner in solchen Vierteln nahelegt, eine altersgleiche Kohorte heranwächst und somit zu einem einzigen kurzen Zeitraum sehr viele Jugendliche in Einfamilienhausgebieten leben, entkräftet erstgenanntes Argument sprichwörtlich nur temporär. Problematisch erscheint auch, dass Aufenthaltsflächen für Jugendliche kaum vorhanden sind und diese – so kann zumindest spekuliert werden – vermutlich schwer durchzusetzen sind, da ihre Nutzung möglicherweise den Ansprüchen der Erwachsenen an das Viertel entgegensteht. Die an sich naheliegende Lösung, für Jugendliche spezialisierte Orte einzurichten, erscheint aufgrund der angedeuteten Rivalitäten zwischen Erwachsenen und Jugendlichen deshalb

wenig tragfähig. Fraglich bleibt auch, ob diese Orte nicht auch deswegen gemieden würden, weil dort, wie soeben erwähnt, kaum Gleichaltrige anzutreffen wären. Pointiert formuliert: Das für Jugendliche attraktivste Merkmal eines solchen Viertels ist der Fußweg, der Radweg, die Straße oder die Buslinie, die aus diesem Viertel herausführen. Die Jugendfreundlichkeit von Einfamilienhausgebieten im Bestand zu verbessern, hieße, attraktive Verbindungen zu anderen Stadtquartieren, Nahversorgungspunkten und zur Innenstadt einzurichten und Jugendlichen die Möglichkeit zu eröffnen, das Quartier auch ohne motorisierte Individualverkehrsmittel verlassen zu können.

Für die Neuplanung von Einfamilienhausgebieten gilt zu konstatieren, dass es wenig zielführend erscheint, Einfamilienhausgebiete an der Peripherie einer Stadt zu verorten oder sie gar nur in relativer Nähe zu den Außenbezirken einer Stadt anzusiedeln. Sofern Einfamilienhausgebiete neu ausgewiesen werden, sollten diese unter dem Aspekt der Kinder- und Jugendfreundlichkeit in innenstadtnahen Standorten oder zumindest denjenigen Lagen angesiedelt werden, in denen sie an deutlich mehr als ein anderes Stadtviertel angrenzen. Damit wäre gesichert, dass Jugendliche auf kurzen Wegen andere Viertel und damit für sie attraktive Ziele erreichen könnten. Zugleich bestünde die Chance, dass auch Fremde in das neugebaute Einfamilienhausgebiet hineinfließen. Die Kinderfreundlichkeit von Einfamilienhausgebieten würde darunter nicht leiden, sondern gewinnen – denn Kinder würden weit mehr als bisher mit unterschiedlichen Lebensformen und -stilen von Erwachsenen in Kontakt kommen.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass Einfamilienhausgebiete als kinderfreundlich und wenig jugendfreundlich gelten – und sich auch mit hohem Aufwand nur eingeschränkt zu anpassungsfähigen Vierteln entwickeln lassen, die gleichermaßen Kinder- und Jugendinteressen berücksichtigen. Hinsichtlich der Kinderfreundlichkeit erscheinen, je



nach spezifischer Situation vor Ort, bestenfalls Detailverbesserungen notwendig; der Grad der Jugendfreundlichkeit wird im Wesentlichen von der Güte der Austauschbeziehungen einer Einfamilienhaussiedlung mit anderen Wohnvierteln bestimmt.

Für Zeilenbaugebiete gilt, dass sie das Potenzial gleichermaßen für Kinder- wie für Jugendfreundlichkeit haben – und diese Leistungsfähigkeit zumindest mittelfristig abrufbar erscheint. Betrachtet man zunächst Zeilenbaugebiete im Bestand, so bleibt zunächst festzuhalten, dass unter dem Gesichtspunkt der Siedlungsdichte die Voraussetzungen für Kinder- und Jugendfreundlichkeit gegeben erscheinen – Gleichaltrige sind vorhanden, Jung und Alt leben im Quartier und auch zahlreiche Lebensstile sind vertreten. Kurze Wegebeziehungen, zum Teil separiert vom Straßennetz geführt, sprechen für eine gewisse Kinderfreundlichkeit – wenngleich die allgemeine Sicherheit bemängelt wird. Flächenrivalitäten bei spezialisierten Räumen werden als Problem für Kinder und Jugendliche erkannt; darüber hinaus erscheinen Zeilenbaugebiete jedoch relativ jugendfreundlich, nicht zuletzt aufgrund der mit dem Abstandsgrün gegebenen Rückzugsmöglichkeiten. Dass diese Viertel in der Gunst ihrer Bewohnerinnen und Bewohner nicht immer wohl gelitten sind, liegt offenbar weniger an baulich-strukturellen Problemen als vielmehr an der Zusammensetzung der Bewohner. Deren Heterogenität ist unter dem Gesichtspunkt der Anpassungsfähigkeit zwar wünschenswert, führt aber zugleich zu Konflikten vor allem in der Wahrnehmung der erwachsenen Bewohner. Hier könnte die Einsetzung eines Quartiersmanagers als Mediator eine Lösung bieten; darüber hinaus wäre ein sensibleres Belegungsmanagement von Zeilenbausiedlungen, das z. T. in der Hand einzelner Wohnungsgesellschaften liegt, wünschenswert. Unter baustrukturellen Gesichtspunkten gilt es, die Nahversorgung in der Zeile zu stärken, ggf. auch durch die Einrichtung kleiner Läden und Geschäfte in leerstehenden Erdgeschosswohnungen. Sofern es darüber hinaus gelänge, unter Beachtung der bestehenden Jugendfreundlichkeit dennoch einen Teil der Abstandsflächen zu individualisierten Gärten umzuwidmen, könnten sich auch

Zeilenbaugebiete mit einem typischen Vorteil von Einfamilienhaussiedlungen, nämlich Rückzugsmöglichkeiten auf private Flächen, schmücken.

Für Neuplanungen ist besonders herauszustellen, dass sich die Nutzung von Zeilenbaugebieten stärker durchmischen und sich diese Viertel in Richtung von Mischgebieten öffnen sollten – vor allem im Hinblick auf die Nahversorgung. Für die Kinder- und Jugendfreundlichkeit gleichermaßen förderlich wäre – und das gilt für den Neubau ebenso wie für den Bestand – eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Bestehende Garagenhöfe gelten manchmal als wenig siedlungsstrukturell eingepasst und nicht zuletzt deshalb als Angsträume; darüber hinaus dienen Bürgersteige und Mischflächen allzu oft als Parkraum – die Qualitäten der Siedlungen werden von parkenden Kfz verdeckt. Denkbar wären Sammelparkplätze am Siedlungsrand oder – im Neubau – Tiefgaragen, wenngleich damit sicherlich ein Vorteil der Siedlung, nämlich preiswerter Wohnraum, verloren ginge.

Insgesamt gesehen erscheinen Zeilenbaugebiete als prinzipiell kinder- und jugendfreundlich. Mit einzelnen, eher wenig aufwändigen Maßnahmen könnte sichergestellt werden, dass diese Viertel ihre Anpassungsfähigkeit deutlich verbessern – sie könnten dann bei der Kinderfreundlichkeit zu den Einfamilienhausgebieten aufschließen (wie diese zeichnete sich eine neu gestaltete „Zeile“ durch Großflächigkeit, geringe Verkehrsbelastung und vorhandene Rückzugsräume aus) und bei der Jugendfreundlichkeit sich den Mischgebieten annähern (mit diesen wiederum teilte die „Zeile“ kurze Wege zu Spiel- und Aufenthaltsräumen und relative Nähe zu Nahversorgungszielen). Notwendig sind dazu eine Stärkung der Nahversorgung und Nahmobilität sowie ein Quartiersmanagement, das auch dafür Sorge tragen sollte, dass Zeilenbaugebiete nicht von der Heterogenität ihrer Bewohner überfordert werden, sondern von der Vielfältigkeit der Bewohnerstruktur profitieren.

Mischgebiete zeichnen sich dadurch aus, dass sie als wenig kinder- aber vergleichsweise jugendfreundlich eingeschätzt werden. Deutliche Vorteile bietet die in diesen Vierteln hohe Bevölkerungsdichte mit einer entsprechenden Anzahl von Gleichaltrigen in allen Altersstufen, die in Mischgebieten vorhandenen Möglichkeiten, am täglichen Zusammenleben von Jung und Alt teilzunehmen sowie die Gelegenheit, Erwachsene auch in ihren unterschiedlichen Rollen kennenzulernen. Darüber hinaus, ebenfalls ein Vorteil von Mischgebieten, besteht in ihnen für Kinder wie für Jugendliche die Gelegenheit – oder auch die Notwendigkeit – sich mit unbekanntem und fremden Lebensstilen auseinanderzusetzen bzw. auseinandersetzen zu müssen.

Für innenstadtnahe Mischgebiete im Bestand, wie sie in der vorliegenden Studie untersucht wurden, kann davon ausgegangen werden, dass sie allesamt unter hohen Verkehrsbelastungen leiden und ein Teil ihrer potenziellen Vorteile – kurze Wege zu Nahversorgungspunkten, Spiel- und Aufenthaltsflächen – dadurch überlagert werden. Erschwerend kommt hinzu, dass der ohnehin schon bestehende Flächendruck durch den Verkehr verschärft wird – und damit z. B. Gehwege von Erwachsenen als Fußwege, von Kindern und Jugendlichen als Aufenthaltsflächen und von Autofahrerinnen und -fahrern als Parkflächen angesehen werden. Siedlungsstrukturelle Veränderungen in Mischgebieten im Bestand sollten daher zuvorderst an den Verkehrsbelastungen ansetzen und auf deren Reduzierung setzen. Da eine weitreichende Lösung, nämlich die vollständige Neuführung der örtlichen Verkehre vermutlich nur in den seltensten Fällen eine Option darstellt, kann es hier nur darum gehen, mit Einzelmaßnahmen diese Reduzierung zu erreichen. Denkbar wäre etwa die Verkehrsberuhigung der das Viertel tangierenden Hauptstraßen; auch die Verkehrsberuhigung der das Viertel erschließenden Wohnstraßen erscheint zielführend. Eine gezielte Sperrung einzelner Kreuzungsbereiche könnte dazu beitragen, dass bisherige Straßenflächen zu Spiel- oder Aufenthaltsflächen umgewidmet werden können. Im Rahmen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen ist ferner denkbar, Mischflächen zu schaffen, auf denen nicht-motori-

sierte Verkehre eindeutig Vorrang haben, um so die Flächenkonkurrenz zugunsten der Bewohnerinnen und Bewohner zu entscheiden. Auf solchen Flächen geführte Fuß- oder Radwege könnten darüber hinaus dazu beitragen, dass auch in Mischgebieten Wegeverbindungen geschaffen werden, die nicht unmittelbar dem fließenden Verkehr ausgesetzt sind.

Auch bei der Neuplanung von Mischgebieten erscheint die Beachtung der verkehrlichen Aspekte als vordringlich und eine bereits im Planungsstadium verfolgte quartiersweite Verkehrsberuhigung als notwendig. Allerdings kann vermutet werden, dass die geschilderte Verkehrsproblematik auch davon abhängig ist, in welchem städtischen Kontext diese Gebiete ausgewiesen werden. Sofern Mischgebiete nicht als innenstadtnahe Gebiete geplant werden, sondern – ähnlich wie Einfamilienhausgebiete – an der Peripherie einer Stadt angeordnet werden oder die umgebenden Viertel wenig verkehrserzeugend wirken, sind die durch den Verkehr induzierten Belastungen möglicherweise geringer; eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs in Mischgebieten – durch Quartiersgaragen oder Parkplätze am Siedlungsrand – kann Flächenkonkurrenzen mit dem Verkehr vermeiden helfen.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass Mischgebiete weniger kinderfreundlich und in relativ hohem Maße jugendfreundlich sind. Deutliche Verbesserungen in der Kinder- und auch Jugendfreundlichkeit – also in der Anpassungsfähigkeit des Quartiers – lassen sich erreichen, sofern die verkehrlichen Belastungen dieser Quartiere und die damit verbundenen Flächenproblematiken verringert werden. Erste Schritte lassen sich auch durch punktuelle verkehrsberuhigende Maßnahmen erreichen, so dass davon ausgegangen werden kann, dass Mischgebiete vergleichsweise kurzfristig ihr Potenzial einer kinder- und jugendfreundlichen Siedlung realisieren können.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die Kopplung von Einfamilienhausgebieten, Zeilenbausiedlungen und Mischgebieten bislang zu wenig beachtet wurde. Eine gute An- und vor allem Verbindung aller drei Siedlungsformen durch abwechslungsreiche Fuß- und Radwege sowie durch eine attraktive Linienführung des öffentlichen Verkehrs könnte dazu beitragen, dass die jeweiligen spezifischen Vorteile einer Siedlung nicht nur von den unmittelbaren Bewohnerinnen und Bewohnern, sondern auch den Bewohnern angrenzender Quartiere genutzt werden können – ein Gewinn nicht nur für Teens und Jugendliche, die ohnehin größere Aktionsräume aufweisen, sondern auch für diejenigen, die für unterschiedliche Zwecke – einkaufen, wohnen, sich amüsieren, Sport treiben, Freunde treffen, arbeiten etc. – nicht permanent weit entfernte Orte bzw. Stadtteile aufsuchen wollen. Derartige anpassungsfähige Stadtquartiere sind nicht nur kinder- und jugendfreundlich, sondern sehr viel mehr: Sie erlauben die Bewegung in und zwischen den Quartieren und – mit Schulze (2003, S. 79) formuliert – „das Ankommen [gerät] in den Fokus: als Genuss, ein Ziel erreicht zu haben und es sich aneignen zu können.“

Kapitel 6 Literatur

- Achnitz, C. u. a. (1995). Tübinger Erklärung: Kinder brauchen Stadt! Zitiert in Beck, J. (2001). Urbane Bildung. Oder die Bildung der Stadt. Vortragsmanuskript Bremen.
- Ahrend, C. (2002). Mobilitätsstrategien zehnjähriger Jungen und Mädchen als Grundlage städtischer Verkehrsplanung. Münster, New York, München, Berlin.
- Arbeitsgemeinschaft Baden-Württembergischer Bausparkassen (Hrsg., 2002). Wohnen mit Kindern. Öffentliche Räume. Wohnräume. Spielräume. Ergebnisse der Wettbewerbs-Initiative 2001/2002. Wettbewerbsdokumentation. Schwäbisch-Hall.
- Arbeitskreis Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute e.V. (o. J.), Richtlinie für die Befragung von Minderjährigen. Verfügbar unter http://www.adm-ev.de/pdf/R05_D.pdf. [10.10.2004].
- Basner, B. und de Marées, H. (1993). Fahrrad- und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern. Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe. Münster.
- Beck, J.; Böge, S.; Feldtkeller, A.; Holzapfel, H.; Reutter, U.; Scherhorn, G.; Steffen, G.; Theiling, C. (2001). Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte (EVALO). Rahmenantrag im Rahmen der Ausschreibung des Forschungsprogramms des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) „Bauen und Wohnen“. Kassel.
- Blinkert, B. (1996). Aktionsräume von Kindern in der Stadt. Eine Untersuchung im Auftrag der Stadt Freiburg. Schriftenreihe des Freiburger Instituts für Angewandte Sozialwissenschaft e. V. Pfaffenweiler: Centaurus.
- Blinkert, B. (o. J.). Zerstörte Stadt – zerstörte Kindheit. Vortrag auf dem Vierten Deutschen Jugendhilfetag in Leipzig. Verfügbar unter: <http://www.soziologie.uni-freiburg.de/blinkert/Publikationen/kindeheit.html>. [10.10.2004].
- Brandt, H.; Holzapfel, H.; Hopmeier, I. (2004). EVALO Endbericht Gesamtprojekt. Kassel.
- Brandt, H.; Feldtkeller, A.; Holzapfel, H. und Hopmeier, I. (2003). Meilensteinbericht der wissenschaftlichen Koordination zum Gesamtprojekt EVALO. Uni Kassel, Kassel.

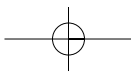
- Breitfuß, G. und Klausberger, W. (1999). Das Wohnumfeld. Qualitätskriterien für Siedlungsfreiräume. Vöcklabruck.
- Buchner, C. (o. J.). Bewegung macht Kinder klug. Das Online-Familienhandbuch. Verfügbar unter http://www.familienhandbuch.de/cmain/f_Fachbeitrag/a_Erziehungsbereiche/s_699.html [29.06.2004].
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (2003). Verkehr in Zahlen 2003/2004. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag.
- Christ, W.; Loose, W. (2001). Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. Weimar/Freiburg.
- Deutsche Shell (2002). Jugend 2002. Frankfurt a. M.: Fischer.
- Eichholz, R. (1993). Kindeswohl – was ist das? Vom Sinn und Zweck einer Kinderverträglichkeitsprüfung. In Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen (1994). Kinderfreundlichkeit – das Prüfverfahren! Entwurf zu einem Arbeitsbuch (S. 87-92). Düsseldorf.
- Eichholz, R. (2000). Kinderfreundlichkeit – Das Leitfragenkonzept. In Ministerium für Frauen, Jugend, Familie und Gesundheit des Landes NRW (Hrsg.), Dialogverfahren Kinderfreundlichkeit. Ansätze, Erfahrungen, Weiterentwicklungen (S. 8-22). Düsseldorf.
- Ellsäßer, G. (1997). Kinderunfälle im Land Brandenburg. In Institut Sicher Leben und Berufsverband der Ärzte für Kinderheilkunde (Hrsg.), Kindersicherheit: Was wirkt? Beiträge zum internationalen Kongress Essen, 27. und 28. September 1996 (S. 94-103). Wien, Köln.
- Emmenegger, M. und Grimm-Pretner, D. (2000). Mehr Platz für Jugendliche in den Städten – Möglichkeiten der Freiraumplanung. In Stadtplanung Wien (Hrsg.), Mehr Platz! Auswirkungen von Freiraummangel auf Kinder und Jugendliche (S. 136-143). Wien.
- Feldtkeller, A. (Hrsg., 2001). Städtebau: Vielfalt und Integration. Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen. Stuttgart/München: DVA.
- Flade, A. und Kustor, B. (1996). Sozialisation und Rauman eignung – die räumliche Dimension als Einflussfaktor geschlechtsspezifischer Sozialisation. Institut Wohnen und Umwelt (IWU). Darmstadt.
- Flade, A. und Müller, P. (1987). Kinderfreundliche Straßen. Kurzbericht über ein Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau Nr. 80.13 „Verbesserung der Spielmöglichkeiten von Kindern auf öffentlichen Straßen im Wohnumfeld“. Darmstadt: Institut für Wohnen und Umwelt.
- Flade, A. (1997). Mobilität und verkehrsbezogene Einstellungen 11- bis 15-Jähriger. Studien und Texte zur Mobilitätsforschung Nr. 2. Darmstadt: Institut für Wohnen und Umwelt.
- Flade, A. (2000). Zum Wohl der Wohnenden. Psychologie verbessert die gebaute Umwelt. Psychoscope, Band 21/2, 4-7.
- Frohnhofen, A. (2003). Jugendliche im „Raum ohne Eigenschaften“. Opladen: Leske + Budrich.
- Funk, W. und Fassmann, H. (2001). Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Band 3 Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen – Auf der Grundlage aktueller Zeitbudgeterhebungen. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.069/1995 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- Funk, W. und Fassmann, H. (2002). Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Bericht zum Forschungsprojekt 82.069/1995. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 138. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Geschäftsstelle Kinderfreunde der Stadt Herten (Hrsg., 1993). Kinderfreundliches Wohnen. Ein Wohnprojekt aus Sicht der Eltern und Kinder. Herten.

- Gohde-Ahrens, R. (1998). Jugendliche im städtischen Freiraum und ihre Berücksichtigung in der räumlichen Planung: Ermittlung von Freiraumansprüchen Jugendlicher im Hamburger Stadtteil Wilhelmsburg. Beiträge zur räumlichen Planung. Hannover.
- Haaser, A. (1986). Die Bedeutung des Wohnumfeldes für die kindliche Sozialisation. In Institut Wohnen und Umwelt und Landesjugendamt Hessen (Hrsg.), Kinder in der Stadt. Mehr Spielräume durch Verkehrsberuhigung? (S. 9-27). Darmstadt, Wiesbaden.
- Heinrich, H. und Limbourg, M. (1994). Familienfreundliche Verkehrsraumgestaltung im Wohnumfeld. In Bruderhilfe (Hrsg.), Perspektiven familiengerechter Mobilität (S. 26-27). Kassel.
- Herlyn, U. (1988). Individualisierungsprozesse im Lebenslauf und städtische Lebenswelt. In J. Friedrichs (Hrsg.), Soziologische Stadtforschung (S. 111-131). Opladen.
- Herlyn, U.; von Seggern, H.; Heinzelmann, C.; Karow, D. (2003). Jugendliche in öffentlichen Räumen der Stadt. Wüstenrot Stiftung (Hrsg.). Ludwigsburg/Opladen.
- Hollederer, A. (1999): Kategorisierung von Straßenräumen bei Kinderverkehrsunfällen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 45, 118-129.
- Hurrelmann, K. (1995). Lebensphase Jugend. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Jugendforschung. Weinheim: Juventa.
- Hüttenmoser, M. (1994). Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien. In A. Flade (Hrsg.), Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht (S. 171-181). Weinheim: Psychologie-Verlags-Union.
- Internationale Bauausstellung Emscher Park GmbH (1992). Kinderfreundliche Siedlung. Eine Studie über Qualitätsmerkmale für eine kinderfreundliche Siedlung und methodisch-organisatorische Modelle einer Partizipation von Kindern. Gelsenkirchen.
- Kieser, M. (1998). Heimatschutzarchitektur im Wiederaufbau des Rheinlandes. Beiträge zur Heimatpflege im Rheinland Bd. 4. Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (Hrsg.). Köln.
- Kinderbüro Graz (2001). Kindgerechte Verkehrsplanung. Ein Handbuch für die Praxis. Graz: Eigenverlag.
- Kißler, M. und Keller-Ebert, C. (1994). Kinder und Jugendliche in der Stadt. Zur Lebenssituation von Familien unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Köln. Köln.
- Klöckner, Ch.; Stecher, L. und Zinnecker, J. (2002). Kinder und ihre Wohnumgebung. In LBS-Initiative Junge Familie (Hrsg.), Kindheit 2001. Das LBS-Kinderbarometer. Was Kinder wünschen, hoffen und befürchten (S. 275-297). Opladen: Leske + Budrich.
- Koppen-Brauns, U. (1999). Schulwegverkehrsunfälle bei Grundschulern im Jahr 1999. Eine Analyse zu Unfallhergang und Risikofaktoren sowie Präventionsansätzen anhand der Unfalldaten des Rheinischen Gemeindeunfallversicherungsverbandes. Rheinischer Gemeindeunfallversicherungsverband, Düsseldorf.
- Krause, J. und Schömann, M. (1998). Bestimmung des Einflusses von Stadtgebietstypen auf die unabhängige Mobilität von Kindern und die Ausdehnung ihrer Lebensräume (FE - Nummer 77405/96). Anhang 1: Erhebungsunterlagen. Braunschweig.
- Krause, J. und Schömann, M. (1999). Mobilität und Raumeignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 108. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Küting, H.-J.; Boigs, R. und Winkler, W. (1979). Das Verkehrsverhalten radfahrender Kinder und Jugendlicher. Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 25.

- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (2004). Bevölkerungsprognose 2002 bis 2020/2040. Düsseldorf.
- Lemmen, D.; Viets, R.; Marahrens, W. (2001). Aktionsräume von Kindern in Bremen. Untersuchung im Auftrag des Senators für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales der Freien Hansestadt Bremen. Bremen.
- Limbourg, M. und Reiter, K. (2003). Die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr. In W. Kleine (Hrsg.), Bewegungsraum Straße – Kinder unterwegs. Brennpunkte der Sportwissenschaft. Sankt Augustin: Academia.
- Limbourg, M. (1994). Kinder im Straßenverkehr. Münster: Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe.
- Limbourg, M. (1998). Kind und Verkehr – alles verkehrt? Kinderspezifische Mechanismen und Verhaltensmuster als Auslöser für Unfälle im Verkehr. In K. Kühn (Hrsg.), Wohin geht die Fahrt? Kinder und Verkehr – Probleme und Lösungen. Dokumentation zu der 3. Saarländischen Ökopädiatrie-Tagung des Berufsverbandes der saarländischen Kinder- und Jugendärzte. (S. 9-26). Ökopädiatrie-Dokumente 3.
- Limbourg, M.; Flade, A. und Schönharting, J. (2000). Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich.
- Limbourg, M. (2004). Kinder unterwegs im Verkehr. Vortrag auf der Fachtagung „Klug wird ... wer sich viel bewegt!?“ am 23. April 2004 in München.
- Ministerium der Finanzen des Landes Rheinland-Pfalz (Hrsg., 1999). Kindgerechter Städtebau. Kriterien für die Konzeption von Wohngebieten. Kaiserslautern.
- Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen (1994). Kinderfreundlichkeit. Die Leitfragen. Düsseldorf.

- Ministerium für Frauen, Jugend, Familie und Gesundheit (2000). Dialogverfahren Kinderfreundlichkeit. Ansätze, Erfahrungen, Weiterentwicklungen. Düsseldorf.
- Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes NRW (1999). Verkehrssicherheit für Kinder in NRW. Ziele, Handlungsrahmen, Projekte. Düsseldorf.
- Monheim, H. (1998). Sicher unterwegs – Kindgerechte Gestaltung des Verkehrsraums. In Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes NRW (Hrsg.), Kinder sehen es anders – Mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr. Beiträge zur Konferenz in Dortmund, 25. März 1998 (S. 27-37). Düsseldorf.
- Monheim, H. und Monheim-Dandorfer, R. (1990). Straßen für alle: Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg: Rasch & Röhring.
- Muchow, M. und Muchow, H. H. (1935/1998). Der Lebensraum des Großstadtkindes (Neuausgabe mit biographischem Kalender und Bibliographie von J. Zinnecker). Weinheim: Juventa.
- Nützel, M. (1993). Nutzung und Bewertung des Wohnumfeldes im Großwohnsiedlungen am Beispiel der Nachbarschaften U und P in Nürnberg-Langwasser. Abteilung Angewandte Stadtgeographie, Universität Bayreuth.
- Podlich, C. und Kleine, W. (2000). Medien- und Bewegungsverhalten von Kindern im Widerstreit. Eine Zeitbudgetstudie an Grundschulkindern. Reihe Kindheit und Bewegung, Band 3. Aachen: Meyer und Meyer.
- ProKids-Büro Stadt Herten (Hrsg., 1999). Kinderfreundliches Wohnen Feldstraße in Herten. Gemeinsam bauen – gemeinsam leben. Dokumentation. Herten.
- ProKids-Büro Herten (2002). LBS-Kinderbarometer 2001. Stimmungen, Meinungen, Trends von Kindern und Jugendlichen in NRW. LBS-Initiative Junge Familie (Hrsg.) in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Frauen, Jugend, Familie und Gesundheit des Landes NRW. Münster.

- Rendtorff, B. (2003). *Kindheit, Jugend und Geschlecht. Einführung in die Psychologie der Geschlechter*. Weinheim: Beltz.
- Reutter, U.; Freudenau, H. und Rabe, S. (2003). *Kids im Quartier. Altersbedingte Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an ihre Stadt- und Wohnquartiere. Meilensteinbericht Teilprojekt. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen. Dortmund.*
- Reutter, U. und Unger, E. (1998). *Räumliche Wirkungsfaktoren der Verkehrsentwicklung und Weiterentwicklung der Landesentwicklungsplanung mit dem Ziel, verkehrssparsame Raumstrukturen in Nordrhein-Westfalen sicherzustellen. Studie im Auftrag der Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags Nordrhein-Westfalen, 12. Legislaturperiode. Landtagsinformation 13/0051. Düsseldorf.*
- Reutter, U. (2003). *Kinder und Jugendliche im Quartier*. In: Beck, J.; Kehl, A.; Liffers, L. (Hrsg.): *Vielfalt und Konflikt. Stadt Rand Notizen: Bildung – Gesellschaft – Urbanität*. Bremen. 84-87.
- Rolff, H.-G. und Zimmermann, P. (1993). *Kindheit im Wandel*. Weinheim: Beltz.
- Schäfer, H. (1999). *Thema im Spo(r)t: Jugend in Bewegung. Aber wohin? In Deutsche Turnerjugend (Hrsg.), Kinder in Bewegung. Vom Kinderturnen zum Sport mit Jugendlichen. Kongressbericht zum Kongress in Göttingen vom 2. bis 5. Oktober 1997 (S. 271-277).*
- Schlüter, A. (1998). *Ufo der geheimen Welt*. Berlin, München: Altberliner Verlag.
- Schmidt, W.; Süßenbach, J. (2002). *Veränderte Entwicklungsbedingungen in der Stadt*. In *Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplaner (SRL) e.V. (Hrsg.), Planerin, Heft 3/02, 8-10.*
- Schulte, W. (1976). *Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen: Art, Dauer, Häufigkeit und Zweck sowie zeitliche Verteilungen der Verkehrsbeteiligung von 3- bis 17-jährigen Kindern in der Bundesrepublik Deutschland. Abschlußbericht zum FP 7411 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung. Bielefeld: Universität.*
- Schulze, G. (2003). *Das Zeitalter der Ankunft. Mobilität lässt sich nicht beliebig steigern. Ein Interview von A. Leßmöllmann mit G. Schulze. McK Wissen, Heft 06, S. 78-81.*
- Sperling, C. (Hrsg., 1999). *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier*. Freiburg.
- Stadtsanierungsamt Tübingen (1999). *Stadt mit Eigenschaften. Tübingen – Städtebaulicher Entwicklungsbereich „Stuttgarter Straße/Französisches Viertel“*. Tübingen.
- Statistisches Bundesamt (2003). *Verkehrsunfälle 2002. Fachserie 8, Reihe 7*. Wiesbaden: Metzler-Poeschl.
- Stete, G. (2002). *Wege zu einer kinderfreundlichen Stadt. Beitrag auf der Tagung „Zukunft im Quartier – Nachhaltige Stadtentwicklung und die Rolle von Kindern und Jugendlichen“ des Instituts für kommunale Wirtschaft und Umweltplanung. 14./15. März 2002, Fachhochschule Wiesbaden.*
- Stete, G. (2002). *Wir wollen mitmischen – Kinder und Jugendliche in der Stadt*. *Planerin, Heft 3/02, 3-4.*
- Ward, C. (1977). *Das Kind in der Stadt*. Frankfurt am Main.
- Wiebusch-Wothge, R.; Höger, R. und Poschadel, S. (2001). *Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung in der Stadt Krefeld. Evaluation der Maßnahmen für das Jahr 2000. Zwischenbericht. Im Auftrag der Stiftung für Kriminalprävention Münster-Hiltrup. Verfügbar unter http://www.institut.de/pdf/evalu_kr_99_00.pdf. [10.10.2004].*
- Wittenberg, R.; Wintergerst, I.; Passenberger, J. und Büschges, B. (1987). *Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen – Replikation einer Studie aus dem Jahre 1975/76. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Lfd. Nr. 161, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.*
- WohnBund-Beratung NRW (2003). *Integriertes Handlungskonzept Velbert-Birth / Losenburg*. Bochum / Velbert.
- Zeiger, H. J. und Zeiger, H. (1994). *Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag von Großstadtkindern*. Weinheim: Juventa.



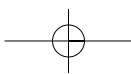
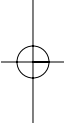
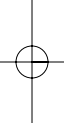
Zeiber, H. (1995). Kinderalltage: inszeniert, kollektiviert, vereinzelt? In H. Daubert und H. H. Ewers (Hrsg.), *Veränderte Kindheit in der aktuellen Kinderliteratur*. Braunschweig: Westermann.

Zimmer, R. und Cicurs, H. (1992). Kinder brauchen Bewegung – brauchen Kinder Sport? Referate, Berichte und Beiträge zur Praxis. *Edition Sport und Wissenschaft*, Band 13. Aachen: Meyer und Meyer

Zimmer, R. (2002a). Toben macht schlau. *Die Zeit*, Nr. 15 vom 4. April 2002.

Zimmer, R. (2002b). Schafft die Stühle ab! Was Kinder durch Bewegung lernen. Freiburg: Herder.

Zinnecker, J. (1990). Vom Straßenkind zum verhäuslichten Kind. In: I. Behnken (Hrsg.), *Stadtgesellschaft und Kindheit im Prozeß der Zivilisation*. Opladen: Leske + Budrich.





Eröffnung
von Anpassungsfähigkeit
für lebendige Orte

ist ein Verbundprojekt im Forschungsprogramm „Bauen und Wohnen im
21. Jahrhundert“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)

Projektpartner und Teilprojekte im Forschungsverbund EVALO

Wissenschaftliche Koordination

Universität Kassel
AG Integrierte Verkehrsplanung
FB Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung
Kassel

Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel, Heike Brandt, Ilka Hopmeier, Claudia Städele

Andreas Feldtkeller (Beratung)

TP 1 Kids im Quartier

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
FB Mobilität und Siedlungsentwicklung
Dortmund

Dr.-Ing. Ulrike Reutter, Henrik Freudenau, Sebastian Rabe

TP 2 Möglichkeiten für Lebens- und Arbeitsorte

protze + theiling
Landschaft Stadt Freiraum Planung und Forschung
Bremen

Christoph Theiling, Dagmar Kuhle, Norbert Witzel, Käthe Protze

TP 3 Lebensmittel in der Stadt

Universität Kassel
AG Land- und Regionalentwicklung
FB Ökologische Agrarwissenschaften
Kassel

Dr. Stefanie Böge, Dagmar Fuhr

TP 4 Urbane Subsistenz als Infrastruktur der Stadt

Universität Hohenheim
Institut für Haushalts- und Konsumökonomie
Stuttgart

Prof. Dr. Gerhard Scherhorn, Dr. Daniel Dahm, Anja Siebentritt-Schüle

TP 5 Integration und Nutzungsvielfalt im Stadtquartier

Weeber + Partner
Institut für Stadtplanung und Sozialforschung (w+p)
Stuttgart / Berlin

Gabriele Steffen, Dorothee Baumann, Fabian Betz

TP 6 Bildung und Stadt

Universität Bremen
Institut für Kulturforschung und Bildung
Bremen

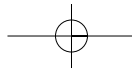
Prof. Dr. Johannes Beck, Dr. Anne Kehl, Lutz Liffers

TP 7 Städtebau, Wohnorganisation und Kommunikation

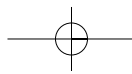
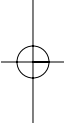
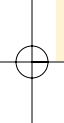
Universität Kassel
AG Integrierte Verkehrsplanung
FB Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung
Kassel

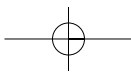
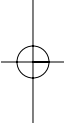
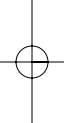
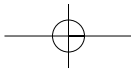
Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel, Thomas Czekaj, Vera Stratmann, Florian Bellin

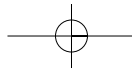
Posterpräsentation der EVALO-Teilprojekte



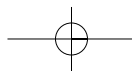
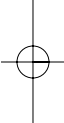
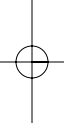
tpa_tafel1_a3.pdf

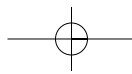
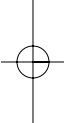
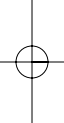
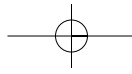


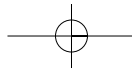




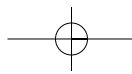
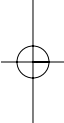
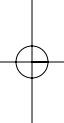
tpa_tafel2_a3.pdf

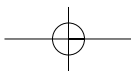
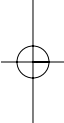
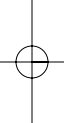
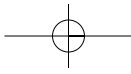


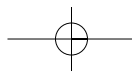




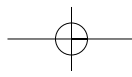
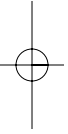
tpa_tafel3_a3.pdf

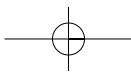
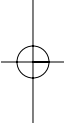
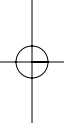
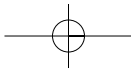


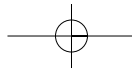




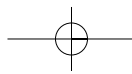
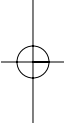
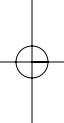
tpa_tafel4_a3.pdf

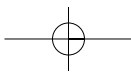
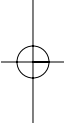
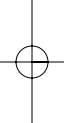
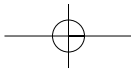


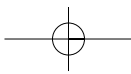




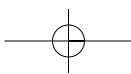
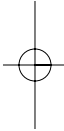
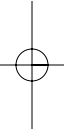
tp1_2_a3.pdf

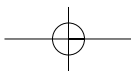
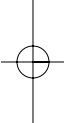
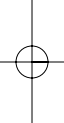
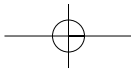


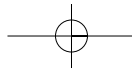




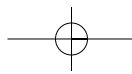
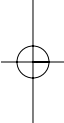
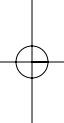
tp2_a3.pdf

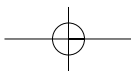
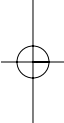
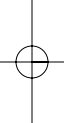
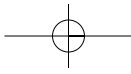


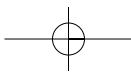




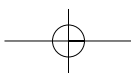
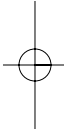
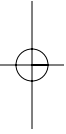
tp3_a3.pdf

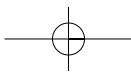
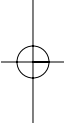
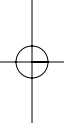
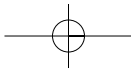


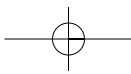




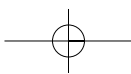
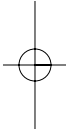
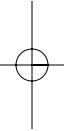
tp4_a3.pdf

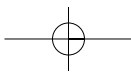
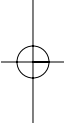
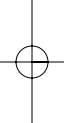
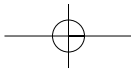


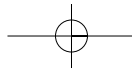




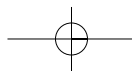
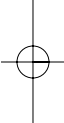
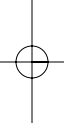
tp5_1_a3.pdf

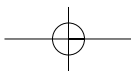
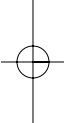
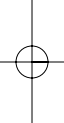
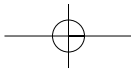


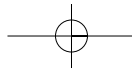




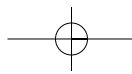
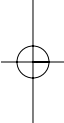
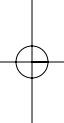
tp5_2_a3.pdf

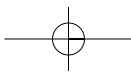
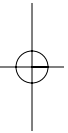
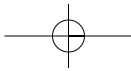


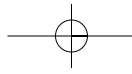




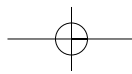
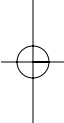
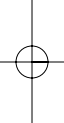
tp6_a3.pdf







tp7_a3.pdf



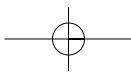
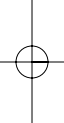
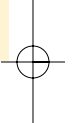
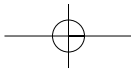


Foto- und Kartennachweis

- | | | | |
|---------------|---|---------------|---|
| Titelseite: | ILS NRW, Dortmund | S. 40 unten: | ILS NRW, Dortmund |
| S. 28: | Kreis Recklinghausen,
Katasteramt, lfd. Nr. 0/2004 | S. 41: | ILS NRW, Dortmund |
| S. 29 oben: | ILS NRW, Dortmund | S. 42 oben: | Kreis Mettmann,
Vermessungs- und Katasteramt |
| S. 29 unten: | ILS NRW, Dortmund | S. 42 unten: | ILS NRW, Dortmund |
| S. 30 oben: | Kreis Mettmann,
Vermessungs- und Katasteramt | S. 43: | ILS NRW, Dortmund |
| S. 30 unten: | ILS NRW, Dortmund | S. 44 oben: | Stadt Kassel, Vermessung und
Geoinformation, Nr. 671 |
| S. 32 oben: | Gemeinde Kaufungen,
Bauverwaltung | S. 44 unten0: | ILS NRW, Dortmund |
| S. 32 unten: | ILS NRW, Dortmund | S. 45: | Forschungsverbund
EVALO |
| S. 34: | Kreis Recklinghausen,
Katasteramt, lfd. Nr. 0/2004 | | |
| S. 35 links: | ILS NRW, Dortmund | | |
| S. 35 rechts: | ILS NRW, Dortmund | | |
| S. 36: | Kreis Mettmann,
Vermessungs- und Katasteramt | | |
| S. 37 links: | ILS NRW, Dortmund | | |
| S. 37 rechts: | ILS NRW, Dortmund | | |
| S. 38 oben: | Stadt Kassel, Vermessung und
Geoinformation, Nr. 671 | | |
| S. 38 unten: | Forschungsverbund
EVALO | | |
| S. 39: | Forschungsverbund
EVALO | | |
| S. 40 oben: | Kreis Recklinghausen,
Katasteramt, lfd. Nr. 0/2004 | | |

