Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere

Schlussbericht

Forschungsprojekt durchgeführt im Rahmen
Nationalen Forschungsprogrammes NFP 51
„Integration und Ausschluss“
mit Unterstützung des
Bundesamtes für Sport BASPO

Daniel Sauter
Urban Mobility Research

Marco Hüttenmoser
Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“

Zürich und Muri AG, 2006 / 2016

Impressum

Autoren:	Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich E-Mail: daniel.sauter@urban-mobility.ch
	Marco Hüttenmoser, Dokumentationsstelle Kind und Umwelt, Kirchbühlstr. 5, 5630 Muri AG E-Mail: info@kindundumwelt.ch; Website: www.kindundumwelt.ch
Fotos:	Marco Hüttenmoser und Daniel Sauter, sofern nichts anderes vermerkt
Auftraggeber:	Schweizerischer Nationalfonds, Nationales Forschungsprogramm NFP 51 „Integration und Ausschluss“
Mitfinanzierung:	Bundesamt für Sport, BASPO, Magglingen
Vertrieb:	Der Bericht kann von folgenden Websites herunter geladen werden: www.kindundumwelt.ch
Titel:	Deutsch: Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere Français: Potentiels d’intégration dans les espaces publics des quartiers d’habitation urbains English: The potential for social integration in public spaces of urban neighbourhoods
Copyright ©:	Urban Mobility Research, Dokumentationsstelle Kind und Umwelt, Zürich und Muri AG 2006 / 2016 (ergänzt und überarbeitet)

Inhaltsübersicht

Inhaltsübersicht 3

Zusammenfassung 5

Resumé 7

Summary 9

1. Ausgangslage und Forschungsfragen 11

1.1 Der öffentliche Strassenraum im Quartier: Lebensraum statt Verkehrsraum? 11

1.2 Das Vorbild: Die Pionierstudie „Livable Streets“ von Donald Appleyard 11

1.3 Forschungsfragen und Aufbau des Berichts 13

2. Annäherung an Indikatoren für Integration und Ausschluss 14

3. Erhebungsmethoden 16

3.1 Schriftliche Befragung 16

3.2 Beobachtungen 17

3.3 Verkehrszählung 17

3.4 Zeichnungswettbewerb 18

4. Untersuchungsgebiete und Kurzporträt der Strassen 19

4.1 Auswahl der Untersuchungsgebiete und -strassen 19

4.2 Kurzporträts der ausgewählten Strassen (Bebauung, Nutzung, Verkehr, Bevölkerung) 20

5. Einfluss der Strassentypen auf das soziale Leben: Ergebnisse der Anwohnerbefragung 28

5.1 Wahrnehmung der Strasse aus Sicht der BewohnerInnen 28

5.2 Nachbarschaftsbeziehungen 31

5.3 Aufenthalt im öffentlichen Raum, Mobilität und Bewegungsaktivitäten 33

5.4 Mitwirkung, Konflikte und Veränderungswünsche 36

5.5 Zufriedenheit und Integrationsgefühl 39

5.6 Resultate der multiplen Regressionsanalyse 41

5.7 Vergleich mit den Erhebungen von 1979 und 1981 43

5.8 Vergleich mit ähnlichen Studien aus England und den USA 49

6. Nutzung des öffentlichen Raumes durch Kinder: Ergebnisse der Kinderbefragung 54

6.1 Ausgangslage und Verteilung der befragten Kinder nach Alter und Geschlecht 54

6.2 Unbegleitetes Spiel im Freien – Gründe und Hindernisse, weshalb nicht möglich 54

6.3 Beziehungen auf der eigenen und der gegenüberliegenden Seite der Strasse 55

6.4 Die Strasse als Anziehungspunkt für Kinder aus der weiteren Umgebung 60

6.5 Dauer des Spiels im Freien 60

6.6 Organisierte Bewegungs- und Sportaktivitäten 61

6.7 Konflikte und Integration im Zusammenhang mit Kindern 62

7. Aktivitäten im Strassenraum: Beobachtungen quantitativ 63

7.1 Wetterbedingungen und Zeitplan 63

7.2 Anzahl, Geschlecht und Alter der beobachteten Personen 64

7.3 Art der Aktivitäten in den verschiedenen Strassen 64

7.4 Wo im Strassenraum finden die Aktivitäten statt? 65

7.5 Ausmass und Niveau der motorischen Aktivität 66

7.6 Verkehrsgeschehen und Konfrontationen 67

7.7 Vergleich mit einer älteren und einer jüngeren Studie aus Deutschland 69

8. Aktivitäten im Strassenraum: Beobachtungen qualitativ (Fotodokumentation) 72
8.1 Einleitung 72
8.2 Mülhauserstrasse – Tempo-50 Strasse 72
8.3 Vogesenstrasse – Tempo-30 Strasse 77
8.4 Jungstrasse – neu eingerichtete Begegnungszone 82
8.5 Laufenstrasse – alte Wohnstrasse 91
8.6 Bärenfelserstrasse – alte Wohnstrasse 98
9. Kinderzeichnungen (Wettbewerb in Schulen) 107
9.1 Der Wettbewerb 107
9.2 Auswertung der Zeichnungen 107
9.3 Zusammenfassung der Ergebnisse 109
9.4 Jurybericht des Zeichnungswettbewerbs «Ich gang duss go spiele» 109
10. Schlussfolgerungen und Empfehlungen 115
10.1 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen 115
10.2 Empfehlungen und Forderungen an die Praxis 116
Literaturverzeichnis 117
Tabellenverzeichnis 119
Abbildungsverzeichnis 120
Anhänge 122
A.1 Theoretische Aspekte 123
A.2 Strukturelemente im Vergleich der Strassen (Bebauung, Bevölkerung, Verkehr) 128
A.3 Die Bärenfelser-Wohnstrassengruppe. Versuch einer Selbstdarstellung. Basel, November 1979 136
A.4 Fragebogen 139
A.5 Beobachtungsraster 154
A.6 Konzept Verkehrserhebungen mit Beispiel-Erhebungsbogen 157
A.7 Ausschreibung Zeichnungswettbewerb 160
A.8 Einladung zur Prämierung der Zeichnungen 161
A.9 Einladung zur Medienorientierung und Ausstellung 162

Zusammenfassung

Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere

Trotz zunehmender Mobilität und Individualisierung spielen die Nachbarschaft und das Wohnumfeld noch immer – bzw. wieder immer mehr – eine bedeutende Rolle für das Zusammenleben im urbanen Wohnquartier. Dies insbesondere für junge Familien, ihre Kinder und für ältere Menschen. Allerdings wird die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes oft durch den Strassenverkehr eingeschränkt, was Begegnungen und Interaktionen im Quartier behindert. Seit Anfang 2002 bietet sich in der Schweiz mit der Einrichtung von Begegnungszonen die Möglichkeit, den öffentlichen Raum vermehrt im Sinn der Koexistenz zu gestalten, und damit die Integrationspotenziale zu fördern.

In dieser Untersuchung interessiert, wie sich der Verkehr und die Umgebungsqualität verschiedener Strassentypen auf die sozialen Beziehungen und die Nutzungen des öffentlichen Raumes sowie das subjektive Integrationsgefühl auswirken. Die Analyse erfolgt in drei Dimensionen: der strukturellen, der interaktiven und der subjektiven Dimension. Von Integrationspotenzialen – also von Bedingungen für Integration – wird gesprochen, weil die objektive Bestimmung faktischer Integration schwierig ist.

Untersuchungsmethoden

In die Analyse wurden drei Strassentypen in sozial durchmischten Quartieren der Stadt Basel einbezogen: 1) eine Strasse mit Tempo 50 mit relativ viel Verkehr, 2) eine Strasse in einer Tempo-30-Zone sowie 3) drei Begegnungszonen, in denen mit maximal 20 km/h gefahren werden darf, Vortritt für die FussgängerInnen gilt und das Kinderspiel grundsätzlich erlaubt ist. Unter den drei Begegnungszonen befinden sich eine nach neuem Recht eingerichtete sowie zwei seit Ende der 1970er Jahre bestehende Wohnstrassen. Damit konnte auch die Langzeitwirkung untersucht werden. Die Strassen weisen alle eine ähnliche Bebauungs- und Bevölkerungsstruktur auf und auch das Mietzinsniveau ist vergleichbar. Die Erhebung bestand aus einer schriftlichen Befragung der BewohnerInnen und der Beobachtung der Aktivitäten im öffentlichen Raum, die auch fotografisch dokumentiert wurden.

Wichtigste Resultate

Je verkehrsberuhigter und attraktiver die Strasse, das heisst, je weniger Motorfahrzeugverkehr, je geringer dessen Geschwindigkeit und je geringer die Parkplatzdichte, desto grösser sind im Allgemeinen die Integrationspotenziale. Begegnungszonen weisen wesentlich mehr Integrationspotenziale auf als die Tempo-30 Zone und diese wiederum mehr als die Tempo-50 Strasse. Dies zeigt sich zum Beispiel in Bezug auf die Nachbarschaftskontakte. BewohnerInnen verkehrsberuhigter Strassen haben deutlich häufigere und intensivere soziale Beziehungen zu ihren NachbarInnen, insbesondere auch zu jenen auf der anderen Strassenseite, als BewohnerInnen anderer Strassen. Die Trennwirkung der Strasse nimmt vor allem für Kinder deutlich ab. Trotz der häufigeren und intensiveren Interaktionen fühlen sich die Befragten in den Begegnungszonen nicht sozial kontrollierter.

Die Befragten verkehrsberuhigter Strassen fühlen sich auch wesentlich sicherer und nutzen den öffentlichen Raum häufiger. Während an der Tempo-50 Strasse nur 24 Prozent der BewohnerInnen sagen, dass sie mindestens ab und zu den öffentlichen Strassenraum zum Verweilen nutzen, macht dieser Anteil in der Tempo-30 Strasse 37 Prozent und im Durchschnitt der Begegnungszonen 51 Prozent aus. Familien nutzen den öffentlichen Raum im Wohnumfeld generell deutlich häufiger als Personen aus anderen Haushalttypen. Und Kinder, die unbegleitet ins Freie können – was in Begegnungszonen wesentlich öfter der Fall ist –, spielen deutlich länger draussen als Kinder, die dies nicht können. Ihre Spiele erstrecken sich zudem über den ganzen Strassenraum und sind bewegungsintensiver.

BewohnerInnen von Begegnungszonen fühlen sich bedeutend wohler an ihrer Strasse und wohnen dort auch wesentlich länger. Im Gegensatz dazu sagen die Befragten der Tempo-50 bzw. Tempo-30 Strassen signifikant häufiger, ihre Strasse sei wie jede andere auch; das sei nur ihr momentaner Wohnort oder gar,

sie würden eigentlich lieber wegziehen. Zudem bezeichnen sich an der Tempo-50 Strasse rund 30 Prozent der Befragten als „eher weniger gut“ oder „überhaupt nicht“ integriert. In den Begegnungszonen beträgt dieser Anteil nur rund 13 Prozent und an der Tempo-30 Strasse 14 Prozent. Das Gefühl, sehr gut integriert zu sein, ist in den beiden alten Wohnstrassen mit Abstand am grössten.

Sozio-demographische Merkmale beeinflussen die Integrationspotenziale in einem geringeren Masse als der Strassentyp. Alter, Geschlecht, Nationalität und sozialer Status haben nur in einzelnen Fällen einen signifikanten eigenständigen Einfluss auf die Integrationspotenziale. Am ehesten unterscheiden sich Familienhaushalte von anderen Bevölkerungsgruppen, vor allem hinsichtlich der Zahl der Nachbarschaftskontakte und der Nutzung des öffentlichen Raumes.

Empfehlungen

Gut zugängliche öffentliche Räume und verkehrsberuhigte Strassen bergen ein hohes integratives Potenzial in sich, wie das Beispiel der Begegnungszonen in urbanen Wohnquartieren zeigt. Deren Einrichtung sollte deshalb schweizweit gefördert werden. Dabei ist insbesondere auf eine gute Gestaltung mit Spielräumen für Kinder und Aufenthaltsräumen für Erwachsene zu achten. Mit Begegnungszonen lassen sich mit verhältnismässig geringen finanziellen Mitteln nicht nur die Integrationspotenziale aktivieren sondern auch die Lebensqualität für alle erhöhen.

Resumé

Potentiels d'intégration dans les espaces publics des quartiers d'habitation urbains

En dépit d'une mobilité et d'une individualisation croissantes, le voisinage et l'environnement résidentiel demeurent importants pour la vie communautaire dans les quartiers d'habitation urbains, notamment pour de jeunes familles, leurs enfants et les gens d'un certain âge. Il est vrai que l'utilisation de l'espace public se trouve souvent limitée par la circulation routière ce qui réduit les rencontres et les interactions dans le quartier. En Suisse, depuis 2002, la création de zones de rencontre offre la possibilité d'aménager l'espace public dans un sens de coexistence, favorisant ainsi les potentiels d'intégration.

L'étude s'intéresse à l'impact de la circulation routière et de la qualité de l'environnement de différents types de rue sur les relations sociales, l'utilisation de l'espace public et sur le sentiment d'intégration subjectif. L'analyse se conjugue en trois dimensions : une dimension structurale, interactive et subjective. Sont discutés les potentiels d'intégration, c'est-à-dire les conditions d'intégration, car il est difficile de déterminer objectivement l'intégration effective.

Méthodes d'étude

L'analyse prend en considération trois types de rue dans des quartiers constitués de différentes couches sociales de la ville de Bâle : 1) une rue limitée à 50 kilomètres-heure avec une circulation relativement dense, 2) une rue dans une zone limitée à 30 kilomètres-heure et 3) trois zones de rencontre, limitées à 20 kilomètres-heure où les piéton(ne)s ont la priorité et où les enfants ont en principe le droit de jouer. Sont prises en compte une rue résidentielle conçue d'après la nouvelle loi et deux rues résidentielles existant depuis 1979. Ainsi, l'effet à long terme a aussi pu être étudié. Les rues montrent toutes des structures similaires quant à l'aménagement et la population. Le niveau de loyer ne diffère guère. Le relevé des données résulte d'une enquête écrite menée auprès des habitant(e)s ainsi que de l'observation des activités dans l'espace public (documents photographiques à l'appui).

Résultats les plus importants

Une rue attractive à circulation réduite est proportionnelle aux potentiels d'intégration: Moins il y a de véhicules à moteur en circulation, moins la vitesse et la densité de places de parc sont élevées, plus les potentiels d'intégration se trouvent favorisés. Les zones de rencontre offrent clairement plus de potentiels d'intégration que la zone limitée à 30 kilomètres-heure – et celle-ci plus que la rue limitée à 50 kilomètres-heure.

Ceci s'exprime par exemple dans les contacts de voisinage : Les relations sociales entre les habitant(e)s des rues à circulation réduite – en particulier entre voisins habitant chacun un côté différent de la rue – s'avèrent nettement plus fréquentes et plus intenses que celles des habitant(e)s des autres types de rue. L'effet de séparation de la rue est moins apparent, surtout pour les enfants. En dépit des interactions plus soutenues, les personnes interrogées des zones de rencontre ne souffrent pas d'un surplus de surveillance sociale.

Les habitant(e)s des rues à circulation réduite se sentent beaucoup plus en sûreté et utilisent plus souvent l'espace public. Seulement 24% des habitant(e)s de la rue limitée à 50 kilomètres-heure disent qu'ils passent parfois un moment dans l'espace public routier. Ce pourcentage s'élève à 37% pour les habitant(e)s de la zone limitée à 30 kilomètres-heure. Dans les zones de rencontre, il monte même à 51%. Plus que toute autre groupe de population, ce sont en priorité les familles qui utilisent l'espace public de l'environnement résidentiel. Les enfants qui sortent non accompagnés – ce qui est le plus souvent le cas dans les zones de rencontre – jouent nettement plus longtemps dehors que les enfants qui ne peuvent pas sortir seuls. En outre, les jeux des premiers s'étendent sur tout l'espace routier et procurent plus d'exercice physique.

Les habitant(e)s des zones de rencontre se sentent beaucoup mieux dans leur rue et y habitent plus longtemps. Contrairement, les personnes interrogées habitant les rues limitées à 50 kilomètres ou 30 à l'heure soutiennent nettement plus souvent que leur rue est interchangeable, qu'elles y habitent que momentanément ou même qu'elles préfèreraient déménager. En outre, environ 30% des personnes interrogées qui habitent dans la rue limitée à 50 kilomètres-heure se désignent comme « plutôt moins bien » ou même « pas du tout » intégrées. Ce pourcentage ne s'élève qu'à 13% dans les zones de rencontre et à 14% dans la zone limitée à 30 kilomètres-heure. Le sentiment d'être « très bien » intégré est de loin le plus répandu dans les deux rues résidentielles qui existent depuis longtemps.

Les caractéristiques sociodémographiques influencent beaucoup moins les potentiels d'intégration que les types de rue. Rarement, l'âge, le sexe, la nationalité ou le statut social en soi ont une influence marquée sur les potentiels d'intégration. Ce sont les familles qui diffèrent le plus des autres groupes de population, surtout en ce qui concerne le nombre de contacts entre voisins et l'utilisation de l'espace public.

Recommandations

Les espaces publics facilement accessibles et des rues à circulation réduite offrent un potentiel d'intégration élevé comme le montre l'exemple des zones de rencontre dans des quartiers d'habitation urbains. Pour cette raison, leur réalisation devrait être favorisée dans toute la Suisse. En particulier, il faut tenir compte d'un aménagement de bonne qualité doté d'espaces de jeux pour les enfants ainsi que d'espaces de rencontre pour les adultes. La création de zones de rencontre permet avec relativement peu de moyens financiers d'activer les potentiels d'intégration et d'augmenter la qualité de la vie pour tous.

Summary

The potential for social integration in public spaces of urban neighbourhoods

Despite increasing mobility and individualization, the neighbourhood relationships and the residential area are still highly important for the social life in urban areas, especially for young families, their children and older people. However, the usability of the residential area is often restricted by street traffic, which prevents social encounters and interactions in the neighbourhood. Since the beginning of 2002, the construction of strolling zones in Switzerland has opened up opportunities to design increasingly more public spaces with mixed-use functions, allowing the co-existence of traffic and people, and thus, fostering integration potential.

This project aims to determine the effects that traffic and different types of streets have on neighbourhood relationships, the use of public space and the subjective feeling of being integrated. Structural, interactive and subjective aspects are analysed. Because of the difficulty in determining Integration from an objective viewpoint, the term integration potential is used, meaning conditions that promote integration.

Methods

Three different types of streets are included in this study, which was carried out in socially-mixed residential areas in the city of Basel: 1) one street with a speed limit of 50 km/h and a relatively high density of traffic, 2) one street in a speed-30 km/h-zone and 3) three strolling zones (maximum speed 20 km/h, right of way for pedestrians, and children's play basically allowed). Within these three strolling zones, one had only recently been adapted to the new regulations, and two, known as residential streets, have existed since 1979, thus allowing long-term effects to be considered. Regarding the type of buildings, the population composition, and rents, all the streets are comparable. This investigation is based on a written survey of residents living on the different streets, and on observations of the activities in the public space, which were documented by photographs.

Main results

The more traffic-calmed and attractive streets are (i.e. the less motorized-traffic, the lower the speed limit, and the lower the parking density), the higher the potential for integration becomes. Strolling zones have higher integrative potential than speed-30-zones and the latter higher than speed-50-streets. This can be shown, for example, by the frequency of neighbourhood contacts. Residents who live on traffic-calmed streets have considerably more contacts and more intense social relationships with their neighbours - including those neighbours who live on the opposite side of the street - than residents on the other surveyed streets. The separating effect of the street is especially reduced for children. Despite the fact that interactions are more regular and more intense, the participating residents living in strolling zones do not feel the negative aspect of social control.

The participants living in the traffic-calmed streets also feel safer, and they use public space more often. While only 24% of residents living in speed-50-streets claimed to linger occasionally in the street, 37% in speed-30-streets reported doing so, and 51% in strolling zones. Families generally use the public space in their residential environment more often than persons from other household types. Moreover, children who are allowed to be outdoors on their own stay considerably longer outside than other children, their playing area encompasses the whole street space, and their physical activities are more vigorous.

Residents living in a street defined as a strolling zone feel better in their environment and reside there longer than people in other areas. On the other hand, a significantly higher percentage of residents living in speed-30 or speed-50 streets declare that their street is no different from a normal street, that they are living there only temporarily, or even that they would like to move. Moreover, about 30% of those living on the speed-50-street define themselves as "not very well" integrated or "not at all" integrated. The same statements were made by only 13% of residents of strolling zones and 14% of those living in speed-30-zones. The residents who feel the most integrated are those on the two 25-year-old residential streets.

It is interesting to know that socio-demographic characteristics have a lower influence on integration potential than does the type of streets people live on. Only in isolated cases can a significant and independent influence on integration potential be attributed to age, gender, nationality or social status. A distinction might be noted between families and persons from other household types, especially regarding the frequency of neighbourhood contacts and the use of public space.

Recommendations

As shown by the examples of strolling zones in residential areas, easily accessible public spaces and traffic-calmed streets offer high integration potential. Their creation should therefore be fostered throughout Switzerland. Special attention should be given to the design to include play areas for children and areas for adults to meet and socialize. Requiring minimum financial investment, strolling zones not only promote integration potential; they also improve the quality of life for all the residents.

1. Ausgangslage und Forschungsfragen

1.1 Der öffentliche Strassenraum im Quartier: Lebensraum statt Verkehrsraum?

Der öffentliche Raum als ein allen zugänglicher Ort, spielt bis heute in allen Gesellschaften eine bedeutende soziale, ökonomische, politische und kulturelle Rolle. In urbanen Wohnquartieren kommt dem öffentlichen Raum eine wichtige Verbindungsfunktion, denn in ihm spielt sich ein Teil des sozialen Lebens in der Nachbarschaft ab. Allerdings hat der Strassenverkehr in den letzten Jahrzehnten immer mehr öffentlichen Raum in Anspruch genommen, was dazu führte, dass Begegnungen, Aufenthalt und Spiel immer mehr aus dem Strassenraum verdrängt wurden.

Sowohl in der politischen Diskussion wie in der Forschung sind diese Auswirkungen des Strassenverkehrs auf den Lebensalltag der Menschen und das Zusammenleben im Quartier jedoch nur selten ein Thema[1]. Der öffentliche Strassenraum wird noch immer vorwiegend als Verkehrsraum wahrgenommen und entsprechend sind die Strassen der Städte von stehenden oder fahrenden Motorfahrzeugen beherrscht[2]. Was auf der Strasse gilt, gilt auch in den Köpfen. Allerdings erfahren einzelne, vor allem zentral gelegene, prestigeträchtige öffentliche Räume eine Aufwertung. Es sind dort vermehrt Strassencafés und Geschäftsauslagen im öffentlichen Raum anzutreffen und es finden häufiger grosse Evens wie Sport- und Kulturveranstaltungen statt.

Anfang der 1970er Jahre kamen in den Niederlanden die so genannten Wohnstrassen auf, mit dem Ziel mehr Lebensqualität in den Städten zu schaffen. Auch in der Schweiz wurden einige dieser Wohnstrassen eingerichtet. Weil sie aber aufgrund der hohen rechtlichen Anforderungen nur mit teuren baulichen Umgestaltungen realisiert werden konnten, wurden sie nach einer anfänglichen Euphorie nur mehr selten realisiert. Dies obwohl in Umfragen grosse Teile der Bevölkerung die breite Einführung solcher Wohnstrassen befürwortet hatte.

Erst seit Anfang 2002 bietet sich – aufgrund vereinfachter gesetzlicher Regelungen – mit der Einrichtung von so genannten Begegnungszonen die Möglichkeit, den öffentlichen Raum (wieder) vermehrt im Sinn der Koexistenz zu gestalten[3]. Eine Begegnungszone ist dadurch gekennzeichnet, dass die Zufussgehenden vor dem Fahrzeugverkehr Vortritt haben, die Geschwindigkeit auf 20 Kilometer pro Stunde beschränkt ist, und der Strassenraum für Spiel und Sport genutzt werden kann, wobei der Fahrzeugverkehr nicht unnötig behindert werden darf. Fahrzeuge dürfen nur an markierten oder signalisierten Stellen parkieren.

Die vorliegende Studie thematisiert das soziale Leben in drei Begegnungszonen und vergleicht es mit jenem in einer Strasse mit Tempo 50 und einer solchen mit Tempo 30.

1.2 Das Vorbild: Die Pionierstudie „Livable Streets“ von Donald Appleyard

Die Studie hat ein Vorbild. Bereits Ende der 1960er und Anfangs der 1970er Jahre hat Donald Appleyard in San Francisco den Einfluss der Verkehrsmenge auf die Nachbarschaftsbeziehungen, das Wohlbefinden und die Reaktionen sowie Anpassungsprozesse der BewohnerInnen auf den zunehmenden Verkehr (Rückzug, Wegzug etc.) untersucht. Dazu hat er ein „ökologisches Modell des Strassenlebens“ entwickelt. Die vorliegende Studie nimmt die Grundidee von Appleyard auf und überprüft sie in einem anderen zeitlichen und geografisch-kulturellen Kontext.

Appleyard hat die Auswirkungen dreier Strassen mit unterschiedlichem Verkehrsaufkommen untersucht. Ihn interessierte zum Beispiel wie die BewohnerInnen auf den Strassenverkehr und seine Immissionen reagieren. So hat er unter anderem gezeigt, dass ein steigendes Verkehrsaufkommen nicht nur zu einem Rückzug aus dem öffentlichen Raum führt, sondern sich auch in den Häusern drin auswirkt indem der

---

1 In den Verkehrswissenschaften stehen Fragen der nationalen Verkehrspolitik, des Verkehrsmanagements und der Verkehrstechnik im Vordergrund. Soziale Aspekte und die Auswirkungen des Verkehrs werden nur selten thematisiert.

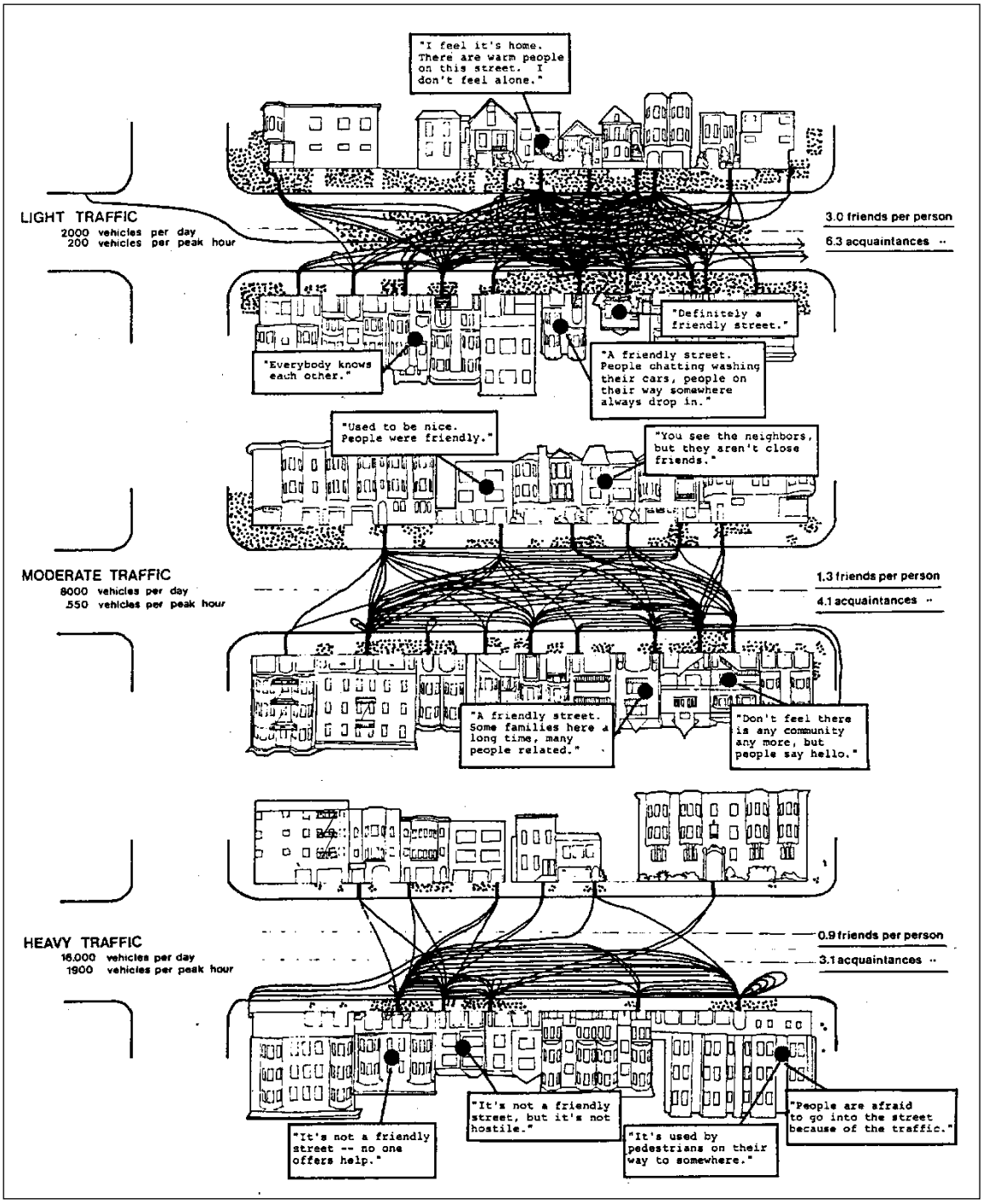
2 In den letzten Jahrzehnten wurden zwar einige Massnahmen ergriffen, um den motorisierten Verkehr zu kanalisieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und dem Fuss- und Veloverkehr etwas mehr Platz einzuräumen, aber insgesamt blieb das Paradigma eines möglichst reibungslosen Verkehrsablaufs mit möglichst wenigen Einschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs bestehen.

3 Die Begegnungszone kann sowohl in Wohnquartieren wie auch in Zentrumsgebieten mit viel Geschäfts- und Einkaufsgelegenheiten eingesetzt werden. In dieser Studie geht es nur um die Begegnungszonen in Wohnquartieren.

„Lebensschwerpunkt“ auf die ruhigen, der Strasse abgewandten Räume verlagert wird. Damit wird die stark befahrene Strasse sowohl real als auch in der Wahrnehmung der BewohnerInnen anonymer. Während sich die einen an die neue Situation anpassen, versuchen andere politisch gegen den zunehmenden Verkehr und die sich verschlechternde Lebensqualität zu kämpfen. Wiederum andere resignieren oder ziehen einfach weg. Häufig bleiben so ältere und sozial minder bemittelte BewohnerInnen an diesen stark belasteten Strassen zurück. Kinder gibt es an diesen Strassen kaum mehr.

Wie sich die Wahrnehmung der Strasse durch die BewohnerInnen je nach Verkehrsaufkommen verändert, zeigt Appleyard in anschaulichen Darstellungen. Die untenstehende Abbildung illustriert grafisch die Trennwirkung der Strasse bei zunehmendem Verkehr. Die Linien zeigen, wo die BewohnerInnen angaben, dass sie Freunde oder Bekannte haben. Als Punkte sind jene Orte dargestellt, wo sich Menschen treffen. Links ist das Verkehrsaufkommen und rechts die Zahl der Bekannten und Freunde angegeben. Die Zitate geben die Stimmung der BewohnerInnen wider.

Abbildung 1: Nachbarschaftsbeziehungen an drei Strassen in San Francisco (Appleyard 1981, S. 21)



1.3 Forschungsfragen und Aufbau des Berichts

In dieser Untersuchung interessiert – analog wie bei Donald Appleyard – wie sich der Verkehr und die Umgebungsqualität verschiedener Strassentypen auf die sozialen Beziehungen und die Nutzungen des öffentlichen Raumes sowie das subjektive Integrationsgefühl auswirken. Wir fragen unter anderem,

- inwieweit der öffentliche Raum[4] im Wohnquartier zur Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen beitragen kann
- welche Konflikte ausgelöst werden und welche Widersprüche sich zeigen
- wie sich eine gute Gestaltung des Strassenraumes auf dessen Nutzung als Aufenthalts-, Spiel- und Bewegungsraum auswirkt
- ob die Einrichtung von Begegnungszonen eine geeignete Massnahme ist, um Integrationspotenziale zu erhöhen
- und welche Rolle die Partizipation der BewohnerInnen hinsichtlich Planung und Gestaltung des öffentlichen Raumes spielt.

Diese Forschungsfragen basieren auf der Prämisse, dass der öffentliche Raum für alle Menschen integrativ sein muss. Das heisst, die Studie interessiert sich für das Zusammenleben aller Bevölkerungsgruppen und nicht – wie es häufig vorkommt – nur auf jenes zwischen einheimischer Bewohnerschaft und Migrantinnen und Migranten. Während Städte die Anonymität gewährleisten sollen, suchen die Menschen darin zugleich den sozialen Austausch. Hindernisfreie, sichere und attraktive öffentliche Räume sind eine der Bedingungen dafür, dass dieser Austausch und damit Integration möglich wird.

Der Bericht ist in 9 weitere Kapitel aufgeteilt. In Kapitel 2 geht es um eine Annäherung an Indikatoren für Integration und Ausschluss. In Kapitel 3 werden die Erhebungsmethoden dargestellt, die in dieser Studie eingesetzt worden sind und in Kapitel 4 wird die Auswahl der Untersuchungsgebiete geschildert und jede Strasse kurz porträtiert. Ab Kapitel 5 werden die Ergebnisse der Studie dargestellt. In Kapitel 5 sind es die Resultate der Befragung der BewohnerInnen zum Einfluss der drei unterschiedlichen Strassentypen – Tempo-50 Strasse, Tempo-30 Strasse und Begegnungszonen – auf das soziale Leben und die Integrationspotenziale. Zudem wird hier ein Vergleich mit früheren und mit internationalen Erhebungen gemacht. In Kapitel 6 wird anhand der Ergebnisse des Kinderfragebogens die Nutzung des öffentlichen Raumes durch Kinder thematisiert. In Kapitel 7 geht es um die Aktivitäten im Strassenraum, insbesondere um die quantitativen Aspekte, die auf der Basis von Beobachtungen erhoben wurden und in Kapitel 8 geht es um das gleiche Thema, aber in qualitativer Hinsicht. Hier wird eine Fotodokumentation über das Leben an den verschiedenen Strassen gezeigt. Kapitel 9 widmet sich den Resultaten des Kinder-Zeichnungswettbewerbs indem die Zeichnungen analysiert und die Wettbewerbsgewinner präsentiert werden. Die Studie schliesst in Kapitel 10 mit Schlussfolgerungen und Empfehlungen. Diese werden nur noch ergänzt mit einem Literatur-, Tabellen- und Abbildungsverzeichnis sowie einem Anhang mit diversen ergänzenden Dokumenten und Zahlen.

Die Studie wurde in den Jahren 2004 und 2005 durchgeführt. Dieser Schlussbericht wurde grösstenteils zum Studienende verfasst und 2015 aufgrund diverser Nachfragen in Einzelteilen ergänzt und veröffentlicht.

Wir danken allen, die dieses Projekt unterstützt haben: In erster Linie dem Schweizerischen Nationalfonds und dem Bundesamt für Sport, hier vor allem Hans-Jörg Birrer. Ein besonderer Dank geht an Regierungsrätin Barbara Schneider, Vorsteherin Baudepartement des Kantons Basel-Stadt und an die verschiedene Ämter des Kantons, dabei insbesondere an Nina Cavigelli und Barbara Auer vom Hochbau- und Planungsamt, an Sandra Schaulin und Madeleine Imhof vom Statistischen Amt sowie Thomas P. Emmerich von der Kantonspolizei. Dank gebührt auch vielen UnterstützerInnen, namentlich Cornelia Hermann vom Kinderbüro Basel; Sylvie Schönmann (Mitinitiatin Begegnungszone Jungstrasse) und Ruedi Bachmann, (Mitinitiant Wohnstrasse Bärenfelserstrasse); Peter Bachmann vom Büro BC, sowie den zahlreichen Helferinnen und Helfern, die uns bei der Befragung, Verkehrszählung und Dateneingabe geholfen haben.

[4] Wenn wir von öffentlichem Raum sprechen, beschränken wir uns auf den öffentlichen Aussenraum. Entsprechend unserer Forschungsfrage geht es in erster Linie um den Strassenraum im Wohnquartier – manchmal wird in diesem Zusammenhang und gleichbedeutend auch von Wohnumfeld gesprochen.

2. Annäherung an Indikatoren für Integration und Ausschluss

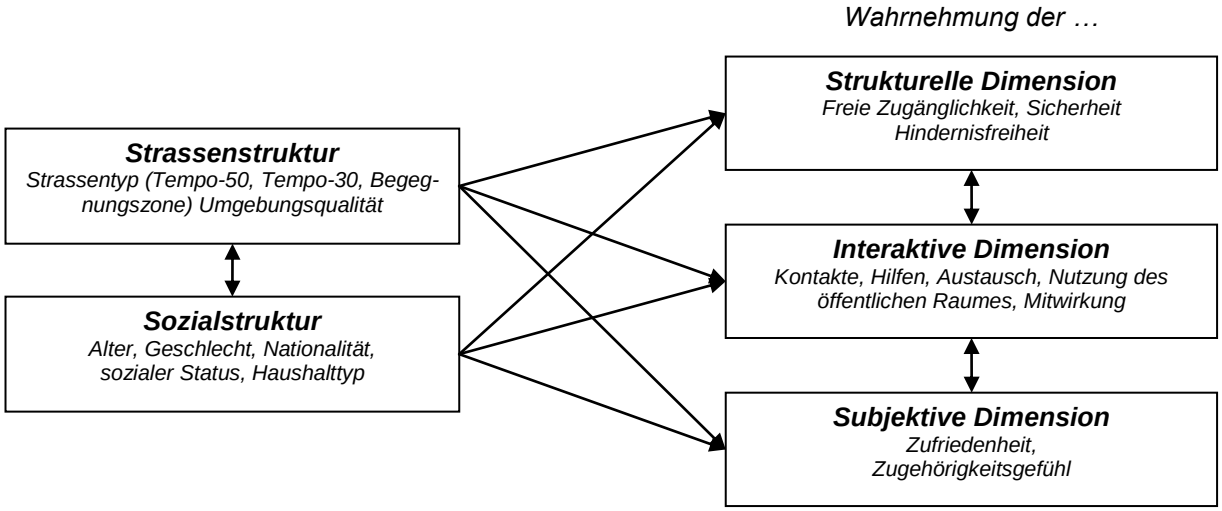
Während Integration meist nur auf die ausländische Bevölkerung bezogen wird, ist der Ansatz in dieser Studie breiter: Alle Menschen, ob jung oder alt, ob Frau oder Mann, ob Ausländerin oder Einheimische, ob arm oder reich, ob mit oder ohne Behinderung – jede und jeder hat Anspruch darauf, selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben im öffentlichen Raum teilzuhaben. Die Integrationspotenziale wurden aufgrund theoretischer Analysen in drei Dimensionen gemessen (vgl. dazu einige Gedanken im Anhang):

1) Die strukturelle Dimension umfasst die Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum – objektiv und als Einschätzung durch die Bewohner. Unsere Hypothese: je geringer die baulichen Hindernisse im Strassenraum, je höher die Sicherheit und je besser der Zugang zum öffentlichen Raum, desto grösser ist die Chance, selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können.

2) Bei der interaktiven Dimension geht es um Nachbarschaftskontakte, um die Nutzung des öffentlichen Raums und um Mitbestimmungsmöglichkeiten. Unsere Hypothese: Integrationspotenziale sind dort zu vermuten, wo es Anzeichen gibt für Kontakte untereinander, für Hilfen und Austausch in der Nachbarschaft. Allerdings: Fehlende Interaktionen sind nicht automatisch ein Zeichen für Ausgrenzung. Anonymität kann z.B. auch erwünscht sein. Und: Mittels Interaktionen sind auch Ausgrenzungen möglich, etwa durch diskriminierende oder stigmatisierende Äusserungen.

3) Die subjektive Dimension betrifft die persönliche Zufriedenheit und das geäusserte Wohlbefinden. Die Selbsteinschätzungen sind ein wichtiger Bestandteil der Bestimmung von Integrationspotenzialen, wobei sie – wie die Elemente der anderen Dimensionen auch – jeweils kritisch zu würdigen sind. Als Hypothese wurde postuliert: Integrationspotenziale sind dort zu vermuten, wo sich eine Person als dazugehörig definiert und selber integriert fühlt.

Abbildung 2: Modell der postulierten Zusammenhänge: Analyse-Dimensionen von Integrationspotenzialen bei der Befragung der AnwohnerInnen



Zwischen den Dimensionen kann es zu Widersprüchen und Paradoxien kommen. So kann unter Umständen die Ausgrenzung in einer Dimension zur Integration in einer anderen beitragen, z.B. wenn bauliche Hürden einem Menschen mit Behinderung die selbständige Teilnahme am gesellschaftlichen Leben erschweren, aber eine Nachbarin mit Serviceleistungen aushilft. Weil es grundsätzlich schwierig ist, ja vermessen wäre, von aussen zu bestimmen, ob jemand integriert ist oder nicht, verwenden wir in der Studie den Begriff der Integrationspotenziale bzw. von integrativen oder ausgrenzenden Momenten und sprechen nicht von sozialer Integration per se.

Die folgende Übersicht benennt im Sinne von Annahmen und Indikatoren einige integrative Momente und Bedingungen von denen wir im Forschungsprojekt ausgegangen sind.

Abbildung 3: Themenbereiche und Indikatoren für integrative Momente und Bedingungen

Themen-Bereiche			Indikatoren für integrative Momente und Bedingungen
Unabhängige Variablen	**Strassenstruktur**	Strassenumfeld: Strassentyp, Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit, Zugänglichkeit, Qualität des öffentlichen Raumes	- Der Strasse hat wenig und langsamen motorisierten Verkehr und verursacht keine starken Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe etc.) - Die Strasse weist hohe Qualitätsmerkmale auf, sowohl bezüglich Umgebungsqualität als auch der Menschen (Belebtheit) - Strasse weist eine hohe Verkehrssicherheit auf - Körperliche Übergriffe und Gewalt sind selten - Der öffentliche Raum ist für alle zugänglich und nutzbar (keine physischen oder symbolischen Hindernisse im Raum) - Kinder können unbegleitet draussen spielen und Erwachsene können den Raum auch für den Aufenthalt nutzen
	Sozial-struktur	Sozio-demographie der Strasse Zusammensetzung der Bevölkerung nach Alter, Geschlecht, Nationalität, sozialem Status und Haushalttyp	- Über die ganze Strasse gesehen gibt es keine oder nur eine geringe (Vor-) Selektion der Bevölkerungszusammensetzung aufgrund von Einkommen, Status, Haushalttyp etc. bezüglich Wohnort (z.B. durch Höhe des Mietzinses, Wohnungsgrösse etc.)
Abhängige Variablen	**Strukturelle Dimension**	Wahrnehmung der Strasse	- Die Umgebungsqualitäten und Begegnungsmöglichkeiten mit Menschen (Belebtheit) an der Strasse werden positiv bewertet - Der öffentliche Raum wird als zugänglich und nutzbar wahrgenommen; vor allem für Kinder, Jugendliche und ältere Personen - Der Verkehr wird als wenig störend wahrgenommen - Das subjektive Sicherheitsgefühl bezüglich Verkehr ist hoch - Die subjektive Angst vor körperlichen Übergriffen ist gering - soziale Kognition ist vorhanden, gemessen als Hilfe im Notfall
	Interaktive Dimension	Nachbarschaftsbeziehungen	- Es finden Kommunikation und Interaktionen in der Nachbarschaft statt: häufige und intensive Nachbarschaftskontakte - Es werden Dienstleistungen ohne Zwang zur Gegenseitigkeit ausgetauscht - Die Distanz zwischen NachbarInnen bleibt gewahrt - Es gibt keine (offen) diskriminierenden oder stigmatisierenden Äusserungen gegen andere Personen oder Gruppen in der Nachbarschaft - Die soziale Kontrolle in der Nachbarschaft ist gering
		Mitwirkungsmöglichkeiten	- Die BewohnerInnen haben das Gefühl, an der Gestaltung der Strasse mitwirken zu können - Die reale Mitwirkung an der Gestaltung ist gegeben bzw. Gefühl dies zu können, wenn man wollte
		Nutzung des und Interaktionen im öffentlichen Raum sowie Mobilität	- Der öffentliche Raum in der Strasse wird häufig für den Aufenthalt genutzt - Die Art der Nutzung des öffentlichen Raumes ist auf Interaktion und Kommunikation ausgerichtet - Die täglichen Wege werden eher zu Fuss, mit dem Velo sowie dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt - Der Anteil der Freizeitmobilität (Ausflüge in die Ferne) ist geringer - Der Autoanteil in den Haushalten ist geringer, der Veloanteil höher
	Subjektive Dimension	Subjektive Zufriedenheit und Integrationsgefühl	- Man fühlt sich subjektiv integriert - Man fühlt sich in der Strasse zuhause, wohl und glücklich, es ist nicht nur ein momentaner Wohnort - Die Wohndauer ist höher

3. Erhebungsmethoden

Im Rahmen der Forschungsarbeit wurden die folgenden Erhebungen durchgeführt.

- Schriftliche Befragung der BewohnerInnen der Strassen (Erwachsene, Jugendliche und Kinder)
- Beobachtungen in den einzelnen Strassen
- Zählung des Verkehrs an den einzelnen Strassenabschnitten
- Zeichnungswettbewerb in Schulen des Kantons Basel-Stadt

Zudem wurden ergänzend zahlreiche Gespräche mit Fachleuten, AnwohnerInnen, der Verwaltung und VertreterInnen von Organisationen geführt. Sie haben uns wichtige Hintergrund-Informationen und Erläuterungen gegeben, die in die Analyse eingeflossen sind. ><

3.1 Schriftliche Befragung

Ziel der schriftlichen Befragung war es Angaben zu erhalten über die persönliche Beurteilung der drei oben genannten Dimensionen. Wir wollten von den Anwohnenden unter anderem wissen, wie sie die Qualitäten des öffentlichen Raumes beurteilen, wie viele Kontakte sie zu ihren Nachbarn haben und wie zugehörig sie sich fühlen.

Allen BewohnerInnen der jeweiligen Strassenabschnitte wurde persönlich ein Fragebogen verteilt. Dabei wurden neben einem Haushaltfragebogen je nach Alterszusammensetzung des Haushalts verschiedene Personen-Fragebogen abgegeben – einen für erwachsene Personen ab 18 Jahren, einen für Jugendliche zwischen 13 und 17 Jahren, der mit dem Erwachsenen-Fragebogen praktisch identisch war, aber die Jugendlichen mit „Du“ angesprochen hat sowie einen Fragebogen für Eltern von Kindern bis 12 Jahren, wobei die Eltern gebeten wurden, ihn soweit möglich zusammen mit den Kindern auszufüllen. Der Haushaltfragebogen, der zugleich als Umschlag diente, wurde für jede Strasse mit einer Foto und spezifischen Informationen (Kontaktadressen) individuell gestaltet, um die Identifikation der BewohnerInnen mit der Befragung – und damit den Rücklauf – zu erhöhen[5].

Diesem Ziel diente auch die persönliche Verteilung der Fragebogen, die jeweils an die Tür gebracht wurde un d wo der Sinn der Studie kurz erläutert werden konnte. Wenn niemand zu Hause war, wurde ein zweiter Versuch gemacht. Wurde auch dann niemand angetroffen, so wurde ein Set der Bogen mit einem Vermerk in den Briefkasten gelegt. Für die Retournierung der Fragebogen standen den Antwortenden mehrere Möglichkeiten offen: Zum einen konnten sie die Bogen in einem Couvert verschlossen in einen an jeder Strasse speziell bezeichneten, zentral gelegenen Briefkasten legen. Oder sie konnten mit der Person, die den Fragebogen verteilt hat, vereinbaren, ihn wieder abzuholen. Oder, als dritte Variante, sie konnten ihn an die Projektleiter per Post senden (Couvert und Porto wurden zur Verfügung gestellt). Die Befragung fand zwischen Oktober und Dezember 2004 statt.

Insgesamt wurden bei rund 870 Haushalten Kontaktversuche unternommen. Von diesen waren 35 Haushalte aufgrund von Abwesenheiten (Ausland-, Spitalaufenthalt etc.) nicht erreichbar. Von den erfolgreich kontaktierten Haushalten wurden 271 Fragebogen retourniert, was einer Rücklaufquote von rund einem Drittel (32.4%) entspricht. In den Begegnungszonen liegt der Rücklauf bei etwas über 40 Prozent – mit dem höchsten Anteil von 46.3% in der Bärenfelserstrasse. In der Tempo-30 Strasse (Vogesenstrasse) liegt er bei 28% und in der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse) bei 21%.

Ausländische Personen und solche mit tiefem Bildungsabschluss sind im Vergleich zu den Volkszählungsdaten in unserem Sample etwas unterrepräsentiert; die Verteilung nach Alter, Geschlecht und Haushalttyp stimmt hingegen relativ gut überein. Da wir nicht wissen, wie viele Personen in den kontaktierten Haushalten leben, können wir auf der Personenebene keine Rücklaufquote angeben. Insgesamt konnten 425 Personen-Fragebogen ausgewertet werden, davon 49 von Kindern (separate Auswertung). Die ausgewerteten Fragebogen verteilen sich etwa gleichmässig auf die verschiedenen Strassen.

[5] Zur Prüfung der Tauglichkeit des Vorgehens und des Fragebogens (Nachvollziehbarkeit und Verständlichkeit) wurde in einigen Parallelstrassen des Untersuchungsgebietes ein Pretest mit rund 30 Personen aus 20 Haushalten durchgeführt. Der Fragebogen wurde anschliessend leicht angepasst.

Tabelle 1: Rücklauf der Fragebogen von Haushalten nach Strassen

	Mülhauser-strasse	Vogesen-strasse	Jung-strasse	Laufen-strasse	Bärenfel-ser-strasse	**Total**
Anzahl Kontaktversuche zu Haushalten	284	197	154	155	82	**872**
Kein Kontakt zustande gekommen (Spital/Ausland etc.)	9	10	8	6	2	**35**
Anzahl kontaktierte Haushalte	*275*	*187*	*146*	*149*	*80*	***837***
Retournierte und auswertbare Haushalt-Fragebogen	58	53	60	63	37	**271**
Netto- Rücklauf-Quote in Prozent	***21.1%***	***28.3%***	***41.1%***	***42.3%***	***46.3%***	***32.4%***
Auswertbare Fragebogen Personen	82	101	97	85	60	425
Davon Jugendliche und Erwachsene über 13 Jahren	76	80	89	82	49	376
Davon Kinder zwischen 2 und 12 Jahren	6	21	8	3	11	49

Die Untersuchung kann keine Repräsentativität im statistischen Sinne beanspruchen, obwohl der Rücklauf im Vergleich zu anderen schriftlichen Befragungen eher überdurchschnittlich ist. Die Fragebogen wurden zum überwiegenden Teil sehr sorgfältig und detailliert ausgefüllt. Die vielen differenzierten Antworten und die zahlreichen und oft engagierten Kommentare in den offenen Fragen deuten auf ein grosses Interesse und Bedürfnis der Meinungsäusserung bei den Befragten hin. Dadurch sind viele wertvolle (Zusatz-)Informationen zusammen gekommen. Die hohe Antwortquote auch bei Tabu behafteteren Fragen wie z.B. dem Einkommen – 84% der Befragten machten hierzu eine Angabe – kann als beträchtliches Vertrauen in die Befragung interpretiert werden.

3.2 Beobachtungen

Die Beobachtungen geben vor allem darüber Aufschluss, wer sich im öffentlichen Strassenraum aufhält und welche Bewegungs-/Aktivitäten dabei ausgeübt werden. So wurde z.B. eruiert, ob Kinder allein, in Gruppen, und/oder mit Erwachsenen spielen, wie sich die Gruppen zusammensetzen, welches Aktivitätsniveau ihre Bewegungsspiele haben, welchen Einfluss das Verkehrsgeschehen hat und ob es dabei zu Konflikten kommt etc.

Insgesamt wurden an jeder Strasse sechs längere oder kürzere Beobachtungen durchgeführt. Nach der Erstellung einer Übersicht über alle jeweiligen Aktivitäten an einer Strasse wurden diese einzeln beobachtet und anhand eines vorgegebenen Codierungsrasters festgehalten[6]. Dieses Vorgehen entspricht einer Kombination der so genannten „Flashlight“- und der „Time-sample“-Methode. Als gliedernde Einheit innerhalb einer Beobachtung gilt eine ununterbrochene Aktivität im Strassenraum von maximal 10 Minuten. Wechselt die Aktivität, so beginnt eine neue Beobachtung.

Neben der Beschreibung und Codierung der Situation wurde auf einem Plan auch der Ort der Aktivitäten eingetragen. Zudem wurde die Aktivität nach Möglichkeit im Anschluss an die Codierung fotografisch dokumentiert. Beobachtet wurde in allen Untersuchungs-Strassen vor allem in den Monaten Mai und Juni 2004. Die Resultate der Beobachtungen und die Fotografien werden in den Kapiteln 7 und 8 dargestellt.

3.3 Verkehrszählung

In allen untersuchten Strassenabschnitten wurde eine Verkehrszählung durchgeführt, da für die meisten Strassen keine entsprechenden Daten bei der Stadt verfügbar sind. Gezählt wurden der motorisierte Verkehr, der Veloverkehr sowie die Zufussgehenden, wobei letztere zusätzlich nach Alter und Geschlecht unterschieden wurden. Die Zählung lehnte sich konzeptionell eng an eine analoge Erhebung vor 25 Jahren in den beiden Wohnstrassen (Bärenfelser- und Laufenstrasse) an, um die Vergleichbarkeit sicherzustellen. Gezählt wurde am 25. August 2004 für neun Stunden zu ausgewählten Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr. Die Auswertungen sind in Kapitel 4 sowie im Anhang dargestellt.

[6] Vorgehen und Codierbogen wurden in einem Pretest auf ihre Tauglichkeit hin geprüft und für die Hauptuntersuchung noch leicht angepasst.

3.4 Zeichnungswettbewerb

Der Zeichnungswettbewerb „Ich gang duss go spiele“ wurde als Zusatzelement zum Forschungsvorhaben umgesetzt. Im Anschluss an die Sommerferien 2005 wurde der Wettbewerb in Zusammenarbeit mit den Rektoraten der Primarschulen des Kantons Basel-Stadt und dem Kinderbüro Basel bei den Schulanfängern der Stadt Basel ausgeschrieben. Er ging also über die untersuchten Strassen hinaus und erlaubt einen nochmals anderen Zugang und eine breitere Sicht auf die Situation der Kinder in der Stadt Basel.

Insgesamt haben 173 Kinder aus 9 Schulklassen eine Zeichnung eingereicht, die von einer Fachjury beurteilt wurden. Im Oktober 2005 fand im Rathaus der Stadt Basel im Beisein von Regierungsrat Dr. Guy Morin und der Kinder die Übergabe der Preise statt.

Unabhängig von der Juryrierung wurden die Zeichnungen inhaltlich ausgewertet und deren Ergebnisse werden in Kapitel 9 dargestellt, ergänzt durch die Präsentation der prämierten Zeichnungen.

4. Untersuchungsgebiete und Kurzporträt der Strassen

4.1 Auswahl der Untersuchungsgebiete und -strassen

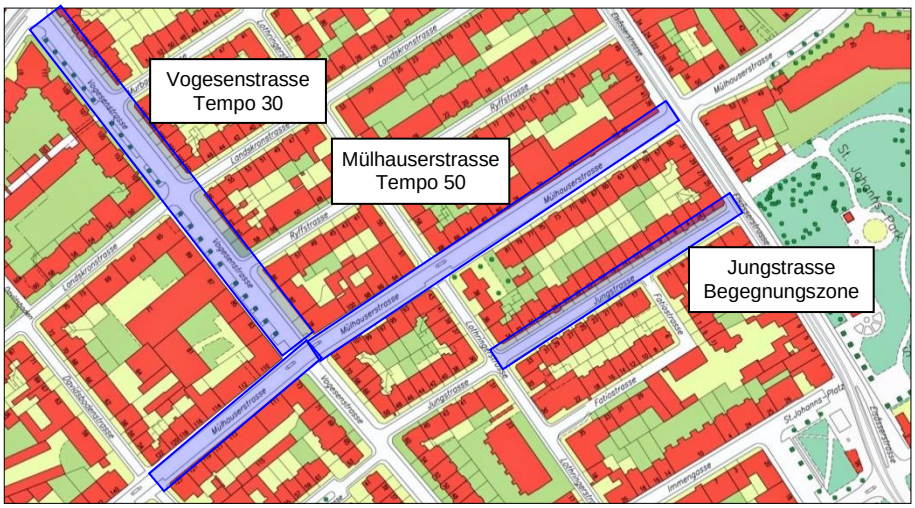
Da in der Schweiz nach Einführung des neuen Rechts am 1. Januar 2002 und bis zum Untersuchungszeitpunkt erst wenige Strassen als neue Begegnungszonen ausgeschildert worden sind, war unsere Auswahl für die Untersuchungsgebiete beschränkt. Aufgrund zahlreicher Begehungen und Gespräche entschieden wir uns, die Untersuchung in der Stadt Basel durchzuführen[7]. Neben den uns als geeignet erscheinenden Strassen und der Unterstützung durch die zuständige Regierungsrätin war für die Wahl von Basel auch die Möglichkeit ausschlaggebend, die ersten in der Schweiz geschaffenen Wohnstrassen in unsere Studie einbeziehen zu können. Im Zusammenhang mit der Einrichtung dieser Strassen in den frühen 1980er Jahren wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt (Befragungen, Zählungen, Beobachtungen), die es uns erlauben, auch die langfristige Entwicklung dieser Regelung und deren Auswirkungen auf das Leben der BewohnerInnen nachzuzeichnen.

Um die Strassen miteinander vergleichen zu können, müssen sie bestimmte Mindestkriterien erfüllen. Die Evaluation der Strassen erfolgte deshalb anhand einer Kriterienliste mit folgenden Anforderungen:

- Die Strassen sollten möglichst typisch für das Quartier bzw. für die ganze Stadt sein
- Die einzelnen Strassen sollten von ihrer Lage und Bewohnerschaft her nicht schon ‚privilegiert' oder ‚unterprivilegiert' sein.
- Die Unterschiede der Bebauungs- und Sozialstruktur (z.B. hinsichtlich Familien- und Ausländeranteil) sollten möglichst gering sein.
- Die Strasse sollte beidseitig bebaut und die Hauseingänge auf die zu untersuchende Strasse hin ausgerichtet sein. Keine grösseren Freiflächen (Park, Wald etc.) auf einer der beiden Strassenseiten.
- Die Unterschiede der Verkehrssituation zwischen den ausgewählten Strassentypen sollten den „normalen" (typischen) Unterschieden entsprechen (z.B. bezüglich Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit, Lastwagenanteil, Verhältnis Parkierung/Freiflächen). Es darf keine Extremsituationen wie Autobahnzubringer o.ä. dabei haben.
- Die Strasse soll durchgehend befahrbar, das heisst, keine Sackgasse sein; sie kann aber eine Einbahn-Regelung aufweisen.

Aufgrund dieser Kriterien wählten wir drei nahe beieinander liegende Strassen im Basler St. Johann-Quartier (Nr. 11 im Plan unten). Dieses Quartier, das sich auf Grossbasler Seite entlang des Rheins bis an die französische Grenze erstreckt, ist durch eine hohe Wohndichte, einen im städtischen Vergleich hohen Ausländeranteil und zahlreiche Verkehrsachsen (u.a. das neu gebaute, z.T. unterirdisch verlaufende Autobahnteilstück der Nordtangente) geprägt. Im grenznahen Quartierteil ist grösstenteils Industrie angesiedelt.

Abbildung 4: Lage der Untersuchungsstrassen im St. Johann-Quartier (Planausschnitt)



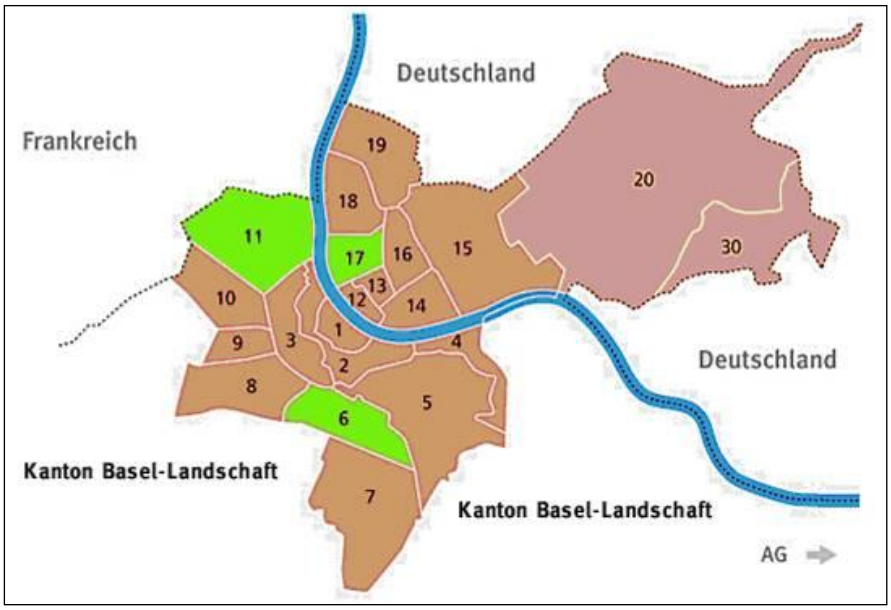
Quelle: © Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt; Benützungsbewilligung vom 30.8.2004

[7] Neben den Strassen in der Stadt Basel haben wir auch neu eingerichtete Begegnungszonen in der Stadt Bern sowie in der Stadt Schaffhausen, insbesondere das Quartier Birch näher angeschaut.

Bei den Strassen handelt es sich um die Mülhauserstrasse, auf der Tempo-50 signalisiert ist[8], die angrenzende Vogesenstrasse, die in einer Tempo-30 Zone liegt sowie die Jungstrasse, die parallel zur Mülhauserstrasse verläuft und auf der seit Ende 2003 eine Begegnungszone signalisiert ist. Alle drei Strassenabschnitte[9] weisen eine ähnliche Bebauungs- und Bevölkerungsstruktur auf.

Die beiden alten Wohnstrassen liegen in zwei anderen Quartieren. Die Bärenfelserstrasse – die älteste Wohnstrasse der Schweiz – liegt im Matthäus-Quartier in Kleinbasel auf der anderen Rheinseite (Nr. 17 im Plan) und die kurz danach eingerichtete Laufenstrasse im Gundelinger-Quartier (Nr. 6 im Plan), das südlich an den Bahnhof anschliesst. Die Häuser in beiden Stadtteilen entstanden etwa zur gleichen Zeit wie im St. Johann-Quartier und auch die Sozialstruktur ist in allen drei Quartieren ähnlich. Die Strassen werden im Folgenden einzeln kurz dargestellt.

Abbildung 5: Übersicht über die Quartiere (und Gemeinden) des Kantons Basel-Stadt



Die untersuchten Strassen liegen in den hellgrün eingefärbten Quartieren

11 = St. Johann-Quartier
17 = Matthäus-Quartier
6 = Gundelinger-Quartier

Violett eingefärbt sind die beiden selbständigen Gemeinden Riehen (20) und Bettingen (30). Die anderen Teile gehören zur Stadt Basel

Quelle: Kanton Basel-Stadt

4.2 Kurzporträts der ausgewählten Strassen (Bebauung, Nutzung, Verkehr, Bevölkerung)

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Strassen je kurz dargestellt und zwar hinsichtlich der Bebauung, der vorherrschenden Nutzungen, der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrs sowie der Zusammensetzung der Bevölkerung und ihre Sicht auf die Strasse. In Kapitel 8 werden die Strassen und das Leben darin durch Fotos anschaulich. Wer sich ein erstes Bild der Verhältnisse machen möchte, ist eingeladen zum Kapitel 8 vor zu blättern. Im Anhang sind einige der nun folgenden strukturellen und soziodemographischen Daten aufgeführt.

8 Mit der Mülhauserstrasse haben wir bewusst keine vom Verkehrsaufkommen oder der Lage her „extreme“ Strasse ausgewählt, sondern eine „normale“ Tempo-50 Strasse in einem Quartier mit Durchgangsverkehr.

9 Die Untersuchung wurde auf jeweils einzelne Strassenabschnitte beschränkt. Zum einen, um die Vergleichbarkeit sicherzustellen und zum anderen, um den Aufwand in Grenzen zu halten.

4.2.1 Mülhauserstrasse – Tempo-50 Strasse

Bebauung

Die Mülhauserstrasse ist charakterisiert durch eine vier- bis fünfgeschossige Bebauung. Charaktervolle Häuser, zum Teil aus dem frühen 20. Jahrhundert, wechseln sich ab mit tristen Fassenden aus Beton aus den siebziger Jahren. Je rund ein Drittel der Gebäude wurde vor 1919, zwischen 1919 und 1945 sowie zwischen 1946 und 1980 erbaut. Von ersteren sind etwas mehr als die Hälfte mindestens einmal renoviert worden. Der Anteil kleiner Wohnungen (1-2 Zimmer) ist mit 55 Prozent relativ gross, der Preis pro Quadratmeter mit 18 Franken von allen Strassen am höchsten[10].

An der Mülhauserstrasse gibt es nur wenige Bäume und Vorgärten, die meisten Hauseingänge grenzen direkt ans Trottoir. Ausser den Sitzplätzen in den Strassencafés gibt es keine öffentlichen Sitzbänke und auch kaum „informelle“ Sitz- oder Aufenthaltsgelegenheiten wie Mäuerchen, Treppen etc.

Nutzungen

In der Nähe der Einmündung zur Elsässerstrasse gibt es zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf (Coop, Migros), sowie eine Wäscherei, Restaurants und Schnellimbisse (auf der anderen Seite der Elsässerstrasse auch eine Bank). Dieser Teil der Mülhauserstrasse ist ein eigentliches Quartierzentrum. Auch in den anderen Teilen der Strasse gibt es einzelne Läden, z.B. eine Bäckerei, ein Lebensmittelladen, gewerbliche Nutzungen (z.B. eine Garage) sowie einen Kindergarten. Ansonsten wird an der Mülhauserstrasse vor allem gewohnt.

Verkehrsinfrastruktur und Verkehr

Die Mülhauserstrasse ist für den motorisierten Verkehr nur in Richtung Elsässerstrasse befahrbar (Einbahn-Regelung); die Velos können in beiden Richtungen zirkulieren – in der Gegenrichtung gibt es teilweise einen separaten Velostreifen. Auf beiden Seiten gibt es ein relativ breites Trottoir von drei Metern.

Die ganze Strasse ist beidseitig von Parkplätzen gesäumt, wobei die Parkberechtigung unterschiedlich geregelt ist (Parkuhren, blaue und weisse Zonen, Warenumschlag). Pro 100 Meter gibt es rund 20 Parkplätze im öffentlichen Strassenraum, pro 100 EinwohnerInnen sind es knapp 13. Zudem gibt es mehrere Veloabstellplätze – vor allem bei den Einkaufsmöglichkeiten (Migros, Coop). Von den Autobesitzern parkieren 61% ihr Fahrzeug (wenigstens zeitweise) auf öffentlichem Grund.

In den letzten Jahren und Jahrzehnten wurde die Mülhauserstrasse immer wieder zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs umgestaltet. So wurden zum Beispiel die Trottoirs bei den einmündenden Strassen durchgezogen und die Velosicherheit erhöht.

Pro Tag (zwischen 7 und 20 Uhr) zirkulieren rund 3'000 Motorfahrzeuge, 1’600 Velos und 3’600 FussgängerInnen. Das Fussverkehrsaufkommen übersteigt damit die Zahl der motorisierten Fahrzeuge. Fuss- und Veloverkehr machen knapp zwei Drittel (63%) des Verkehrsaufkommens aus.

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist in den letzten Jahren (v.a. seit 2003) stark zurückgegangen. Zwischen 2003 und 2005 wurde pro Jahr durchschnittlich noch ein Unfall gezählt, wobei niemand zu Schaden kam[11]. Der Durchschnitt der Jahre 1999 bis 2002 betrug 6 Unfälle mit 2-3 Verletzten jährlich.

Zusammensetzung der Bevölkerung und ihre Sicht auf die Strasse

Im Vergleich zu den anderen Strassen anteilsmässig am meisten junge Leute (Studierende), AusländerInnen (42%) und Personen mit tieferem sozialem Status.

Aus der Sicht der BewohnerInnen wird die Strasse vor allem wegen des multikulturellen Lebens sowie der guten Infrastrukturausstattung und Erreichbarkeit der Stadt geschätzt. Die Umgebungsqualität wird hingegen als stark negativ wahrgenommen.

---

10 Diese Angaben basieren auf den Volkszählungsdaten. Daneben wurde auch ein Vergleich mit dem detaillierten Mietpreisraster des Kantons Basel-Stadt durchgeführt. Die Vergleichbarkeit ist allerdings stark eingeschränkt, da Genossenschaftswohnungen oder vermietete Einfamilienhäuser nicht in den Mietpreisraster einbezogen werden. Zudem beziehen sich die Daten auf das Quartierniveau und auf ein anderes Erhebungsjahr als die Volkszählungsdaten.

11 Nicht berücksichtigt sind dabei die die Unfälle an der Kreuzung Mülhauser-/Elsässerstrasse, da aus der Statistik der Unfallort nicht ersichtlich ist. Bezieht man auch diese Unfälle mit ein, so lautet die Bilanz seit 2003 4 Unfälle mit 3 Verletzten; und für die Zeit von 1999-2002: 11 Unfälle mit 6 Verletzten.

4.2.2 Vogesenstrasse – Tempo-30 Strasse

Bebauung

Entlang der Vogesenstrasse finden sich grösstenteils vier- bis fünfstöckige Wohngebäude in Blockrandbebauung. Die Innenhöfe sind häufig verdichtet und ebenfalls bebaut. Ein Beispiel dafür ist die in den 1990er Jahren errichtete Siedlung Davidsboden mit günstigem, familienfreundlichem Wohnraum und mit grossen Mitbestimmungsmöglichkeiten der BewohnerInnen. Zwischen diesen Häusern gibt den einen oder anderen, meist niedrigeren gepflegten Altbau. Die Mischung von alt und neu zeigt sich am Baujahr: 31 Prozent der Gebäude wurden nach 1981 gebaut, 24 Prozent zwischen 1946 und 1980 und rund ein Drittel vor 1919. Die Vogesenstrasse hat neben der Bärenfelserstrasse mit 20 Prozent den grössten Anteil an Wohnungen mit vier und mehr Zimmern, die Mietzinse betragen durchschnittlich 15 Franken pro Quadratmeter und sind damit die zweithöchsten der untersuchten Strassen.

Vor einzelnen Häusern, v.a. auf der östlichen Seite gibt es kleine Vorgärten, die von Mauern und Hecken umgeben sind. Offizielle Sitzgelegenheiten gibt es keine.

Nutzungen

In der gewerblich genutzten Liegenschaft an der westlichen Seite angrenzend an die Mülhauserstrasse sind zurzeit ein Fitness-Club und eine Videothek eingemietet. Ehemalige Nutzungen wie ein Kiosk und ein China-Restaurant stehen heute leer und verbreiten eine gewisse desolate Stimmung. Ähnliches geht von den Einfahrten in unterirdische Garagen aus. An der Kreuzung von Vogesen- und Ryffstrasse befindet sich zudem ein Restaurant.

Verkehrsinfrastruktur und Verkehr

Die Vogesenstrasse ist im untersuchten Abschnitt in beiden Richtungen befahrbar. Beidseitig der Fahrbahn gibt es ein relativ breites Trottoir von 2.50 bis 3 Metern. Vor der Siedlung Davidsboden ist das Trottoir zudem durch eine Rabatte mit jungen Bäumen von der Strasse abgetrennt.

Auf der ganzen Länge kann beidseitig parkiert werden, was ausgiebig genutzt wird. Vor dem erwähnten Gewerbegebäude ist die Parkierung senkrecht angeordnet. Pro 100 Meter Strasse stehen rund 30 öffentliche Parkplätze und pro 100 EinwohnerInnen 15 Parkplätze zur Verfügung. Dieser Anteil ist wesentlich höher als in der Mülhauserstrasse. Die meisten Parkplätze sind als blaue oder weisse Zone ausgeschildert. Zudem gibt es einen Veloparkplatz in der Grössenordnung von zwei Autoparkplätzen. Von den befragten Haushalten der Vogesenstrasse parkieren im Gegensatz zur Mülhauserstrasse nur 29% ihr Auto auf öffentlichem Grund, der Grossteil hat einen privaten Garagen- oder Parkplatz zur Verfügung.

Pro Tag (zwischen 7 und 20 Uhr) zirkulieren rund 1'400 Motorfahrzeuge, 550 Velos und 1'800 FussgängerInnen. Wie an der Mülhauserstrasse ist das Fussverkehrsaufkommen am höchsten und macht zusammen mit dem Veloverkehr knapp zwei Drittel aus. Beim Motorfahrzeugverkehr entspricht das Aufkommen rund einem Fahrzeug alle 30 Sekunden. Die Vogesenstrasse wird von zahlreichen SchülerInnen als Schulweg benutzt – 23% der FussgängerInnen sind hier bis 13 Jahre alt.

Der untersuchte Strassenabschnitt wurde am im Oktober 1996 als Tempo-30-Zone eingerichtet. Anfang dieses Jahrzehnts wurde die Strasse zugunsten der FussgängerInnen und Velofahrenden umgestaltet.

Die Unfallzahlen sind in den letzten Jahren auf tiefem Niveau stabil geblieben. Zwischen 1999 und 2005 ereigneten sich pro Jahr durchschnittlich vier Unfälle mit 0.6 Verletzten[12]. In diesen Jahren waren insgesamt nur drei FussgängerInnen oder Velofahrende in Unfälle verwickelt.

Zusammensetzung der Bevölkerung und ihre Sicht auf die Strasse

An der Vogesenstrasse wohnen viele Familien und Personen aus der Mittelschicht.

Die Meinungen der AnwohnerInnen zur Umgebungsqualität sind gespalten: Einige loben die gute Wohnlage und Nachbarschaft, andere heben die problematischen Umgebungsaspekte wie Lärm und unbefriedigende Architektur hervor. Die Strasse wird auch als „Strasse ohne Eigenschaften“ bezeichnet.

[12] Nicht berücksichtigt werden hier die Unfälle an den beiden Kreuzungen mit Tempo-50 Strassen am Anfang und Ende der Vogesenstrasse, da aus der Statistik nicht hervorgeht, ob sie sich an der Tempo-30 oder der Tempo-50 Strasse ereignet haben.

4.2.3 Jungstrasse – neu eingerichtete Begegnungszone

Bebauung

Die Jungstrasse ist gekennzeichnet durch eine relativ einheitliche Bebauung aus vier- bis fünfgeschossigen Häusern, grösstenteils mit Wohnnutzung. Der Anteil der Häuser, die vor 1919 erbaut wurden ist mit 45 Prozent relativ hoch, weitere 36 Prozent der Gebäude wurden in der Zeit zwischen 1919 und 1945 erstellt. Die Wohnungen sind für Familien relativ klein. Mehr als die Hälfte (56%) haben drei und nur 10 Prozent haben vier oder mehr Zimmer. Der Mietzins liegt mit 14 Franken pro Quadratmeter im Durchschnitt der untersuchten Strassen[13].

Vor den meisten Häusern hat es kleine Vorgärten, die durch Mäuerchen, Eisengitter oder Hecken abgetrennt sind und als Garten oder Veloabstellplatz dienen. Es gibt kaum Bäume und wenig anderes grün in der Strasse. Die einzige offizielle Sitzmöglichkeit ist das Standard-Betonelement mit einem Holzrost, das am Strassenrand etwa in der Hälfte der Begegnungszone von der Stadt aufgestellt wurde und auf dem man sitzen kann. Sonst stehen nur halbprivate Treppen zu Hauseingängen und Mäuerchen als Sitzgelegenheit zur Verfügung. Für die jeweiligen Strassenfeste werden extra Stühle, Bänke und Tische hervorgeholt.

Nutzungen

Wohnen macht den mit Abstand grössten Teil der Nutzung aus. In der Strasse findet sich auch eine Kinderkrippe und ein Quartier-Lebensmittelladen an der Ecke zur Elsässerstrasse (Hauptstrasse mit Tram, Tempo 50). Zudem gibt es im Erdgeschoss einige ehemalige Läden, die als Werkstatt oder Atelier genutzt werden.

Verkehrsinfrastruktur und Verkehr

Die Strasse ist nur von der Elsässerstrasse in Richtung Lothringerstrasse (Einbahnregelung). Der Veloverkehr ist auch in der Gegenrichtung zugelassen. Die Jungstrasse weist beidseitig ein rund 2 Meter breites Trottoir auf. Es gibt zwei Bereiche für die Parkierung von Velos – zu Beginn und am Ende der Strasse – je in der Grösse eines Autoparkplatzes. Für den Motorfahrzeugverkehr stehen 21 Parkplätze zur Verfügung, d.h. pro 100 Meter rund 12 und pro 100 EinwohnerInnen rund 7 Parkplätze. Das ist bedeutend weniger als in der Mülhauser- und Vogesenstrasse. Die Parkierung ist versetzt angeordnet.

Die Begegnungszone wurde im Dezember 2003 eingerichtet. Zuvor – seit Februar 1997 – war die Jungstrasse in die Tempo-30 Zone eingebettet. Bereits in den frühen achtziger Jahren wurde die versetzte Parkierung als Verkehrsberuhigungsmassnahme eingeführt. Damals wurden zwei Parkplätze aufgehoben und mit der Einführung der Begegnungszone nochmals einer.

Am Eingang zur Begegnungszone wurden so genannte Tor-Elemente platziert, die von der Bevölkerung mit eigenen mobilen Hinweisschildern ergänzt werden, wenn die Kinder draussen spielen. Die Einführung der Begegnungszone wurde auf Initiative und langjähriges Lobbying der BewohnerInnen eingerichtet. In der Befragung der Stadt stimmten 86 Prozent der Haushalte und EigentümerInnen zu (Stimmbeteiligung: 45%).

Pro Tag (7-20 Uhr) fahren rund 400 Motorfahrzeuge und 300 Velos durch die Strasse. Zudem wird sie von rund 850 FussgängerInnen benutzt, womit der Fussverkehrsanteil bei rund 55% liegt. Vor allem am Abend wird sie vom Motorfahrzeugverkehr auch als Schleichweg benutzt. Zwischen 17 und 18 Uhr fährt fast jede Minute ein Auto durch die Strasse, was die gleichzeitige Nutzung als Spielstrasse stark erschwert.

Dass dies weiterhin ein Problem ist, zeigt auch ein Vergleich der Verkehrszählungen zwischen den Jahren 1983 und 2004 für die Zeit von 16 bis 18 Uhr. Am 21. September 1983 fuhren in dieser Zeit 125 Motorfahrzeuge durch die Jungstrasse, am 25. August 2004 waren es noch 78. Umgekehrt hat sich beim Fuss- und Veloverkehr nur wenig geändert: 1983 waren es 207 Zufussgehende und 58 Velofahrende, 2004 wurden 185 Zufussgehende und 60 Velofahrende gezählt.

Zwischen 1999 und 2003 ereigneten sich zwei Unfälle, wobei niemand zu Schaden kam[14]. Seit Einführung der Begegnungszone und bis 2005 hat sich kein Unfall ereignet.

---

13 Der (Netto)-Mietzins wurde im Rahmen der Volkszählung 2000 bei den Liegenschafts-Eigentümern erhoben, das heisst vor der Einführung der Begegnungszone in der Jungstrasse.

14 Wiederum nicht einbezogen wurden die Unfälle an der Kreuzung mit der Elsässerstrasse (T-50, Tram) sowie der Lothringerstrasse (T-30), da aus der Statistik der genaue Unfallort nicht hervorgeht.

Die Geschwindigkeitsmessungen zu verschiedenen Zeitpunkten seit 1982 zeigen, dass jede Massnahme auch zu einer weiteren Senkung der Geschwindigkeit und somit zu mehr Sicherheit beigetragen hat, wobei Tempo 30 und Tempo 20 (Begegnungszonenlimite) noch nicht von allen FahrzeuglenkerInnen eingehalten wird. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt im Jahr 2005 20.8 km/h. Einzelne schnell fahrende Motorfahrzeuge sind besonders problematisch, denn sie prägen die Gefahrenwahrnehmung stark.

Tabelle 2: Geschwindigkeitsmessungen an der Jungstrasse zu verschiedenen Zeitpunkten

Zeitpunkt	**Tempolimit**	**Datum**	**Zeit**	Gemessene Geschwindigkeit		
				V50 *	**V85 ***	**Vmax ****
Vor Einführung versetzter Parkierung	50 km/h	25.10.1982	14.10 - 15.25	36	42	50
Nach Einführung versetzter Parkierung	50 km/h	24.10.1983	14.11 - 15.13	33	37	50
Vor Einführung Begegnungszone (T-30)	30 km/h	Mi, 11.12.02	16.30 - 17.30	26	36	46
Nach Einführung Begegnungszone	20 km/h	Mi, 08.12.04	16.30 - 17.30	24	28	32

* V50 bzw. V85: Geschwindigkeit, die von 50% bzw. 85% der Motorfahrzeuge nicht überschritten wird
** Vmax: Maximal gemessene Höchstgeschwindigkeit

Zusammensetzung der Bevölkerung und ihre Sicht auf die Strasse

An der Jungstrasse wohnen zahlreiche Familien und Personen mit eher höherem Sozialstatus. Sie sind mehrheitlich jünger als 50 Jahre alt.

Ihre BewohnerInnen heben neben der Belebtheit der Strasse besonders die gute Nachbarschaft und die Umgebungsqualität hervor. Standortfaktoren sind in ihren Augen im Vergleich dazu nebensächlich.

4.2.4 Laufenstrasse – Begegnungszone (vormals Wohnstrasse)

Bebauung

Die Häuser, welche die Laufenstrasse säumen sind ebenfalls meist vier- bis fünfgeschossig. Der grösste Teil der Häuser (62%) wurden zwischen 1919 und 1945 erbaut, wobei rund zwei Drittel seither mindestens einmal renoviert wurden. Weitere 27 Prozent der Häuser stammen aus der Zeit zwischen 1946 und 1980. Die Laufenstrasse weist mit 78 Prozent am meisten 3-Zimmer-Wohnungen auf und der Mietzins ist dank der genossenschaftlichen Eigentümerschaft mit 11 Franken pro Quadratmeter mit Abstand am tiefsten von allen untersuchten Strassen und auch tiefer als der Quartierdurchschnitt. Viele Häuser sind etwas erhöht und einige Meter zurückversetzt, so dass der Hauszugang über kleine Treppen führt und zwischen Haus und Strasse halböffentliche Rasenflächen mit einzelnen Gebüschen entstanden sind.

Die Laufenstrasse gehört zusammen mit der Bärenfelserstrasse zu den ersten in Basel (und schweizweit) eingerichteten Wohnstrassen Ende der 1970er Jahre. Dabei wurden an der Laufenstrasse die aufwändigsten Veränderungen vorgenommen (vgl. Plan und Fotos)[15]. Strasse und Trottoir wurden zu einer zehn Meter breiten gepflästerten Fläche ohne Absätze vereinigt, die mit grossen Baum- und Pflanzenrabatten durchsetzt wurden. Zum Teil wurde die Fläche bis auf 4 Meter eingeengt. Heute bestimmen das Grün der Bäume und Sträucher den Eindruck der Strasse. Dazu kommen verschiedene Holzbänkli, die rege benützt werden und ein Brunnen, der die Kinder zum Spielen einlädt. Informelle Sitzgelegenheiten ergeben sich auch durch die zahlreichen Mäuerchen der angrenzenden Häuser und der Baumrabatten.

Nutzungen

Die Wohnnutzung steht an der Laufenstrasse im Vordergrund. Die meisten Gebäude gehören einer Genossenschaft, was tiefe Mietzinse zur Folge hat. Ursprünglich befand sich an der Ecke zur Dornacherstrasse ein Supermarkt (Coop), der aber zum Erhebungszeitpunkt leer stand.

[15] Es wurden damals drei „Prototypen“ ausgeführt: Eine Wohnstrasse nur mit einer Signalisationsänderung und mobilen Gestaltungselementen (Pflanzenkübel); eine mit geringen baulichen Veränderungen (Bärenfelserstrasse, vgl. unten) sowie eine – die Laufenstrasse – mit aufwändigen baulichen Umgestaltungen. Die Kosten für die Laufenstrasse betrugen 1980 250’000 Franken.

Verkehrsinfrastruktur und Verkehr

Die Laufenstrasse ist nur im Einbahnverkehr in Richtung Gundelingerstrasse (Tempo 50, Tram) befahrbar. Wie bereits erwähnt, gibt es keine separaten Trottoirs mehr. Ursprünglich befanden sich an der Strasse 30 Parkplätze, die im Zuge der Umgestaltung und Einführung der Wohnstrasse 1979 ersatzlos aufgehoben wurden. Dies ist bis heute so geblieben. Entsprechend parkieren nur 14 Prozent der befragten BewohnerInnen ihr Fahrzeug auf öffentlichem Grund. Eigene Veloparkplätze waren zum Erhebungszeitpunkt keine vorhanden.

Täglich passieren zwischen 7 und 20 Uhr rund 800 FussgängerInnen sowie je 200 Velos und Motorfahrzeuge durch die Laufenstrasse. Damit macht der Fussverkehr rund zwei Drittel am Modalsplit aus. Alle 3 bis 4 Minuten fährt ein Auto durch die Laufenstrasse. In der Spitzenstunde sind es rund 20 Fahrzeuge. Interessant ist, dass man beim Veloverkehr je eine Spitze vor und nach dem Mittag sehen kann, was darauf hindeutet, dass viele Arbeitende noch fürs Mittagessen mit dem Velo nach Hause fahren.

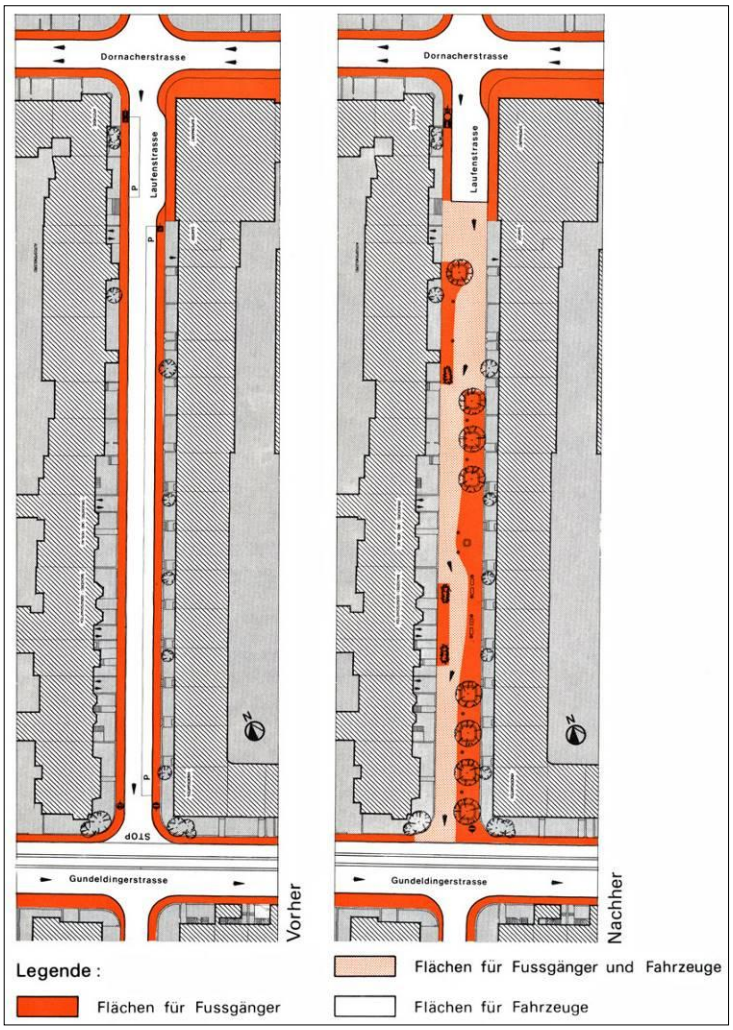


Abbildung 6: Das Umgestaltungsprojekt der Laufenstrasse (vorher-nachher) (Quelle: Kanton Basel-Stadt)

Vergleicht man annäherungsweise das Motorfahrzeugaufkommen mit jenem vor und kurz nach Einführung der Wohnstrasse, so zeigt sich die Entwicklung deutlich, auch wenn wegen unterschiedlicher Erhebungsmethoden Vorsicht am Platz ist beim Vergleich): Im April 1978 wurden 660 Motorfahrzeuge gezählt (Spitzenstunde 70 Fahrzeuge), Im Oktober 1980 waren es noch 375 (Spitzenstunde 40 Fahrzeuge).

Seit 1999 (bis und mit 2005) wurden an der Laufenstrasse drei Unfälle gezählt, wobei keine FussgängerInnen oder Velofahrende involviert waren und niemand verletzt wurde.

Zusammensetzung der Bevölkerung und ihre Sicht auf die Strasse

An der Laufenstrasse wohnen vor allem ältere Personen. Anteilsmässig leben am wenigsten AusländerInnen hier, aber zahlreiche Personen mit manuellen Berufen und einem eher tiefen sozialen Status.

Die Strasse zeichnet sich im Urteil der BewohnerInnen durch die hohe Umgebungsqualität mit viel Grün aus, ist aber eher wenig belebt und wenig multikulturell.

Abbildung 7: Die Laufenstrasse vor der Umgestaltung (1979) und kurz danach (1980)

Quelle: Amt für Kantons- und Stadtplanung Basel-Stadt

4.2.5 Bärenfelserstrasse – Begegnungszone (älteste „Wohnstrasse“ der Schweiz) *

Bebauung

Auch an der Bärenfelserstrasse stehen grösstenteils vier- bis fünfgeschossige Liegenschaften. Der grösste Teil von ihnen, knapp 70 Prozent, wurden vor 1919 erbaut und der grösste Teil wurde inzwischen renoviert. Weitere 23 Prozent der Gebäude wurden in der Nachkriegszeit erbaut (1946-1980). Diese neuen Wohnblöcke passen zum Teil schlecht mit den älteren Wohngebäuden zusammen. Die 2-Zimmer-Wohnungen machen mit 41 Prozent den grössten Anteil aus, je rund 23 Prozent sind 3-Zimmer sowie 4- und mehr Zimmer Wohnungen. Der durchschnittliche Mietzins ist mit 13 Franken pro Quadratmeter der zweitniedrigste aller untersuchten Strassen und auch niedriger als der Quartierdurchschnitt.

Im Gegensatz zur Laufenstrasse ist das Strassenniveau nur an einzelnen Stellen auf Trottoirhöhe angehoben. Meist bleibt ein kleiner Absatz zwischen dem Trottoir und der Strasse bestehen. Beidseits der Strasse gibt es Vorgärten und -plätze, die als Aufenthaltsbereich, kleiner Blumengarten oder für die Parkierung von Velos genutzt werden. Im Strassenraum befinden sich verschiedene Sitzbänke, Stühle und Tische der AnwohnerInnen und zum Beispiel ein liegender Baumstamm, der sowohl als informelle Sitzgelegenheit wie auch als Kletter- und Balancegerät für Kinder genutzt wird. Dazu gibt es eine Reihe von Mäuerchen und anderen informellen Möglichkeiten, um sich hinzusetzen. In der Strasse gibt es viel Grün, Bäume und Sträucher, die im Sommer auch Schatten spenden.

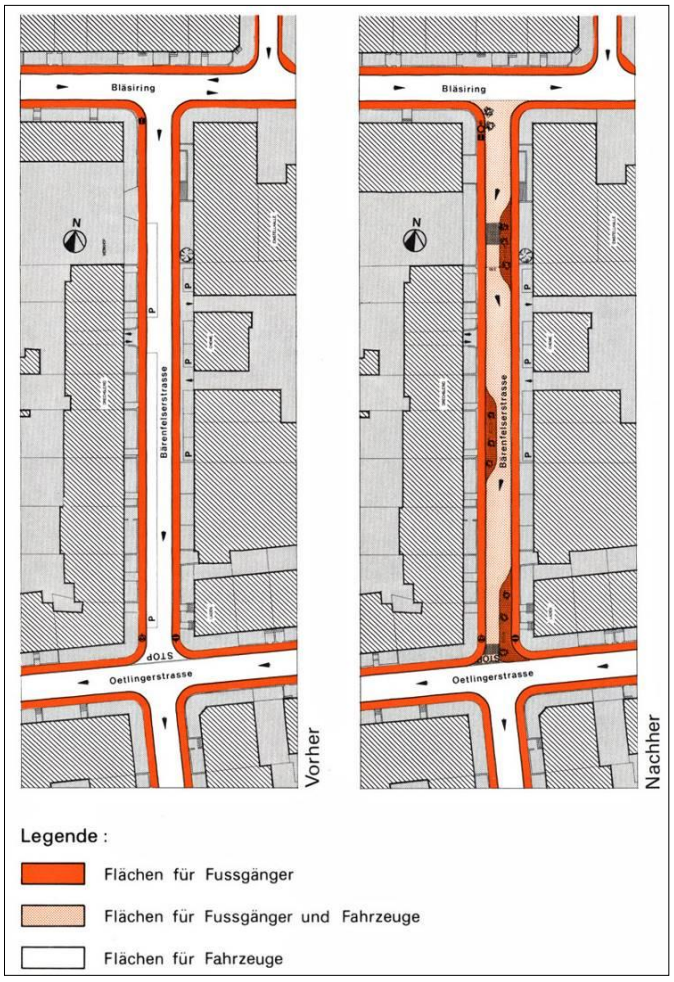


Abbildung 8: Umgestaltungsprojekt der Bärenfelserstrasse (vorher-nachher) (Quelle: Kanton Basel-Stadt)

Nutzungen

An der Bärenfelserstrasse existieren immer noch drei grössere Handwerks-Betriebe, unter anderem ein Elektro-Unternehmen, die das Leben in der Begegnungszone mitprägen und vor allem am Morgen einigen Verkehr generieren. Zudem gibt es verschiedene Ateliers und einige Büros (z.B. von ArchitektInnen). Die Wohnnutzung steht aber auch an der Bärenfelserstrasse im Vordergrund. Zahlreiche Gebäude gehören den BewohnerInnen. Sie haben sich zusammen getan, um die Häuser aufzukaufen und sie so der Spekulation zu entziehen, deren Abriss zu verhindern und sie sanft zu renovieren. Dank diesen langjährigen Initiativen gibt es auch heute noch einen Lebensmittelladen an der Ecke Bärenfelser-/Oetlingerstrasse, der ein Zentrum für das Strassenleben ist. Die politische Aktivität der BewohnerInnen strahlt bis heute immer auch über die Strasse auf andere Quartiere hinaus.

Verkehrsinfrastruktur und Verkehr

Die Bärenfelserstrasse wurde Ende der siebziger Jahre als erste Wohnstrasse* der Schweiz auf Initiative der BewohnerInnen eingerichtet. Ursprünglich war eine angrenzende Strasse für den Wohnstrassenversuch vorgesehen gewesen, aber wegen des dortigen Widerstands wurde die Bärenfelserstrasse berücksichtigt. Dabei liess sich die Wohnstrasse nur schrittweise einführen. Im Anhang ist die Selbstdarstellung der Bärenfelser-Wohnstrassengruppe von 1979 eingefügt, die sehr gut veranschaulicht, wie der Prozess abgelaufen ist.

* Die Bärenfelserstrasse gilt als Begegnungszone, d.h. sie wird als solche bezeichnet und wahrgenommen, aber rechtlich ist sie mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge und gestattetem Zubringerdienst signalisiert. Noch heute steht auf dem Signal „Wohnstrasse“.

Die Strasse ist etwas über fünf Meter breit und hat beidseitig ein noch wahrnehmbares Trottoir von je rund 1.80 Meter. Dabei wird der Strassenraum teilweise auf rund drei Meter eingeengt. Sie ist nur im Einbahnverkehr in Richtung Oetlingerstrasse befahrbar.

Abbildung 9: Die Bärenfelserstrasse kurz nach der Einführung der Wohnstrasse 1979/1980

Quellen: Foto links aus Bärenfelserstrasse; Foto rechts: Rue de l'Avenir 1/2004, Seite 6

Mit der Einführung der Wohnstrasse 1978 wurden 12 Parkplätze aufgehoben. Seither sind keine offiziellen Parkplätze mehr markiert. Entsprechend bleibt viel Platz für die Kinder zum Spielen. Allerdings sind auf Vorplätzen vor den Handwerksbetrieben einige Privatparkplätze ausgesondert und es parkieren ab und zu einzelne Fahrzeuge im Strassenraum. Für die Velos wurde ein separater Bereich markiert, auf dem sie abgestellt werden können.

Durch die Bärenfelserstrasse zirkulieren täglich rund 150 Motorfahrzeuge, 200 Velos und 700 FussgängerInnen. Durchschnittlich fährt also alle vier Minuten ein Auto durch die Strasse, wobei das grösste Verkehrsaufkommen am Morgen im Zusammenhang mit den Handwerksbetrieben festzustellen ist (Spitzenstunde = rund 20 Fahrzeuge). Im Gegensatz dazu herrscht vor allem über Mittag, am Nachtmittag und Abend ein reger Fussverkehrs-Betrieb, was mit der intensiven Nutzung der Strasse als Aufenthaltsraum zusammenhängt.

Seit Mai 1979, also seit kurz nach Einführung der Wohnstrasse, hat sich das Motorfahrzeugaufkommen nicht (mehr) verändert. Schon damals wurden 145 Motorfahrzeuge pro Tag gezählt (20 in der Spitzenstunde). Vor Einführung der Wohnstrasse, im Oktober 1975 waren es noch mehr als doppelt soviele Fahrzeuge, nämlich 340 über den Tag und 45 in der Spitzenstunde.

Zwischen 1999 und 2005 wurde nur ein einziger Unfall registriert, bei dem eine zu Fuss gehende Person verletzt wurde.

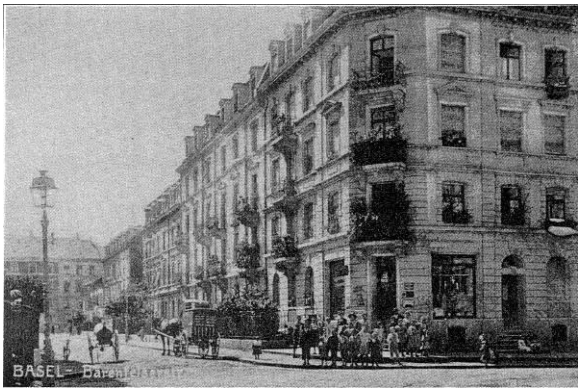
Zusammensetzung der Bevölkerung und ihre Sicht auf die Strasse

An der Strasse wohnen zahlreiche Familien und Personen mit höherem sozialem Status, aber auch zahlreiche AusländerInnen. Der Ausländeranteil liegt bei 31%.

Die Strasse zeichnet sich aus Sicht der BewohnerInnen einerseits durch ein aktives Quartierleben mit einer lebhaften, durchmischten und kinderfreundlichen Nachbarschaft und anderseits durch eine hohe Qualität der Strassenumgebung aus.

Abbildung 10: Titelblatt der Selbstdarstellung der Bärenfelserstrasse von 1979 (rechts) sowie die Bärenfelserstrasse um 1920 (Foto links)

Quellen: Versuch einer Selbstdarstellung: Ruedi Bachmann, Bewohner der Bärenfelserstrasse; Foto: Magazin Revitalisierung 1984



5. Einfluss der Strassentypen auf das soziale Leben: Ergebnisse der Anwohnerbefragung

Die Ergebnisse der Untersuchungen werden im Folgenden zuerst in den einzelnen Dimensionen dargestellt (strukturelle Dimension A in Kapitel 5.1; interaktive Dimension B in den Kapiteln 5.2 bis 5.4 und subjektive Dimension C im Kapitel 5.5). Auf der Basis einer multiplen Regressionsanalyse werden sie anschliessend in Bezug auf die Hypothesen diskutiert (Kapitel 5.6). Die Präsentation der Auswertungen des Kinderfragebogens und der Beobachtungen folgen in den Kapiteln 6 bis 8, gefolgt von der Analyse der Kinderzeichnungen (Kapitel 9). Zum Schluss werden die Ergebnisse zusammengefasst und Schlussfolgerungen gezogen (Kapitel 10).

A Strukturelle Dimension

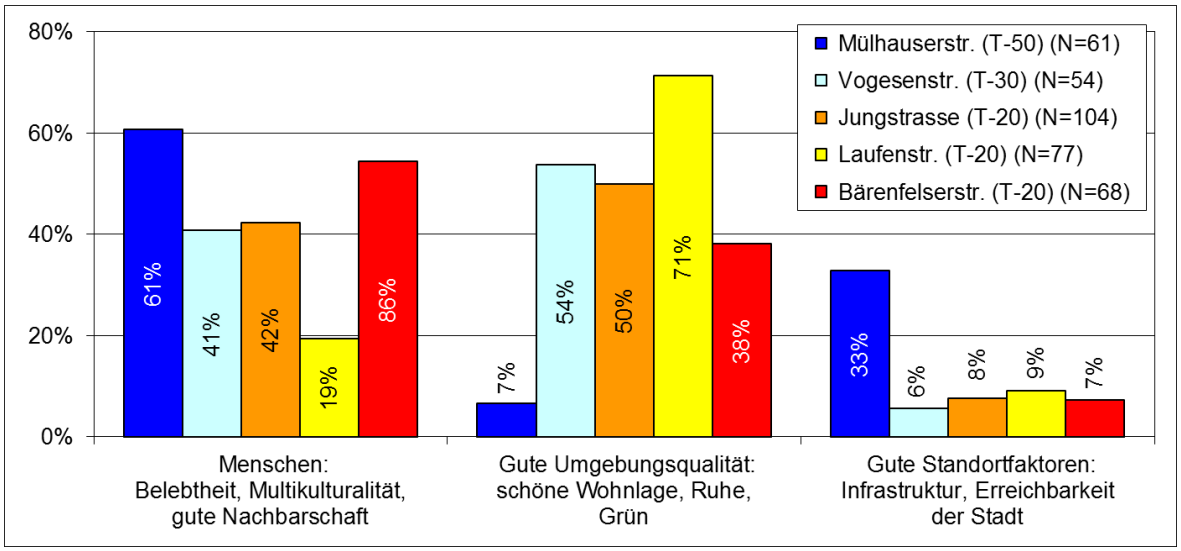
5.1 Wahrnehmung der Strasse aus Sicht der BewohnerInnen

5.1.1 Charakterisierung der Strasse und Wahrnehmung der Verkehrsgefahren

Die Bewohnerinnen und Bewohner der Begegnungszonen stufen ihre Strassen erwartungsgemäss als wesentlich ruhiger, schöner und sicherer ein als die BewohnerInnen der Strassen mit Tempo 50 und Tempo 30. Bildet man aus den drei Charakterisierungen den Faktor „Umgebungsqualität“, so resultiert in der multiplen linearen Regression ein standardisierter Regressionskoeffizient (Beta) von .56. Das heisst, je verkehrsberuhigter die Strasse ist, desto höher wird ihre Umgebungsqualität eingeschätzt[16].

Differenziert man die spontanen Einschätzungen durch die BewohnerInnen, so zeigt sich, dass die Tempo-50 Strasse vor allem mit der Belebtheit sowie den guten Standortfaktoren punktet. Letztere sind für die anderen Strassentypen weniger ausschlaggebend. An der Laufenstrasse fällt die hohe Zufriedenheit mit der Umgebungsqualität auf (d.h. die schöne Wohnlage, Ruhe und das Grün). Dies gilt auch, aber in weniger deutlichem Ausmass für die beiden anderen Begegnungszonen und für die Tempo-30 Strasse. An der Bärenfelserstrasse wird die Umgebungsqualität nicht so hoch eingeschätzt wie in den anderen Begegnungszonen, dafür werden die Menschen, d.h. die Belebtheit, die gute Nachbarschaft und die ethnische Mischung der AnwohnerInnen, besonders häufig spontan erwähnt.

Abbildung 11: Spontan genannte Eigenschaften der eigenen Strasse nach Strassentyp* (N=364)



* Prozentanteile der genannten Qualitäten an allen spontan genannten Eigenschaften der Strasse (eigene Kategorisierung)

[16] Für weitere Einflussgrössen auf die Wahrnehmung der Umgebungsqualität vgl. Kapitel 4.6 (Resultate der multiplen Regressionsanalyse).

Tiefe Geschwindigkeiten reduzieren die wahrgenommenen Verkehrsgefahren beträchtlich. Die Verkehrssicherheit für Kinder und ältere Menschen wird an der Tempo-50 Strasse mit Abstand am schlechtesten eingestuft, gefolgt von der Tempo-30 Strasse und den Begegnungszonen (β=.49)[17], wobei die beiden alten Wohnstrassen besser abschneiden als die neue Begegnungszone (Jungstrasse). Ein Problem bilden hier, wie auch an den anderen Strassen, einzelne schnell fahrende Fahrzeuge (auf dieses Phänomen hat bereits Appleyard hingewiesen, siehe Appleyard, 1981, S. 16ff).

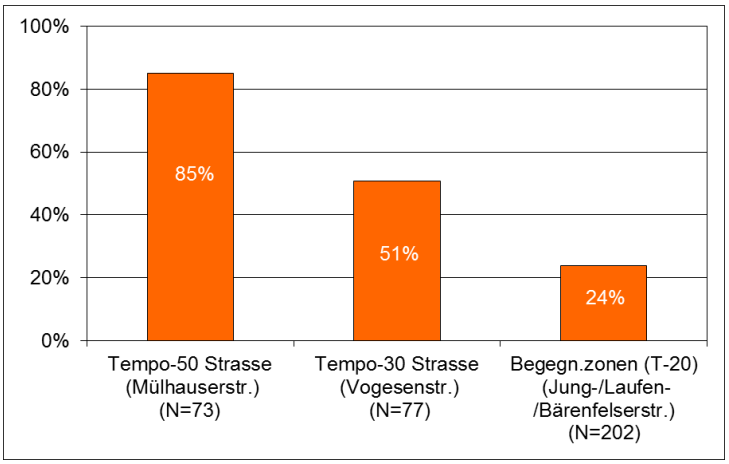
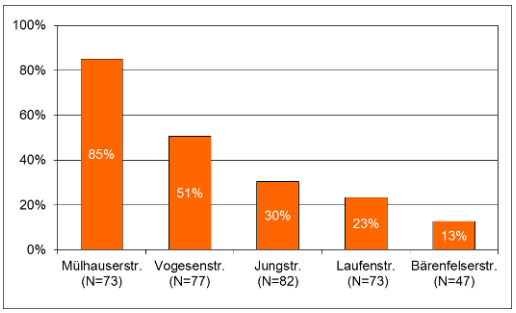


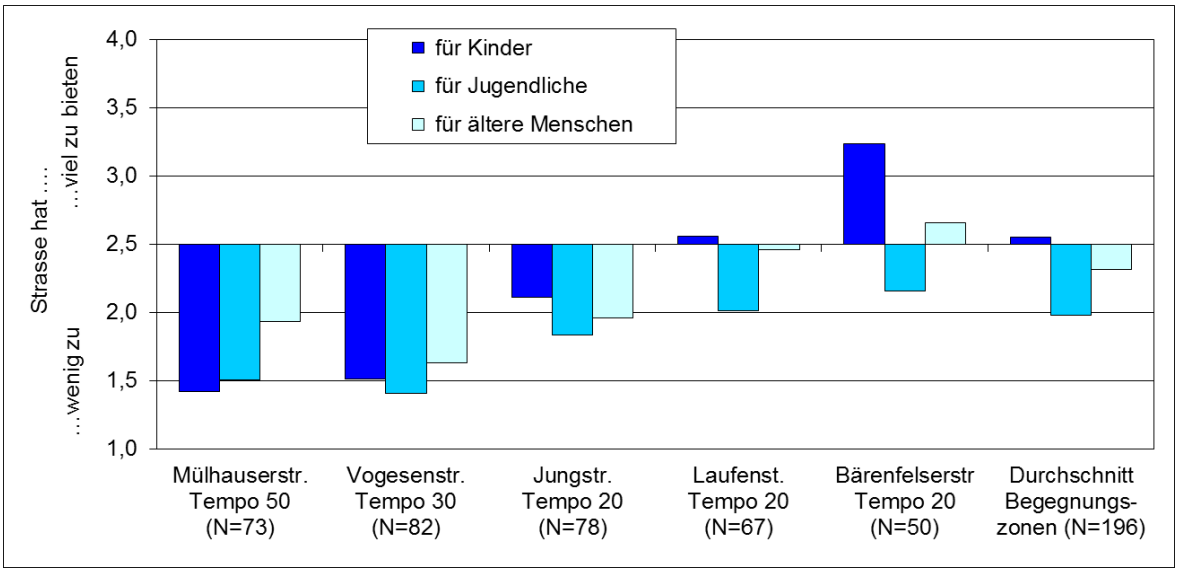
Abbildung 12: Einschätzung der Strasse als eher oder sehr gefährlich für Kinder und ältere Personen nach Strassentyp (N=352)



5.1.2 Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen

Die Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen werden an allen Strassen als ungenügend angesehen. In den Begegnungszonen ist die Situation zwar durchwegs besser als in der Tempo-50 und Tempo-30 Strasse, lässt aber insbesondere für Jugendliche – gemäss der Einschätzung der BewohnerInnen – auch dort zu wünschen übrig. Besser sieht in den Begegnungszonen die Situation für Kinder und ältere Personen aus – vor allem in den beiden alten Wohnstrassen. Dies hängt damit zusammen, dass hier die Strasse nicht nur einseitig als Verkehrsraum genutzt wird. Die Regression zeigt einen deutlichen Zusammenhang mit dem Strassentyp von β=.49 (erklärte Varianz R^2=.24). Das heisst: Je verkehrsberuhigter die Strasse, desto besser werden die Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen eingeschätzt.

Abbildung 13: Einschätzung der Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder, Jugendlich und ältere Personen nach Strassentyp (Skala von 1 „wenig zu bieten“ bis 4 „viel zu bieten“) (N=351)



[17] Die zur Kontrolle hinsichtlich der einzelnen Strassen durchgeführte ordinale Regression bestätigt das Bild mit folgenden Koeffizienten – immer verglichen mit der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse), die „1“ gesetzt wurde: T-30 Strasse (Vogesenstrasse) 2.27; Jungstrasse 2.86, Laufenstrasse 3.18 und Bärenfelserstrasse 3.88; (erklärte Varianz: Nagelkerkes R^2 = .37).

5.1.3 Belebtheit der Strasse, interkulturelle Kontakte und Sicherheitsgefühl

Zwischen der Belebtheit der Strasse und interkulturellen Kontakten einerseits und dem Strassentyp anderseits lässt sich kein direkter oder systematischer Zusammenhang herstellen. Die Tempo-50 Strasse sowie eine der drei Begegnungszonen (Bärenfelserstrasse) haben mit Abstand das multikulturellste Leben im öffentlichen Raum (siehe auch oben). Hier sagen die meisten BewohnerInnen, die Strasse sei belebt, man treffe Menschen aus anderen Kulturen und spreche miteinander. Die beiden anderen Begegnungszonen sowie die Tempo-30 Strasse sind wesentlich weniger multikulturell orientiert, was mit der geringeren dort wohnenden ausländischen Bevölkerung zusammenhängt.

Das Sicherheitsgefühl – gemessen als Angst vor körperlichen Übergriffen und Belästigungen sowie dem Vertrauen, im Notfall auf Hilfe zählen zu können – ist in Begegnungszonen deutlich grösser als in der Tempo-30 und Tempo-50 Strasse. An letzterer sagen 45 Prozent der Frauen und 12 Prozent der Männer, dass sie gelegentlich (nachts) Angst vor Übergriffen hätten. In der Tempo-30 Strasse ist dieser Anteil bei den Frauen mit 57 Prozent sogar noch höher. In den Begegnungszonen hingegen sinkt dieser Anteil auf 16 Prozent (Geschlecht β=.27; Strassentyp β=.25)[18]. Dass der Angstwert an der Tempo-30 Strasse höher ist, könnte damit zusammenhängen, dass im Vergleich zur Tempo-50 Strasse weniger Personen auf der Strasse präsent sind, man die Nachbarn nicht so gut kennt und das Gehen entlang der Strasse wegen diverser Garageneinfahrten und abgedeckten Ladenfronten subjektiv als unangenehm und unsicher empfunden werden kann („Augen und Ohren“ im Sinne von Jane Jacobs scheinen zu fehlen).

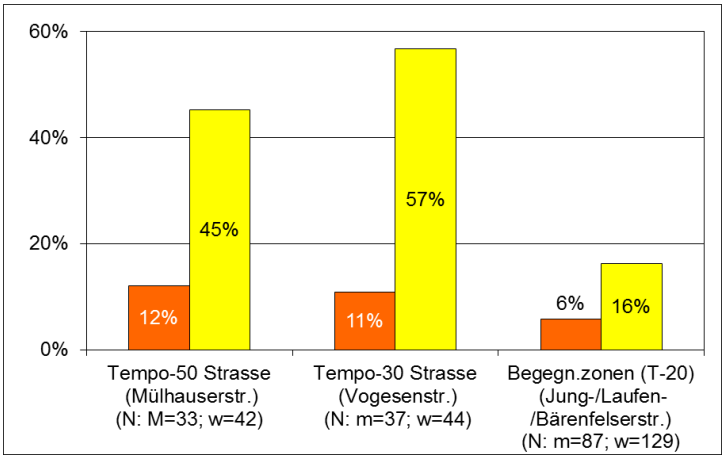
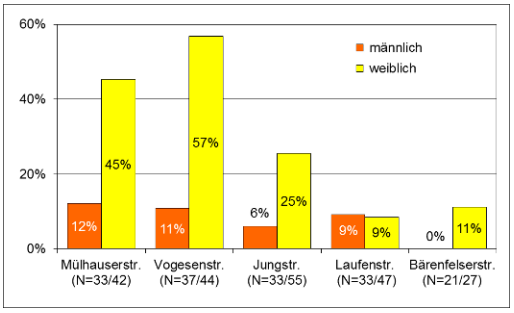


Abbildung 14: Anteil der Personen, die angeben, gelegentlich Angst vor Belästigungen und körperlichen Übergriffen zu haben nach Strassentyp und Geschlecht (N= 372)



Der direkte Vergleich der nebeneinanderliegenden Strassen im St. Johann-Quartier zeigt, dass der Anteil der Frauen, die gelegentlich Angst verspüren, mit 25 Prozent in der Jungstrasse (Begegnungszone) nur noch rund die Hälfte des Wertes der beiden andern Strassen ausmacht. Im Einklang mit diesem Ergebnis steht die Feststellung, dass man in den Begegnungszonen deutlich häufiger das Gefühl hat, man könne im Notfall auf Hilfe zählen (β=.34, R^2=.12)[19]. 87 Prozent der Frauen an der Jungstrasse haben dieses Gefühl im Gegensatz zu nur etwas über 60 Prozent an den anderen beiden Strassen.

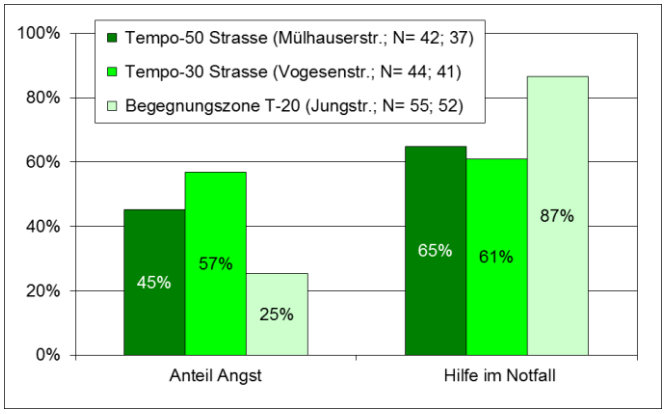


Abbildung 15: Anteil der Frauen in den drei angrenzenden Strassen im St. Johann-Quartier, die angeben, gelegentlich Angst vor Belästigungen und körperlichen Übergriffen zu haben und die erwarten, dass ihnen im Notfall geholfen wird nach Strassentyp (N= 141 bzw.130)

[18] Personen aus Familienhaushalten haben zudem häufiger Angst als solche aus anderen Haushalten (β=.13), was den höheren Wert an der Tempo-30 Strasse miterklärt, an der zahlreiche Familien wohnen. Die erklärte Varianz R^2 von .14 deutet darauf hin, dass noch andere, hier nicht gemessene Variablen einen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl haben.

[19] 86% der in Begegnungszonen Wohnenden sagen, dass sie im Notfall an ihrer Strasse auf Hilfe zählen könnten. Im Gegensatz dazu sind es nur 58% der BewohnerInnen an der Tempo-30 Strasse und 65% an der Strasse mit Tempo 50. Soziodemographische Unterschiede gibt es keine.

B Interaktive Dimension

5.2 Nachbarschaftsbeziehungen

5.2.1 Anzahl Bekannte in der Nachbarschaft; Trennwirkung der Strasse

Auch in urbanen Nachbarschaften sind (nach wie vor bzw. wieder immer mehr) viele nahe Beziehungen unter den Anwohnenden vorhanden. Rund zwei Drittel aller BewohnerInnen haben an der eigenen Strasse gute Bekannte oder Freunde, das heisst Beziehungen, die über oberflächliche Kontakte hinausgehen. Wer in der Nachbarschaft enge Kontakte pflegt, hat oft auch solche in und ausserhalb der Stadt und wer weniger Kontakte hat, für den trifft dies sowohl an der eigenen Strasse wie auch für das weitere geographische Umfeld zu. Es gibt also weder eine völlige Marginalisierung und Anonymisierung der sozialen Beziehungen in der Nachbarschaft, noch beschränken sich die Kontakte in den Begegnungszonen auf die jeweilige Strasse.

Personen, die an verkehrsberuhigten Strassen wohnen, kennen bedeutend mehr NachbarInnen persönlich als BewohnerInnen der Tempo-50 Strasse, und Personen aus Familienhaushalten mehr als solche aus andern Haushaltstypen. Der Strassentyp hat vor allem Auswirkungen auf die Kontakte zu NachbarInnen auf der gegenüberliegenden Strassenseite. In der Tempo-50 und der Tempo-30 Strasse reduziert sich deren Anzahl wesentlich stärker als in den Begegnungszonen, was auf die beträchtliche Trennwirkung ersterer hinweist[20]. Kennen in der Tempo-30 Strasse die BewohnerInnen nur noch drei NachbarInnen auf der gegenüberliegenden Strassenseite (von total 25), und an der Tempo-50 Strasse gerade noch zwei (von total 11), so sind es im Durchschnitt der Begegnungszonen rund acht NachbarInnen (von total 23), wobei die BewohnerInnen der ältesten Wohnstrasse (Bärenfelserstrasse) mit 13 Personen (von total 33) mit Abstand am meisten NachbarInnen auf der anderen Strassenseite persönlich kennen (Strassentyp β=.38; Familienhaushalt β=.22; R^2=.18). Damit zeigt sich auch in dieser Studie das Phänomen, das Donald Appleyard als erster so anschaulich aufgezeigt hat. Die Bedeutung von guten Bedingungen für das Integrationspotenzial zeigt auch die grosse Anzahl von persönlich bekannten NachbarInnen an der von vielen älteren Personen bewohnten Laufenstrasse.

Tabelle 3: Trennwirkung der Strasse: Mittlere Anzahl NachbarInnen, die man persönlich kennt, nach Strassenseite (N=335)

	Total NachbarInnen, die man persönlich kennt	…davon im eigenen Hausteil und auf gleicher Strassenseite	…davon auf gegenüberliegender Strassenseite	Anteil gegenüberliegender zu eigener Strassenseite
T-50 Mülhauserstrasse (N=68)	**11.1**	9.5	1.7	17.5%
T-30 Vogesenstrasse (N=78)	**24.6**	21.7	2.9	13.5%
T-20 Begegnungszonen (N=191)	**22.8**	15.2	7.5	49.5%
Jungstrasse (N=81)	**17.8**	12.1	5.7	47.6%
Laufenstrasse (N=67)	**22.3**	16.1	6.2	38.6%
Bärenfelserstrasse (N=43)	**32.6**	19.5	13.1	66.9%

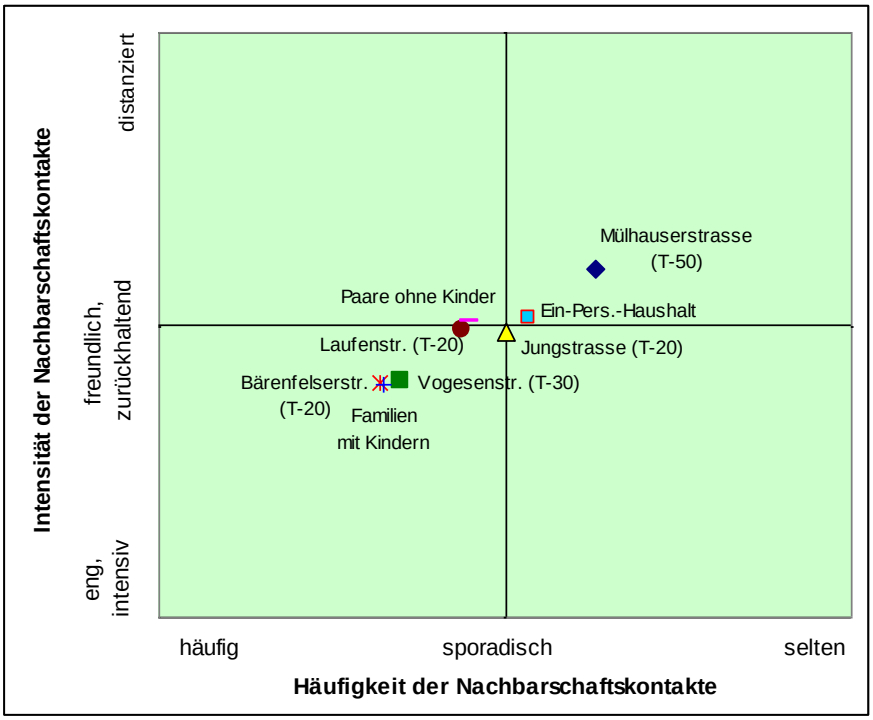
5.2.2 Häufigkeit und Intensität der Nachbarschaftskontakte

Betrachtet man neben der Zahl der NachbarInnen auch die Häufigkeit und Intensität der Nachbarschaftskontakte, so sind diese ebenfalls vom Strassen- und Haushaltstyp abhängig. Strassen mit wenig bzw. langsamem Verkehr führen zu mehr und engeren Kontakten. In der Tempo-30 Strasse (Vogesenstrasse) ist die Zahl und Intensität der Kontakte wegen der dort zahlreich wohnenden Familien höher. Der Einfluss des Haushalttyps Familie liegt mit β=.33 noch etwas über jenem des Strassentyps mit β=.26[21].

[20] Die Trennwirkung ist nicht nur an der Tempo-50 Strasse gross, wie die Daten zeigen, sondern auch in der breiten und mit dichter, beidseitiger Parkierung versehenen Tempo-30 Strasse.

[21] Auch der soziale Status hat mit β=-.13 einen Einfluss auf die Zahl der Nachbarschaftskontakte. Das heisst, je tiefer der soziale Status, desto geringer die Häufigkeit und Intensität der Kontakte. Die erklärte Varianz beträgt .19.

Abbildung 16: Art und Intensität von Nachbarschaftskontakten nach Strassen und Haushalttyp (N= 357; Anzahl Fälle variiert je nach Variable)



5.2.3 Art der Nachbarschaftsbeziehungen, Austausch von Dienstleistungen und soziale Kontrolle

Dem grössten Teil der BewohnerInnen aller Strassen ist ein gutes Klima, das gelegentliche Wechseln einiger Worte, gegenseitige Hilfestellungen im Alltag aber auch die Wahrung der Distanz und das Respektieren von Grenzen wichtig. Die Unterschiede zwischen den Strassen sind gering[22]. Im Gegensatz dazu sind geselligkeits- und interessenorientierte Interaktionen – wie z.B. gemeinsam Feste feiern oder für etwas kämpfen – den meisten BewohnerInnen weniger wichtig.

Etwas mehr als 60 Prozent der Befragten haben im Vormonat mit jemandem in der Nachbarschaft eine Dienstleistung ausgetauscht. An der Tempo-50 Strasse ist der Anteil mit 47 Prozent signifikant tiefer als in den andern Strassen. Betrachtet man die Reziprozität des Dienstleistungsaustauschs, so sind die Anteile an gegenseitigen Dienstleistungen (gleichzeitig erbracht und erhalten) in der Tempo-50 und der Tempo-30 Strasse signifikant grösser (54 bzw. 57%) als in den Begegnungszonen (36 bis 40%), was darauf hindeutet, dass in Begegnungszonen, die Bereitschaft grösser ist, einmal eine Dienstleistung nur zu erbringen oder zu beziehen, ohne sogleich dem Anspruchsdruck der Gegenseitigkeit ausgesetzt zu sein.

Ob man sich sozial kontrolliert fühlt, hängt stark mit der Wahrnehmung und dem Umgang mit Nähe und Distanz zusammen. An der Bärenfelserstrasse (Wohnstrasse) beispielsweise ist es zwar weniger gut möglich, anonym zu bleiben, aber man fühlt sich deswegen nicht stärker beobachtet. Auf der anderen Seite schätzt man die Anonymität an der Tempo-50-Strasse (Mülhauserstrasse) als hoch ein, fühlt sich aber doch zum Teil auch beobachtet. Am meisten beobachtet fühlen sich die BewohnerInnen der Laufenstrasse (T-20). Nicht die Nähe oder die Distanz an sich ist der entscheidende Faktor für die soziale Kontrolle, sondern die Art wie diese und das Zusammenleben in der Nachbarschaft generell ausgestaltet sind. Damit hat sich unsere Hypothese, dass in Begegnungszonen die soziale Kontrolle häufiger ein Thema bzw. ein Problem sei, nicht bestätigt.

[22] Für Frauen ist es im Vergleich zu Männern statistisch signifikant wichtiger, ab und zu ein paar Worte zu wechseln und sich gegenseitig auszuhelfen. Zugleich ist es ihnen aber auch wichtiger als Männern, dass die Distanz und Grenzen respektiert werden.

5.3 Aufenthalt im öffentlichen Raum, Mobilität und Bewegungsaktivitäten

5.3.1 Häufigkeit und Art des Verweilens im öffentlichen Raum der eigenen Strasse

Etwas mehr als 40 Prozent der BewohnerInnen geben an, dass sie sich entweder ab und zu oder häufig zum Verweilen in der eigenen Strasse aufhalten. Während dies an der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse) nur 24 Prozent der BewohnerInnen tun, macht dieser Anteil an der ältesten Wohnstrasse (Bärenfelserstrasse) 72 Prozent aus. 18 Prozent von ihnen sagen gar, dass sie häufig auf ihrer Strasse verweilen. In den beiden anderen Begegnungszonen (Jung- und Laufenstrasse) verweilen 43 Prozent bzw. 47 Prozent der BewohnerInnen ab und zu oder gar häufig im Wohnumfeld. In der Tempo-30 Strasse liegt dieser Anteil mit 37 Prozent etwas tiefer. Die Unterschiede nach Strassen sind hoch signifikant ($p<.001$, $\beta=.28$). Familien nutzen den öffentlichen Raum im Wohnumfeld deutlich häufiger als andere Personen ($\beta=.22$).

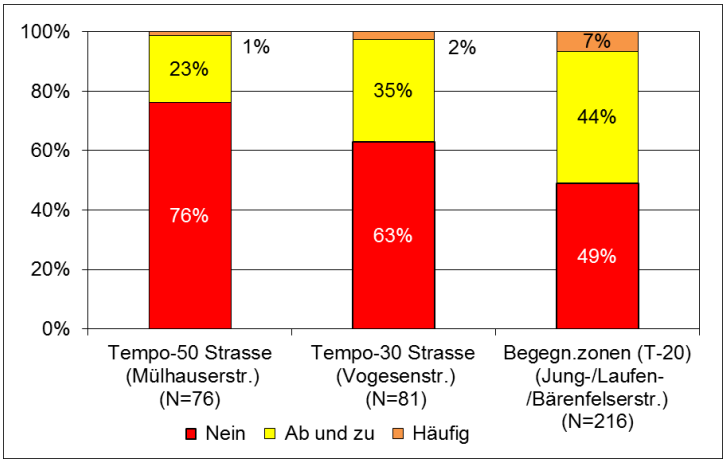
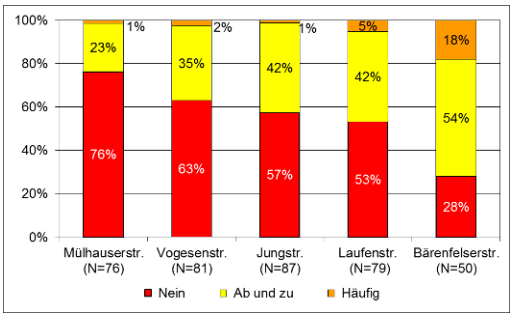
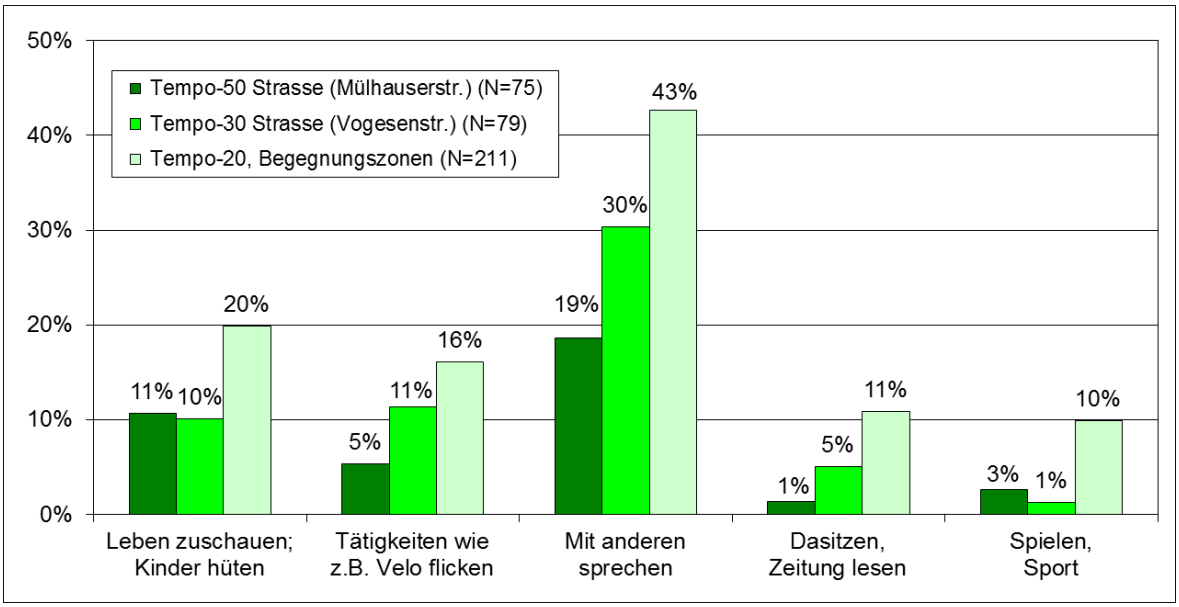


Abbildung 17: Anteile der Antworten auf die Frage „Nutzen Sie die Strasse und das Trottoir auch zum Verweilen bzw. für weitere Aktivitäten?“ nach Strassentyp (N= 373)



Den grössten Teil der Aktivitäten im öffentlichen Raum machen Gespräche mit anderen Personen aus. Die zweithäufigste Aktivität besteht darin, dem Leben auf der Strasse zuzuschauen, allenfalls kombiniert mit der Beaufsichtigung von Kindern. Tätigkeiten wie den Garten pflegen oder handwerken (z.B. ein Velo flicken, malen, schreinern), Spielen und/oder Sport treiben und einfach dasitzen und die Zeit geniessen, werden ebenfalls genannt. In den Begegnungszonen werden alle Aktivitäten häufiger ausgeübt als in der Tempo-50 und der Tempo-30 Strasse, wobei die BewohnerInnen der Bärenfelserstrasse mit Abstand am aktivsten sind. Ältere Personen suchen im öffentlichen Raum vor allem das Gespräch, während andere Aktivitäten für sie weniger wichtig sind. Damit unterscheiden sie sich signifikant von anderen Benutzergruppen.

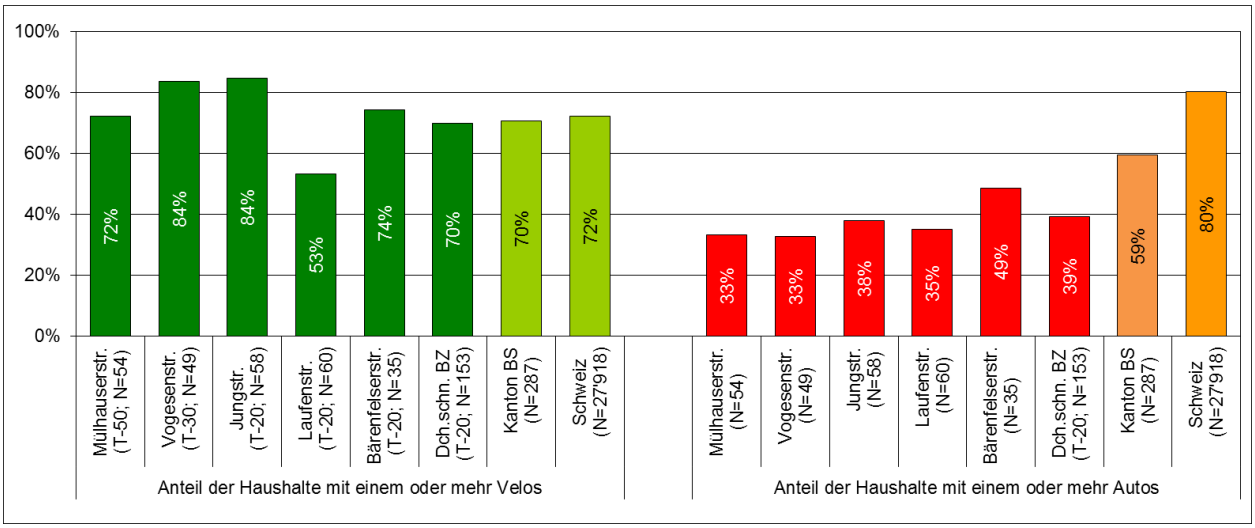
Abbildung 18: Anteile der Aktivitäten gemessen an allen BewohnerInnen der jeweiligen Strasse (N= 365)



5.3.2 Fahrzeugverfügbarkeit und Mobilität im Alltag sowie in der Freizeit

Die Haushalte in den Untersuchungsstrassen verfügen etwa gleich häufig wie der Durchschnitt der Schweizer Bevölkerung über ein Velo (75%), wobei die Verteilung der Anteile zwischen den Strassentypen uneinheitlich ist. Am tiefsten ist der Anteil an der Laufenstrasse, was mit dem grösseren Anteil an SeniorInnen an dieser Strasse zusammenhängen dürft. Hingegen leben im Untersuchungsgebiet rund zwei Drittel aller Haushalte ohne Auto, im Durchschnitt des Kantons Basel-Stadt sind es nur 40% und schweizweit gar nur 20%. Im Vergleich der Strassen ist der Autobesitz in den Begegnungszonen leicht überdurchschnittlich, wobei dies vor allem auf den höheren Anteil an der Bärenfelserstrasse zurückzuführen ist. Insgesamt ist damit unsere Hypothese widerlegt, dass der Velobesitz umso höher und der Autobesitz umso geringer ausfallen, je verkehrsberuhigter die Strasse ist.

Abbildung 19: Anteile der Haushalte mit einem oder mehr Velos bzw. mit einem oder mehr Autos (Untersuchungsstrassen N=256; Kanton BS N=287; Schweiz N=27'918) *



* Daten Kanton BS und Schweiz basierend auf dem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2000 (BFS/ARE 2001)

Interessant ist ein annäherungsweiser Vergleich der Entwicklung des Autobesitzes zwischen 1981 und 2004 an den beiden ersten Wohnstrassen und gesamtschweizerisch. Während in den beiden Begegnungszonen der Anteil von Haushalten mit Autobesitz deutlich zurückging, ist er gesamtschweizerisch angestiegen. Die Daten für 1981 wurden in einer ersten Befragung an den beiden neuen Wohnstrassen erhoben.

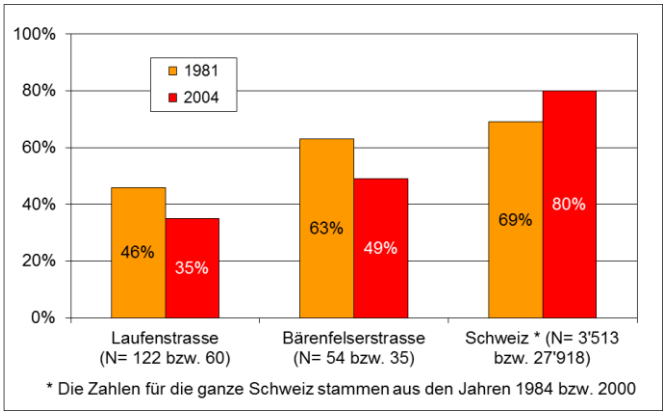


Abbildung 20: Anteile der Haushalte mit einem oder mehr Autos 1981 bzw. 2004 (diverse N's vermerkt) *

* Daten Schweiz basierend auf den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1984 und 2000 (BFS/ARE 2001)

Die BewohnerInnen aller Untersuchungsstrassen sind im Rahmen ihrer alltäglichen Mobilität wesentlich häufiger zu Fuss, mit dem Velo und mit öffentlichen Verkehrsmitteln und wesentlich seltener mit einem Auto unterwegs als der Durchschnitt der Schweizer Bevölkerung. Aufgrund des geringen Anteils an Motorfahrzeugwegen lassen sich kaum Unterschiede nach Strassentyp feststellen.

In Bezug auf die Freizeitmobilität machen BewohnerInnen von Begegnungszonen nicht häufiger Wochenend- oder Ganztagesausflüge als solche aus Tempo-30- und Tempo-50 Strassen. Wenn sie solche unternehmen, benutzen Begegnungsstrassen-BewohnerInnen auch etwa gleich häufig das Auto, legen dabei aber deutlich weniger Kilometer zurück. Die mittlere Kilometerzahl bei Ganztagesausflügen von Personen an der Tempo-50 Strasse beträgt 177 Kilometer, in den Begegnungszonen sind es 139 Kilometer.

Die Hälfte der Ausflüge gehen in Begegnungszonen nur bis 83 Kilometer weit (Median), und sind damit nur halb so weit wie von Personen an der Tempo-50 Strasse.

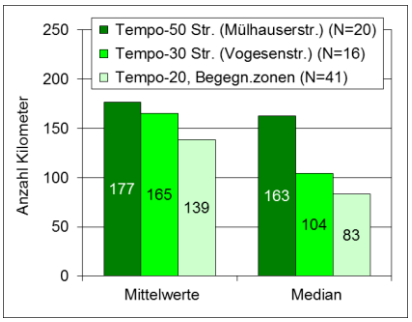


Abbildung 21: Auf Wochenend- und Ganztagesausflügen zurückgelegte Kilometer nach Strassentyp (nur von Personen, die auch solche Ausflüge unternommen haben) (N= 77)

Die Freizeitmobilität hängt hingegen stark (statistisch signifikant) mit dem sozialen Status (je höher, desto mehr Wochenend- oder Ganztages-Ausflüge) und dem Alter (je älter, desto weniger Ausflüge) zusammen. Fast zwei Drittel (63%) der Personen mit hohem sozialen Status machen mindestens ein Mal pro Monat einen Wochenend- oder Ganztagesausflug. Bei Personen mit niedrigem sozialem Status sind es nur 41 Prozent. Bei SeniorInnen gar nur 31 Prozent. Bei Ausflügen sind also die sozio-demographischen Faktoren wichtiger als der Strassentyp an dem die Befragten wohnen.

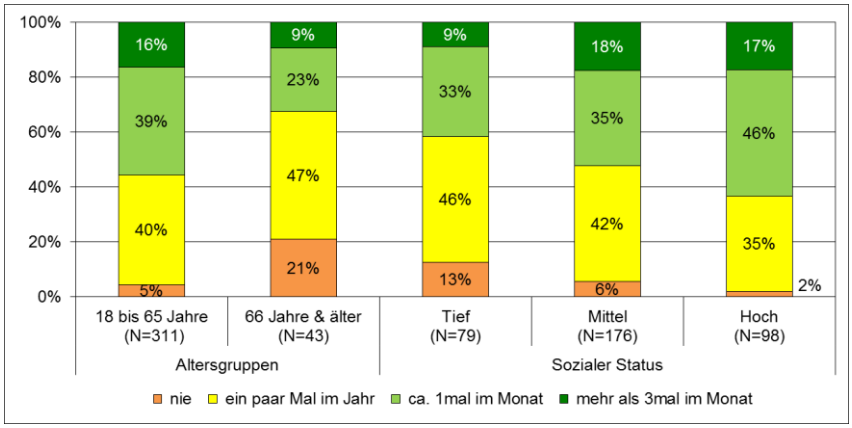
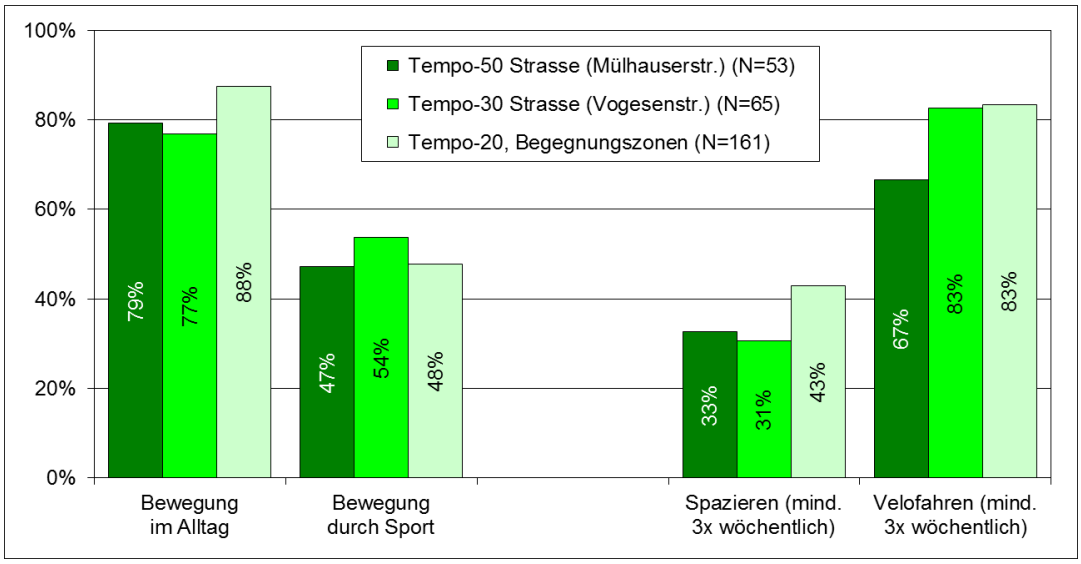


Abbildung 22: Wochenend- und Ganztagesausflüge nach Altersgruppen und sozialem Status (N=354 bzw. 353)

5.3.3 Bewegungsaktivitäten

Insgesamt geben 77 Prozent der Befragten an, dass sie sich mindestens ab und zu körperlich bewegen. Dieser Anteil stimmt ziemlich genau mit dem Anteil der gesamtschweizerischen Gesundheitserhebung überein. Unterscheidet man zwischen alltäglichen Bewegungsaktivitäten (z.B. Zufussgehen, Velofahren) und sportlichen Aktivitäten, so sind im Alltag die BewohnerInnen von Begegnungszonen etwas aktiver als jene an der Tempo-50 bzw. -30 Strasse, beim Sport sind die BewohnerInnen der Tempo-30 Strasse leicht aktiver. Die Unterschiede sind statistisch aber nicht signifikant.

Abbildung 23: Anteile der Bewegung im Alltag bzw. durch Sport (nur Bewegungsaktive) nach Strassentyp (N=279)



Die Begegnungszonen-BewohnerInnen sind insgesamt etwas länger zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs als die BewohnerInnen der Tempo-50 und -30 Strassen. Dies gilt allerdings nicht für die Laufenstrasse (alte Wohnstrasse). Hier ist der Fussweganteil zwar überdurchschnittlich, aber der Anteil der Velofahrenden ist aufgrund der älteren Bevölkerung sehr tief. Um diesen Alterseinfluss auszuschliessen, wird im folgenden Vergleich die Laufenstrasse weggelassen[23].

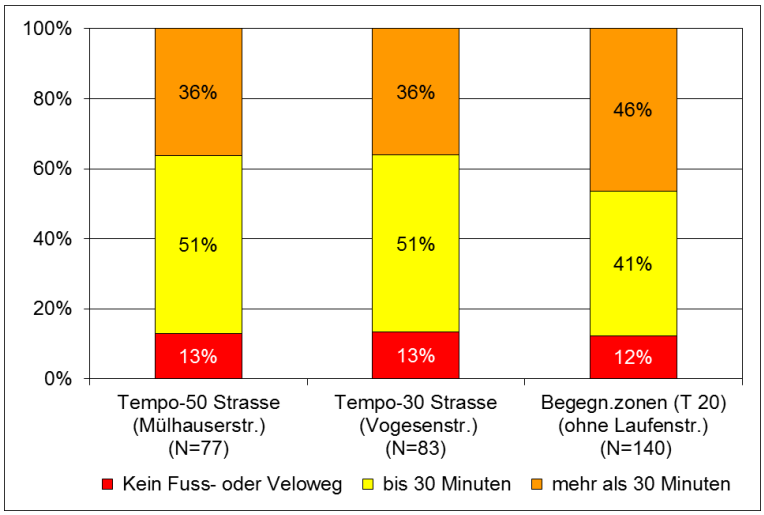


Abbildung 24: Anteile der Personen mit einem Fuss- und/oder Veloweg nach Dauer und Strassentyp (ohne Laufenstrasse) (N=300)

5.4 Mitwirkung, Konflikte und Veränderungswünsche

5.4.1 Mitgestaltung des Lebens in der Strasse

An allen Strassen ist der Wunsch der BewohnerInnen, an der Gestaltung der Strasse mitwirken zu können, etwa gleich gross (ca. ein Drittel). Hingegen haben in Begegnungszonen – verglichen mit der Tempo-50 bzw. Tempo-30 Strasse – rund doppelt so viele BewohnerInnen das Gefühl, auch tatsächlich mitwirken zu können. An Strassen, wo sich die BewohnerInnen zusammengetan haben (z.B. in der Bärenfelser- und der Jungstrasse), entsteht eine Mitwirkungskultur und ein sich selbst verstärkendes Gefühl, etwas bewegen zu können. An Orten hingegen, wo solche Strassengruppen nicht bestehen und die Strasse von der Stadt verwaltet wird, gibt es auch ein signifikant geringeres Gefühl, die Geschicke und das Zusammenleben an der Strasse mitbestimmen zu können. Personen mit niedrigem Status geben signifikant seltener und solche aus Familienhaushalten signifikant häufiger an, dass ihnen die Mitbestimmung wichtig ist[24] (Strassentyp β=.31; sozialer Status β=-.14; Familienhaushalt β=.12; R^2=.13)

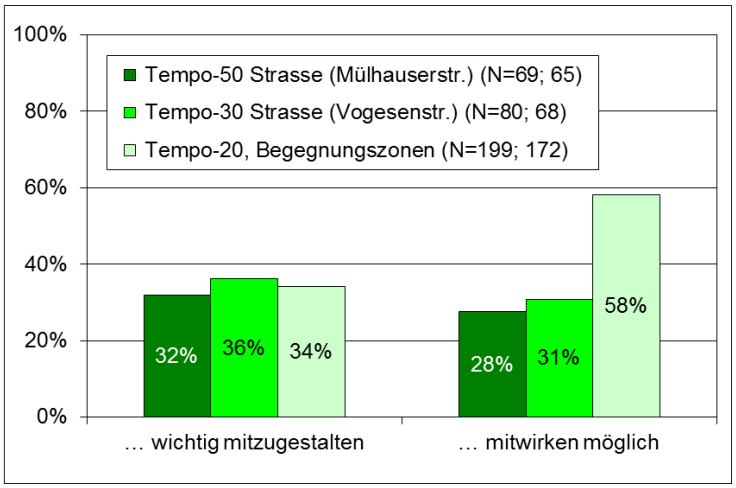
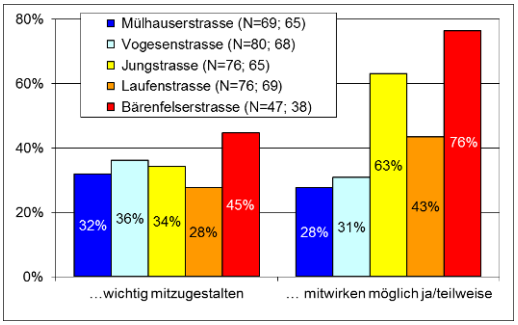


Abbildung 25: Anteile der Mitwirkung nach Wichtigkeit bzw. wahrgenommener Möglichkeit (N= 348 bzw. 305)

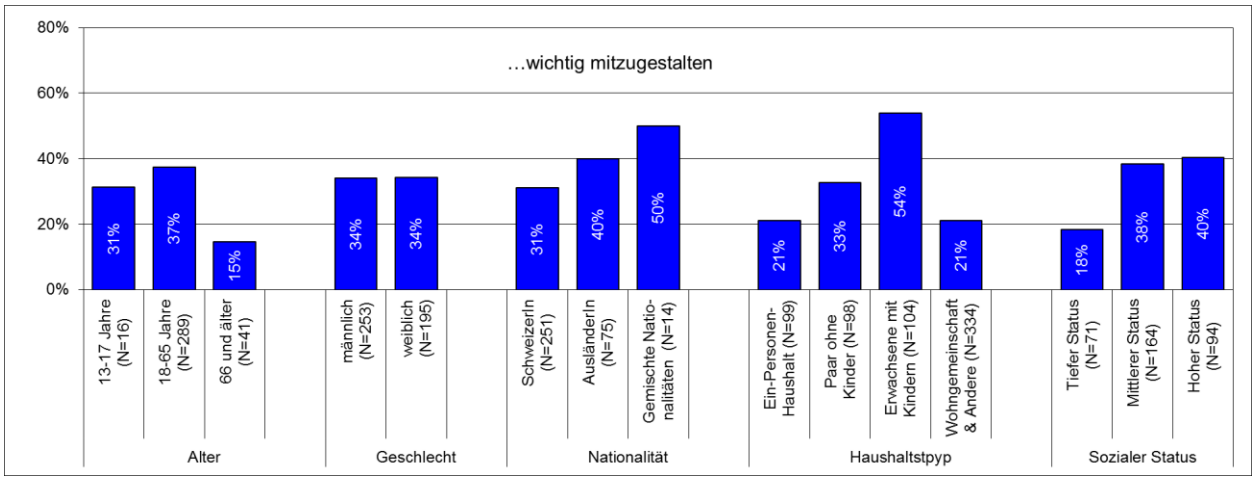


23 Ein Vergleich mit den gesamtschweizerischen Daten des „Mikrozensus Verkehrsverhalten“ ist nicht möglich, da wir nach dem Verhalten an einem durchschnittlichen Wochentag gefragt haben, während im Mikrozensus das Verhalten an einem Stichtag direkt abgefragt wurde.

24 Während bei Familien der Grund des Engagements vor allem bei verbesserten Bedingungen für die Kinder im Wohnumfeld liegt, dürfte der Grund für das geringe Gewicht bei statustiefen Personen eher in den von dieser Gruppe für das Mitmachen und Engagement als notwendig erachteten Ressourcen (soziales, kulturelles und ökonomisches Kapital; Bourdieu 1983) zu suchen sein. Aufgrund der häufig erfahrenen Ohnmacht im gesellschaftlichen Leben vertraut man grundsätzlich weniger auf die Möglichkeit einer Veränderung der Verhältnisse. Dies erklärt auch, weshalb Initiativen für Begegnungszonen oft aus statushöheren Quartieren und Strassen kommen.

In Familienhaushalten sagen 54 Prozent der Familien sagen, dass ihnen die Mitgestaltung wichtig ist, bei Paaren ohne Kinder sind es noch 33 Prozent und bei Ein-Personen-Haushalten nur noch 21 Prozent. Bei Personen mit mittlerem oder hohem sozialen Status ist die Mitgestaltung für rund 40 Prozent wichtig, bei Personen mit tiefem sozialem Status nur bei 18 Prozent. Bei SeniorInnen ist der Wunsch mitzugestalten auch deutlich seltener ausgeprägt als bei den anderen Altersgruppen. Erfreulich das Interesse für die Mitwirkung bei den Jugendlichen, allerdings ist die Zahl der Antwortenden sehr klein. Schweizer BürgerInnen ist die Mitgestaltung etwas wichtiger als AusländerInnen, aber der Unterschied ist nicht signifikant. Zwischen den Geschlechtern gibt es keine Unterschiede.

Abbildung 26: Anteile derjenigen, denen es wichtig ist, das Strassenleben mitzugestalten nach soziodemographischen Merkmalen (N= zwischen 329 und 348)



5.4.2 Probleme und Konflikte an der Strasse und Veränderungswünsche

Auf alle BewohnerInnen bezogen, ist der Anteil der angegebenen Konflikte in den Begegnungszonen mit 0.5 Konflikten pro BewohnerIn kleiner als in den beiden anderen Strassen. Am höchsten scheint das Konfliktpotenzial mit 0.7 Konflikten pro Person in der Tempo-30 Strasse, gefolgt von der Tempo-50 Strasse. Die Veränderungswünsche sind dementsprechend an den beiden letztgenannten Strassentypen deutlich grösser als im Mittel der Begegnungszonen.

Allerdings differenziert sich das Bild, wenn man die einzelnen Begegnungszonen anschaut. So ist die Zahl der Konflikte an der Bärenfelserstrasse (Wohnstrasse) mit je 0.8 pro BewohnerIn deutlich höher als in den beiden anderen Begegnungszonen mit je rund 0.3 Konflikten pro BewohnerIn. Die Zahl der Konflikte scheint also dort am höchsten, wo auch die Nutzungsintensität des öffentlichen Raumes am grössten ist – entweder durch den Verkehr oder durch die BewohnerInnen. Die Veränderungswünsche sind allerdings klein, was darauf hindeutet, dass die Konfliktregelung offenbar einigermassen zufriedenstellend möglich ist. Die meisten Veränderungswünsche in den Begegnungszonen gibt es in der relativ neu eingerichteten Jungstrasse. Hier scheint der Bedarf nach Veränderungen noch nicht ganz befriedigt zu sein.

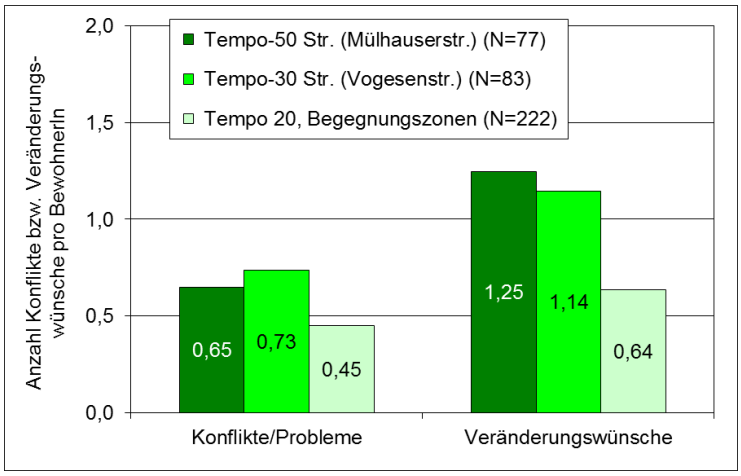
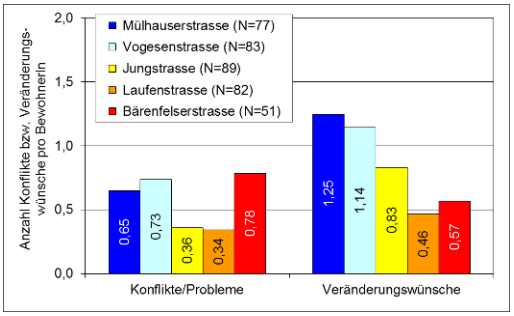
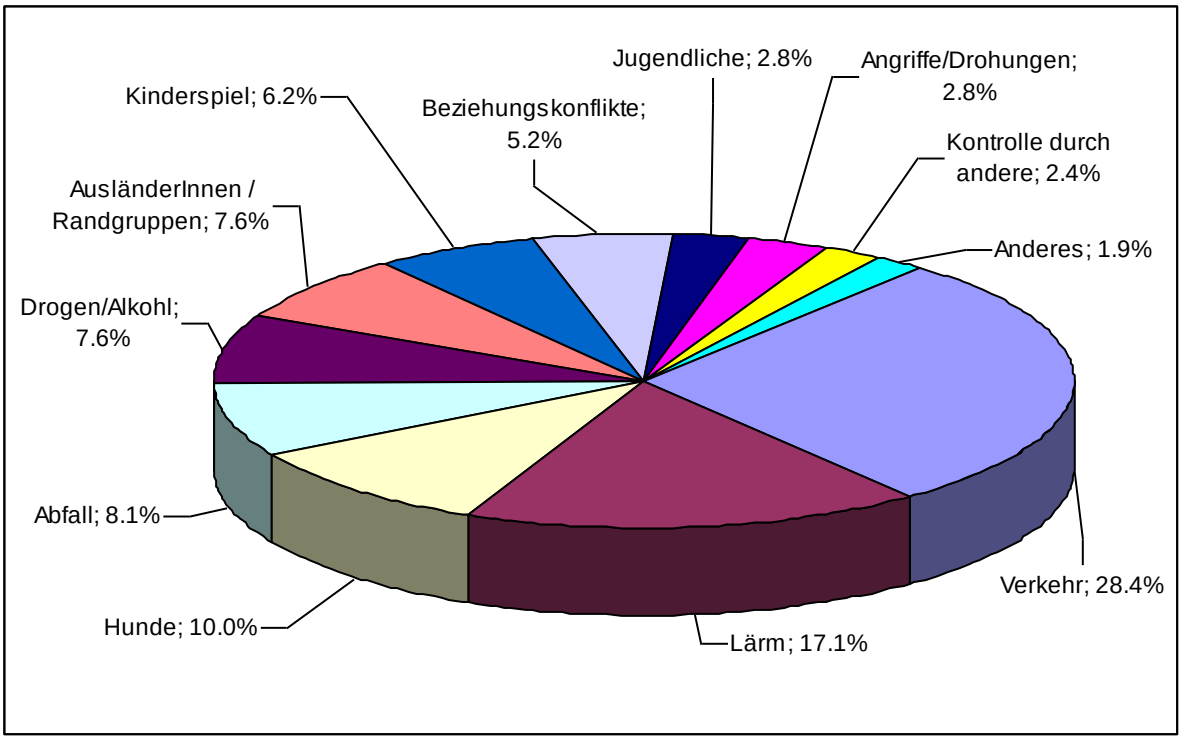


Abbildung 27: Anteile der Konflikte und Veränderungswünsche nach Strassen (N= 382)



Die häufigsten Konflikte und Probleme betreffen den Verkehr (28% der Nennungen) – vor allem das Verkehrsaufkommen, die Geschwindigkeit, das Verhalten der Autofahrenden und die Parkplatzfrage. Am zweithäufigsten wird mit 17 Prozent der Lärm genannt. Weitere Konfliktpunkte betreffen die Hunde bzw. den Hundekot im Quartier (10%), den herumliegenden Abfall (8%), Drogen (8%), AusländerInnen bzw. randständige Personen (8%) sowie die Kinderfeindlichkeit bzw. spielende Kinder (6%). Die Kriminalität wird nur selten genannt – 3% der Befragten nennen Angriffe und Drohungen im Strassenraum als Problem. Damit bestätigt auch diese Untersuchung, dass Verkehrsprobleme für die BewohnerInnen wesentlich wichtiger sind als die durch Medien und Politik so häufig thematisierte Kriminalität.

Abbildung 28: Anteile der Konfliktarten in Prozenten aller genannten Konflikte (N=211)



Am meisten Veränderungswünsche werden an der Tempo-50 Strasse mit 1.3 und der Tempo-30 Strasse mit 1.1 Wünschen pro BewohnerIn geäussert. Dann folgt die Jungstrasse (Begegnungszone) mit 0.8 Wünschen. Am zufriedensten scheinen die BewohnerInnen der beiden ältesten Wohnstrassen – sie äusserten nur 0.6 bzw. 0.5 Wünsche pro BewohnerIn. Zwei Aspekte stehen im Vordergrund: 44 Prozent aller Wünsche betreffen Verbesserungen beim Verkehr (vor allem eine weitere Verkehrsberuhigung, weniger Verkehr, tiefere Geschwindigkeiten) und 35 Prozent wünschen sich eine bessere Gestaltung des öffentlichen Raumes (vor allem mehr grün, mehr Bäume und mehr Aufenthaltsmöglichkeiten). Je knapp 11 Prozent der Wünsche sind auf mehr Sauberkeit sowie auf eine Reihe von anderen Verbesserungsvorschlägen, z.B. mehr Sicherheit (3%), weniger Baustellen(-lärm) (2%) oder eine andere Bevölkerungszusammensetzung (2%) ausgerichtet.

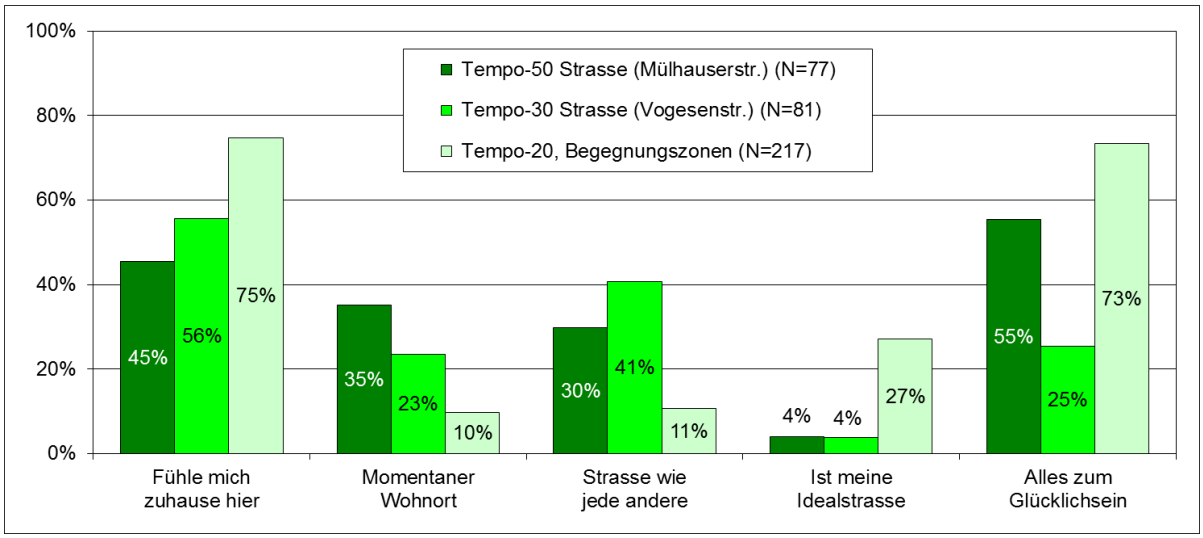
C Subjektive Dimension

5.5 Zufriedenheit und Integrationsgefühl

5.5.1 Die subjektive Befindlichkeit und Zufriedenheit an der jeweiligen Strasse

BewohnerInnen von Begegnungszonen fühlen sich am häufigsten an ihrer Strasse zuhause, haben am häufigsten das Gefühl, sie hätten alles zum Glücklichsein, ja die Strasse komme ihren Idealvorstellungen nahe. Im Gegensatz dazu sagen die BewohnerInnen an den Strassen mit Tempo-50 bzw. Tempo-30 signifikant häufiger, ihre Strasse sei wie jede andere auch; das sei nur ihr momentaner Wohnort und sie würden eigentlich lieber wegziehen. Zwischen den Begegnungszonen sind die Unterschiede gering. Die Zufriedenheit hängt neben dem Strassentyp (β=.41) auch mit dem Alter (je älter, desto zufriedener; β=.10) und der Nationalität (β=-.26) zusammen (R^2=.25). AusländerInnen geben deutlich häufiger als SchweizerInnen an, dass sie sich an ihrer Strasse wohl und glücklich fühlen. Dieses überraschende Resultat ist schwierig zu interpretieren, da nicht klar ist, ob dies eine wirkliche Zufriedenheit der ausländischen BewohnerInnen widerspiegelt, oder ob sie sich im Sinne einer (Über-)Anpassung dem Druck ausgesetzt sahen, sich als glücklich zu einzustufen (kognitive Dissonanz) oder ob es daran liegt, dass ihnen vergleichsweise wenige Alternativen zur Verfügung stehen (z.B. im Wohnungsmarkt).

Abbildung 29: Anteil der Zustimmung zu Aussagen betreffend die Wohnzufriedenheit nach Strassentyp (N= 375)



Bildet man aus den oben genannten Elementen der Wohnzufriedenheit einen einzigen Faktor, so werden die Unterschiede zwischen den Strassentypen und auch zwischen den Begegnungszonen nochmals sehr deutlich. Der Anteil geringer Zufriedenheit ist in den Begegnungszonen sehr klein (17%) im Gegensatz zur Tempo-50 und Tempo-30 Strasse, wo er über die Hälfte beträgt (55%). Die höchste Wohnzufriedenheit gibt es unter den BewohnerInnen der Bärenfelserstrasse mit einem Anteil von 45 Prozent.

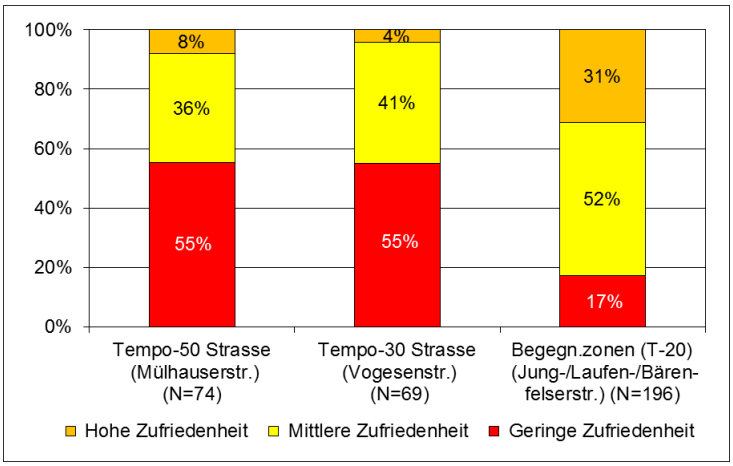
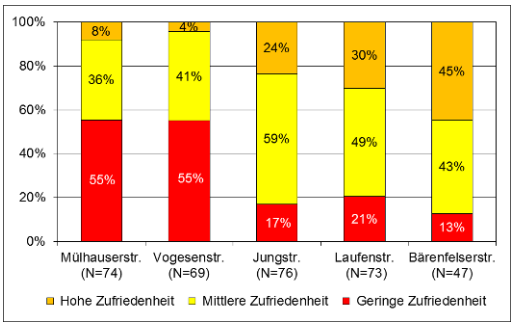


Abbildung 30: Wohnzufriedenheit nach Strasse (Faktor gebildet aus obigen Variablen) (N= 339)



5.5.2 Gefühl der Integration

Die BewohnerInnen der Tempo-50 Strasse sagen am häufigsten, dass sie sich „eher weniger“ oder „überhaupt nicht“ integriert fühlen (30%). Im Durchschnitt der Begegnungszonen beträgt dieser Anteil nur rund 13%, an der Tempo-30 Strasse sind es 14 Prozent. Das Gefühl, sehr gut integriert zu sein, ist in den beiden alten Wohnstrassen (Bärenfelser- und Laufenstrasse) mit Abstand am grössten, auch im Vergleich zur neu gestalteten Begegnungszone (Jungstrasse) (Strassentyp β=.18). Signifikante sozio-demographische Unterschiede sind einzig in Bezug auf den Haushalttyp festzustellen: Menschen, die in Ein-Personen-Haushalten leben, geben signifikant häufiger an, dass sie weniger gut oder überhaupt nicht integriert sind (zusammen 27 Prozent; β=.23) während dieser Anteil bei Personen aus Paar- und Familienhaushalten mit 13 bzw. 10 Prozent weniger als die Hälfte beträgt. Die erklärte Varianz ist aber mit .08 gering, was darauf hindeutet, dass das Gefühl, integriert zu sein, von zahlreichen weiteren Faktoren abhängt, die wir hier nicht gemessen haben (vor allem soziale und psychische Faktoren).

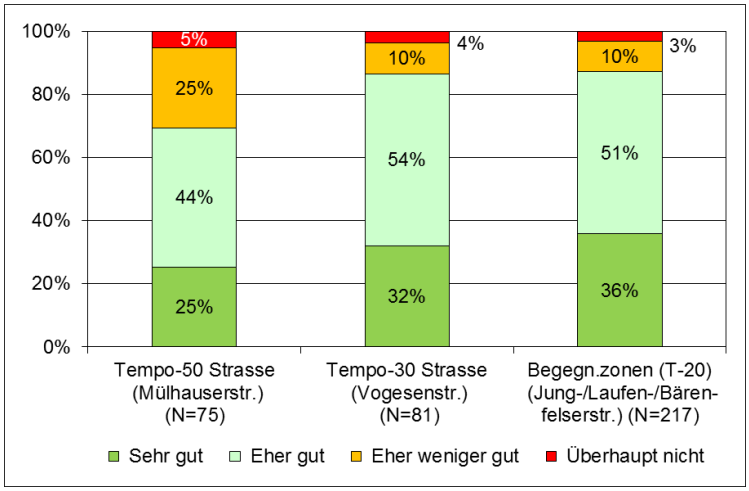
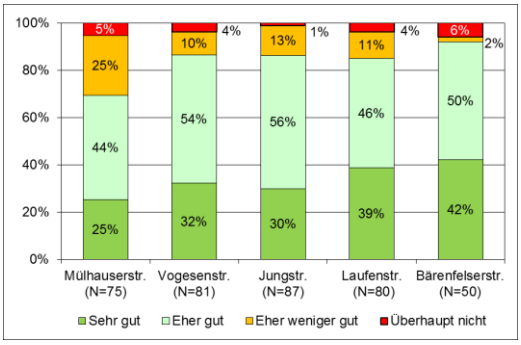


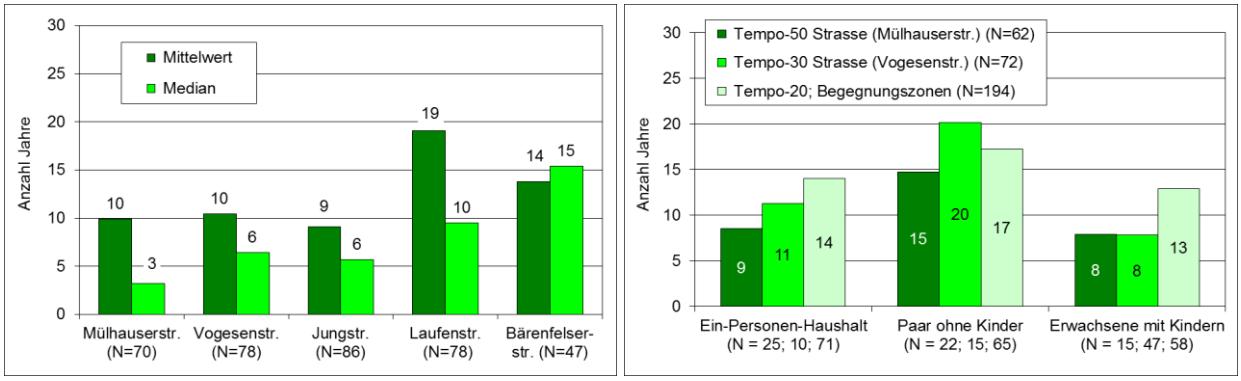
Abbildung 31: Subjektives Integrationsgefühl der BewohnerInnen nach Strassen (N= 373)



5.5.3 Wohndauer

Die Befragten an den beiden ältesten Wohnstrassen wohnen im Mittel am längsten an ihren Strassen, was die hohe Wohnqualität und bei der Laufenstrasse auch die ältere Bevölkerungsstruktur reflektiert. Die Wohndauer an der Tempo-50 Strasse ist am geringsten, die Hälfte der BewohnerInnen lebt erst seit 3 Jahren da (Median), der Rest allerdings schon seit langem, was den hohen Durchschnittswert von 10 Jahren ergibt. Zwischen der Tempo-30 Strasse und der neu eingerichteten Begegnungszone in der Jungstrasse gibt es kaum Unterschiede. Dies dürfte damit zu tun haben, dass die Begegnungszone erst kürzlich eingerichtet wurde und sich noch kein Langzeiteffekt zeigen kann. Zudem gibt es an der Jungstrasse viele relativ kleine Wohnungen, aus denen Familien auszuziehen gezwungen sind, wenn die Familie wächst. An der Bärenfelserstrasse ist der Median mit 15 Jahren grösser als der Mittelwert mit 14 Jahren, d.h. die meisten leben schon sehr lange da und nur einige erst seit kurzem. Neben dem Strassentyp (β=.14) ist die Wohndauer vom Alter (β=.51) und vom sozialen Status (β=-.15) abhängig. Je älter eine Person und je tiefer der soziale Status, desto länger die Wohndauer. Eine längere Wohndauer haben auch Paar- und Familienhaushalte (je β=.15) sowie SchweizerInnen (β=-.12) (R^2=.38).

Abbildung 32: Mittlere Wohndauer und Median in Jahren nach Strasse und Haushalttyp (N= 328 Personen)



5.6 Resultate der multiplen Regressionsanalyse

In der folgenden Übersicht werden anhand der Ergebnisse der multiplen Regressionsanalyse die Einflüsse der Sozial- und der Strassenstruktur unter gegenseitiger Kontrolle geprüft. Dabei wurden für die jeweiligen Dimensionen die oben besprochenen Variablen in die Auswertung einbezogen.

Tabelle 4: Ergebnisse der Regressionsanalyse (multiple lineare Regression): standardisierte Beta-Koeffizienten und erklärte Varianz (R^2) (nur signifikante Werte dargestellt)

	Strukturelle Dimension						***Interaktive Dimension***					***Subjektive Dimension***		
	Wahrnehmung der Strasse: Ruhe, Schönheit und Sicherheit	Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche u. ältere Menschen	Verkehrssicherheit von Kindern und Betagten	Angst vor körperlichen Übergriffen	Hilfe im Notfall (soziale Kognition)		Nachbarschaftskontakte (Häufigkeit und Intensität)	Trennwirkung der Strasse (Proportion NachbarInnen kennen gegenüber)	Verweilhäufigkeit im öffentlichen Raum	Mitwirkung an der Gestaltung des Strassenlebens		Zufriedenheit mit Strasse, Wohnsituation	Gefühl des Integriertseins	Wohndauer
Strassenstruktur														
Strassen (-typ)	.56 ***	.49 ***	.49 ***	.25 ***	.34 ***		.26 ***	.38 ***	.28 ***	.31 ***		.41 ***	.18 ***	.14 **
Sozialstruktur														
Alter	---	---	---	---	---		---	---	---	---		.10 *	---	.51 ***
Geschlecht	---	---	---	.27 ***	---		---	---	---	---		---	---	---
Nationalität	-.11 *	---	---	---	---		---	---	---	---		-.26 ***	---	-.12 *
Sozialer Status	-.12 *	---	---	---	---		-.13 ***	---	---	-.14 *		---	---	-.15 ***
Ein-Personen-Hh.	---	---	---	---	---		---	---	---	---		---	.23 ***	---
Paar-Haushalt	---	---	---	---	---		---	---	---	---		---	---	.15 **
Familienhaushalt	.13 **	---	---	.13 *	---		.33 ***	.22 ***	.22 ***	.12 *		---	---	.15 **
R^2 erklärte Varianz	*.37*	*.24*	*.24*	*.14*	*.12*		*.19*	*.18*	*.12*	*.13*		*.25*	*.08*	*.38*
N	299	312	311	328	305		285	291	333	265		297	328	329

Signifikanzniveau: * = p< .05 ** = p< .005 *** = p< .001

Die Ergebnisse der Regressionsanalyse[25] zeigen, dass …

- der Strassentyp in allen Dimensionen einen Einfluss auf die abhängigen Variablen hat, oft den höchsten Erklärungsgehalt besitzt und meist hoch signifikant (p<.001) ist. Der Einfluss ist immer positiv, das heisst, je verkehrsberuhigter die Strasse, desto grösser sind die Integrationspotenziale.
- der Einfluss des Haushalttyps – insbesondere der Familienhaushalte – in der interaktiven Dimension am grössten ist. Familienhaushalte haben signifikant häufigere und intensivere Nachbarschaftsbeziehungen und eine höhere Verweilhäufigkeit im öffentlichen Raum.
- andere sozio-demographische Faktoren vor allem mit der subjektiven Dimension zusammenhängen. Der soziale Status ist neben dem Strassen- und Haushaltstyp (Familienhaushalt) der drittwichtigste Einflussfaktor. Alter, Geschlecht und Nationalität spielen insgesamt nur eine untergeordnete Rolle.
- der Strassentyp die strukturelle Dimension am stärksten beeinflusst. Aber auch die Zufriedenheit und die Trennwirkung hängen – nicht überraschend – stark von der Strassenstruktur ab.
- die unabhängigen Variablen (Strassen- und Sozialstruktur) die Wohndauer und die Wahrnehmung der Strasse (Ruhe, Schönheit und Sicherheit) mit je rund .37 der erklärten Varianz am besten zu erklären vermögen. Am geringsten ist der Erklärungsgehalt beim subjektiven Integrationsgefühl (R^2=.08), das von zahlreichen hier nicht erfassten Faktoren (Erwerbs- und Lebenssituation, individuelle und psychische Befindlichkeit) abhängen dürfte.

[25] Nicht alle Variablen erfüllen das für eine lineare Regression notwendige Intervallniveau. Deshalb wurde ergänzend auch eine ordinale Regression durchgeführt. Diese Analyse bestätigt das Ergebnis der linearen Regression mit nur vereinzelten geringen Abweichungen.

Die Stärke des Einflusses der einzelnen Strassen auf die abhängigen Variablen wurde mittels einer ordinalen Regression überprüft. Die folgende Tabelle zeigt anhand der signifikanten Werte, dass …

- sich die Begegnungszonen bei allen untersuchten Variablen signifikant von der Tempo-50 Strasse und – teilweise – von der Tempo-30 Strasse unterscheiden. Die Tempo-30 Strasse wiederum unterscheidet sich vor allem in der strukturellen Dimension sowie bei den Nachbarschaftskontakten signifikant von der Tempo-50 Strasse. Bei den Nachbarschaftskontakten schneidet sie gar besser ab als der Durchschnitt der Begegnungszonen.
- innerhalb der Begegnungszonen in den meisten Fällen die Bärenfelserstrasse die höchsten Werte, d.h. die meisten integrativen Momente aufweist, gefolgt von der Laufen- und der Jungstrasse. Bei den beiden Variablen „Hilfe im Notfall“ und „Trennwirkung der Strasse“ schneidet allerdings die Jungstrasse besser ab als die Laufenstrasse. Bei der „Zufriedenheit“ und dem „subjektiven Integrationsgefühl“ sind die Unterschiede zwischen den beiden Strassen gering.

Tabelle 5: Ergebnisse der Regressionsanalyse (ordinale Regression) nach Strassen/-typ: Koeffizienten und erklärte Varianz (Nagelkerke R^2) (nur signifikante Werte dargestellt)[26]

	Strukturelle Dimension						***Interaktive Dimension***					***Subjektive Dimension***		
	Wahrnehmung der Strasse: Ruhe, Schönheit und Sicherheit	Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche u. ältere Menschen	Verkehrssicherheit von Kindern und Betagten	Angst vor körperlichen Übergriffen	Hilfe im Notfall (soziale Kognition)		Nachbarschaftskontakte (Häufigkeit und Intensität)	Trennwirkung der Strasse (Proportion NachbarInnen kennen gegenüber)	Verweilhäufigkeit im öffentlichen Raum	Mitwirkung an der Gestaltung des Strassenlebens		Zufriedenheit mit Strasse, Wohnsituation	Gefühl des Integriertseins	Wohndauer
T-50 Mülhauserst.	1	1	1	1	1		1	1	1	1		1	1	1
T-30 Vogesenstr.	1.24 **	0.92 *	2.27 ***	---	---		1.53 ***	---	---	---		---	---	---
T-20 Begeg.zonen	3.21 ***	1.31 ***	3.19 ***	-1.36 ***	1.36 ***		1.34 ***	1.76 ***	1.17 ***	1.44 ***		1.89 ***	-0.94 ***	-0.79 *
Jungstrasse	3.03 ***	---	2.86 ***	-0.91 *	1.49 ***		1.00 *	2.18 ***	---	1.82 ***		1.81 ***	-0.87 *	---
Laufenstrasse	3.33 ***	1.75 ***	3.18 ***	-1.80 ***	0.78 *		1.35 ***	0.85 *	1.14 **	---		1.73 ***	-0.76 *	---
Bärenfelserstr.	3.37 ***	2.32 ***	3.88 ***	-1.80 *	2.24 ***		2.05 ***	2.94 ***	2.29 ***	2.09 ***		2.43 ***	-1.42 ***	-1.51 ***
Nagelkerke R^2	.41	.31	.37	.28	.23		.29	.33	.22	.24		.31	.14	.31
N	300	302	312	329	306		286	292	329	266		298	329	334

Signifikanzniveau: * = p< .05 ** = p< .005 *** = p< .001 Referenzwert ist immer die Mülhauserstrasse (=1)

[26] Die sozio-strukturellen Variablen wurden in dieser Darstellung der besseren Übersichtlichkeit halber weggelassen. Sie sind natürlich in die Regressionsanalyse als unabhängige Variablen eingeflossen.

5.7 Vergleich mit den Erhebungen von 1979 und 1981

Die Einführung der Wohnstrassen im Kanton Basel-Stadt wurde von den Behörden mit zahlreichen Studien begleitet. Neben Erhebungen des Verkehrs (Zählungen) gab es auch Beobachtungen des Verhaltens sowie Befragungen. Zwei davon geben 1979 und 1981 einen Einblick in die Einschätzungen der BewohnerInnen relativ kurz nach der Einführung der ersten Wohnstrassen. Einzelne Fragen können annäherungsweise mit der Befragung von 2004 verglichen werden, was im Folgenden geschieht. Bei den beiden früheren Erhebungen handelt es sich um folgende Arbeiten:

1) "Versuch mit Wohnstrassen: Bärenfelserstrasse im Spiegel der Meinungen". Bericht vom Juni 1979

   Im Jahr 1979 – kurz nach der versuchsweisen Einführung der ersten Wohnstrasse an der Bärenfelserstrasse – führte die Pro Juventute Basel (Peter Wagner und Pierre A. Minck) im Auftrag des Stadtplanbüros Basel-Stadt eine Befragung der BewohnerInnen der Bärenfelser- und zweier angrenzender Strassen (Oetlingerstrasse und Bläsiring) durch. Dabei ging es darum, herauszufinden, welche Veränderungen die BewohnerInnen zur Vorher-Situation feststellten und wie sie die neue Wohnstrasse einschätzten. Für die Bärenfelserstrasse konnten 37 Fragebogen ausgewertet werden (Rücklaufquote von 29%). Die Darstellung beschränkt sich hier auf diese Resultate.

2) "Versuch mit Wohnstrassen: Schlussbericht über die soziologischen Untersuchungen" – Juni 1981

   1981 wurde eine weitere, die sogenannte repräsentative Schlussbefragung durch die Schule für Sozialarbeit Basel (Christoph Rauh und Isidor Wallimann) durchgeführt. Diesmal wurden die drei neu erstellten Wohnstrassen – Bärenfelser- und Laufenstrasse sowie die Kartausgasse – untersucht, ergänzt um die jeweils angrenzenden Strassen sowie andere Quartierstrassen, auf denen weiterhin das „normale" Verkehrsregime herrschte (das hiess damals noch Tempo 60!). In die Auswertung wurden 56 Fragebogen an der Bärenfelser-, 123 an der Laufenstrasse, 83 an den je angrenzenden und 105 Fragebogen in den weiteren Quartierstrassen einbezogen. Die Ausschöpfungsquote der mündlichen Befragung betrug 75%. Weil die Tabellenbände zur Befragung nicht mehr verfügbar sind, kann hier nur ein Teil der Daten dargestellt werden, nämlich jene, die im Berichtsanhang abgedruckt sind.

Einschätzung der Bärenfelserstrasse durch die BewohnerInnen 1979

Die BewohnerInnen der Bärenfelserstrasse schätzten diese kurz nach der Einrichtung der Wohnstrasse wesentlich positiver ein als zuvor. 43% der BewohnerInnen gefiel es nun eher, gegenüber 16%, denen es weniger gut gefiel (vgl. für alle hier vorgestellten Resultate den Bericht von Pro Juventute Basel-Stadt und Stadtplanbüro Basel-Stadt, 1979). Rund ein Drittel sagte, dass man sich häufiger grüsse (32%) und öfters mit Nachbarn spreche (30%). Zudem sagten 20%, dass man sich nun eher in alltäglichen Dingen helfe.

75% der BewohnerInnen gefiel es gut oder sehr gut an der Bärenfelserstrasse (32% sehr gut und 43% gut), 11% sagten es sei wie überall und 8% gefiel es nicht oder überhaupt nicht an dieser Strasse. Dieses Ergebnis ist gut vergleichbar mit jenem aus unserer Erhebung von 2004. Nun fühlen sich sogar noch etwas mehr an dieser Strasse zuhause, nämlich 80%, und nur 6% meinten es sei eine Strasse wie jede andere. 87% sagten sogar, die Strasse biete alles zum Glücklichsein. Die Zufriedenheit der Bärenfelser-BewohnerInnen mit ihrer Wohnstrasse hat sich also über die 25 Jahre gehalten bzw. hat sogar leicht zugenommen.

Rund die Hälfte (49%) der Antwortenden sagten, dass die Bärenfelserstrasse auch ein Ort der Begegnung sei, 32% verneinten dies. Zwei Drittel (65%) beobachteten, dass nun mehr Kinder auf der Strasse spielten als vorher, 19% waren der Meinung, es habe keine Veränderung gegeben und nur 3% sagten, es spielten nun weniger Kinder auf der neuen Wohnstrasse.

In den Augen von 46% der BewohnerInnen war das Spielen auf der Strasse noch immer „mit Gefahren verbunden", 8% hielten dies sogar für „sehr gefährlich". Auf der anderen Seite sagten 22% sie sei „ungefährlich" und 24% „nur mit wenig Gefahren verbunden". Der Anteil letzterer dürfe auch damit zu tun haben, dass 41% angaben, der Verkehr habe abgenommen und 46% es sei nun für die FussgängerInnen sicherer geworden. Je rund ein Drittel (35% bzw. 33%) hatte hinsichtlich dieser beiden Punkte keine Veränderung festgestellt und 8% sagten, der Verkehr habe eher zugenommen und es sei für die Zufussgehenden nun weniger sicher.

Das Sicherheitsgefühl scheint in Bezug auf die Kinder über die Jahre leicht zugenommen zu haben. 2004 bezeichneten 67% der BewohnerInnen der Bärenfelserstrasse diese als eher sicher für Kinder und 16% als sehr sicher. Eher unsicher hielten die Strasse nur 12%; sehr unsicher gar niemand. 6% machten keine Angaben.

Tabelle 6: Ausgewählte Fragen und Resultate der Anwohnerbefragung an der Bärenfelserstrasse 1979 (N bei allen Fragen =37) (Quelle: Pro Juventute Basel-Stadt und Stadtplanbüro Basel-Stadt, 1979, S. 14ff.)

Hat sich Ihr Urteil durch die Einrichtung der Wohnstrasse geändert?	Anteile
Ja, mir gefällt es nun eher	43%
Ja, mir gefällt es nun weniger	16%
Nein	16%
Nein, ich bin erst später zugezogen	6%
Keine Antwort	8%
Total	100%

Wie gefällt Ihnen das Wohnen in der Bärenfelserstrasse?	Anteile
Sehr gut	32%
Gut	43%
So wie überall	11%
Nicht gut / überhaupt nicht	8%
Keine Antwort	5%
Total	100%

Welche der untenstehenden Aussagen erachten Sie als zutreffend (mehrere Antworten möglich)?	
Man grüsst sich nun häufiger als vor der Einrichtung der Wohnstrasse	32%
Man spricht häufiger mit den Nachbarn	30%
Man besucht sich eher gegenseitig	8%
Man hilft sich eher in alltäglichen Dingen	19%
Anderes	19%
Weiss nicht	24%
Keine Antwort	19%

Ist Ihrer Meinung nach das Spielen auf der Wohnstrasse für Kinder…?	
Sehr gefährlich	8%
Mit Gefahren verbunden	46%
Mit wenig Gefahren verbunden	24%
Ungefährlich	22%
Keine Antwort	0%
Total	100%
N	37

Die Bärenfelserstrasse wurde zur Wohnstrasse umgebaut. Wir möchten wissen, ob nun mehr oder weniger Kinder auf der Strasse spielen?	
Auf der Strasse spielen jetzt mehr Kinder	65%
Auf der Strasse spielen immer noch gleich viel Kinder	19%
Auf der Strasse spielen jetzt weniger Kinder	3%
Keine Antwort	13%
Total	100%

Eine Wohnstrasse könnte auch ein Ort der Begegnung sein. Meinen Sie, das trifft auf die Bärenfelserstrasse zu?	
Ja	49%
Nein	32%
Weiss nicht	14%
Keine Antwort	5%
Total	100%

Hat der Verkehr durch die Wohnstrasse zu- oder abgenommen?	
Zugenommen	8%
Gleich geblieben	35%
Abgenommen	41%
Weiss nicht	13%
Keine Antwort	3%
Total	100%

Ist die Strasse für den Fussgänger nun….?	
Sicherer	46%
Gleich sicher wie vorher	33%
Weniger sicher	13%
Weiss nicht	8%
Keine Antwort	0%
Total	100%

Vergleich der ersten Wohnstrassen mit angrenzenden Strassen 1981

Die neu eingerichteten Wohnstrassen – Bärenfelser- und Laufenstrasse – wurden 1981 durch ihre BewohnerInnen deutlich besser benotet als andere Quartierstrassen (vgl. für alle hier vorgestellten Resultate den Bericht von Rauh und Wallimann, 1981, Tabellen unten). Je 58% der BewohnerInnen an der Bärenfelser- und der Laufenstrasse benoteten ihre Strasse mit „gut“ bis „sehr gut“ (Noten 5, 5-6 oder 6). In den angrenzenden Strassen taten dies nur 43% und an Strassen in den Quartieren Matthäus, Altstadt Kleinbasel und Gundelingen waren es gar nur mehr 32%. Umgekehrt stuften 25% der BewohnerInnen angrenzender Strassen und 27% derjenigen in den weiteren Quartieren ihre Strassen als „ungenügend“ ein (Note unter 4). Interessanterweise wurde jedoch an allen Strassen gesagt, dass die Situation zum Zeitpunkt der Erhebung deutlich besser sei als noch 3 bis 4 Jahre früher. An den beiden Wohnstrassen war der Anteil derjenigen, die die Situation verbessert fanden mit 59% an der Bärenfelser- bzw. 71% an der Laufenstrasse jedoch deutlich grösser als an den anderen Strassen. Jede zehnte Person stellte eine Verschlechterung fest; an der Bärenfelserstrasse waren es erstaunlicherweise gar 22%. Zur Benotung der Strassen hielten die Autoren des Berichts von 1981 folgendes fest:

> Der Strassenverkehrslärm ist dasjenige Merkmal, das die Benotung am stärksten beeinflusst. „Bei jenen Befragten, welche den Strassenverkehrslärm als eher gering einstuften (Skalenwerte 0-4), kommen Noten von 5 und mehr nämlich mehr als doppelt so oft vor als bei jenen, welche den Strassenverkehrslärm als mittel bis stark oder sehr stark (Skalenwerte 5-10) einstuften.
>
> Weitere Merkmale, welche die Benotung beeinflussen (wobei dieser „Einfluss“ lediglich ein statistischer ist und nicht auch kausaler Natur zu sein braucht), sind die Gefährlichkeit (Frage 25) und die Sauberkeit (Frage 33) der Strasse, die Parkierungsmöglichkeiten für das eigene Auto (Frage 17), die Wohngegend (hier „erzie-

len“ Wohnstrassen und direkt angrenzende Gebiete zweieinhalb mal öfters gute Noten als die übrigen Gebiete) und in den Wohnstrassen und angrenzenden Gebieten auch die Nachbarschaftskontakte (Frage 6).

Wo mit einer guten Benotung zusammenhängende Ausprägungen dieser Merkmale kumulativ vorliegen, ergeben sich folgerichtig auch sehr hohe Anteile von guten Benotungen. So erteilen 86% der Befragten, welche den Strassenverkehrslärm als eher gering, die Strasse als weniger gefährlich und gleichzeitig sehr sauber beurteilen, ihrer Wohnlage eine Note 5, 5-6 oder 6. Das andere Extrem bilden jene Befragten, die den Strassenverkehrslärm als eher stark oder gar sehr stark beurteilen, die ausserhalb der Wohnstrassen (inklusive angrenzende Strassenzüge) wohnen und die ihre Strasse nicht als sehr sauber bezeichnen. In dieser Gruppe beträgt der Anteil der guten Noten (5 und mehr) noch ganze 8%.“ (Rauh und Wallimann 1981, S. 41)

Tabelle 7: Fragen und Resultate zur Einschätzung der Wohnlage gemäss der repräsentativen Schlussbefragung an den Wohn- und anderen Quartierstrassen 1981 (Schule für Sozialarbeit, Rauh und Wallimann 1981, S. 35ff.)

	Bärenfelser-strasse	Laufen-strasse	Angrenzende Strassen*	Weitere Quartier-strassen**
Wenn Sie für Ihre Wohnlage eine Note geben könnten, die von „6“ (sehr zufrieden, sehr gut) bis „1“ (sehr unzufrieden, sehr schlecht) gehen kann, wie würden Sie da Ihre Wohnsituation alles in allem einstufen?				
Anteile mit Noten unter 4 („ungenügend“)	15%	17%	25%	27%
Anteile mit Noten von 4 und 4.5 („genügend“)	26%	25%	32%	41%
Anteile mit Note 5 oder darüber („gut“ bis „sehr gut“)	58%	58%	43%	32%
N	53	119	81	104
Wenn Sie sich zurückerinnern, wie es in der Strasse vor etwa 3-4 Jahren ausgesehen hat: Was für eine Note hätten Sie damals für Ihre Wohnlage gegeben?				
Heute besser	59%	71%	49%	53%
Gleich	19%	19%	40%	39%
Heute schlechter	22%	10%	11%	8%
N	54	120	83	104

* Bei den angrenzenden Strassen werden jene rund um die Bärenfelser- und Laufenstrasse zusammen genommen.

** Zu den weiteren Quartierstrassen gehören solche in den Quartieren Matthäus, Altstadt Kleinbasel und Gundelingen.

Diese Resultate bestätigen sich annäherungsweise in der Erhebung von 2004, auch wenn die gestellten Fragen nicht identisch sind. 80% der BewohnerInnen der Bärenfelserstrasse und 69% derjenigen an der Laufenstrasse sagten 2004, dass sie sich in ihrer Strasse wohl fühlten. An der Tempo-30 Strasse (Vogesenstrasse) sagten dies noch 56% und an der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse) nur noch 46%. Auch wenn die Fragen der Erhebungen nicht direkt vergleichbar sind, scheint es so, dass die Zufriedenheit an allen Strassen etwas zugenommen hat. Dies könnte auf die generellen Bemühungen für mehr Verkehrsberuhigung zurückgeführt werden. Die Unterschiede zwischen den Strassentypen bleiben jedoch hoch.

In Haushalten mit Kindern sagten rund zwei Drittel der Befragten in den Wohnstrassen, dass die Kinder unbeaufsichtigt auf der Strasse spielen durften (67% an der Bärenfelser- und 63% an der Laufenstrasse, vgl. Tabelle unten). Auch in den angrenzenden Strassen durften dies 57%. Möglicherweise hatte die Wohnstrasse einen Vorbildeffekt auf die Nachbarschaft. Denn an den weiteren Strassen des Quartiers durften nur 21% der Kinder unbeaufsichtigt draussen spielen. In der Erhebung 2004 hat sich der hohe Anteil an Kindern, die unbeaufsichtigt draussen spielen dürfen in den beiden Wohnstrassen bzw. den jetzigen Begegnungszonen gehalten oder hat sogar ganz leicht zugenommen. An der Bärenfelserstrasse sagten 2004 sogar 73% der Befragten, die Kinder dürften unbeaufsichtigt im Freien spielen, an der Laufenstrasse waren es 67%. An der Tempo-30 Strasse (Vogesenstrasse) durften nur 38% und an der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse) 50% der Kinder unbeaufsichtigt im Freien spielen. Ein Vergleich dieser beiden letzten Strassen mit den angrenzenden Strassen der Erhebung von 1981 ist kaum möglich, da es sich jeweils um andere Strassen handelt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass in allen Befragungen die Stichprobe sehr klein gewesen ist.

Ein etwas gemischteres Bild ergab sich, als nach den Nutzungen und Aktivitäten im Strassenraum gefragt wurde. In den beiden Wohnstrassen gaben 1981 eindeutig am meisten BewohnerInnen an, dass sie im Strassenraum mit ihren Nachbarn etwas besprechen oder einfach plaudern würden. 63% äusserten sich entsprechend. Dieser Anteil ist in den angrenzenden Strassen gleich hoch und in den übrigen Strassen mit 46% etwas tiefer. Auch in der Erhebung von 2004 zeigte sich, dass das Sprechen mit NachbarInnen zu den beliebtesten Aktivitäten im Strassenraum zählt. In der Bärenfelserstrasse waren es zu diesem

Zeitpunkt 60% der BewohnerInnen und in der Laufenstrasse 41%, welche diese Aktivität nannten. Wie schon 1981 war der Anteil in den Begegnungszonen (den früheren Wohnstrassen) höher als in den übrigen Strassen – an der Tempo-30 Strasse (Vogesenstrasse) betrug der Anteil 30% und an der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse) noch 19%.

Tabelle 8: Fragen und Resultate zur Nutzung des Strassenraumes gemäss der repräsentativen Schlussbefragung an den Wohn- und anderen Quartierstrassen 1981 (Schule für Sozialarbeit, Rauh und Wallimann 1981, S. 35ff.)

	Bärenfelser-strasse	Laufen-strasse	Angrenzende Strassen*	Weitere Quartier-strassen**
Darf Ihr Kind/dürfen Ihre Kinder unbeaufsichtigt auf der Strasse spielen?				
Ja	67%	63%	57%	21%
Nein	33%	37%	43%	79%
N (nur Haushalte mit Kindern unter 15 Jahren)	8	15	21	24
Es gibt – abgesehen vom Durchgehen – viele Möglichkeiten, warum man sich auf einer Strasse aufhält. Ich lese Ihnen jetzt ein paar von diesen Möglichkeiten vor. Sagen Sie mir bitte jedes Mal, ob Sie selber das in der Strasse machen oder nicht?				
Mit Nachbarn etwas besprechen oder einfach plaudern	63%	63%	63%	46%
Den Kindern beim Spielen zuschauen	67%	64%	39%	30%
Einfach so: zum Sünnelen oder frische Luft schnappen	20%	18%	23%	16%
Zum Spazieren	35%	26%	36%	35%
N	54	119/120	83	103/104

* Bei den angrenzenden Strassen werden jene rund um die Bärenfelser- und Laufenstrasse zusammen genommen.

** Zu den weiteren Quartierstrassen gehören solche in den Quartieren Matthäus, Altstadt Kleinbasel und Gundelingen.

In den Wohnstrassen sagten zudem rund zwei Drittel der Befragten, dass sie im Strassenraum den Kindern beim Spielen zuschauen würden – 67% in der Bärenfelser- und 64% in der Laufenstrasse. Dies ist deutlich mehr als in den anderen Strassen: 39% in den angrenzenden und nur mehr 30% in den übrigen Quartierstrassen. Der Anteil in den Wohnstrassen 1981 ist auch höher als in der Befragung von 2004. Hier sagten noch 42% in der Bärenfelserstrasse und 13% in der Laufenstrasse, dass sie den Kindern beim Spielen zuschauen würden. Über die Gründe, weshalb der Anteil so viel niedriger ist als noch 1981, kann nur spekuliert werden. An der Laufenstrasse spielt eventuell der geringe Anteil an Kindern und der höhere Anteil älterer Personen eine Rolle. Allerdings war dies schon 1981 der Fall. Es könnten aber auch gesellschaftliche Faktoren von Belang sein, z.B. dass es weniger Kinder gibt, die dann auch weniger gehütet werden können. Möglich ist auch die jeweils andere Methodik. Die Fragebogen geben hier nicht mehr Aufschluss darüber. An den beiden anderen Strassen (Vogesenstrasse T-30) und der Mülhauserstrasse (T-50) war der Anteil 2004 übrigens mit 10% bzw. 11% der dem Kinderspiel Zuschauenden nur unwesentlich kleiner als an der Laufenstrasse.

Keine wesentlichen Unterschiede gab es 1981 zwischen den verschiedenen Strassentypen beim Spazieren und bei der Nutzung der Strasse „einfach so“. Rund ein Drittel der BewohnerInnen sagte, sie würden den Strassenraum zum Spazieren nutzen. Einzig an der Laufenstrasse war dieser Anteil geringer (26%), was mit der älteren Bevölkerung zu tun gehabt haben könnte. „Einfach so: zum Sünnelen oder um frische Luft zu schnappen“ wurde der Strassenraum nicht sehr häufig genutzt. In den beiden Wohnstrassen waren es 20% bzw. 18% und in den angrenzenden Strassen 23% der BewohnerInnen, die dies nannten, an den übrigen Quartierstrassen 16%. In der Erhebung 2004 war der Anteil nochmals deutlich geringer. So betrug er in der Laufenstrasse 4%, und in den beiden Nicht-Begegnungszonen 5% bzw. 1% (Tempo-30 bzw. Tempo-50 Strasse). Einzig an der Bärenfelserstrasse lag der Anteil 2004 mit 30% der BewohnerInnen, die angaben, einfach so draussen zu sitzen, Zeitung zu lesen oder zu „sünnelen“ höher als 1981.

Zum Abschluss dieses Teils werden noch zwei Ergebnisse zu Interaktionen in der Nachbarschaft dargestellt. Leider fehlen hierzu die Tabellen im Bericht von Rauh und Wallimann 1981 bzw. die Tabellenbände. Aber im Text werden die wesentlichen Punkte für beide Wohnstrassen zusammen erwähnt. Diese Ergebnisse können mit jenen dieser Studie zusammengebracht werden.

In den Wohnstrassen gaben 1981 37% der Befragten an, niemanden der Nachbarn in andern Häusern der Strasse (nebenan, vis-à-vis) persönlich gut oder wenigstens dem Namen nach zu kennen. In den Nicht-Wohnstrassen waren es 57% (vgl. Rauh und Wallimann 1981, S. 48). 2004 waren es an der Bärenfelser- und Laufenstrasse zusammen nur noch 10% der befragten Personen, welche niemanden in anderen Häu-

sern kennen – weder auf der eigenen noch der gegenüberliegenden Strassenseite. Im Durchschnitt der Vogesen- und der Mülhauserstrasse (T-30 und T-50) sind es 25%. Allerdings ist das Bild in den einzelnen Strassen sehr unterschiedlich. So kennen nur 5% in der Bärenfelserstrasse gar niemanden in der Nachbarschaft, in der Laufenstrasse sind es 13%, an der Vogesenstrasse 22% und der Mülhauserstrasse 28%. Insgesamt scheint die Anonymität in der Nachbarschaft seit 1981 eher abgenommen zu haben.

1981 haben die Autoren bezüglich Nachbarschaftshilfe festgestellt, dass es nur bei einem Item einen gewissen Unterschied zwischen den Wohnstrassen und den Nicht-Wohnstrassen gibt, nämlich in Bezug auf die Hilfe „bei Ferienabwesenheit des Nachbarn seinen Briefkasten leeren, Blumen giessen oder ähnliches“. Bei den anderen Items wie „mit Lebensmitteln aushelfen, wenn etwas fehlt oder beim Einkauf vergessen wurde“, „Werkzeuge, Küchengeräte oder ähnliche Sachen ausleihen“ oder „Kinderhüten oder Babysitten“ wurden keine signifikanten Unterschiede nach Strassen gefunden. In der Erhebung 2004 wurden die gleichen Items wieder erhoben und wiederum zeigt sich ein ähnliches Bild (vgl. Tabelle unten). Zwischen den Begegnungszonen und der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse) gibt es praktisch keine Unterschiede. Hingegen sind die Nachbarschaftshilfen an der Tempo-30 Strasse (Vogesenstrasse) viel ausgeprägter, was aber nicht in erster Linie auf die Strasse, sondern auf die Genossenschaftssiedlung zurückgeführt werden kann. Wie 1981 ist das einzige Item der Nachbarschaftshilfe, bei dem sich zwischen den Strassen Unterschiede feststellen lassen das „Leeren des Briefkastens“ und das „Blumen giessen“ während einer Abwesenheit. 1981 sagten in den Wohnstrassen 18% sie würden solche nachbarschaftlichen Hilfeleistungen erbringen, 10% betrug der Anteil in den anderen Strassen (vgl. Rauh und Wallimann 1981, S. 48). 2004 sagten rund 50% der Befragten in den Begegnungszonen, sie würden dies tun, in der Tempo-50 Strasse waren es 31%. Die Nachbarschaftsbeziehungen scheinen in allen Strassen etwas intensiver geworden zu sein.

Tabelle 9: Erbrachte und empfangene Dienstleistungen unter Nachbarn in der jeweils gleichen Strasse 2004

	Briefkasten leeren, Blumen giessen bei Abwesenheit	Aushelfen mit Lebensmitteln, Werkzeugen	Besorgungen machen, z.B. Einkaufen, Hilfe im Haushalt	Kinder hüten, Babysitten	Andere Dienstleistungen	N
Mülhauserstrasse (T-50)	31%	27%	7%	8%	11%	75
Vogesenstrasse (T-30)	43%	45%	12%	27%	15%	82
Jungstrasse (T-20)	49%	36%	13%	15%	17%	87
Laufenstrasse (T-20)	54%	10%	12%	1%	21%	81
Bärenfelserstrasse (T-20)	43%	27%	4%	10%	12%	49
Durchschnitt Begegnungs-Zonen (T-20)	50%	24%	11%	9%	18%	374

Fazit des Vergleichs

Der Vergleich der Erhebungen von 1979 und 1981 mit jener von 2004 zeigt, dass die Qualitäten der Wohnstrassen bzw. Begegnungszonen sich über die Zeit gut erhalten bzw. zum Teil sogar zugenommen haben. Die BewohnerInnen in diesen Strassen sind zufriedener mit ihrer Wohnsituation, haben intensivere nachbarschaftliche Beziehungen und nutzen den Strassenraum häufiger für Aktivitäten. Dies galt nicht nur für 1979 und 1981 als die Wohnstrassen neu eingeführt wurden und zum einen eine gewisse Euphorie und zum anderen eine Polarisierung sichtbar wurden, sondern sie gelten auch noch 2004. Die Wohnstrassen/Begegnungszonen haben sich über ein Vierteljahrhundert hinweg bewährt, selbst wenn die Entstehungsgeschichte der Strassen so unterschiedlich, ja gegensätzlich war wie jene der Bärenfelser- und der Laufenstrasse.

Das allgemeine Bild lässt sich in drei Belangen noch etwas differenzieren. Allerdings muss man in Ermangelung von weiteren Studien eher von Tendenzen oder Hypothesen sprechen, die hier postuliert werden.

1) Zunahme der nachbarschaftlichen Interaktionen: Es scheint, dass die Nachbarschaftsbeziehungen zwischen 1979 und 2004 an Intensität gewonnen haben. Nicht nur kennen mehr BewohnerInnen an allen Strassen ihre NachbarInnen besser, sondern sie helfen sich offenbar auch häufiger gegenseitig bei Abwesenheit aus (z.B. zum Blumen giessen oder Briefkasten leeren).

2) Zunahme der Zufriedenheit in den jeweiligen Strassen: Es scheint, dass die Zufriedenheit mit der Situation an den jeweiligen Strassen leicht zugenommen hat. Dies gilt noch etwas mehr für die schneller befahrenen Strassen als für die Begegnungszonen, was wiederum auf die dortigen

Aufwertungsmassnahmen zurückgeführt werden könnte. Das wären insbesondere die Geschwindigkeitsbeschränkungen mit der Einführung von Tempo 50 anstatt 60 im Jahr 1984 sowie Tempo-30 Zonen seit 1989), den Lärmschutz- und vereinzelten Gestaltungsbemühungen im öffentlichen Raum. In der Bärenfelserstrasse scheint gemäss Befragung die Sicherheit für die Kinder 2004 z.B. höher eingeschätzt zu werden als noch 1979. 2004 dürfen auch etwas mehr Kinder unbeaufsichtigt draussen spielen als früher. Ob sie dies nutzen, ist allerdings eine andere Frage, wie der nächste Punkt zeigt.

3) Abnahme der Nutzung und der Aktivitäten im Strassenraum: Während die Zufriedenheit zugenommen zu haben scheint, ist bei der Nutzung des Strassenraumes tendenziell eher ein Rückgang festzustellen. In der Befragung 2004 werden in allen Strassen weniger Aktivitäten im Strassenraum erwähnt als noch 25 Jahre früher. Dies überrascht, hat man doch in den Innenstädten eher eine Zunahme des öffentlichen Lebens festgestellt. Möglicherweise war dies bis 2004 noch nicht so stark bis in die Quartiere vorgedrungen. 2015 könnte sich die Situation bereits wieder etwas anders präsentieren. Auch könnte man vermuten, dass ein Teil des Rückgangs auf die Erhebung selber zurückzuführen ist. 1979 und 1981 wussten die Befragten in den Wohnstrassen, dass es bei den Erhebungen auch um die Legitimierung ihrer neuen Errungenschaft ging, eben um die Wohnstrasse, für die sie lange gekämpft hatten. So wurden möglicherweise die positiven Seiten und die Intensität der Nutzung etwas optimistischer dargestellt. Allerdings betrifft der festgestellte Rückgang des Lebens auf der Strasse auch die anderen Strassen, in denen keine solche Motivation der Befragten vorlag.

Abbildung 33: Fotografische Eindrücke von den neu eingerichteten Wohnstrassen: Laufenstrasse (links) und Bärenfelserstrasse (rechts) im Bericht „Versuch mit Wohnstrassen, Zwischenbericht vom November 1979“; siehe Stadtplanbüro Kanton Basel-Stadt, 1979, S. 29 und 32

5.8 Vergleich mit ähnlichen Studien aus England und den USA

Praktisch zeitgleich zu unserer Studie wurden ähnliche Erhebungen in New York und in Bristol (England) durchgeführt. Ein Vergleich einiger Aspekte aus diesen Studien mit den Ergebnissen aus Basel ist aufschlussreich. Diese werden im vorliegenden Unterkapitel kurz vorgestellt.

Obwohl die Studien in verschiedenen kulturellen, städtebaulichen und verkehrlichen Kontexten durchgeführt worden sind und methodisch jeweils andere Herangehensweisen gewählt wurden, fallen die Ergebnisse sehr ähnlich aus und bestätigen die 1969 von Donald Appleyard in San Francisco herausgearbeiteten Befunde. Bei den beiden Studien handelt es sich um folgende Arbeiten:

3) "Traffic's Human Toll. A Study of the Impacts of Vehicular Traffic on New York City Residents"

   Die Studie wurde von der Nichtregierungsorganisation „Transportation Alternatives" (www.transalt.org) in den Jahren 2005 und 2006 in New York durchgeführt. In den vier Quartieren Astoria in Queens; Brooklyn Heights in Brooklyn; Chinatown in Manhattan und High Bridge in der Bronx wurden insgesamt über 600 BewohnerInnen an jeweils drei verschieden stark befahrenen Strassen befragt (vgl. Transportation Alternatives 2006).

4) "Driven to Excess: Impacts of Motor Vehicle Traffic on Residential Quality of Life in Bristol, UK"

   Joshua Hart hat im Jahr 2008 für seine Dissertation an der University of West England eine Replikationsstudie zu derjenigen von Appleyard in Bristol durchgeführt. In einem nördlichen Quartier der Stadt, ca. 5 km nördlich des Stadtzentrums, hat Hart insgesamt 60 BewohnerInnen an drei unterschiedlich stark befahrenen Strassen persönlich interviewt (vgl. Hart 2008).

Vergleicht man diese beiden Studien miteinander wie auch mit jener von Donald Appleyard und der hier vorliegenden, zeigen sich zwar Parallelen und Unterschiede bezüglich der Verkehrssituation, aber die Auswirkungen auf das Leben der AnwohnerInnen sind sehr ähnlich.

Das Verkehrsaufkommen in der New Yorker und der Basler Studie waren sich relativ ähnlich: auf den Strassen mit wenig Verkehr waren es unter 1'000 Fahrzeuge pro Tag, bei der Strasse mit mittelgrosser Belastung zwischen 1'400 und 2'000 Fahrzeuge und an der stark befahrenen Strasse zwischen 3'000 und 5'000 Fahrzeuge. In der Ursprungsstudie von Appleyard war das Aufkommen in allen Strassentypen deutlich höher – ca. 2'000 an der wenig befahrenen und ca. 16'000 Fahrzeuge an der stark befahrenen Strasse. Auch die Geschwindigkeiten waren höher. In der Studie von Bristol war das Aufkommen sogar noch höher. Ausnahme bildete die Strasse mit wenig Verkehr, an der mit 140 Fahrzeugen pro Tag unterdurchschnittlich wenige gezählt wurden. Dafür war dort die gefahrene Geschwindigkeit mit 40 km/h vergleichsweise am grössten.

Tabelle 10: Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit* des Verkehrs in den 4 Studien

	Wenig Verkehr / Tempo-20		Mittlerer Verkehr / Tempo-30		Viel Verkehr / Tempo-50	
	Fahrzeuge	Geschwindigkeit	Fahrzeuge	Geschwindigkeit	Fahrzeuge	Geschwindigkeit
San Francisco USA (1969)	2'000	25-30	8'000	40	16'000	55-65
New York, USA (2005/06)	< 1'000	k.A.	2-3'000	k.A.	5'000	k.A.
Bristol UK (2008)	140	40	8'420	50-55	21'130	50-55
Basel CH (2004) **	150-400	20	1'400	30	3'000	50

* Es handelt sich um die mittlere Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde (km/h); Die Werte aus San Francisco und Bristol wurden von Meilen (mph) in Kilometer pro Stunde (km/h) umgerechnet. Für die Schweiz ist die signalisierte Höchstgeschwindigkeit angegeben, da die mittlere Geschwindigkeit nicht gemessen wurde.

** In Basel wurde nur das Aufkommen zwischen 7-20 Uhr erhoben, der Wert für 24 Stunden dürfte etwas höher liegen.

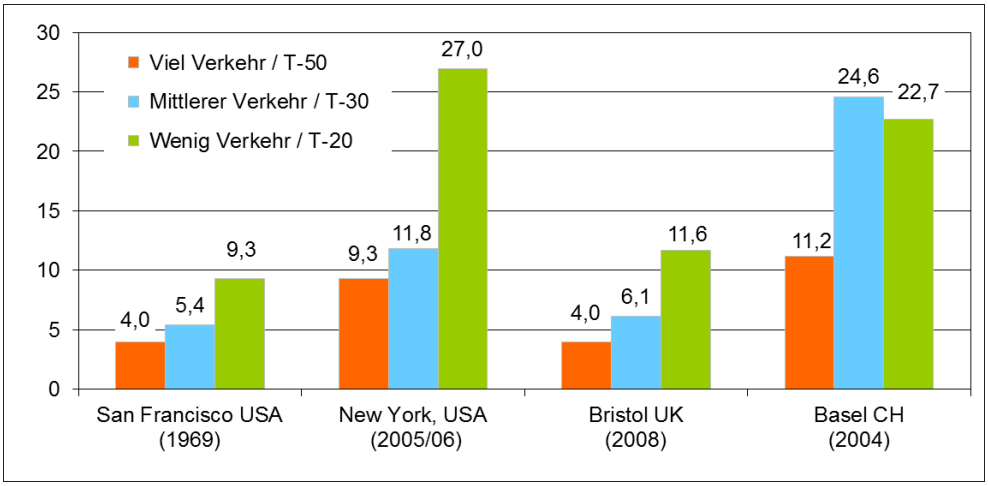
Trotz dieser wie auch der methodischen Unterschiede – die Erhebungen in Basel wurden schriftlich, in den übrigen Studien mündlich durchgeführt – zeigen sich erstaunliche Parallelen bei den Resultaten.

Nachbarschaftsbeziehungen an drei Strassen

Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Nachbarschaftsbeziehungen sind in allen Studien markant. In den Strassen mit wenig und langsamem Verkehr haben die BewohnerInnen rund doppelt bis drei Mal so viele Freunde und Bekannte in der eigenen Strasse wie jene, die an einer stark und schnell befahrenen

Strasse wohnen[27]. Die durchschnittliche Anzahl Freunde und Bekannte liegt an der mittelstark befahrenen Strasse meist näher bei derjenigen mit viel und schnellem Verkehr. Ausnahme bildet hier die Situation in Basel, wo die Tempo-30 Strasse aufgrund der Genossenschaftssiedlung Davidsboden mit den vielen Bekannten und Freunden überdurchschnittlich gut abschneidet. Dass die absolute Zahl von Freunden und Bekannten in San Francisco (bei Donald Appleyard) und in Bristol (bei Hart) deutlich tiefer liegt als in New York und Basel hat mit der Dichte der Bebauung zu tun. In den ersten beiden Städten handelt es sich grösstenteils um zweistöckige Gebäude oder Reiheneinfamilienhäuser, während in New York und Basel grössere Wohnblocks vorhanden sind. Deshalb kann man auch mehr Freunde und Bekannte an der Strasse haben.

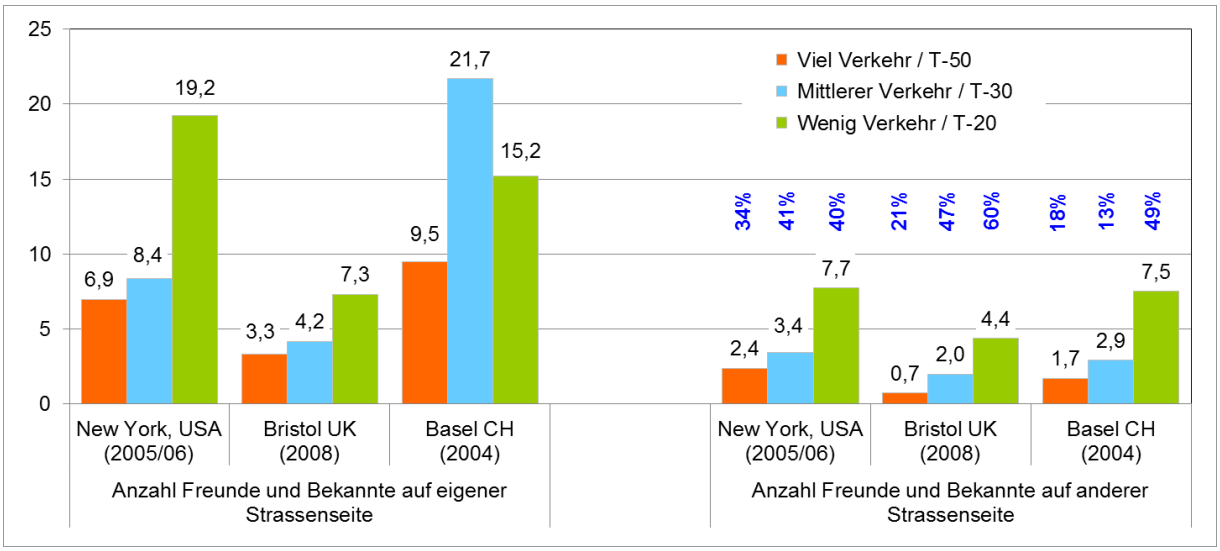
Abbildung 34: Anzahl Freunde und Bekannte nach Strassentyp in den vier vergleichbaren Studien von San Francisco, New York, Bristol und Basel



Wie stark die Trennwirkung von stark und schnell befahrenen Strassen ist, zeigt sich ebenfalls in allen Studien. In der Appleyard-Studie wurde dies mit der bekannten Darstellung (vgl. Kapitel 1.2 oben) gezeigt. In Appleyards Buch sind allerdings nicht für alle Strassentypen Zahlen dazu zu finden. Deshalb konzentrieren wir uns auf die drei neueren Studien.

In der folgenden Abbildung ist auf der linken Grafikhälfte die Zahl der Freunde und Bekannten auf der eigenen Strassenseite angegeben und auf der rechten Grafikhälfte jene auf der gegenüberliegenden Strassenseite.

Abbildung 35: Anzahl Freunde und Bekannte nach Strassenseite und Strassentyp in den drei vergleichbaren Studien von New York, Bristol und Basel



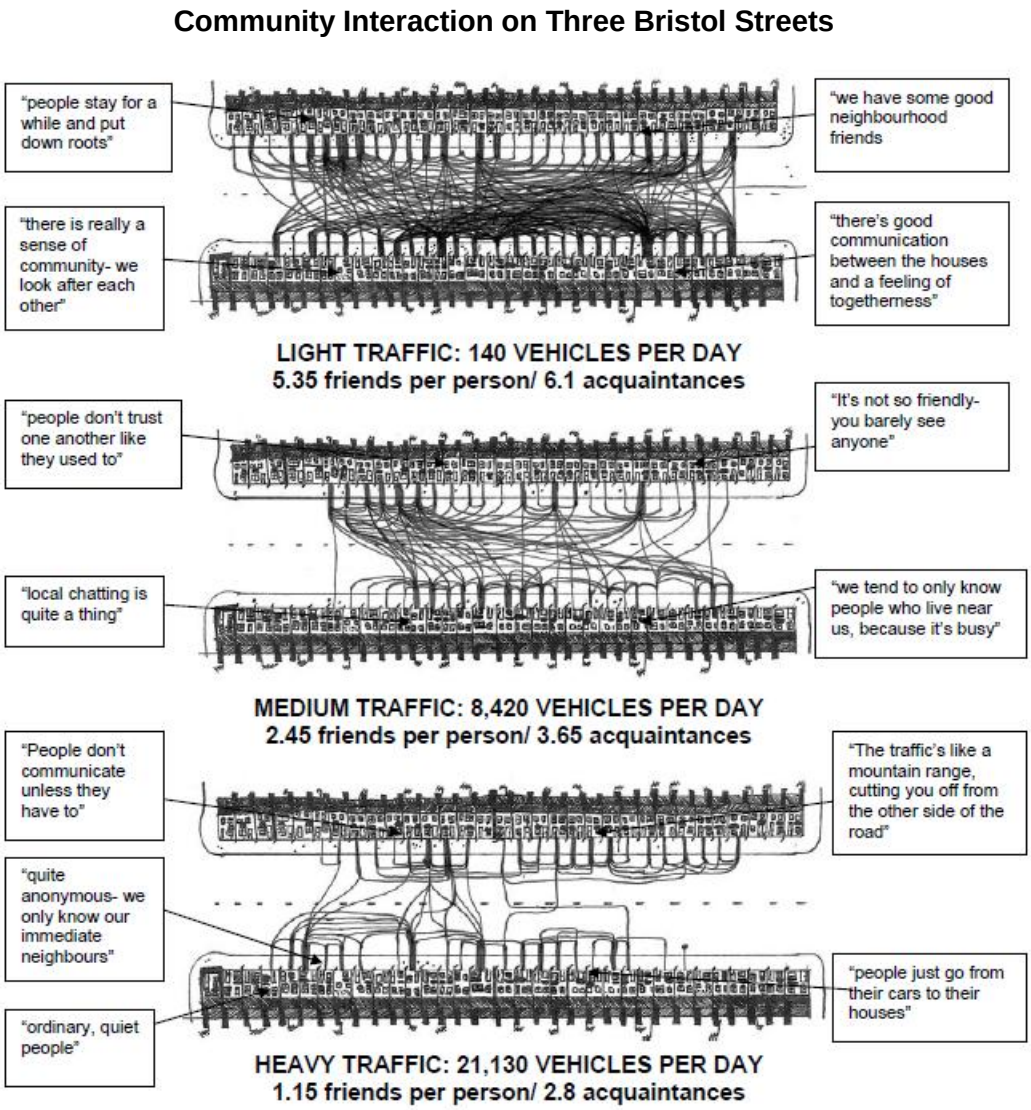
[27] Im Basler Projekt wurde die Zahl der „NachbarInnen, die man kennt“ erhoben und nicht die Zahl von Freunden und Bekannten an der Strasse. Die Ergebnisse dürften trotzdem in etwa vergleichbar sein. Wenn man Freunde und Bekannte in der Strasse zusammenzählt und die Bedeutung des Begriffs „friends“ im angelsächsischen Kulturraum berücksichtigt. Zudem meinte man auch in den anderen Studien hauptsächlich Leute, deren Namen man kennt.

Es wird deutlich, dass in allen Strassen, die Zahl der Freunde und Bekannten auf der gegenüberliegenden Seite deutlich geringer ist. Je stärker und schneller die Strasse befahren wird, desto deutlicher ist dieser Effekt. Haben beispielsweise in Bristol an der viel befahrenen Strasse die BewohnerInnen 3.3 Freunde und Bekannte auf der eigenen Seite, sind es nur noch 0.7 Personen auf der gegenüberliegenden Seite. Das entspricht einem Anteil von 21% (Wert in blau). An der wenig befahrenen Strasse hingegen haben die BewohnerInnen 7.3 Freunde und Bekannte auf der eigenen Seite und immerhin noch 4.4 auf der anderen Strassenseite. Dies entspricht einem Anteil von 60%. Damit wird die Trennwirkung von Strassen sehr deutlich.

Schon bekannt ist die bemerkenswerte Situation an der Temp-30 Strasse in Basel (Vogesenstrasse), die in Bezug auf die Zahl der Freunde und Bekannten auf der eigenen Seite aus der Reihe tanzt. Daran ist wiederum die Genossenschaftssiedlung „Schuld“, die zu mehr Bekannten führt. Zugleich ist deren Zahl auf der gegenüberliegenden Strassenseite anteilsmässig mit 13% noch geringer als in den anderen Strassen, so z.B. in jenen der vergleichbar dicht besiedelten New Yorker Quartiere. Hier ist dafür der Anteil mit 41% in den mittelstark befahrenen Strassen etwa gleich gross wie in den wenig befahrenen Strassen (40%).

Joshua Hart hat für Bristol in Analogie zu Donald Appleyards Studie die Intensität der Interaktionen zwischen den NachbarInnen – auf der eigenen und der gegenüberliegenden Strassenseite – anschaulich dargestellt. Die Linien zeigen die Beziehungen mit Bekannten und Freunden und die (kaum sichtbaren) Punkte, die Orte, wo sich die BewohnerInnen draussen aufhalten.

Abbildung 36: Die Interaktionen der BewohnerInnen mit den NachbarInnen auf der eigenen und auf der gegenüberliegenden Strassenseite in Bristol nach Verkehrsmenge (Hart 2008, S. 46 in Anlehnung an Donald Appleyard)



Aktivitäten im öffentlichen Strassenraum

In der New Yorker wie in der Basler Studie wurden die BewohnerInnen gefragt, ob und wie sie den öffentlichen Strassenraum für Freizeitaktivitäten nutzen. Für San Francisco werden die Daten separat am Schluss dieses Teils dargestellt. Die Fragen waren unterschiedlich formuliert, so dass nicht alle Angaben genau vergleichbar sind. So ist zum Beispiel unklar ist, ob die häufigere Nutzung des öffentlichen Raumes in den New Yorker Quartieren methodisch oder kulturell bedingt ist. Der wesentliche Punkt zeigt sich jedoch in beiden Untersuchungen gleich. Nämlich, dass der öffentliche Raum umso intensiver genutzt wird, je weniger Verkehr es hat und je langsamer dieser ist. In den Quartierstrassen mit wenig oder langsamem Verkehr nutzen mehr als die Hälfte der BewohnerInnen in New York und in Basel den öffentlichen Raum für Freizeitaktivitäten. In Strassen mit viel Verkehr sind es in Basel nur ein Viertel (24%) der AnwohnerInnen und in New York 37%.

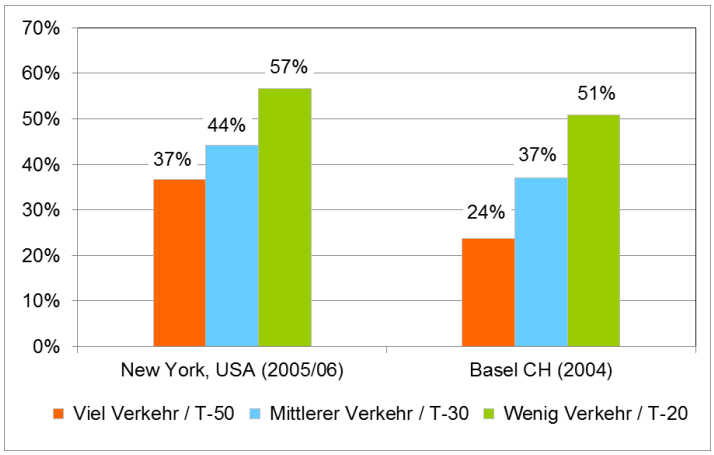
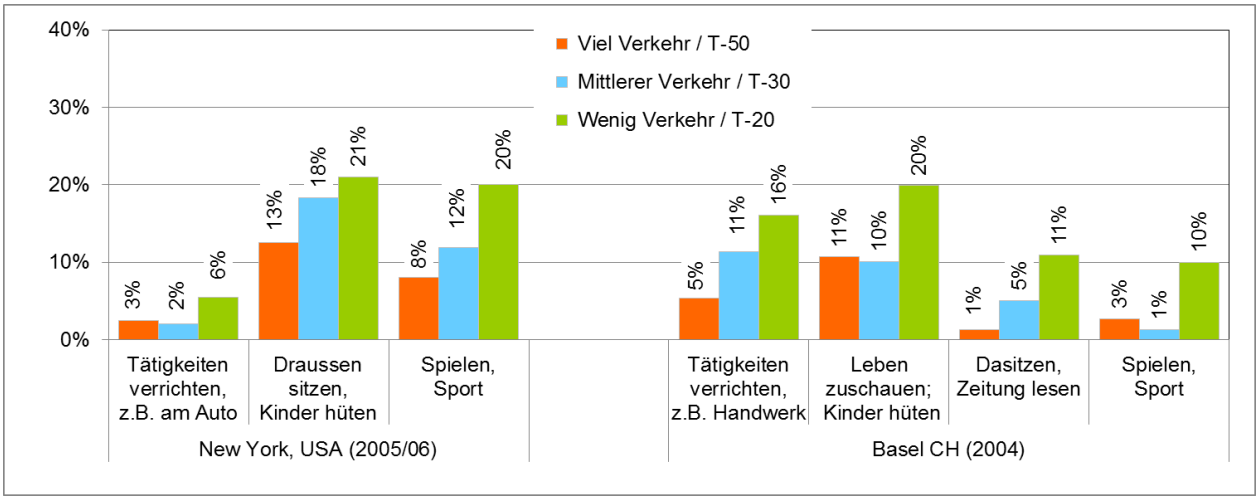


Abbildung 37: Nutzung des öffentlichen Raumes durch die BewohnerInnen nach Strassentyp in New Yorker und Basler Quartieren

Auch die Art der Freizeitaktivitäten unterscheidet sich nicht grundsätzlich. In der New Yorker Studie wurden als Aktivitäten auch die Freizeitwege der BewohnerInnen zu Fuss erfasst, also wenn sie mit dem Hund Gassi oder in den nahen Park gehen. In der Basler Studie wiederum wurde das Sprechen mit NachbarInnen separat erhoben. Beides wird hier zur besseren Übersichtlichkeit weggelassen. Die Kategorisierung der Aktivitäten wurde zudem je anders vorgenommen, was eine direkte Vergleichbarkeit erschwert. Trotzdem zeigt sich wiederum in beiden Städten das Bild, dass die Zahl der Aktivitäten zunimmt, wenn die Verkehrsmenge oder die Geschwindigkeit des Verkehrs abnimmt.

Zu den wichtigsten Aktivitäten in beiden Städten gehört der Aufenthalt im öffentlichen Raum, also draussen zu sitzen und dem Leben zuzuschauen oder die Zeitung zu lesen. Teilweise passiert dies auch von privaten und halböffentlichen Räumen aus, also z.B. wenn die Leute auf der Veranda oder im Vorgarten sitzen. In Basel und New York scheinen diese Aktivitäten etwa gleich populär zu sein. Ausnahme bildet hierzu die Tempo-30 Strasse in Basel, wo das geringere Niveau durch den grossen Innenhof der Genossenschaftssiedlung erklärt werden kann. Der Aufenthalt und auch das Spiel finden vielmehr dort und weniger im öffentlichen Strassenraum statt. In den New Yorker Quartieren scheinen das Spielen und sportliche Aktivitäten in allen Strassentypen verbreiteter zu sein als in Basel. Im Gegensatz dazu scheint es in Basel häufiger vorzukommen, dass BewohnerInnen im weiteren Bereich des öffentlichen Strassenraumes eine Tätigkeit verrichten. In New York wurde hierbei häufig genannt, dass sie mit dem Auto beschäftigt sind.

Abbildung 38: Art der Freizeitaktivitäten im öffentlichen Strassenraum durch die BewohnerInnen nach Strassentyp in New Yorker und Basler Quartieren

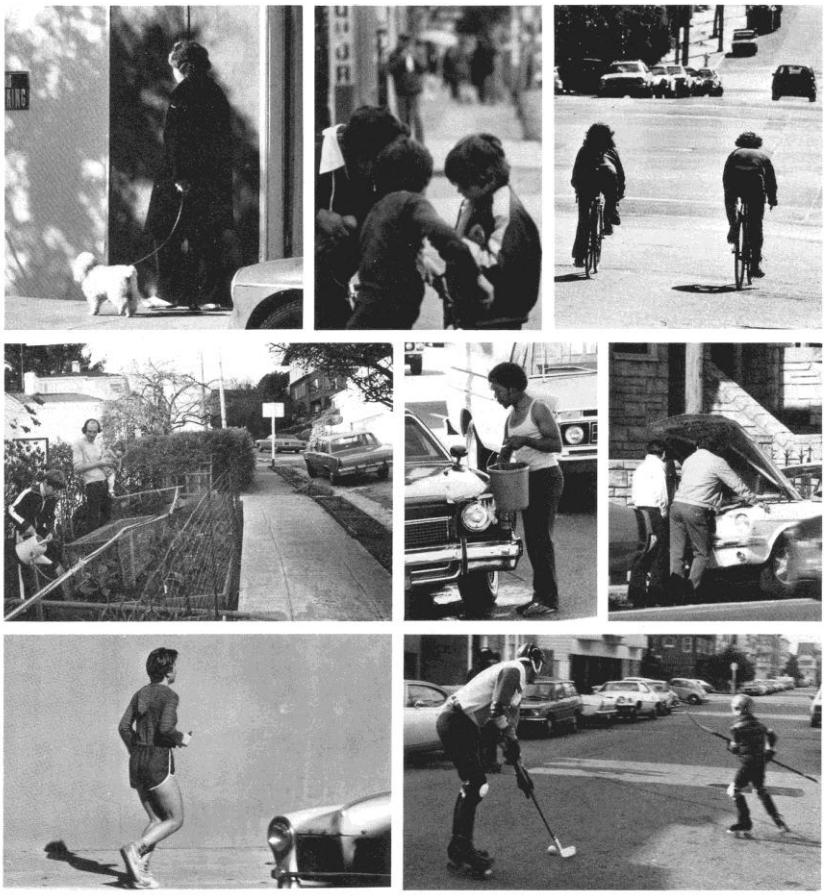


Das Waschen oder Flicken von Autos wird auch in den Daten von Donald Appleyard sichtbar. Sie werden hier separat dargestellt und es wird nur zwischen den Strassen der Studie selber verglichen, nicht aber mit den anderen oben erwähnten Arbeiten. Bei dieser Studie von Appleyard, handelt es sich um eine grössere Erhebung in San Francisco von 1972, in der die BewohnerInnen selber folgende Anteile an Aktivitäten auf ihrer Strasse am häufigsten beobachteten:

Tabelle 11: Anteile von Aktivitäten, welche die BewohnerInnen am häufigsten an ihrer Strasse beobachtet haben (San Francisco 1972; Appleyard 1981, S.71)

	Wenig Verkehr	Mittlerer Verkehr	Viel Verkehr	Sehr viel Verkehr	Total
Mit anderen sprechen	33%	53%	38%	31%	39%
Im Garten arbeiten	54%	27%	22%	24%	32%
Auto waschen	27%	24%	23%	16%	23%
Auto reparieren	20%	12%	21%	8%	17%
Draussen sitzen	11%	24%	17%	24%	18%
Kinder hüten	16%	18%	16%	11%	16%
Mit Spielzeugen spielen	28%	11%	23%	19%	21%
Rollschuhlaufen	16%	12%	15%	15%	15%
Ballspiele, Frisbee	19%	10%	9%	6%	12%
Velofahren	40%	32%	29%	39%	34%
Jogging	5%	11%	10%	18%	10%

Der Vergleich zwischen den Strassen zeigt, dass die Unterschiede bei verschiedenen Aktivitäten nicht so gross sind wie in den späteren Studien. So sind z.B. das Spielen mit Spielzeugen oder das Rollschuhlaufen in Strassen mit wenig Verkehr ähnlich häufig wie in Strassen mit viel Verkehr. Dasselbe gilt auch für das Hüten der Kinder, für das Sprechen mit andern sowie für das Auto waschen und reparieren. Eindeutig am meisten anzutreffen sind in Strassen mit wenig Verkehr das Arbeiten im Garten, die Ballspiele und das Velofahren. Allerdings wurde letzteres auch an Strassen mit sehr viel Verkehr beobachtet. Überraschend ist, dass die Leute an den viel und mittelstark befahrenen Strassen deutlich häufiger draussen sitzen als in den ruhigeren. Möglicherweise ist dieses Resultat auf die gesellschaftliche Situation in den USA der frühen 1970er Jahre zurückzuführen, in der die soziale Segregation eine grosse Rolle gespielt hat. Ärmere BewohnerInnen, insbesondere Schwarze dürften häufig in kleinen Häusern bzw. Wohnungen an stark befahrenen Strassen gewohnt haben und waren deshalb häufiger draussen und mit einem Velo anzutreffen.



Street activities in San Francisco: walking pets and talking were the most frequently mentioned activities, mostly on MEDIUM streets; bike-riding and gardening came next, more on LIGHT streets; sitting out occurred mostly in the Mission; car-washing and repair, a common activity; jogging, mostly on polluted HEAVY streets; street play reported on only one of our streets, and street watching, another rare pastime. Ted Barnes and Donald Appleyard

Abbildung 39: Aktivitäten in San Franciscos Strassen; Fotos Ted Barnes und Donald Appleyard; aus: Appleyard 1981, S. 73

6. Nutzung des öffentlichen Raumes durch Kinder: Ergebnisse der Kinderbefragung

6.1 Ausgangslage und Verteilung der befragten Kinder nach Alter und Geschlecht

Als Basis für die Analyse der Frage nach der Bedeutung unterschiedlicher Strassenräume für die Kinder stehen insgesamt 49 Kinderfragebögen zur Verfügung. Das heisst, aus den Antworten ergeben sich bestenfalls Hinweise oder Tendenzen. Auch ist eine Aufgliederung etwa nach verschiedenen altersmässigen Untergruppen nicht möglich. Die Datenmenge ist zu klein. Als Grenzfall lassen sich die Ergebnisse aus den verschiedenen untersuchten Strassenabschnitten miteinander vergleichen. Bei diesen Vergleichen entfallen einzelne Strassenabschnitte, da an ihnen nur wenige Familien mit jüngeren Kindern wohnen und/oder die Beteiligung der Anwohner an der Befragung zu gering war.

Tabelle 12: Verteilung der Kinderfragebogen auf die verschiedenen Strassen im Vergleich mit den Daten der Volkszählung 2000

	Total Fragebogen 2-12 Jahre	Anteil an allen Befragten	Anteil Kinder gemäss Volkszählung 2000
Mülhauserstrasse	6	7.3%	10.6%
Vogesenstrasse	21	20.8%	14.8%
Jungstrasse	8	8.2%	11.2%
Laufenstrasse	3	3.5%	11.8%
Bärenfelserstrasse	11	18.3%	12.5%

Selbst wenn man davon ausgeht, dass sich die Zusammensetzung der Bevölkerung seit der Volkszählung im Jahre 2000 geändert hat, erweist sich die Anzahl von insgesamt 219 Kindern im Alter von 2 bis 12 Jahren, die damals an den ausgewählten Strassenabschnitten wohnten als klein. Auch ein besserer Rücklauf bei der Fragebogenaktion hätte daran nicht sehr viel geändert. Während wir in der Vogesenstrasse und in der Bärenfelserstrasse prozentual deutlich mehr Familien mit Kindern erreicht haben, war insbesondere die Beteiligung von Familien mit Kindern in der Laufenstrasse sehr gering. Die Laufenstrasse wird deshalb für Vergleiche zwischen den verschieden Strassen nicht einbezogen.

Das durchschnittliche Alter der Kinder in den verschiedenen Strassenabschnitten erweist sich als mehr oder weniger ausgewogen.

Tabelle 13: Altersverteilung und Durchschnittsalter der Kinder (N=46, ohne Laufenstrasse)

	2 - 4 Jahre	5 - 7 Jahre	8 - 10 Jahre	11 - 12 Jahre	Mittelwert
Mülhauserstrasse	2	0	2	2	7.7
Vogesenstrasse	4	9	3	5	7.4
Jungstrasse	2	1	4	1	7.5
Bärenfelserstrasse	2	1	5	3	8.2

Mit 31 Knaben (63.3%) gegenüber 18 Mädchen (36.7%) überwiegen die Knaben insgesamt deutlich. Noch deutlicher wird die ungleiche Geschlechtsverteilung in Bezug auf die verschiedenen Strassen. Während von der Mülhauserstrasse (N=6) ausschliesslich Fragebogen von Mädchen vorliegen, überwiegen in der Bärenfelserstrasse (N = 11: ein Mädchen), in der Jungstrasse (N=6: zwei Mädchen) und in der Laufenstrasse (N=3: ein Mädchen) die Fragebogen der Knaben deutlich. Einzig in der Vogesenstrasse ist das Geschlechtsverhältnis etwas ausgeglichener (N = 13 Knaben und 8 Mädchen).

6.2 Unbegleitetes Spiel im Freien – Gründe und Hindernisse, weshalb nicht möglich

Von den insgesamt 49 Kindern dürfen 25 (51%) unbegleitet im Freien spielen, 24 (49%) müssen ins Freie begleitet werden. Neben dem Alter der Kinder spiegeln sich in diesem Ergebnis die unterschiedlichen Strukturen und Verkehrsverhältnisse der verschiedenen Strassenabschnitte. In der Mülhauserstrasse dürfen 33 Prozent der Kinder nicht unbegleitet im Freien spielen, in der Jungstrasse sind es 25 Prozent, in der Vogesenstrasse 19 Prozent und in der Bärenfelserstrasse 18 Prozent. Eine differenzierte Auswertung ist allerdings nicht möglich, da die altersmässige Verteilung der Kinder auf die verschiedenen Strassen zu unterschiedlich ist.

6.2.1 Gründe für das Verbot, unbegleitet im Freien zu spielen

Bei 23 von 24 Kindern, die nicht unbegleitet im Freien oder nur im Garten oder Innenhof spielen dürfen, werden die Gründe für das Verbot angegeben (Mehrfachantworten): Mit 22 Nennungen steht der Strassenverkehr als Hauptursache für das Verbot eindeutig fest. Acht Mal werden zudem fehlende geeignete Räume erwähnt, was sehr oft ebenfalls mit dem stehenden oder fahrenden Motorfahrzeugverkehr zu tun hat. Da Kinder bereits ab zwei Jahren in die Befragung einbezogen wurden, wird insgesamt 10 Mal erwähnt, dass „das Kind noch zu klein“ sei.

Interessant sind Ursachen, nach denen zwar gefragt wurde, die aber gar nicht oder nur vereinzelt erwähnt werden. So gibt es keine Eltern, die es sich *nicht wünschten, dass ihr Kind mit andern Kindern aus der Nachbarschaft im Freien spielen könnte*. Nur einmal wird erwähnt, dass es in der Nachbarschaft gar *keine Kinder hat, mit denen das eigene Kind spielen könnte*. *Gewaltverbrechen* sind ebenfalls kein Thema: Nur bei einem Kind wird dies als Grund dafür angegeben, dass es nicht im Freien spielen darf.

6.2.2 Hindernisse auf dem Weg ins Freie

Geschlossene oder zu schwere Türen, zu hoch angebrachte Klingeln oder ein unwirtliches Treppenhaus sind für Kinder oft Hindernisse auf dem Weg ins Freie (dazu: Hüttenmoser und Degen-Zimmermann 1995, S.29ff.). Dies ist auch in Basel der Fall. Interessant ist, dass sich zwischen den untersuchten Strassenabschnitten grosse Unterschiede ergeben. Die weitere Umfeldsituation scheint sich sehr deutlich in der Art des Zutritts zum Haus und zur Wohnung zu spiegeln.

Insgesamt bestehen in den untersuchten Strassenabschnitten bei 46 Prozent der Hauseingänge keine Hindernisse. Die Gegensätze von Strasse zu Strasse sind gross. In der Mülhauserstrasse ist nur ein Hauseingang von sechs ohne Hindernis und in der Jungstrasse sogar nur einer von sieben. Geradezu umgekehrt sind die Verhältnisse in der Bärenfelserstrasse, wo auf 10 Eingänge nur einer ein Hindernis für Kinder aufweist. Während in der Jungstrasse die Türen aller befragten Kinder geschlossen sind und in der Mülhauserstrasse nur eine Haustüre von 6 tagsüber offen bleibt, sind in der Bärenfelserstrasse von 11 Haustüren 10 ständig offen. Die Vogesenstrasse befindet sich mit 38 Prozent (N=21) hindernisfreien Eingängen in der Mitte.

Die „offene Haustüre“ kann als Spiegelbild des weiteren Umfeldes betrachtet werden, das die Anwohner umgibt. Überraschend ist dies insbesondere bei der Jungstrasse, wo trotz intensiver Nachbarschaftskontakte der Aussendruck offensichtlich zu gross und die räumlichen und verkehrstechnischen Verhältnisse trotz der Einrichtung einer Begegnungszonen zu schlecht sind, um eine grössere Offenheit zu erreichen.

6.3 Beziehungen auf der eigenen und der gegenüberliegenden Seite der Strasse

Jeder der untersuchten Strassenabschnitte hat einen eigenen Charakter. Die Art der baulichen und verkehrstechnischen Gestaltung der einzelnen Strasse wirkt sich, so unsere These, stark darauf aus, ob ein Kind nachbarschaftliche Kontakte weitgehend auf die eigene Strassenseite beschränken muss oder ob es auch mit Kindern, die auf der andern Seite wohnen, spielen, respektive diese besuchen kann. In die gleiche Richtung geht die Frage nach den Kontakten unter Erwachsenen und den Hütemöglichkeiten von Eltern mit Kindern. Die Ergebnisse bestätigen die Ausgangsthese deutlich. Dazu kurz eine Charakteristik der einzelnen Strassen.

6.3.1 Mülhauserstrasse (Tempo 50)

Bei der Mülhauserstrasse handelt es sich um eine Hauptstrasse mit Tempo 50 Regelung. Das Verkehrsaufkommen ist hoch. Drei von sechs Befragten vermerken dies auch als Grund dafür, dass ihr Kind nicht im Freien spielen kann. Von den insgesamt 6 befragten Kindern geben zwei an, dass sie weder auf der eigenen noch auf der andern Seite der Strasse Spielkontakte mit andern Kindern haben noch Kinder auf der eigenen wie andern Strassenseite besuchen können. Bei drei Kindern fehlt eine Antwort, was eher darauf hinweist, dass auch sie kaum Kontakte zu andern Kindern in der Strasse haben. Einzig von einem 12-jährigen Kind wissen wir, dass es auf der eigenen Seite mit zwei Kindern und auf der gegenüberliegenden Seite mit fünf Kindern im Freien spielt. Besuchen kann dieses Kind sowohl auf der gleichen Seite wie auf der gegenüberliegenden Seite zwei Kinder.

Was das Hüten betrifft, so verfügen die Eltern desselben Kindes, das sowohl auf der eigenen Seite wie auf der andern Seite intensive Kontakte hat, auch über vier Familien in denen sie ihr Kind betreuen lassen können. Diese befinden sich alle auf der andern Seite der Strasse. Hinzu kommt ein weiteres 8-jähriges Kind, das zwar im Freien nicht mit andern Kindern spielen und auch keine andern Kinder besuchen kann, aber dennoch auf der andern Seite der Strasse über eine Hütemöglichkeit verfügt.

Gemäss der Befragung der Erwachsenen kennen von insgesamt 15 resp.14 Eltern mit Kindern im gleichen Haus und auf der gleichen Seite der Strasse im Durchschnitt 17,8 Erwachsene persönlich, auf der andern Seite der Strasse kennen sie durchschnittlich noch 4,2 Erwachsene persönlich (Median: 10,1 / 1,3).

Die Ergebnisse der Mülhauserstrasse bestätigen, dass eine verkehrsreiche Strasse und fehlende Seitenräume, resp. bespielbare Innenhöfe u.ä. das Spiel der Kinder untereinander nicht fördern, sondern weitgehend verunmöglichen, dass sich die Kinder gegenseitig zu besuchen können. Ab einem gewissen Alter, im vorliegenden Falle 12 Jahre, gibt es selbstverständlich Ausnahmen. Ein zwölfjähriges Kind kann auch die stark frequentierte Mülhauserstrasse selbständig überqueren. Auch die Kontakte der Eltern der Kinder über die Strasse hinweg sind gering. Die Datenbasis für die Mülhauserstrasse erweist sich allerdings als zu klein für eine differenzierte Analyse, sie bestätigt bestenfalls einen gewissen Trend.

6.3.2 Vogesenstrasse (Tempo 30)

Die Vogesenstrasse liegt in einer Tempo-30-Zone. Sie ist sehr breit. Beidseits der Strasse hat es viele Parkfelder die senkrecht oder parallel zur Strasse angelegt sind. Ebenfalls beidseits der Strasse hat es boulevardähnliche breite Trottoirs. Die Trennwirkung der breiten Strasse mit den zahlreichen Parkplätzen muss als gross betrachtet werden. Der Durchgangsverkehr ist nicht sehr bedeutend.

An der Vogesenstrasse wohnen dank grosser Wohnungen viele Familien mit Kindern. Die Vogesenstrasse zeichnet sich zudem dadurch aus, dass unmittelbar anschliessend an den untersuchten Strassenabschnitt eine neuere Überbauung mit einem grossen Innenhof erstellt wurde, der auch von Kindern, die nicht direkt in der Siedlung wohnen, als Spielplatz benutzt wird (Siedlung Davidsboden).

Von den insgesamt 21 befragten Familien dürfen 8 Kinder unbegleitet im Freien spielen, 9 dürfen dies nur im Garten oder im Innenhof tun. 4 Kinder werden immer begleitet, wenn sie ins Freie gehen. Bei den ständig begleiteten Kindern handelt es sich mit einer Ausnahme um sehr junge Kinder im Alter von zwei und drei Jahren, nur eines der ständig begleiteten Kinder ist bereits sieben Jahre alt. Die Gründe für das Verbot, unbegleitet im Freien zu spielen liegen fast ausschliesslich im hohen Verkehrsaufkommen (9 Nennungen), im zu raschen Verkehr (4 Nennungen) oder im fehlenden Spielraum (6 Nennungen). Bei den sehr jungen Kindern wird auch das Alter angegeben.

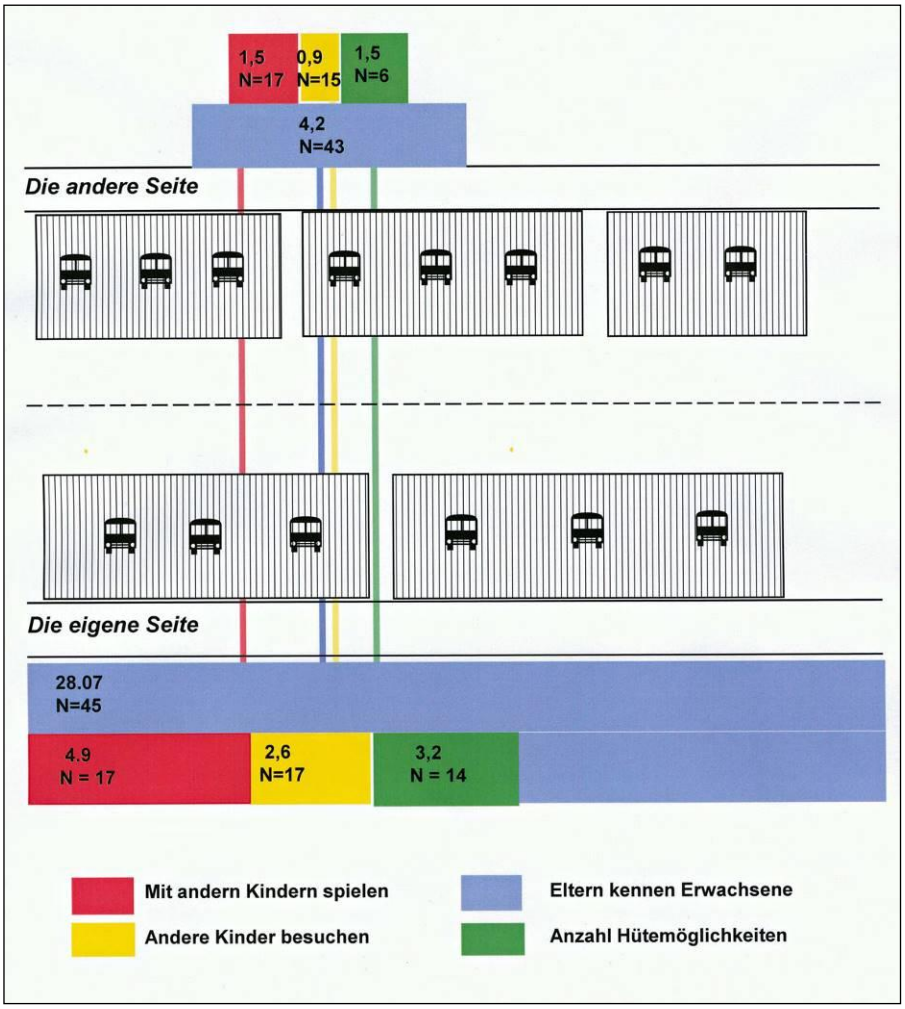
Was die Anzahl der Kinder in der Nachbarschaft betrifft, mit denen die Kinder spielen können, so haben die 17 Kinder, die auf der Strasse, im Garten oder in Innenhöfen spielen können, insgesamt 83 Spielkameraden auf der gleichen Seite der Strasse und noch 23 Kinder auf der andern Strassenseite. Besuchen können 17 Kinder insgesamt 45 Kinder auf der gleichen und 15 Kinder 23 Kinder auf der andern Seite der Strasse.

Hütemöglichkeiten haben 15 von 21 Familien. 14 Familien haben auf der gleichen Strassenseite und im gleichen Haus insgesamt 46 Hütemöglichkeiten. Auf der andern Seite der Strasse haben 6 Familien noch 9 Hütemöglichkeiten.

Gemäss der Befragung der Erwachsenen kennen Eltern mit Kindern im gleichen Haus und auf der gleichen Seite der Strasse (N=45) im Durchschnitt 28 Erwachsene persönlich, auf der andern Seite der Strasse (N=43) sind es durchschnittlich noch 4,2 Erwachsene (Median: 11,4 / 2,7).

Das Beispiel Vogesenstrasse belegt eindrücklich die starke Trennwirkung einer breiten Strasse mit vielen Parkplätzen. Die Kontakte unter Kindern, die Möglichkeit sich gegenseitig zu besuchen und die Kontakte unter Erwachsenen sowie die nachbarschaftlichen Hilfeleistungen (Hütemöglichkeiten) werden über die Strasse hinweg um ein Mehrfaches reduziert. Da die Ressourcen an Familien und Kindern an der Vogesenstrasse insgesamt gross sind, wirkt sich dies nicht so gravierend aus, wie an einer Strasse mit nur geringen Ressourcen.

Abbildung 40: Vogesenstrasse*: Kontakte auf der eigenen und der andern Seite der Strasse (Mittelwerte)



* Struktur der Strasse: Quartierstrasse Tempo 30, relativ breit, beidseitig breite Trottoirs, versetzte Senkrecht- und Längsparkierung (dicht)

6.3.3 Jungstrasse (neu eingerichtete Begegnungszone, Tempo 20)

Bei der Jungstrasse handelt es sich um eine neu eingerichtete Begegnungszone. Bei der Einrichtung der Strasse beschränkte man sich weitgehend auf das Aufstellen von Signalisationspforten. Die bereits vor der Einrichtung der Begegnungszone bestehende, für Tempo-30-Zonen übliche versetzte Parkierung, blieb bestehen. Das Verkehrsaufkommen ist insbesondere gegen Abend hoch, da die Jungstrasse beim regelmässig hohen Verkehrsaufkommen auf der Mülhauserstrasse von den AutofahrerInnen als Schleichweg benutzt wird. Dies verunmöglicht den Kindern das Spiel auf der schmalen Strasse weitgehend. Es sei denn die Anwohner organisieren Spielnachmittage und besondere Anlässe, was recht häufig geschieht. Von 8 Kindern können 4 unbegleitet im Freien mit andern Kindern spielen. Sie sind jedoch alle bereits 10 Jahre alt und älter.

Was die Anzahl anderer Kinder betrifft, mit denen die Jungstrassenkinder spielen oder die sie besuchen können, ergibt sich folgendes Bild: Von drei Kindern fehlen die Abgaben; zwei davon sind noch recht jung (3 und 5 Jahre). Die restlichen 5 Kinder verfügen auf der eigenen Seite über insgesamt 10, auf der andern Seite über 11 Spielkontakte. Zudem können diese fünf Kinder vier andere Kinder auf der gleichen, resp. 9 Kinder auf der andern Seite der Strasse besuchen.

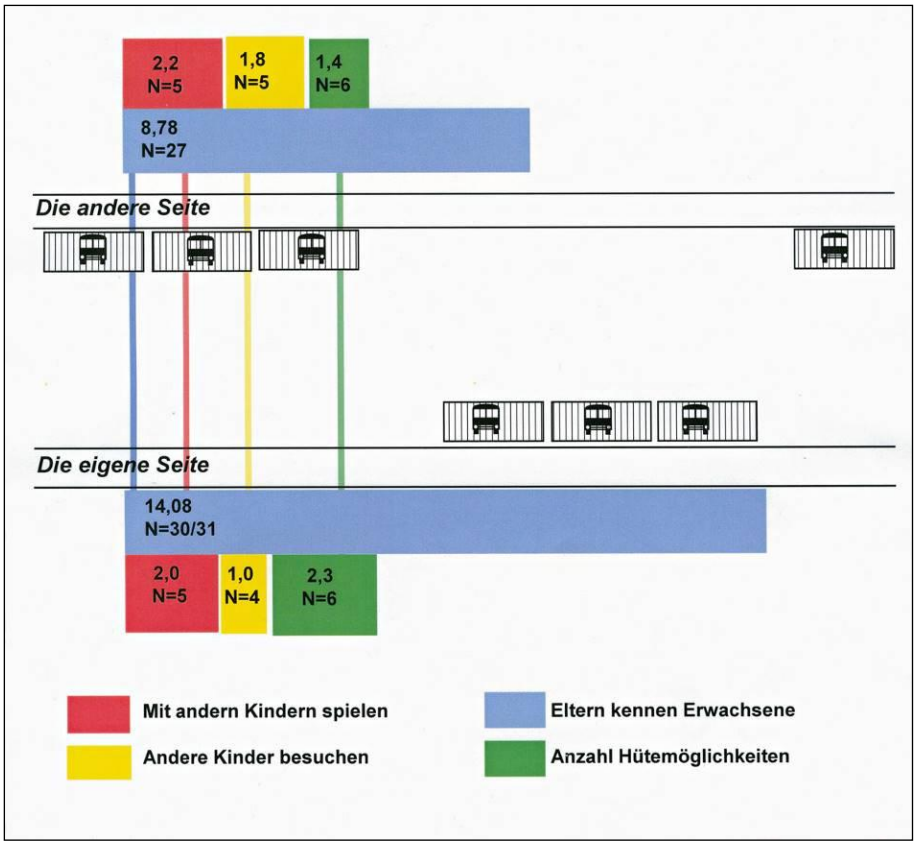
Was die Hütemöglichkeiten betrifft, so haben von 8 Familien mit Kindern zwei keine Möglichkeit, ihre Kinder in der Nachbarschaft betreuen zu lassen. Die restlichen sechs Familien verfügen insgesamt über 17 Hütemöglichkeiten auf der gleichen Strassenseite respektive im gleichen Haus und acht Möglichkeiten auf der andern Seite der Strasse.

Gemäss der Befragung der Erwachsenen kennen in der Jungstrasse Eltern mit Kindern im Durchschnitt 14,1 Erwachsene im gleichen Haus (N=30) oder der gleichen Seite der Strasse (N=31) persönlich. Auf der andern Seite der Strasse (N=27) sind ihnen durchschnittlich 8,8 Erwachsene persönlich bekannt (Median: 10,1 / 7,3).

Zusammenfassend zeigt das Beispiel der Jungstrasse, dass trotz ungünstigen Verkehrs- und Raumverhältnissen, die Tempo-20 Regelung und der intensive Einsatz der Anwohner für Verbesserungen, dazu geführt hat, dass die Kinder sowohl auf der eigenen Seite wie auf der andern Seite der Strasse die Möglichkeit haben, mit andern Kindern zu spielen und sie auch zu besuchen. Da in der Jungstrasse nur wenige Familien mit jüngeren Kindern wohnen, ist dies umso wichtiger. Das gleiche gilt für die verschiedenen Hütemöglichkeiten in der Nachbarschaft. Die Eltern der Kinder haben zudem häufig Kontakte zu Erwachsenen, die auf der andern Seite der Strasse wohnen.

Das besondere an der Jungstrasse ist, dass die Strasse durchlässig ist. Ja die Kontakte, Besuchsmöglichkeiten der Kinder auf der andern Seite der Strasse sind etwas höher als auf der eigenen Seite. Das heisst, dass bestehende nachbarschaftliche Ressourcen gut ausgenutzt werden können, obwohl insgesamt nur wenige Möglichkeiten vorhanden sind.

Abbildung 41: Jungstrasse*: Kontakte auf der eigenen und der andern Seite der Strasse (Mittelwerte)



* Struktur der Strasse: Begegnungszone (Tempo 20), relativ schmal, beidseitig Trottoir, versetzte Parkierung

6.3.4 Laufenstrasse (Begegnungszone, seit 1979 bestehende Wohnstrasse)

Die Laufenstrasse ist wie die Bärenfelserstrasse eine der ersten Wohnstrassen der Stadt Basel. Sie ist sehr grosszügig eingerichtet und es hat keine Parkplätze. Die Strasse wird durch Sitzplatzgruppen und grosse Pflanzcontainer gegliedert. Seit ein Einkaufzentrum in der Nähe geschlossen und die Richtung des Einbahnverkehrs umgekehrt wurde, hat es gemäss Anwohnern deutlich weniger Verkehr.

Der Rücklauf an Fragebogen war in der Laufenstrasse insgesamt zwar gut, trotzdem haben nur drei Familien mit Kindern einen Fragebogen ausgefüllt. Da an dieser Strasse in den letzten Jahren sehr viel renoviert wurde, ist es möglich, dass sich die Angaben aus der Volkszählung 2000, laut der 11.8 Prozent der Anwohner der Population „Familien mit Kindern“ zuzurechnen sind, deutlich verändert haben. Auch im Laufe der Beobachtungen haben wir an dieser Strasse nur wenige Kinder angetroffen, die hier wohnen.

Von den drei Kindern ist eines erst vier Jahre alt. Es darf unbegleitet nur im Innenhof spielen. Die beiden andern Kinder sind 10, resp. 12 Jahre alt. Das 12-jährige Kind hat auf der eigenen wie auf der andern Strassenseite 2 Spielkameraden. Es kann auf der eigenen Seite der Strasse ein Kind auf der andern Seite zwei Kinder zu Hause besuchen. Das zweite, zehnjährige Kind hat auf der eigenen Strassenseite 5 Spielkameraden und kann dort 2 Kinder besuchen. Was die andere Seite betrifft, so gibt es dazu keine Angaben. Die Eltern des erst vierjährigen Kindes, das nur im Innenhof spielen darf, haben keine Hütemöglichkeiten. Für die beiden andern Kinder hat es auf der gleichen Seite der Strasse insgesamt 6 Hütemöglichkeiten, auf der andern Strassenseite noch eine.

Gemäss der Befragung der Erwachsenen kennen Eltern mit Kindern im Durchschnitt 16 Erwachsene persönlich, die im gleichen Haus (N=8) und auf der gleichen Seite der Strasse (N=7) wohnen. Auf der andern Seite der Strasse kennen sie durchschnittlich noch 3,8 Erwachsene persönlich (Median: 16,4 / 3,0).

Die Bedingungen für Kinder auf der Strasse zu spielen, sind in der Laufenstrasse gut. Dass diese kaum, resp. eher von Kindern aus der weiteren Umgebung genutzt wird, hat wohl mit der Überalterung der Anwohnerschaft zu tun. Obwohl auch hier die Ergebnisse unseren Hypothesen weitgehend entsprechen, ist die Datenbasis für die Laufenstrasse zu klein, um daraus irgendwelche Schlüsse zu ziehen.

6.3.5 Bärenfelserstrasse (Begegnungszone, älteste Wohnstrasse der Schweiz, 1978 eingerichtet)

Bei der Bärenfelserstrasse handelt es sich wie bei der Laufenstrasse um eine alte Wohnstrasse. Im Unterschied zur Laufenstrasse beruht sie jedoch auf einer privaten Trägerschaft, die sich aus Anwohnerinnen und Anwohnern zusammensetzt und seit Beginn bis heute besteht. Verkehrsrechtlich hat die Strasse die Signalisation „Wohnstrasse“ nie erhalten. Sie wurde auch nicht in eine Begegnungszone gemäss neuem Recht umgewandelt, sondern ist mit dem Verkehrszeichen „Zubringerdienst gestattet“ versehen. Der Verkehr an der Strasse ist relativ gering. Es hat keine Parkplätze, die den Zugang zum Strassenraum versperren. Allerdings befinden sich an der Strasse zwei grössere Betriebe, die mit der Anwohnerschaft spezielle Abmachungen getroffen haben. Zu gewissen Zeiten führt dies zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen.

Von den insgesamt 11 Kindern dürfen zwei Kinder, eines von ihnen ist erst zwei Jahre alt, das andere neunjährig und behindert, nicht unbegleitet im Freien spielen. Ein weiteres vierjähriges Kind darf mit der Begründung, dass es zu viel Verkehr auf der Strasse habe, nur im Garten, resp. im Innenhof spielen.

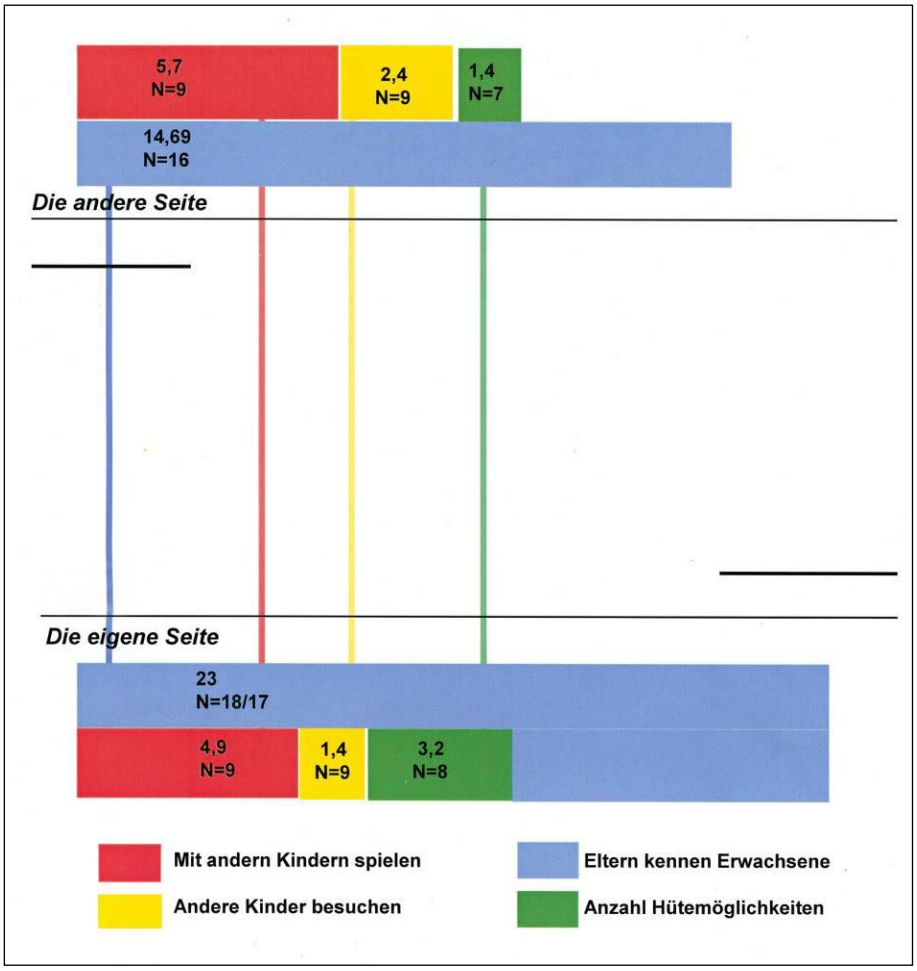
Die neun Kinder, die unbegleitet im Freien spielen dürfen, haben 44 Spielkameraden auf der gleichen und 51 Spielkameraden auf der andern Seite der Strasse. Sie können 13 Kinder auf der eigenen und 22 Kinder auf der andern Strassenseite besuchen.

Was die Hütemöglichkeiten betrifft, so geben 3 Familien an, dass sie für ihre Kinder, die 10 Jahre alt und älter sind, keine Betreuung mehr brauchen. Die restlichen 8 Familien haben im gleichen Haus auf der gleichen Seite der Strasse insgesamt 16, auf der andern Seite der Strasse 10 Betreuungsmöglichkeiten.

Gemäss der Befragung der Erwachsenen kennen Eltern mit Kindern im Durchschnitt 22,9 Erwachsene im gleichen Haus (N=18) bzw. auf der gleichen Seite der Strasse (N=17) persönlich, auf der andern Seite der Strasse (N=16) sind es noch durchschnittlich 14,7 Erwachsene (Median: 20,9 / 14,3).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Durchlässigkeit für Kinder von der einen zur andern Strassenseite bei der Bärenfelserstrasse von allen hier verglichenen Strassenabschnitten am besten ist. Die Kinder haben mehr Spielkameraden und Freunde auf der andern Strassenseite mit denen sie spielen oder die sie besuchen können. Dies ist besonders an Strassen mit relativ geringer Dichte an Kindern von besonderer Bedeutung. Ist die Strasse durchlässig so kann das geringe vorhandene Potential an Kindern voll genutzt werden. Wie die Beobachtungen zeigen werden, ist die Tatsache, dass man auch mit Kindern, die auf der andern Seite der Strasse wohnen, spielen kann und sie auch besuchen kann, darauf zurückzuführen, dass die Strasse selbst der wichtigste spontane Spielplatz der Kinder ist. Die hohe Durchlässigkeit führt dazu, dass auch die Eltern der Kinder viele Kontakte zu Erwachsenen auf der andern Seite der Strasse haben. Bezüglich der Betreuungsmöglichkeiten ergeben sich allerdings keine Unterschiede im erwarteten Ausmass. Da sowohl an der Vogesenstrasse wie an der Bärenfelserstrasse ein Teil der Eltern angibt, dass ihre Kinder keine Betreuungsmöglichkeit mehr brauchen, sind die Angaben stark von Zufällen abhängig.

Abbildung 42: Bärenfelserstrasse*: Kontakte auf der eigenen und der andern Seite der Strasse (Mittelwerte)



* Struktur der Strasse: Alte Wohnstrasse, Zubringerdienste gestattet, stückweise Trottoirs, keine öffentlichen, aber einzelne private Parkplätze, Sitzgelegenheiten

6.4 Die Strasse als Anziehungspunkt für Kinder aus der weiteren Umgebung

Strassen, in denen es Kinder hat und Räume, auf denen man spielen kann, bilden selbstverständlich auch einen Anziehungspunkt für Kinder aus der weiteren Umgebung. Die Rangordnung, die sich diesbezüglich bei den verschiedenen untersuchten Strassenabschnitten ergibt, entspricht den Erwartungen.

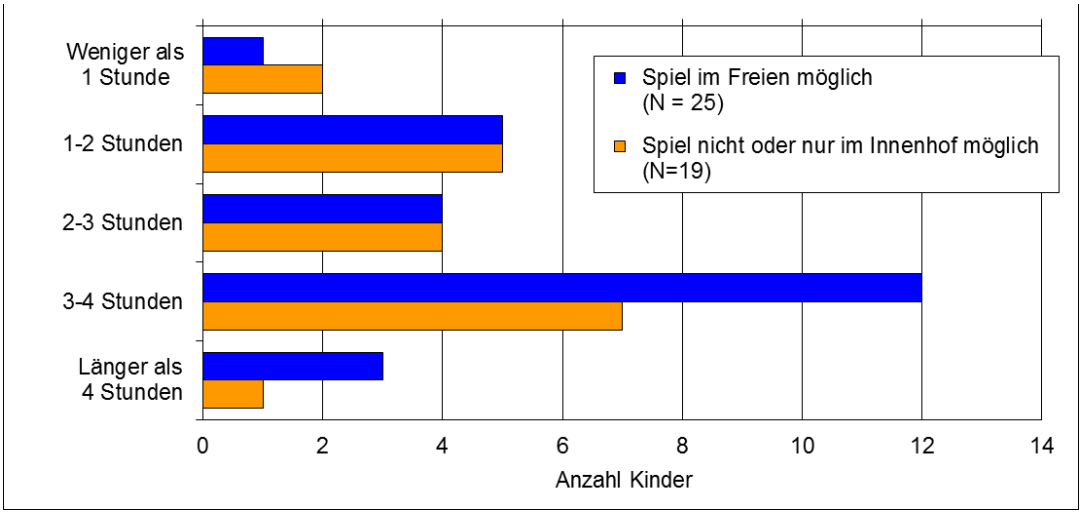
In die Mülhauserstrasse kommen durchschnittlich 6,3 Kinder aus der weiteren Umgebung um dort mit Kindern von AnwohnerInnen zu spielen, in der Jungstrasse sind es 7,2, der Vogesenstrasse 7,6 und in der Bärenfelserstrasse durchschnittlich 9 Kinder. Bezüglich der Möglichkeit, Kinder in der weiteren Umgebung zu besuchen, ergeben sich keine bedeutenden Unterschiede zwischen den untersuchten Strassen.

6.5 Dauer des Spiels im Freien

Von insgesamt 44 Kindern spielen 13 Kinder (29.5%) an einem schulfreien und sonnigen Nachmittag bis maximal zwei Stunden allein oder in Begleitung im Freien, 31 Kinder (70.5%) sind zwei bis vier und mehr Stunden im Freien.

Schlüsselt man das Ergebnis nach jenen Kindern auf, die unbegleitet im Freien spielen dürfen (N=25) und jenen, die dies nicht oder nur in einem Innenhof, resp. Garten tun dürfen (N=19) so zeigt sich, dass erstere deutlich mehr Zeit beim Spiel im Freien verbringen.

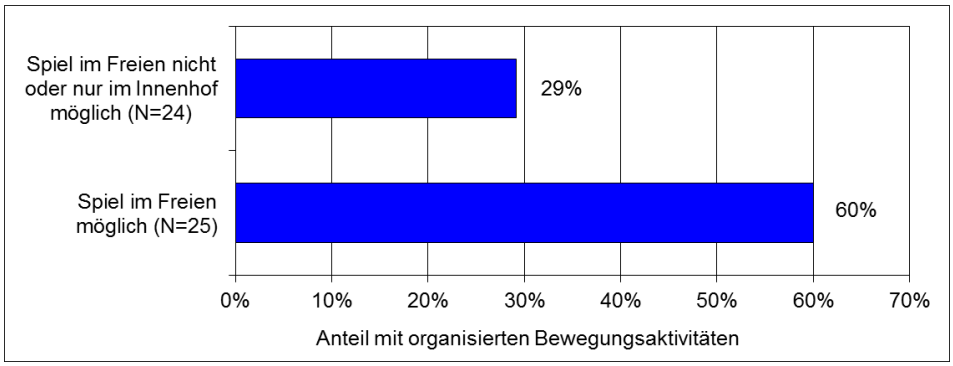
Abbildung 43: Spieldauer nach Möglichkeit, draussen zu spielen (N=44)



6.6 Organisierte Bewegungs- und Sportaktivitäten

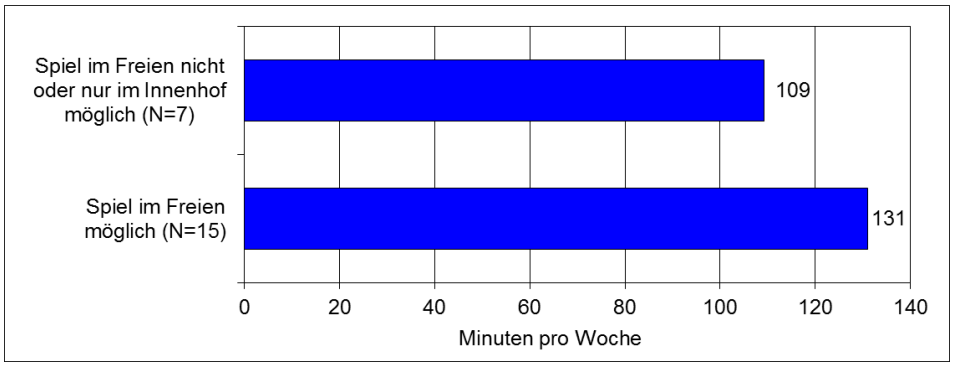
Es stellt sich hier die Frage, ob Kinder, die nicht oder nur beschränkt im Freien spielen dürfen, dies durch den Besuch formaler, organisierter Angebote kompensieren. Dies ist nicht der Fall. Im Gegenteil zeigt sich, dass Kinder, die ungehindert ins Freie können, sich auch eher entscheiden, zusätzlich organisierte motorische Aktivitäten zu besuchen. Von den insgesamt 25 Kindern, die ungehindert ins Freie können, geben 15 an, dass sie zusätzlich solche Aktivitäten besuchen, während von den 24 Kindern, die nicht ungehindert im Freien spielen können, nur 7 Kinder angeben, dass sie organisierte Aktivitäten besuchen.

Abbildung 44: Anteil der Kinder mit organisierten Bewegungsaktivitäten nach Möglichkeit, draussen zu spielen (N=49)



Betrachtet man die Zeit, die die Kinder in organisierten Aktivitäten verbringen, so wird einerseits deutlich, dass diese die Zeit, die die Kinder im Freien verbringen, bestenfalls ergänzen, nicht aber kompensieren kann und dass auch hier sich Kinder, die ungehindert im Freien spielen können, deutlich mehr Zeit bei zusätzlichen motorischen Aktivitäten verbringen.

Abbildung 45: Dauer organisierter Bewegungsaktivitäten nach Möglichkeit, draussen zu spielen (N=22)



Das heisst: Wer sich von klein an ungehindert im Freien bewegen kann, hat auch mehr Freude an Bewegungsaktivitäten und er ist eher motiviert, zusätzlich in Sportgruppen oder bei andern Aktivitäten mitzumachen. Die beiden Gruppen werden sich in diesem Sinne weiter auseinander entwickeln. Die Schere zwischen einer bewegungsfreudigen Bevölkerungsgruppe, die sich immer weiter öffnet, setzt in diesem Sinne früh ein. Der Ort, an dem diese Entwicklung einsetzt, ist das Wohnumfeld.

6.7 Konflikte und Integration im Zusammenhang mit Kindern

Auf die Frage, ob sich ein Kind in der Nachbarschaft integriert fühlt oder nicht, gab es nur positive Antworten. Niemand hat vermerkt, dass ein Kind „überhaupt nicht integriert“ sei. Von einem einzigen Kind in der Jungstrasse heisst es, es sei „eher weniger gut“ integriert. Man kann davon ausgehen, dass der Unterschied zwischen einer „sehr guten“ und einer „eher guten“ Integration grösser ist, als dies mit der Formulierung gemeint war.

Die auf schwacher empirischer Basis beruhenden Angaben der folgenden Zusammenstellung legt nahe, dass die Frage nach der Integration in der Nachbarschaft wenig mit Konflikten zu tun haben, die überall dort entstehen, wo sich Kinder im Freien aufhalten. In der Mülhauserstrasse, in der in etwa ebenso viele Konflikte auftreten wie in der Bärenfelserstrasse fühlt sich kein Kind „sehr gut“ integriert, während in der Bärenfelserstrasse genau das Gegenteil der Fall ist und die Integration bei allen Kindern als „sehr gut“ bezeichnet wird.

Man kann noch weiter gehen und darauf hinweisen, dass der Aufenthalt und das Spiel der Kinder im Freien die Voraussetzung sowohl für eine gute Integration wie für Konflikte darstellt. Kinder, die sich nicht im Freien aufhalten, dort spielen und lärmen, verursachen keine Konflikte, können sich aber auch nicht richtig integrieren. Eine Integration im öffentlichen Raum, die nicht von Auseinandersetzungen und Konflikten begleitet wird, muss bei Kindern als eher fragwürdige bezeichnet werden.

Tabelle 14: Konflikte (Anzahl involvierte Personen) und Beurteilung der Integration (N=45)

	Konflikte Anzahl Personen	**Mit wem streitet man?**	**Integration sehr gut**
Mülhauserstrasse (N=6)	3 von 6 Personen	Ältere Leute (3x) Andere Personen (2x)	0%
Vogesenstrasse (N=21)	6 von 20 Personen	ältere Leute (6x) Hauswart (2x); Eltern (2x)	42,9%
Jungstrasse (N=7)	Keine von 6 Personen	---	42,9%
Bärenfelserstrasse (N=11)	5 von 10 Personen	Ältere Leute (4x) Andere Personen (3x)	100%

7. Aktivitäten im Strassenraum: Beobachtungen quantitativ

In Ergänzung zur Befragung der Anwohnerinnen und Anwohner verschiedener Strassenabschnitte in der Stadt Basel, haben wir in den gleichen Strassenabschnitten das Geschehen beobachtet.

Ziel der Beobachtungen war nicht, auf repräsentative Weise die Aktivitäten in den verschiedenen Strassenabschnitten festzuhalten, sondern möglichst in allen Strassen Ereignisse und Verhaltensweisen zu beschreiben, zu kategorisieren und zugleich mit der digitalen Kamera festzuhalten.

Durch die Beschreibung unterschiedlicher Ereignisse soll es möglich sein, den Charakter und die Besonderheiten der verschiedenen Strassenabschnitte festzuhalten. Wir erwarten vertiefte Erkenntnisse über das soziale Geschehen in den Strassen, über das Verhältnis der Anwohner und Anwohnerinnen untereinander und zum Strassenraum, über die Art und Weise, wie sie von den vorhandenen Räumen „Besitz“ ergreifen und wie sie sich in ihnen bewegen. Die Beobachtungen wurden sowohl quantitativ wie qualitativ ausgewertet. Im vorliegenden Kapitel geht es um die quantitative Analyse.

7.1 Wetterbedingungen und Zeitplan

Die Chance im Freien, auf der Strasse und vor der Haustüre Verhaltensweisen unter Nachbarn sowie Aktivitäten verschiedenster Art zu beobachten, ist in eher warmen und sonnigen Monaten am besten. Für die Beobachtungen ausgewählt wurden die Monate April, Mai, Juni und vereinzelt noch August und September.

Beobachtet wurde an Tagen, an denen die Wetterbedingungen gut waren. An einem Beobachtungstag war der Himmel leicht bedeckt, an einem regnete es leicht. Das Gleiche gilt für die Temperaturen: Nur an einem Tag war es eher kühl.

Alle fünf Strassenabschnitte wurden je neun Mal zu verschiedenen Zeiten zwischen 14 Uhr und 18 Uhr besucht. Nicht jeder der Besuche war erfolgreich. Insbesondere in Strassen, die relativ wenige Aktivitäten aufweisen wie die Laufenstrasse war die Erfolgsquote gering. In nur 3 der insgesamt 9 Besuche konnten für unsere Fragestellung relevante Verhaltensweisen beobachtet werden. Wenig ergiebig waren auch die Beobachtungen in der Mülhauserstrasse. Hier waren von 9 Besuchen nur 5 relevant. In der Mülhauserstrasse gab es zwar fast immer viele Passanten. Blosse Durchgänge wurden von uns jedoch nicht festgehalten. In den übrigen drei Strassen – der Vogesen-, der Jung- und der Bärenfelserstrasse – war die Erfolgsquote deutlich höher: Hier waren von 9 Besuchen je 7 relevant.

Diese Angaben müssen in zweierlei Hinsicht relativiert werden: Bei der Jungstrasse waren während den Beobachtungsmonaten fast jede Woche gemeinsame Aktivitäten angesagt (Spielnachmittage, gemeinsame Nachtessen, Strassenfeste). Da diese Aktivitäten wesentlich zum Charakter dieser Strasse gehören, haben wir Spielaktivitäten am Nachmittag besucht und Beobachtungen durchgeführt. Ausgeklammert haben wir Strassenfeste und gemeinsame Nachtessen. Allerdings haben wir die Jungstrasse auch ausserhalb dieser Aktivitäten besucht, doch waren in diesem Falle die Besuche wenig ergiebig.

Die zweite Relativierung betrifft die Qualität der beobachteten Aktivitäten. Auch in jenen Strassen, in denen wir oft keine relevanten Beobachtungen machen konnten, waren in den übrigen Fällen die Beobachtungen sehr ergiebig. Im Total der Beobachtungszeiten spiegelt sich die unterschiedliche Erfolgsquote.

Tabelle 15: Anzahl Besuche in den Untersuchungsgebieten, beobachtete Ereignisse und Beobachtungszeit (diverse N)

	Anzahl Besuche	davon relevant	Anzahl beobachteter Ereignisse	Total Beobachtungszeit in Minuten
Mülhauserstrasse	9	5	19	100
Vogesenstrasse	9	7	19	120
Jungstrasse	9	7	41	240
Laufenstrasse	9	3	16	120
Bärenfelserstrasse	9	7	30	210
Total	45	29	125	14 h 10 min

7.2 Anzahl, Geschlecht und Alter der beobachteten Personen

In den 125 beobachteten Ereignissen wurde das Verhalten von insgesamt 357 Personen erfasst. Von diesen waren 168 (47%) weiblichen und 177 (49.6%) männlichen Geschlechts. Bei 12 Personen (3.4%), zumeist Säuglingen, konnte das Geschlecht während der Beobachtungen nicht eruiert werden.

Die Verteilung der Geschlechtszugehörigkeit der beobachteten Personen ist bei drei Strassen weitgehend ausgeglichen. Zwei Strassen – die Laufen- und die Bärenfelserstrasse – weichen jedoch stark ab. In ersterer waren nur 21 Prozent der beobachteten Personen männlichen Geschlechts in der Bärenfelserstrasse hingegen überwogen Personen männlichen Geschlechts mit 71 Prozent stark.

Bei der Altersverteilung zeigt sich, dass Vorschulkinder (16%), Schulkinder (33%) und Erwachsene zwischen 26 und 60 Jahren (35%) in den verschiedenen Strassenräumen am häufigsten beobachtet werden konnten. Nur wenig anwesend sind Kinder unter drei Jahren (4.4%), Jugendliche zwischen 13 und 17 Jahren (4.8%), junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren (1.4%) sowie Erwachsene über 60 Jahren (5.3%). Diese Daten sind allerdings nicht sehr zuverlässig, da es beim Beobachten schwierig ist, das genaue Alter zu schätzen. Als sicher kann jedoch gelten, dass Vorschulkinder und Schulkinder – wobei die obere Altersgrenze von 13 Jahren eine starke Unschärfe aufweist – sowie Erwachsene über 20 und unter 60 Jahren in allen Strassen am häufigsten angetroffen wurden.

Ein Vergleich der Altersgruppen in den verschiedenen Strassen macht nur Sinn, wenn gleichzeitig die Funktion der Altersgruppe festgehalten wird, was in der qualitativen Beschreibung der Daten der Fall sein wird.

7.3 Art der Aktivitäten in den verschiedenen Strassen

Für die nähere Bezeichnung der Aktivitäten wurden insgesamt fünf Kategorien verwendet: „unterwegs“, „spielend unterwegs“, „Gespräch stationär“, „Gespräch stationär mit Spiel“ und „Spiel stationär“.

Wie bereits erwähnt, wurden einfache Durchgänge nicht kodiert. Nur wenn diese besondere Merkmale aufweisen, die über ein einfaches Gehen hinausführen, wurden sie mit dem Merkmal „unterwegs“ kodiert. Zum Beispiel: Eine Mutter trägt ihr Kleinkind auf den Schultern und zieht gleichzeitig das Dreirad des Kindes neben sich her. Recht häufig konnte beobachtet werden, dass Kinder, wenn sie allein oder in Begleitung Erwachsener unterwegs sind, zu spielen beginnen. Dies wurde mit der Kategorie „spielend unterwegs“ kodiert.

Zum Unterwegs-Sein gehört auch, wenn man die zielgerichtete Fortbewegung unterbricht, etwa um mit einem Bekannten ein Gespräch zu führen. Waren bei solchen Gesprächen Kinder dabei, so konnten wir häufig feststellen, dass die Kinder zu spielen begannen, wenn die Erwachsenen miteinander sprachen.

Die übrigen drei Kategorien umfassen „stationäre Verhaltensweisen“. Das heisst nicht, dass man sich nicht bewegt, aber die festgestellte Aktivität ist nicht auf ein Ziel hin orientiert, das ausserhalb des beobachteten Strassenabschnittes liegt. Es sind dies vor allem Spiele, etwa Ballspiele, Stelzenlaufen usw., die im Strassenraum ausgeübt werden, aber auch verschiedene Arbeiten, etwa Fahrrad flicken, Auto reinigen usw. gehören zu den stationären, d.h. stark ortsbezogenen Aktivitäten. (Vgl. Anhang „Beobachtungskategorien“)

Waren an einer Aktivität mehrere Personen gemeinsam beteiligt, so wurde diese nur einmal kodiert. Insgesamt wurden 125 Beobachtungseinheiten kodiert und näher analysiert.

Selbstverständlich ist es nicht möglich, mittels dieser kleinen Zahl von Beobachtungen, die sich zudem ungleich auf fünf verschiedene Strassenabschnitte verteilen, repräsentative Aussagen zu machen. Feststellbar sind jedoch Tendenzen in Bezug auf bestimmte Verhaltensweisen, die für einzelne Strassen bezeichnend sind und dort vermehrt vorkommen.

Die verschiedenen Strassenabschnitte unterscheiden sich vor allem bei jenen Kategorien, die direkt mit örtlichen Gegebenheiten in Verbindung stehen. Unterwegs ist man – ob gehend, fahrend mit Skates oder spielend – selbstverständlich in allen Strassen, auch wird man in allen Strassen unabhängig vom Verkehrsaufkommen und von der Art der Strassenraumgestaltung innehalten und Bekannte grüssen, respektive mit ihnen ein Gespräch beginnen, insbesondere wenn die Begegnung auf der gleichen Strassenseite erfolgt.

Geht es jedoch um Aktivitäten, die mehr Raum und Bewegung verlangen oder ein attraktives Umfeld, so hat die Art des Strassenraums einen wichtigen Einfluss. So finden stationäre Spiele und verschiedene weitere Aktivitäten (z.B. Reparaturen erledigen usw.) in der *Mülhauserstrasse* (Hauptstrasse, Tempo 50, viel Verkehr, zwei Trottoirs weitgehend ohne Vorgärten) praktisch nicht statt. Das heisst nur einmal (5.3%) konnte eine derart ortsgebundene Aktivität festgestellt werden. Die restlichen 94.7 Prozent an Aktivitäten erfolgten im Rahmen zielgerichteter Fortbewegungen, resp. deren Unterbrechungen, um ein Gespräch mit einer andern zu Fuss gehenden Person aufzunehmen.

Anders in den drei Strassen mit wohnstrassenartigem Charakter. Hier liegt der Anteil an stark ortsgebundenen Aktivitäten (Spiele, Arbeiten, Zuschauen) bei über 50 Prozent: *Bärenfelserstrasse* 56.7 Prozent (N=17); *Laufenstrasse* 68.8 Prozent (N=11); *Jungstrasse* 63.4 Prozent (N=36).

Dazwischen liegt die Vogesenstrasse mit 26.4 Prozent Anteil an stark ortsgebundenen Aktivitäten. Die Vogesenstrasse verfügt über sehr breite Trottoirs, die durch praktisch durchgehende Parkplätze von der Strasse abgeschottet sind. Diese örtliche Besonderheit mag sich dahingehend auswirken, dass wir in dieser Strasse am häufigsten Kinder beobachtet haben, die zu spielen beginnen, während ihre erwachsenen Begleiter mit andern Erwachsenen in Gespräche verwickelt sind (26.3%; N=5).

7.4 Wo im Strassenraum finden die Aktivitäten statt?

Bei den einzelnen Beobachtungen wurde auch festgehalten, wo im Strassenraum die verschiedenen Aktivitäten stattfinden. Drei der fünf Strassen, die Mülhauserstrasse, die Vogesen- und die Jungstrasse, weisen eine konventionelle Bauart auf. Die Strassen verfügen beidseitig über ein Trottoir, wobei dieses bei der Vogesenstrasse recht breit ist. Zudem verfügt die Vogesenstrasse über zahlreiche Vorgärten. In der Jungstrasse gibt es ebenfalls Vorgärten, die jedoch deutlich kleiner sind. Zwischen dem Strassenraum und den Trottoirs hat es in allen drei Strassen eingezeichnete Parkfelder, in der Vogesenstrasse am meisten, in der Jungstrasse sind sie versetzt angeordnet. Die Laufenstrasse und Bärenfelserstrasse dagegen haben einen wohnstrassenähnlichen Ausbau. Bei der Laufenstrasse bildet der ganze Strassenraum eine Fläche, wie dies bei Wohnstrassen üblich ist. Der Ausbau der Bärenfelserstrasse ist etwas einfacher, stückweise ist der Absatz zwischen Trottoir und Strassenraum noch erhalten.

Der unterschiedliche Ausbau der Strassenräume hat Auswirkungen auf die Aktivitäten im Strassenraum, insbesondere auf den Ort, wo diese erfolgen. Vergleichen wir zunächst die drei Strassen mit konventionellem Ausbau.

In der *Mülhauserstrasse* findet der Grossteil der Aktivitäten auf dem Trottoir (63.2%; N=12) statt. Ein deutlich geringerer Teil auf Parkplätzen und Garageeinfahrten (10.5%; N=2). Dass ein beachtlicher Teil der beobachteten Aktivitäten auf der Fahrbahn beobachtet wurde (26.3%; N=5) hat ausschliesslich mit Querungen zu tun, zumeist auf einem Fussgängerstreifen. Hier konnten vereinzelt auch Zwischenfälle beobachtet werden (siehe qualitative Auswertung).

In der *Vogesenstrasse* ist, wie erwähnt, die Fahrbahn weit deutlicher vom Trottoir abgeschottet. Es hat auch im beobachteten Strassenabschnitt keinen Fussgängerstreifen. Dies äussert sich darin, dass im Bereich der Fahrbahn selbst keine relevanten Aktivitäten festgestellt wurden. Alle Aktivitäten fanden entweder auf dem breiten Trottoir (36.8%; N=7), den Vorgärten und Hauseingängen (52.7%; N=10) oder den Garageneinfahrten und vereinzelt auf Parkplätzen statt (10.5%; N=2).

Ein anderes Bild ergibt sich bei der *Jungstrasse*. Trotz konventioneller Gestaltung des Strassenraums beschränken sich nur 22 Prozent der Aktivitäten auf das Trottoir. 12 Prozent der Aktivitäten erfolgten auf dem Trottoir sowie den Hauseingängen und Vorgärten. Ein hoher Anteil von 66 Prozent (N=27) der Aktivitäten nutzte die Fahrbahn, von diesen erfolgten 44 Prozent (N=18) raumübergreifend, indem sowohl Fahrbahn wie Trottoir benutzt wurden. Bei der Jungstrasse, einer neu eingerichteten Begegnungszone, sind nicht nur die Fahrbahn, sondern auch die Trottoirs schmal. Ihre Nutzung für Spiel- und weitere Aktivitäten ist nur dank dem Tempo-20-Regime und im Rahmen organisierten Aktionen der Anwohner und Anwohnerinnen möglich.

Die räumlich andere Art der Gestaltung des Strassenraums bei der *Laufenstrasse* und der *Bärenfelserstrasse* benötigen zunächst eine gesonderte Betrachtung. Die Laufenstrasse ist sehr grosszügig mit Sitzgelegenheiten und Pflanzbecken bestückt. Ein vor einiger Zeit geändertes Verkehrsregime brachte zusätzliche Ruhe in die Strasse. Die Bärenfelserstrasse, deren Gestaltung auf private Initiative einer Anwohnergruppe zurückgeht, ist schmäler und im Ausbau bescheidener.

Die Unterschiede bezüglich der Nutzung der vorhandenen Räume sind in beiden Strassen nicht sehr gross. Bei der Bärenfelserstrasse wird die Mitte des Strassenraums (33%; N=10) stärker genutzt als in der Laufenstrasse (19%: N=3). Der Anteil an raumübergreifenden Aktivitäten, bei denen sowohl die Ränder wie die Mitte des Strassenraum genutzt wird, ist praktisch gleich (Laufenstrasse 25%; N=4; Bärenfelserstrasse 23%; N=7). Die Nutzung der Ränder des Strassenraumes inklusive Vorgärten und Hauseingänge ist bei der Laufenstrasse mit 50 Prozent (8) deutlich höher als in der Bärenfelserstrasse (37%; N=11). In der Laufenstrasse ist die Randzone durch Pflanzbecken und Sitzbänke stärker vom eigentlichen Strassenraum getrennt. In der Bärenfelserstrasse sind die gestalteten Elemente stärker auf den Strassenraum ausgerichtet. Die restlichen Aktivitäten verteilen sich auf die Hauseingänge und Vorgärten (Laufenstrasse 12.6%; N=2) und in der Bärenfelserstrasse auf Restbestände des ehemaligen Trottoirs (7%; N=2).
Das Ergebnis der Frage, wo die verschiedenen Aktivitäten stattfinden, hat einerseits einen völlig banalen Aspekt: Die Beobachtungen bestätigen, dass nicht vorhandener Raum oder für den Strassenverkehr reservierter Raum, auch nicht genutzt wird. Andererseits wird auch deutlich, dass vorhandene und nutzbare Räume tatsächlich genutzt werden. Ein gewisser Widerspruch zeigt sich dabei in der Jungstrasse. Hier ist der Strassenraum so gestaltet, dass der Verkehr Vortritt hat. Einzig die Eingangspforte macht darauf aufmerksam, dass hier gemäss Gesetz Fussgängerinnen und Fussgänger sowie spielende Kinder Vortritt haben. In der Praxis wirkt sich dies – wie noch zu differenzieren sein wird – so aus, dass die Fahrbahn resp. der ganze Strassenraum nur bei organisierten und betreuten Aktivitäten genutzt werden kann.

7.5 Ausmass und Niveau der motorischen Aktivität

Parallel zur Kodierung der Aktivität wurde auch das Bewegungsniveau erfasst. Bei Gruppenaktivitäten erfolgte dies in Bezug auf jede einzelne Person. Die Skala der Beurteilung der motorischen Aktivität reicht von „keine bedeutende Bewegung“ über „gemächliche Bewegung“ (normales Gehen, Ball vor sich her schieben usw.), „mittleres Aktivitätsniveau„ (rasches Gehen, mit Ball spielen, Fahren mit Kickboard, Fahrrad usw.), „intensives Aktivitätsniveau“ (rennen, intensives Ballspiel, rasches Fahren mit Fahrrad usw. bis zu „andauernd intensivem Aktivitätsniveau“ (Aktivitäten wie vorangehende, aber über längere Zeit ausgeübt, zumeist wettkampfähnlich.)

In Bezug auf das Alter der beobachteten Personen ergeben sich erwartungsgemäss bedeutende Unterschiede. Als in den verschiedenen Strassenräumen aktivste Gruppe erweist sich erwartungsgemäss die Gruppe der 4- bis 12-jährigen Kinder. Der Übergang zwischen den einzelnen Altersgruppen mag dabei etwas unscharf sein, da sich das Alter bei Beobachtungen nicht so genau bestimmen lässt. Das ändert aber nichts am Ergebnis. Die 4- bis 12-jährigen Kinder sind die einzigen, die sich teilweise „intensiv“ und „ausdauernd intensiv“ im Strassenraum bewegen. Bei allen andern Altersgruppen konnten kaum intensive oder ausdauernd intensive Bewegungsformen festgestellt werden.

Tabelle 16: Bewegungsintensität der verschiedenen Altersgruppen (N=357 beobachtete Personen)

	Keine oder gemächliche Bewegung	Mittlere bis ausdauernde Bewegung	davon: intensiv	davon: ausdauernd intensiv
Kinder unter 3 Jahren (N=15) (oft Säuglinge)	73.3%	26.7%	6.7%	---
Kinder und Schulkinder 4 bis 12 Jahre (N= 175)	22.2%	77.8%	30.3%	13.7%
Jugendliche u junge Erwachsene 13 bis 25 J. (N= 22)	63.6%	36.4%	18%	---
Erwachsene 26 bis 60 Jahre (N= 126)	65.0%	35.0%	6.3%	2.4%
Ältere Erwachsene älter als 60 (N = 19)	95.7%	4.3%	---	---

Recht deutliche Ergebnisse ergeben sich auch bezüglich des Geschlechts der Beteiligten.

Tabelle 17: Bewegungsintensität nach Geschlecht (N=357 beobachtete Personen)

	Keine oder gemächliche Bewegung	Mittlere bis ausdauernde Bewegung	davon: intensiv	davon: ausdauernd intensiv
Weiblich (N = 168)	54%	44%	12.5%	2.2%
Männlich (N=177)	35%	65%	26.5%	13%
Nicht erkennbar * (N=12)	75%	25%	---	---

* Säuglinge u. Kleinkinder unter 3 Jahren

Insgesamt ergibt sich daraus das Ergebnis, dass, was die motorische Aktivität betrifft, insbesondere die Knaben im Alter zwischen 4 und 12 Jahren die untersuchten Strassenräume am intensivsten nutzen.

Deutlich sind auch die Unterschiede bezüglich der verschiedenen beobachteten Strassenräume. In der folgenden Zusammenstellung sind die Ergebnisse der beiden am häufigsten im Freien angetroffenen Altersgruppen der 3- bis 5- und der 6- bis 12-jährigen Kinder zusammengefasst.

Tabelle 18: Bewegungsintensität von Kindern zwischen 3 bis 12 Jahren nach Strassen (N=175 beobachtete Kinder)

	Keine oder gemächliche Bewegung	Mittlere bis ausdauernde Bewegung	davon: intensiv	davon: ausdauernd intensiv
Mülhauserstrasse (N=22)	31.8%	68.2%	9%	---
Vogesenstrasse (N=23)	30.4%	69.6%	34.8%	---
Jungstrasse (N=53)	20.7%	79.3%	26.4%	13.2%
Laufenstrasse (N=17)	29.4%	70.6%	64.7%	---
Bärenfelserstrasse (N=60)	15%	85%	30%	28.3%

Bei allen Vorbehalten – die Zahlen der beobachteten Personen sind, verteilt auf die verschiedenen Strassen zum Teil klein – zeichnet sich ein recht deutliches Bild ab. Vergleicht man nur zwischen „keine und gemächlichen Bewegungen“ und „mittleren bis ausdauernden Bewegungen“ so stehen die Bärenfelserstrasse als traditionelle Wohnstrasse an der Spitze, gefolgt von der neu gegründeten Jungstrasse mit vielen organisierten Aktionen. Zwischen den übrigen Strassen zeigen sich bei diesem Vergleich keine Unterschiede. Diese werden erst auf der Ebene der „intensiven“ und „ausdauernd intensiven“ Bewegungsarten sehr deutlich. Hier fällt die Mülhauserstrasse, die den Kindern keinen Raum für intensivere Bewegungsarten und für Spiele zulässt deutlich von den andern untersuchten Strassenräumen ab. Andauernd intensive Bewegungsweisen, die zumeist mit Wettkampfspielen (Fussball usw.) verbunden sind, konnten nur in der Bärenfelserstrasse und (organisiert) in der Jungstrasse beobachtet werden. Dass in der Laufenstrasse solche Spiele nicht stattfanden, obwohl der Strassenraum dies sehr wohl erlauben würde, hängt mit anderen Faktoren zusammen, etwa der gegenwärtigen Bevölkerungsstruktur.

Das Bewegungsgeschehen in den verschiedenen Strassen lässt sich auch mit den Mittelwerten darstellen.

Tabelle 19: Bewegungsintensität (Mittelwerte) nach Strassen (N=357)

	keine bedeutende Bewegung	gemächliche Bewegung	mittleres Aktivitätsniveau	Intensives Aktivitätsniveau	Andauernd intensives Aktivitätsniveau
Mülhauserstrasse (N=52)	3.0	1,3	2,3	1,3	---
Vogesenstrasse (N=51)	2,5	1,5	2,0	2,0	---
Jungstrasse (N=118)	1,7	2,1	2,8	2,1	2,3
Laufenstrasse (N=39)	2.3	2,5	1,0	2,7	---
Bärenfelserstrasse (N=97)	2.3	1,5	2,4	2,1	5,0

Auch in Bezug auf alle Altersgruppen zeigt sich, dass Personen in Strassen, die mehr Raum bieten, eher ein intensives Aktivitätsniveau zeigen. Ein andauernd intensives Aktivitätsniveau, das zumeist mit wettkampfähnlichen Spielen verbunden ist, beschränkt sich auf die Jungstrasse, wo zeitweise der ganze Strassenraum besetzt wird und auf die Bärenfelserstrasse, wo der Raum auch den Kindern ständig zur Verfügung steht. Eine Ausnahme bildet erneut die Laufenstrasse, in der ein intensives Aktivitätsniveau zwar gegenüber den andern Strassen deutlich vermehrt beobachtet wurde, es aber im beobachteten Zeitraum nie zu andauernd intensiven Bewegungsspielen kam.

7.6 Verkehrsgeschehen und Konfrontationen

Die Beobachtungen der verschiedenen Strassenabschnitte erfolgte zu Tageszeiten – vorwiegend am früheren oder späteren Nachmittag – bei denen nicht allzu grosser Motorfahrzeugverkehr zu erwarten war. Trotzdem bestehen bei den untersuchten Strassenabschnitten deutliche Unterschiede.

Der Verkehrsfluss bei den wohnstrassenartig ausgebauten *Laufen- und Bärenfelserstrasse* kann mit den Merkmalen „kein Verkehr“ oder „wenig und langsamer Verkehr“ gekennzeichnet werden (Laufenstrasse 100%, Bärenfelserstrasse 90%).

In der *Mülhauser- und der Vogesenstrasse* ist das Verkehrsgeschehen etwas intensiver und hektischer. In ersterer erfolgten 68.4 Prozent (N=13) aller Beobachtungen bei „wenig aber raschem Verkehr“, bei der Vogesenstrasse 42.1 Prozent (N=8) bei „wenig und langsamem Verkehr“ und 47 Prozent (N=9) bei „regem aber langsamen Verkehr“.

Die *Jungstrasse* bildet erneut einen Sonderfall. Auch hier dominiert zwar das Merkmal „wenig und langsamer Verkehr“ (63.4%; N=26), aber die Anteile von „wenig, aber raschem Verkehr“ (14.6%; N=6) und „regem aber langsamem Verkehr“ (22%; N=9) sind doch recht gross für einen Strassenraum, in dem die zu Fuss Gehenden und spielende Kinder den Vortritt haben. Wie die qualitative Auswertung der Beobachtungen sowie die durchgeführte Verkehrszählung zeigen, verändert sich in der Jungstrasse der Verkehrsfluss im Laufe des Tages, d.h. die Strasse wird vor allem am Mittag und gegen Abend von vielen Motorfahrzeuglenkern und -lenkerinnen als Schleichweg benutzt.

Konfrontationen zwischen zu Fuss Gehenden und spielenden Kindern wurden eher selten beobachtet. Bei den insgesamt 125 beobachteten Ereignissen kam es insgesamt 18 Mal zu Konfrontationen (14.4%). Von diesen Konfrontationen konnten 13 friedlich, in gegenseitiger Abstimmung des Verhaltens gelöst werden, in vier Fällen zeigten sich Ansätze zu Aggressionen, in einem Fall kam es zu einer deutlichen Aggression eines Fahrzeuglenkers.

Die meisten Konfrontationen beobachteten wir in der Bärenfelserstrasse (16.7%; N=5) und in der Jungstrasse (24.3%; N=10), je eine erfolgte in der Mülhauser- und der Laufenstrasse. Man kann dieses Ergebnis als Spiegelbild der Raum- und Verkehrssituation sehen.

Die *Laufenstrasse* hat sehr wenig Verkehr und die Mitte des Strassenraumes, wo die wenigen Fahrzeuge verkehren, wird kaum genutzt. Entsprechend konnten hier keine Konfrontationen beobachtet werden.

In der *Mülhauserstrasse* ist die Raum- und Verkehrssituation ebenfalls eindeutig. Es hat zwar deutlich mehr Verkehr als in andern Strassen. Man fährt aber nicht sehr rasch und die Situation ist klar geregelt. Die Fussgänger sind auf dem Trottoir, die Autos auf der Fahrbahn. Die einzige Konfrontation, die beobachtet wurde, erfolgte beim Überqueren der Strasse auf dem Fussgängerstreifen.

Auch in der *Vogesenstrasse* herrscht Klarheit. Wie in keiner andern Strasse ist hier die Trennung der Fahrbahn und des breit ausgebauten Trottoirs hervorgehoben. Das heisst, Fussgänger und Motorfahrzeugverkehr kommen einander kaum in die Quere trotz relativ regem Verkehr. Die einzige, friedlich gelöste Konfrontation beobachteten wir im Laufe einer Querung bei einer Kreuzung. Die Strasse andernorts zu queren, ist eher schwierig, da zwischen den Kreuzungen kompakt aneinander gereihte Parkplätze bestehen.

In der *Bärenfelserstrasse*, in der vor allem Anwohnerverkehr und Zubringerverkehr zu den beiden industriellen Betrieben herrscht, und der Strassenraum – auch dessen Mitte – von zu Fuss Gehenden und spielenden Kindern rege benutzt wird, kam es entsprechend häufig zu Konfrontationen (16.7%; N=5). Alle fünf beobachteten Konfrontationen fanden jedoch eine friedliche Lösung. Autolenker und -lenkerinnen warteten bis die Kinder zur Seite gingen oder sprachen sie an. Verstärkt wird dieses Verhalten dadurch, dass diese Strasse nur für Zubringer geöffnet ist. Man kennt sich und weiss, dass hier Fussgänger und spielende Kinder im Strassenraum anzutreffen sind.

Am komplexesten erweist sich die Situation in der *Jungstrasse*. Diese neue Begegnungszone ist sowohl räumlich wie verkehrstechnisch am wenigsten klar definiert. Gemäss Signalisation haben zwar zu Fuss Gehende und spielende Kinder den Vortritt, was eingangs und ausgangs der Strasse mittels zweier „Pforten“ markiert wird. Die Strasse weist umgekehrt fast durchgehend jene Merkmale auf, die dem Motorfahrzeugverkehr den Vortritt gewähren. Nur an wenigen Stellen ist die Situation durch am Strassenrand angeordnete Sitzgelegenheiten und Pflanzbecken durchbrochen. Damit wird signalisiert, dass die zu Fussgehenden auf das Trottoir gehören. Hinzukommt, dass die Anwohner und Anwohnerinnen – aus eben diesem Grund – den Strassenraum nur organisiert und zu bestimmten Zeiten für sich in Anspruch nehmen. In den Zwischenzeiten bleibt der Strassenraum leer, d.h. reserviert für Motorfahrzeuge. Hinzukommt, dass die organisierten Aktionen häufig zwischen 16 und 18 Uhr stattfinden, genau zum gleichen Zeitpunkt, zu dem auch vermehrt Schleichverkehr einsetzt. Diese in verschiedener Hinsicht unklare und widersprüchliche Situation hat zur Folge, dass in der Jungstrasse am häufigsten Konfrontationen beobachtet wurden (24.3%; N=10). Zwar lösten sich auch hier sechs beobachtete Konfrontationen friedlich durch Abstimmung des gegenseitigen Verhaltens, aber es kam immerhin bei drei Konfrontationen ansatzweise zu Aggressionen und bei einer zu einer offenen Aggression eines Autolenkers.

7.7 Vergleich mit einer älteren und einer jüngeren Studie aus Deutschland

Um die Ergebnisse in einen weiteren Zusammenhang zu stellen, werden sie mit zwei Studien aus Deutschland verglichen. Eine wurde bereits in den 1980er Jahren durchgeführt und die andere im Jahr 2013. Beide zeigen die Bedeutung des Wohnumfeldes und insbesondere von Wohnstrassen für das Spiel und die Integration von Kindern. Bei den beiden Studien handelt es sich um folgende Arbeiten:

1) „Die Auswirkungen von Wohnstrassen auf das Verhalten von Kindern“

   Die Studie wurde 1984 von Brenda Eubank-Ahrens am Institut für Landschaftsplanung an der Technischen Universität in Westberlin durchgeführt. Leider liegt hier nur ein Englischsprachiger Zeitschriftenartikel über ihre Forschung vor. Die Autorin hat in Berlin das Verhalten von Kindern im Quartier und insbesondere an zwei Strassen beobachtet und zwar bevor und nachdem dort eine Wohnstrasse eingerichtet worden ist (vgl. Eubank-Ahrens 1984/85).

2) “Raum für Kinderspiel!”

   Baldo Blinkert und sein Team haben 2013 in fünf Städten von Baden-Württemberg mit verschiedenen Methoden untersucht, wie sich die räumlichen und sozialen Bedingungen auf die Aktionsräume, das Verhalten und den Lebensalltag von 5- bis 9-jährigen Kindern auswirken (vgl. Blinkert et al. 2015). Damit haben sie frühere Studien des gleichen Autors in Freiburg weitergeführt und vertieft (vgl. z.B. Blinkert 1993).

Trotz unterschiedlicher Methodik und zeitlichem Abstand, kommen die beiden Studien zu sehr ähnlichen Ergebnissen wie die hier vorgestellte Basler-Untersuchung.

Die positiven Auswirkungen von Wohnstrassen auf das Kinderspiel

In ihrer Studie hat die Autorin Brenda Eubank-Ahrens die Aktivitäten von Kindern im öffentlichen Raum vor und nach Einführung von zwei Wohnstrassen in Hannover nachgezeichnet. Die beiden untenstehenden Darstellungen aus ihrem Artikel (vgl. Eubank-Ahrens 1984/85) geben einen Eindruck davon, wie stark sich die Nutzung des öffentlichen Strassenraumes durch Kinder durch die Einführung der Wohnstrasse verändert hat. Nach dieser finden sehr viele Aktivitäten über den ganzen Strassenraum verteilt und nicht mehr nur an den Rändern statt.

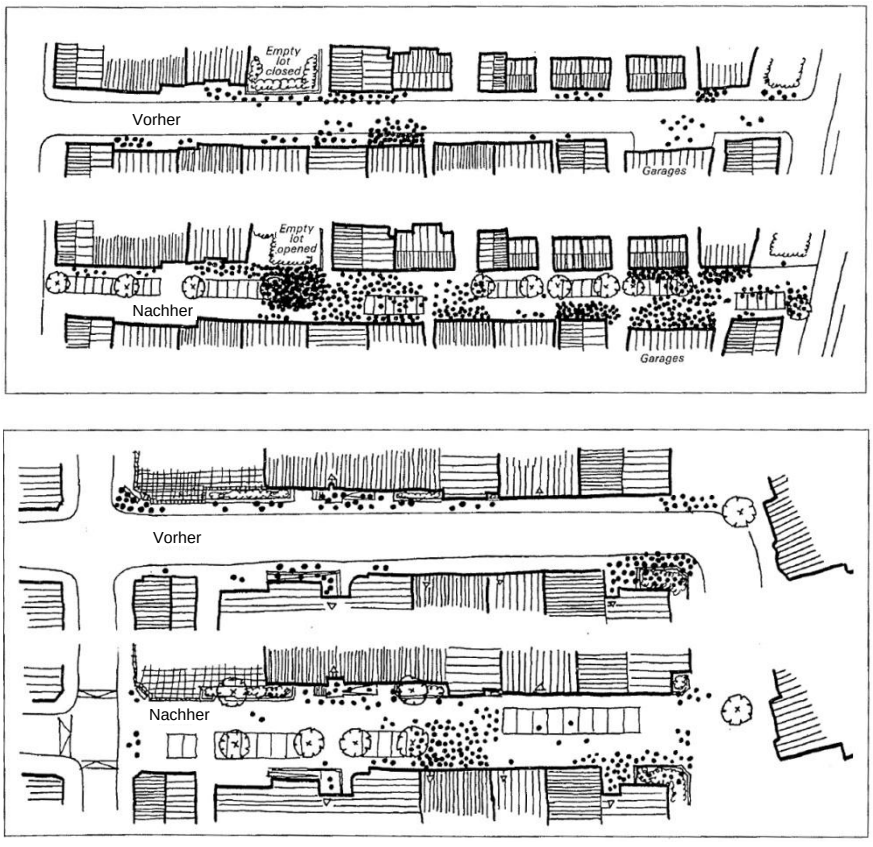


Abbildung 46: Aktivitäten von Kindern in der Ahrberg-Strasse (oben) und der Haspelmath-Strasse (unten) – jeweils vor und nach deren Umgestaltung (nach Eubank-Ahrens 1984/85, S. 42)

Vor allem an der Ahrberg-Strasse hat sich die Zahl der Kinder im öffentlichen Raum fast verdoppelt. Auch deren Aufenthaltszeit draussen hat stark zugenommen (vgl. Tabelle unten).

Zugleich wurden deutlich mehr Interaktionen zwischen den Kindern festgestellt. Aber auch die Zahl der Kinder, die allein spielen (wollen), hat deutlich zugenommen, beides vor allem an der Ahrberg-Strasse.

Nicht zuletzt hat sich die Art der Kinderspiele verändert. Nach der Einführung der Wohnstrassen gibt es deutlich mehr körperlich-grobmotorische Spiele, insbesondere Ballspiele sowie Rollen- und Fantasiespiele. Dafür nehmen Spiele, die nach Regeln ablaufen deutlich ab (die Autorin nennt leider keine Beispiele dafür). Zugleich nehmen auch die sozialen und kommunikativen Spiele zu, was auf die grosse Bedeutung des integrativen Charakters von Wohnstrassen hindeutet. Positiv zu werten ist auch die Zunahme des Spiels mit Velos und weiteren Kinderfahrzeugen. Die eigene Strasse ist das ideale Umfeld, um den Umgang mit dem Velo zu lernen. Mit der Zunahme des Verkehrs seit der Studie 1984 ist dies für alle Strassen noch viel wichtiger geworden.

Tabelle 20: Anzahl der Kinder, Aufenthaltszeit, Interaktionen und Spieltypen vor und nach Einführung der Wohnstrassen an der Ahrberg- und der Haspelmath-Strasse in Hannover 1984 (Eubank-Ahrens, 1984/85, S. 43-45)

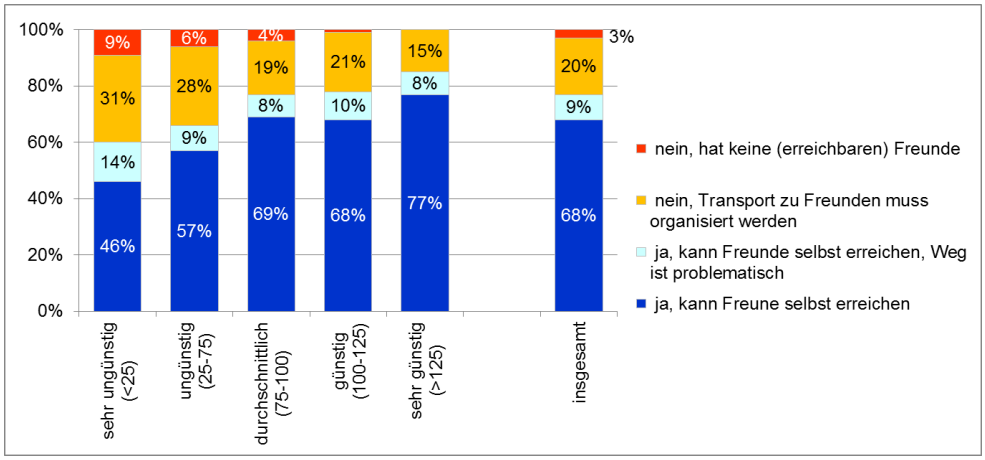
Anzahl, Dauer, Interaktionen und Spieltypen*	Ahrberg-Strasse		Haspelmath-Strasse	
Basis: 432 Beobachtungszeiten	vorher	nachher	vorher	nachher
Anzahl spielende Kinder	123	241	69	77
Durchschnittliche Aufenthaltszeit (als 5 Min.-Intervalle)	1,97	3,03	1,81	2,39
Keine Interaktion (Kind allein)	16	88	17	28
Kinder interagieren untereinander	98	572	94	122
Kinder interagieren mit Jugendlichen	15	14	4	39
Gesamtheit mit Interaktionen	113	586	98	161
Körperlich-grobmotorische Spiele, z.B. Ballspiel	6	115	3	26
Körperlich-grobmotorische Spiele, alles ausser Ballspiel	5	67	14	16
Körperlich-feinmotorische Spiele, z.B. mit Händen arbeiten	3	14	19	9
Regelspiele	57	5	9	16
Rollen- & Fantasiespiele, Unterhaltung, Musikmachen, Tanz	0	68	4	16
Herumhängen, Essen, andern Kindern zuschauen	5	66	10	4
Kommunikation als Hauptaktivität, soziale Interaktion	45	263	46	60
Spiel mit Fahrrad oder Spielfahrzeug	8	109	4	25

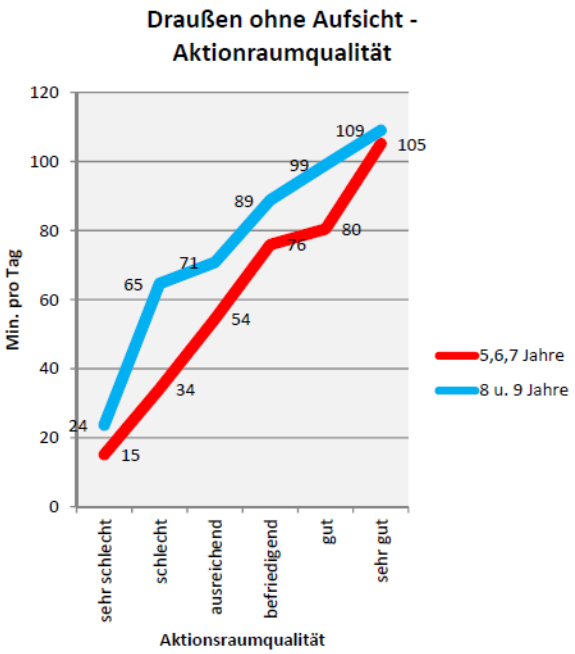
* Übersetzung der Kategorien aus dem Englischen: Daniel Sauter

Aktionsraumqualitäten und das Kinderspiel

Baldo Blinkert und sein Team haben neben Interviews mit rund 7‘500 Eltern von über 5‘000 Kindern in den fünf Baden-Württembergischen Städten: Ludwigsburg, Offenburg, Pforzheim, Schwäbisch Hall und Sindelfingen, auch umfangreiche Wohnumfeldinventare in 50 Wohngebieten sowie Begehungen mit Kindern durchgeführt. Aus diesen Daten konnten Aktionsraumqualitäten mit dem Verhalten der Kinder zusammengebracht werden. Die Resultate sind jenen der langjährigen Forschungsarbeiten von Marco Hüttenmoser sehr ähnlich. So nimmt zum Beispiel die Zahl der erreichbaren Freunde deutlich zu, je günstiger das Wohnumfeld ist. Hierzu gehören auch sichere, das heisst, wenig und langsam befahrene Strassen. 77% der Kinder in einem sehr günstigen Wohnumfeld können ihre Freunde selbst erreichen. In einem sehr ungünstigen Wohnumfeld ist dies nur 46% der Kinder möglich. Für 31% der Kinder muss in einem solchen Fall ein Transport organisiert werden.

Abbildung 47: Gibt es Freunde in erreichbarer Nähe? – Wohnumfeldmerkmale (nach Blinkert et al. 2015, S. 64, Abbildung 15)



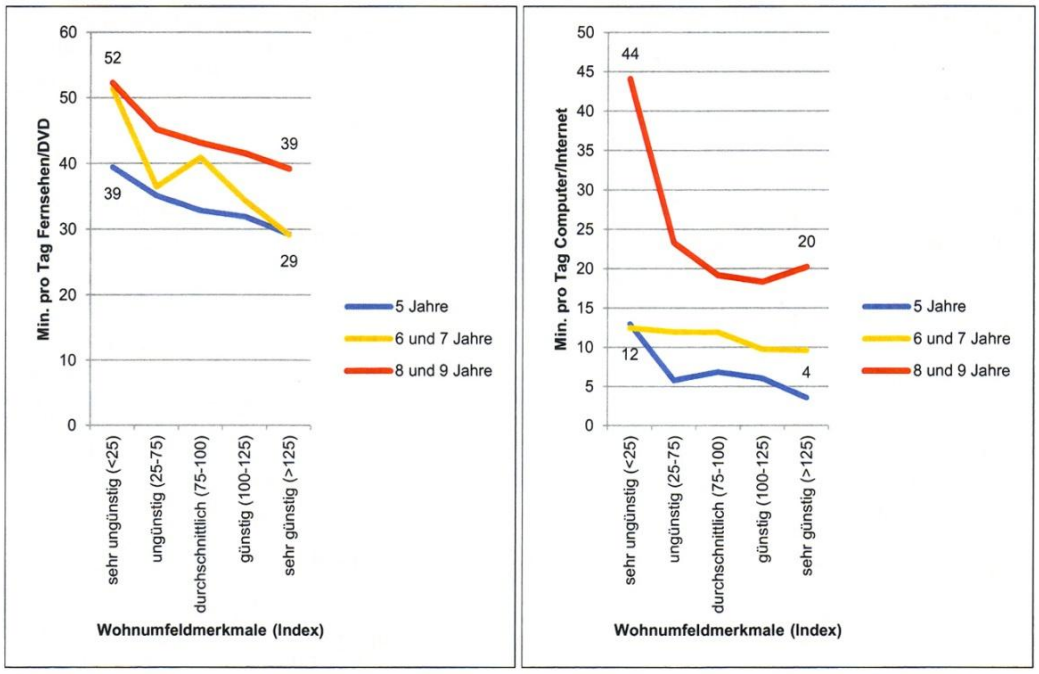


Je besser die Aktionsraumqualität ist, wozu neben den Wohnumfeldmerkmalen auch das soziale Klima gehört, also z.B. wie gut man sich kennt und wie gross die Hilfsbereitschaft eingeschätzt wird, desto mehr Zeit verbringen die Kinder draussen. Dies gilt nicht nur für die jüngeren, 5- bis 7-jährigen, sondern auch für die 8- bis 9-jährigen Kinder. Bei einer sehr schlechten Aktionsraumqualität verbringen die 5- bis 7-jährigen Kinder nur 15 Minuten ohne Aufsicht draussen. Ist die Aktionsraumqualität sehr gut, sind es 105 Minuten.

Abbildung 48: Spieldauer der Kinder (in Min.) ohne Aufsicht nach Aktionsraumqualität (nach Blinkert 2014, Folie 10)

Je besser das Wohnumfeld, desto geringer der Medienkonsum, weil die Kinder dann eher nach draussen gehen als mit dem Computer zu spielen oder fern zu sehen. Der Fernsehkonsum von fünfjährigen Kindern beträgt in einem sehr ungünstigen Wohnumfeld durchschnittlich 39 Minuten, in einem sehr günstigen Wohnumfeld hingegen ist er um einen Viertel geringer und beträgt nur 29 Minuten. Ähnliches ist auch bei der Nutzung von Computern, Playstations und dem Internet festzustellen. Insbesondere bei älteren Kindern, wo der Medienkonsum generell etwas höher liegt, reduziert sich die Zeit vor dem Bildschirm in einem günstigen Wohnumfeld deutlich. Bei 8- und 9-jährigen Kindern beträgt die Computernutzung dann beispielsweise noch durchschnittlich 20 Minuten; in einem sehr ungünstigen Wohnumfeld ist sie mehr als doppelt so gross.

Abbildung 49: Fernsehzeit (Min. pro Tag) (links) und Zeit für die Nutzung von Computer, Playstation und Internet (rechts) nach Alter der Kinder und Wohnumfeld der Kinder (nach Blinkert et al. 2015, S. 150, Abbildungen 58 & 59)



8. Aktivitäten im Strassenraum: Beobachtungen qualitativ (Fotodokumentation)

8.1 Einleitung

Da es im Rahmen dieser Publikation nicht möglich ist, alle festgehaltenen Situationen wiederzugeben, haben wir für jeden beobachteten Strassenabschnitt, eine Anzahl Beobachtungen ausgewählt und zu einzelnen Strassenportraits zusammengestellt. Es wurden dabei nur Situationen ausgewählt, die sowohl schriftlich wie fotografisch festgehalten wurden. Damit wird es möglich, gewisse Aspekte der Befragung sowie der quantitativen Auswertung der Beobachtungen an unmittelbarem Anschauungsmaterial zu konkretisieren. Alle Fotos in diesem Kapitel stammen von Marco Hüttenmoser.

8.2 Mülhauserstrasse – Tempo-50 Strasse

Das Geschehen auf der Mülhauserstrasse ist weitgehend von Durchgängen geprägt. Je nach Situation erfahren diese Durchgänge jedoch eine kommunikative oder spielerische Ausweitung. Eine Mutter stösst den Kinderwagen vor sich, das Kind trägt sie auf den Schultern. Zwei Mädchen „galoppieren“ mit ihrem Hund das Trottoir hinunter. Ein Kind begleitet seine Mutter mit den Skates, da es noch nicht fahren kann, muss es sich an allen Hauswänden festhalten. Zwei Schulkinder überqueren die Mülhauserstrasse mit dem Fahrrad, ein drittes Kind ohne Fahrrad begleitet sie. Der Fussgängerstreifen wird nicht genutzt. (Bilder unten)

Eine ausländische Mutter spaziert mit dem Kind auf dem Trottoir die Strasse hinunter. Auf halbem Weg entdecken sie auf der andern Strassenseite eine ihnen bekannte Familie gleicher Nationalität. Über die Strasse hinweg wird ein längeres Gespräch geführt. (Bilder unten)

Eine ältere Frau mit Gehhilfe kreuzt mit einer andern älteren Frau, die ein Kleinkind im Wagen vor sich hinstösst. Sie beginnen miteinander ein längeres Gespräch. Eine jüngere Frau mit Baby im Tragsack vor der Brust kommt hinzu. Sie zeigt ihr Baby dem Kind im Kinderwagen. Zwischen den Erwachsenen ergibt sich ein längeres Gespräch. (Bilder oben und rechts.)

Eine Frau mittleren Alters hat ihr Auto parkiert und steigt aus. In den Armen trägt sie einen kleinen Hund. Sie trifft hinter den Parkfeldern auf eine behinderte Frau, die in ihrem Scooter sitzt. Längere Zeit unterhalten sich die beiden sehr freundlich und angeregt miteinander. (Bilder unten)

Bei verschiedenen Besuchen der Strasse und zu verschiedenen Zeiten treffen sich Leute vor dem Waschsalon oberhalb des Einkaufszentrums. Ein Kind (des Ladeninhabers?) macht an einem Tisch, der vor dem Laden steht, seine Schulaufgaben. Es setzen sich Passanten an den Tisch oder halten kurz inne um mit dem Ladeninhaber zu sprechen. (Bilder rechts und unten)

Eine Frau mit drei Kindern, zwei Mädchen und einem Knaben sind vor dem Einkaufszentrum der Migros eingetroffen. Während die Mutter ins Einkaufszentrum geht, bleiben die Kinder im Freien und spielen vor dem Eingang. Der etwas ältere Knabe fährt auf seinem Fahrrad, ein Mädchen auf dem Kickboard, während sich das andere Mädchen mit seinem Puppenwagen beschäftigt. Nachdem die Frau aus dem Laden zurückgekommen ist, queren sie alle gemeinsam die Strasse unterhalb des Einkaufszentrums. (Bilder unten und folgende Seite)

Eine Familie, die nahe an der Mülhauserstrasse wohnt, unternimmt an einem Samstagnachmittag einen Ausflug mit den Fahrrädern. Sie haben ihre Fahrräder aus dem Keller geholt und stossen diese auf dem Trottoir Richtung Mülhauserstrasse. Die Gruppe besteht aus zwei Erwachsenen mittleren Alters, den Eltern, einem bereits grösseren Sohn (ca. 12 Jahre) und einer noch kleinen Tochter (ca. 3-4 Jahre). Letztere benutzt noch ein Stützradfahrrad. (Bilder unten)

(Fortsetzung) Bei der Mülhauserstrasse angekommen, queren sie gemeinsam die Strasse auf dem Fussgängerstreifen. Die Tochter setzt den Weg allein auf dem Trottoir fort. Mutter und Sohn fahren auf der Strasse voraus, der Vater versucht auf der Strasse fahrend auf der Höhe der Tochter zu bleiben. Da dies nicht funktioniert steigt er vom Fahrrad und begleitet seine Tochter auf dem Trottoir. Dort kommt es zu Diskussionen mit einer Fussgängerin. Es scheint, dass die beiden mit ihren Fahrzeugen den Fussgängern den Weg versperren. Unterdessen ist auch die Tochter vom Stützrad abgestiegen und geht neben dem Vater zu Fuss. (Bilder oben und unten)

Ein Mädchen stösst seinen Puppenwagen, in dem ein Teddybär sitzt, die Strasse hoch. Das Mädchen scheint allein unterwegs zu sein. Die Frau, die vor ihm geht, gehört nicht zu ihm. Etwas weiter oben quert das Mädchen die Strasse auf dem Fussgängerstreifen, auch die Frau quert die Strasse. Ein Auto fährt auf den Fussgängerstreifen zu und bremst ab. Das Mädchen erschrickt, beginnt mit dem Puppenwagen zu springen, stolpert am Strassenrand über die Pflastersteine und fällt aufs Trottoir. Die Frau eilt herbei und hilft dem weinenden Mädchen auf die Beine. Gleichzeitig eilt auch ein grösserer Knabe hinzu (Bruder?). Gemeinsam mit letzterem entfernt sich das Mädchen in eine Nebenstrasse. (Bilder rechts und unten)

Zusammenfassung und Interpretation

Die qualitative Auswertung, belegt durch verschiedene fotografierte Situationen, bestätigt, dass es sich bei der Mülhauserstrasse um eine stark verkehrsorientierte Strasse handelt. Die Hauseingänge führen ohne jegliche Vorgärten direkt aufs Trottoir. Dieses wiederum wird vom eigentlichen Strassenraum durch eine fast ununterbrochene Kette gut besetzter Parkplätze abgeschottet. Die Möglichkeiten sich zu bewegen und Kontakte aufzunehmen sind stark eingeschränkt. Spiele für Kinder sind praktisch unmöglich.

Die häufigste kommunikative Form, die in diesem Raum anzutreffen ist, besteht in Gesprächskontakten auf dem Weg zum Einkaufen oder bei andern Begegnungen. Diese finden immer auf dem Trottoir statt. Da die Querung der Strasse insbesondere für jüngere Kinder, auch wenn sie begleitet sind, hohe Ansprüche stellt, führen Begegnungen über den Strassenraum hinweg nicht unbedingt zu einer Querung des Strassenraumes, sondern man beschränkt sich darauf, einander Botschaften über den Strassenraum zuzurufen.

Wo kleinste Nischen geschaffen werden, etwa am winzigen Tisch, den der Waschsalonbetreiber vor seinem Geschäft aufgestellt hat, oder auf dem ebenfalls kleinen Vorplatz beim Einkaufszentrum, entfalten sich sofort zusätzliche kommunikative und ansatzweise spielerische Aktivitäten. Sie werden jedoch durch den engen verfügbaren Raum stark eingeschränkt.

Dasselbe gilt für gemeinsame Ausflüge. Das illustrierte Beispiel einer Familie, die am Samstagnachmittag einen Veloausflug macht und es dabei der jüngsten Tochter ermöglicht, mit ihrem Stützradfahrrad eigenständig mitzukommen, zeigt sehr deutlich, dass dies ein Vorhaben ist, das sich mit der bestehenden Verkehrssituation und dem bestehenden öffentlichen Raum schlecht verträgt. Im Strassenraum kann man das kleine Mädchen nicht fahren lassen. Begleitet man es hingegen auf dem Trottoir, so versperrt man andern Fussgängern den Weg.

Die Mülhauserstrasse ist kein Raum, in dem sich jüngere Kinder selbständig bewegen können. Das kleine Mädchen, das mit seinem Puppenwagen den Fussgängerstreifen überquert, ist auch dann überfordert, wenn sich die Motorfahrzeuglenker korrekt verhalten. Ein rechtzeitiges, aber etwas abruptes Bremsmanöver vor dem Fussgängerstreifen genügt, um bei einem kleinen Kind Panik auszulösen.

Insgesamt spiegeln sich in den Verhaltensweisen und Aktivitäten der Erwachsenen und der Kinder im beobachteten Abschnitt der Mülhauserstrasse die räumlichen Verhältnisse und das Verkehrsaufkommen sehr direkt. Das Beispiel dieser Strasse zeigt aber auch, dass Anwohner und Besucher bereits kleinste Nischen zur gegenseitigen Kommunikation und ansatzweise zum Spiel nutzen.

8.3 Vogesenstrasse – Tempo-30 Strasse

Die Vogesenstrasse ist einerseits durch zwei breite Trottoirs geprägt, andererseits durch viele Parkplätze, die im vorderen Teil senkrecht, im hinteren Teil längs ausgerichtet sind. Dies führt dazu, dass der Strassenraum vom Trottoir fast vollständig abgeschottet wird und kaum Querungen zulässt. Während das Trottoir, das durch Längsparkfelder vom Strassenraum abgegrenzt wird, für Begegnungen und spielerisch motorische Aktivitäten rege genutzt wird, ragen die längs parkierten Fahrzeuge oft weit in den Fussgängerraum hinein und wirken stark einschränkend. Auf der einen Seite der Vogesenstrasse haben die meisten Häuser noch ihre ursprünglichen Vorgärten, die rege für kleinere Arbeiten genutzt werden. Sie spielen aber auch bei Gesprächen mit NachbarInnen und mit Bekannten eine wichtige Rolle. Das kleine Café sowie der vis-à-vis liegende Quartierladen verfügen über einige Aussensitzplätze, die wichtige Kontaktfunktionen haben.

Die Trottoirs werden rege von Kindern und Jugendlichen mit Skates, Kickboards und andern fahrzeugähnlichen Geräten genutzt. Bei Gesprächen auf dem Trottoir in kleinen Gruppen wird neben den weit ins Trottoir hineinragenden Fahrzeugen, der Platz rasch versperrt. (Bilder oben und links)

Ein kleiner Junge nutzt den Freiraum zum Fussballspiel mit einem zufällig gefundenen Tannzapfen. (Bild unten links)

Der Freiraum vor dem Quartierladen ist mit Sitzgelegenheiten und Sonnenschirmen versehen, die zum Verweilen einladen. (Bild unten rechts)

Während die Eltern im Café sitzen, nutzt die Tochter die Gelegenheit und erkundet die Umgebung (Bilder unten).

Vor dem Hauseingang ergibt sich ein längeres Gespräche zwischen einer jungen Mutter und einem jungen Mann. Die Frau hat ein Kleinkind auf den Armen. Ihr etwas grösserer Sohn fährt in der Zwischenzeit mit seinem Fahrrad auf dem von der Strasse abgeschotteten Trottoir eifrig hin und her. (Bilder unten)

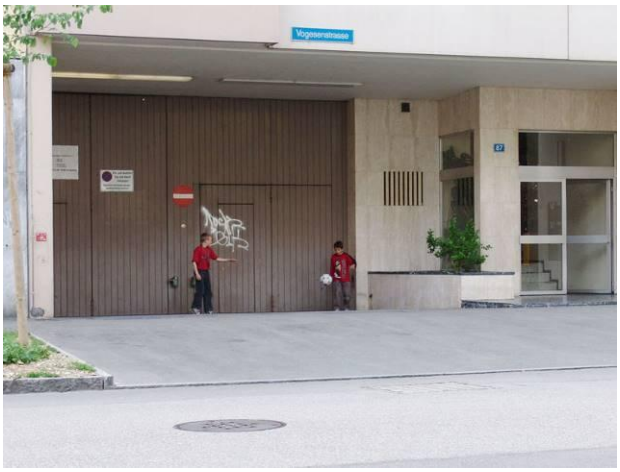
Ein Mann nutzt den sonnigen Nachmittag für kleine Arbeiten im Vorgarten, für Gespräche und ein Sonnenbad. (Bilder unten)

Zwei Mädchen entdecken eine Katze in einem Vorgarten. Sie streicheln sie. Die Katze folgt ihnen. Die beiden Mädchen verweilen erneut bei der Katze. (Bilder unten)

Ein Knabe sitzt auf der Stiege vor dem Hauseingang. Ein Mann kommt hinzu und setzt sich auf die Gartenmauer. (Bilder unten) Die beiden reden längere Zeit miteinander. Zwischendurch meldet sich zweimal eine Frau aus dem Fenster eines oberen Stockwerks des Hauses.

Eine Mutter mit zwei Kindern sitzt vor dem Haus auf der Gartenmauer. Ein Mädchen und ein Knabe fahren auf dem Trottoir mit dem gleichen Stützradfahrrad abwechslungsweise die Strasse hinauf und hinunter. Zwischendurch gehen sie zur Mutter. (Bilder unten und nächste Seite.)

Zwei bereits etwas grössere Knaben spielen in einer grösseren Garageneinfahrt. Der grössere hat seinem Kollegen sein Kickboard ausgeliehen. Als dieser von der Fahrt zurückkehrt kontrolliert der ältere das Kickboard genau. Der jüngere geht ins Haus und holt sein eigenes Fahrzeug. Ein Rollbrett mit Lenkstange. Nach einiger Zeit kommt die Mutter des jüngeren Knaben nach Hause. Sie begrüssen sich und die Mutter geht ins Haus. (Bilder unten: Die gleichen Kinder konnten beim Spiel an diesem Ort zu verschieden Zeiten beobachtet werden. Siehe folgende Bilder)



In der gleichen Garageneinfahrt machen die beiden Knaben an einem andern Tag Zielübungen auf das Garagentor. Nach kurzer Zeit öffnet sich das Tor und ein Auto fährt heraus. Die beiden müssen ihr Spiel unterbrechen. (Bilder oben und rechts)

Eine Viertelstunde später sitzen die beiden Knaben im Hauseingang und spielen am Boden. Der Ball liegt daneben. (Bild unten rechts)

Bei einer späteren Beobachtung einige Wochen später stehen die beiden Knaben in der Einfahrt und betrachten kleine Bilder. (Bild unten rechts)

Zwei Knaben fahren abwechslungsweise auf einem Rollbrett und zeigen einander ihre „Künste “.Das breite Trottoir bietet dazu recht viel Platz und erlaubt auch gewagtere Sprünge. Ein Fahrrad und ein Rollbrett mit Lenkstange liegen etwas weiter hinten auf dem Trottoir. (Bilder rechts und folgende Seite.)

Zusammenfassung und Interpretation

Viele in der Vogesenstrasse gemachte Beobachtungen hängen mit den besonderen räumlichen Gegebenheiten dieser Strasse zusammen. Beide Strassenseiten verfügen über breite Trottoirs, wobei allerdings an der einen Strassenseite mit verschiedenen Geschäften und neueren Mehrfamilienhäusern das Trottoir durch die vielen senkrecht parkierten Fahrzeuge stark eingeengt wird und wenig zu Gesprächen und zum Spielen einlädt. Die einzige „Spielnische “, die auf dieser Seite beobachtet werden konnte, ist eine grössere Garageneinfahrt zu einem Mehrfamilienhaus. Das Spiel in dieser Nische ist allerdings eher problematisch und stark konfliktanfällig.

Das breite Trottoir auf der andern Strassenseite, an der viele Wohnhäuser sind, die zum Teil nicht mehr als zwei oder drei Wohnungen haben, ist weit grosszügiger. Es lädt die Kinder immer wieder zum Spielen ein. Wobei auch hier die angrenzenden Parkfelder und die dahinter liegende Strasse kaum Ballspiele ermöglichen.

Von besonderer Bedeutung erweisen sich die verschiedenen Vorgärten. Auch wenn diese klein sind, halten sich darin immer wieder Hausbewohner und -bewohnerinnen auf. Sei es dass sie kleine Arbeiten im Vorgarten erledigen oder ganz einfach dort sitzen. Immer wieder beobachten wir, dass dies zu Gesprächen führt. Die zumeist mit etwas Grün gestalteten Eingangspartien mit kleinen Mauern bilden aber auch als solche angenehme Situationen zu gemeinsamen Gesprächen. Auf verdichtete Weise geschieht dies im kleinen Strassencafé und vor dem Quartierladen, wo die Vorgärten in Sitzplätze umgewandelt wurden.

Was die Querbeziehungen in dieser Strasse betrifft, so konnte nichts Derartiges beobachtet werden. Dies, obwohl es sich um eine Tempo-30 Strasse handelt. Das hat damit zu tun, dass die Vogesenstrasse recht breit ist – breiter als die Mülhauserstrasse – und beidseitig fast ununterbrochen gut besetzte Parkfelder hat. Sie wirkt in diesem Sinne wie ein Graben für jegliche Art von Bewegungen – sowohl motorischer wie sozialer Art – zwischen den beiden Strassenseiten. Dies gilt im Besonderen für Kinder, aber auch für Erwachsene.

8.4 Jungstrasse – neu eingerichtete Begegnungszone

Die Jungstrasse ist eine eher schmale Quartierstrasse, die parallel zur Mülhauserstrasse verläuft. Sie hat beidseitig zwei schmale Trottoirs und versetzte, teilweise in der blauen Zone liegende, Parkplätze. Die Vorgärten sind noch erhalten. Sie sind aber zu klein, um sie als Aufenthaltsraum zu nutzen. Tagsüber ist das Verkehrsaufkommen gering. Erst gegen Abend wird die Jungstrasse als Schleichweg intensiver genutzt. Vor einiger Zeit wurde auf Wunsch der Anwohnerinnen und Anwohner hin die Strasse in eine Begegnungszone umgewandelt. Verändert wurde sie jedoch kaum. Es gab ausser den vorgeschriebenen Pforten einige wenige Sitzgelegenheiten und Blumentröge. Die versetze Parkierung blieb weitgehend bestehen. Auch auf den abendlichen Schleichverkehr hat die Tempo-20 Regelung keine Auswirkungen. Die Anwohnerinnen und Anwohner sind allerdings sehr aktiv und veranstalten wöchentlich Spielnachmittage, organisieren gemeinsame Abendessen usw. auf der Strasse. Eine spontane Nutzung des Strassenraumes durch Kinder und Erwachsene konnte ausserhalb der organisierten Veranstaltungen nicht beobachtet werden. Die nachfolgend dokumentierten Ereignisse beschränken sich bei der Jungstrasse, im Gegensatz zu den übrigen Strassen, weitgehend auf die von den Anwohnerinnen und Anwohnern organisierten Spielnachmittage.

Während die Vorgärten auf der linken Strassenseite stark mit Bäumen und Sträuchern überwachsen sind. Hat es auf der rechten Seite eher kleine freie Vorräume. Die kleinen Mauern werden insbesondere bei organisierten Veranstaltungen als Sitzmöglichkeiten genutzt. Im Übrigen ist die Nutzung der Vorgärten jedoch eingeschränkt. (Bilder oben) – Die Wohnungen in der Jungstrasse sind klein. Das führt dazu, dass sich viele Familien zum Auszug gezwungen sehen, wenn es Nachwuchs gibt. Auf einen solchen Umzug verweist auch die mit Büchern gefüllte Schachtel, die zwecks Selbstbedienung von Anwohnern auf die Gartenmauer gestellt wurde und deren Inhalt von einer Passantin studiert wird. (Bilder nächste Seite)

Die von einer Anwohnergruppe organisierten wöchentlichen Aktionen werden jeweils am Strassenbrett bekannt gemacht. Am späteren Nachmittag werden von Zeit zu Zeit Spielnachmittage organisiert. Die Anwesenheit von Erwachsenen ermöglicht den Kindern einen grösseren Bewegungsfreiraum. Kinder können sich im Stelzenlaufen üben, andere benutzen verschiedene Kinderfahrzeuge im Strassenraum. Zumeist wurde an der Ecke zur ebenfalls beruhigten Fatiostrasse ein Malatelier eingerichtet. In diesem Falle wurden über mehrere Spielnachmittage hinweg vorbereitete Strassenkinder bunt bemalt. (Bilder unten)

Die Spielnachmittage werden auch von Familien aus der weiteren Umgebung oder von ehemaligen Bewohnerinnen und Bewohnern der Jungstrasse intensiv genutzt. Es kommt zu Gesprächen mit Passantinnen und Passanten und auch – aber nicht immer – zu freundlichen Gesprächen mit Autolenkern. Auch aus der Distanz, etwa vom Balkon aus wird das Treiben auf der Strasse interessiert beobachtet. (Bilder oben)

Das organisierte Spiel im Strassenraum bedarf aber trotz der Begegnungszonen-Regelung der Aufsicht durch Erwachsene. So müssen den Kindern die Grenzen des Bewegungsfreiraumes deutlich aufgezeigt werden. Die Kinder müssen auch immer wieder durchfahrenden Fahrzeugen Platz machen, was bei geringem Verkehrsaufkommen kaum Probleme macht. (Bilder oben)

Es kann in ruhigen Zeiten auch durchaus vorkommen, dass ein Baby auf der Strasse herumkriecht, während sich die Mutter des Babys mit einer Freundin am Strassenrand friedlich unterhält. Der rot leuchtende Kinderwagen wird dabei als zusätzlich sicherndes Verkehrsberuhigungselement genutzt. (Bilder rechts und nächste Seite)

Ein wichtiger Treffpunkt bildet der Vorplatz bei der Sattlerei/Tapeziererei an der Ecke Junge- und Fatiostrasse. Der Inhaber des Geschäfts wirkt bei Spielnachmittagen selbst mit und spielt mit den Kindern. (Bilder unten)

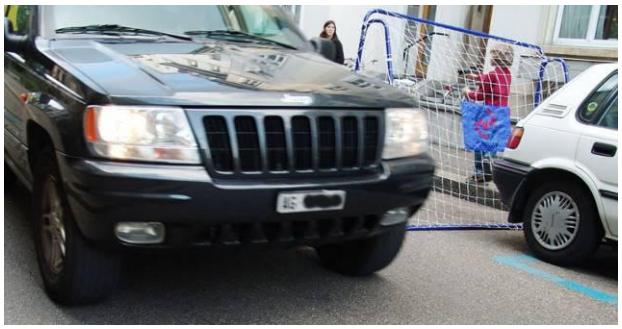
Auch für die Mütter ist der kleine Betrieb eine wichtige Adresse, sei es für ein Gespräch vor dem Geschäft oder für Reparaturen am Kinderwagen. Ein Rad, das sich losgelöst hat, wird neu befestigt. (Bilder oben)

Während einige Kinder mit ihren Fahrzeugen herumfahren, grössere Fussball spielen, lassen sich andere von Anwohnerinnen im Bemalen der Holzkinder einführen. (Bilder unten)

Passantinnen und Passanten bleiben stehen und beobachten die malenden Kinder. Das eigene Kind möchte ebenfalls mitmachen. Die Mutter reagiert zunächst skeptisch, lässt dann aber eine Annäherung zu. Von den Anwohnerinnen wird dem neu hinzugekommenen Kind wie allen andern ein Abfallsack übergestülpt und nach kurzer Zeit ist es voll integriert und bemalt mit grosser Intensität mit den anderen Kindern die Holzfiguren. (Bildsequenz oben)

Auch bei den anderen Teilnehmern an den Spielnachmittagen ergeben sich immer wieder Gespräche, auch zwischen Erwachsenen und Kindern. (Bild rechts)

Eine Gruppe grösserer Kinder – Knaben und Mädchen – interessiert sich vor allem fürs Fussballspiel. Dazu wird ein neu erworbenes kleines Tor zusammengeschraubt und mit einem Netz versehen. Damit es mit den parkierten Fahrzeugen keine Konflikte gibt, wird das Tor direkt vor einem parkierten Auto am Rand des Strassenraums aufgestellt. Trotz verschiedener Hindernisse, die zum Teil dazu ausgenutzt werden, um den Spielgegner zu umgehen, entwickelt sich ein zeitweise spannendes Spiel. Im Gegensatz zur besser vom grossen Verkehr der übrigen Strassen abgeschirmten Bärenfelserstrasse kann hier allerdings festgestellt werden, dass die Fahrzeuglenker und -lenkerinnen (auch Fahrradfahrer) eher wenig Verständnis für das Spiel der Kinder haben und sich zum Teil ungeduldig und rasch zwischen den Kindern durchdrängen. (Bilder unten)



Schwierig wird das Fussballspiel am späteren Nachmittag, wenn der Schleichverkehr die Jungstrasse heimsucht. Die Spielsequenzen werden immer kürzer und die Kinder müssen alle zwei drei Minuten das Tor zur Seite räumen und das Spiel unterbrechen. Was letztere allerdings mit grosser Geduld tun. Bei weitem nicht alle FahrzeuglenkerInnen halten sich dabei an die nötige Vorsicht und gehen allzu rasch auf Gas. (Bilder oben)

Auch die kleineren Kinder, die den Strassenraum mit Kinderfahrzeugen benutzen, werden durch rasch vorbeifahrende Autos gefährlich bedrängt. Sodass die Erwachsenen eingreifen und die Kinder samt Fahrzeugen aus dem Strassenraum entfernen müssen. (Bild rechts und nächste Seite)

Ein weiteres Problem bildet der stehende Verkehr. Die versetzt angeordneten Parkplätze, die sich nur zum Teil in der blauen Zone befinden, sind gut belegt. Sie behindern insbesondere den Kindern das Betreten des Strassenraumes mit ihren Fahrzeugen. Sie müssen entweder einen Umweg machen oder das Fahrzeug von den Eltern über die eng aneinander parkierten Fahrzeuge hinwegtragen lassen. (Bilder unten.)

Das Auto – in der Schlange stehend oder eng hintereinander parkiert – prägt selbst das Kinderspiel. So haben sich zwei Kinder im Laufe des Spielnachmittags entschieden, aus dem Spielzimmer die Spielzeugautos zu holen und sie eng hintereinander aufgereiht auf dem Trottoir aufzustellen. Ein Abbild dessen, was am Strassenrand geschieht. (Bilder unten.)

Zusammenfassung und Interpretation

Die Jungstrasse ist ein Beispiel, in der die gegebene räumliche und verkehrstechnische Situation in deutlichem Konflikt steht mit der starken Motivation zahlreicher Anwohnerinnen und Anwohner, etwas für die gemeinschaftliche Nutzung der Strasse zu tun. Sie insbesondere für Kinder bespielbar zu machen. Dies gelingt nur zeitweise und nur bedingt: Eine spontane Nutzung des Strassenraumes durch Kinder erweist sich auch nach der Einführung der Begegnungszone als zu gefährlich. Spiel, Sport und Begegnung ist nur in organisierter und durch Erwachsene überwachter Form möglich.

Innerhalb dieser organisierten Situationen findet allerdings ein reiches gemeinschaftliches Leben statt. Die Kinder bewegen sich intensiv und ausgiebig. Die Strasse wird zu diesen Zeiten auch zu einem Anziehungspunkt für Kinder und Familien aus der näheren und weiteren Umgebung. Integration im positiven Sinne kann hier direkt beobachtet werden.

Es besteht allerdings die Gefahr, dass der Wille etwas für die Strasse zu tun, sie zumindest zeitweise frei zu kämpfen mit der Zeit erlahmt. Hinzu kommt die Abwanderung verschiedener mit der Strasse eng verbundener Familien, weil die in der Jungstrasse zur Verfügung stehenden Wohnungen zu klein sind für grössere Familien.

Das Beispiel zeigt auch direkt und sehr deutlich, dass mit der Einrichtung einer Begegnungszone – auch wenn diese von den Anwohnerinnen und Anwohnern erwünscht, ja erkämpft wurde – wenig bis nichts erreicht ist. Es braucht, damit eine Strasse entsteht, in der man sich begegnen und sich auch genügend bewegen kann, auch genügend Raum und ein gewisses Mass an Verkehr darf nicht überschritten werden. Wenig Verkehr tagsüber nützt wenig. Wenn dieser gegen Abend stark und teilweise auf aggressive Art und Weise zunimmt, wird das Leben im Strassenraum stark gestört. Dies zu einem Zeitpunkt, in dem auch die Kinder und die Erwachsenen vermehrt im Freien sind. Auch die übliche versetzte Anordnung von Parkplätzen ist ungeeignet für das Kinderspiel in der Strasse. Es braucht, insbesondere für lebhaftere Spiele wie Fussball u.ä. grössere Räume, die nicht durch parkierte Autos verstellt sind.

8.5 Laufenstrasse – alte Wohnstrasse

Die Laufenstrasse wurde etwa gleichzeitig mit der Bärenfelser- und andern Wohnstrassen vor über 20 Jahren eingerichtet. Es gab damals verschiedene Varianten mit teuren, resp. billigem Umbau. Die Laufenstrasse gehört zu den „Luxusumbauten “mit zahlreichen Verkehrsberuhigungselementen und Sitzmöglichkeiten und Bepflanzungen. Vor einiger Zeit wurde die Richtung des Einbahnverkehrs in der Strasse umgekehrt, sodass die Strasse nicht mehr als Zubringer zu einem grösseren Einkaufzentrum dienen konnte. In der Zwischenzeit wurde das Einkaufszentrum geschlossen. – Heute wurde die Laufenstrasse zu einer Begegnungszone umsignalisiert. Die Strasse ist sehr ruhig und es hat kaum Motorfahrzeugverkehr. Dieser beschränkt sich weitgehend auf das Ein- und Ausladen von Gütern durch die AnwohnerInnen. Die ganze Strasse hat auch keinen einzigen eingezeichneten Parkplatz. Etwas reger ist der Fahrradverkehr und Fussverkehr. Insbesondere wird die Laufenstrasse als Zubringer für ein nahe gelegenes Erholungsgebiet genutzt, in dem man auch Sport treiben kann.

Während in der Strasse kaum spielende Kinder beobachtet werden konnten – es wohnen nicht sehr viele Kinder in der Strasse – nutzten verschiedentlich junge Leute und Erwachsene die Sitzgelegenheiten für längere intensive Gespräche. Offensichtlich wird die grosse Ruhe, die in der Strasse herrscht, geschätzt und man nutzt die Gelegenheit, um sich dort für Besprechungen im Freien zu treffen.

Eine Mutter kommt mit ihren drei- bis vierjährigen Mädchen aus dem Haus. Die Mutter überlässt es ihm, ob es zum Einkaufen mitkommen, oder auf der Strasse mit seinem Fahrrad herumfahren will. Das Kind zögert und beginnt herumzufahren. Kurz danach entscheidet es sich dennoch, der Mutter zu folgen. (Bilder rechts und unten)

Drei Mädchen sind zusammen auf einem Spaziergang, bei dem sie die Laufenstrasse durchqueren. Eines der Mädchen führt einen Hund mit sich. Sie nutzen die reich gegliederte Strasse und beginnen sich rund um die bepflanzten Verkehrsberuhigungselemente herum zu verfolgen. (Bilder unten und folgende Seite)

Das Mädchen mit dem Hund übergibt den Hund einer Kollegin und versteckt sich. Die Mädchen prüfen, ob es der Hund merkt und seine Herrin sucht. Der Versuch gelingt nicht, der Hund reagiert nicht. – Nach einiger Zeit entfernen sich die Mädchen Richtung Stadtzentrum. (Bilder rechts und unten)

Zwei jüngere Kinder (Mädchen?) rennen die Laufenstrasse entlang und eine Stiege hoch. Das grössere der beiden Kinder fällt um und verwundet das Knie. Eine ältere Frau, die die beiden Kinder vom nahen Hauseingang beobachtet hat, kommt hinzu und spricht mit den beiden Kindern. Die Kinder entfernen sich langsam die Stiege hinunter. Das eine, das sich verletzt hat, rutscht die Stiege hinunter. Die ältere Frau verschwindet wieder im Hauseingang. (Bilder unten)

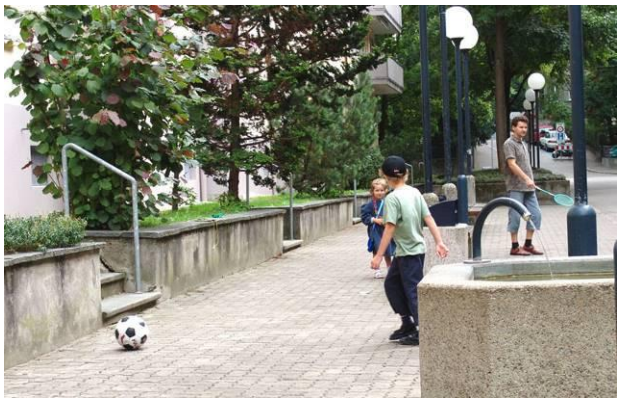
Unten auf der Strasse angekommen, beginnt das Kind mit dem verletzten Bein erneut zu schreien. Es zieht das Hosenbein hoch. Blut läuft das Bein hinunter.

Die ältere Frau kommt erneut aus dem Haus und spricht mit den Kindern. Sie hilft dem verletzten Kind auf die Beine, bietet ihm ihren Arm und entfernt sich mit ihm. (Bilder rechts und unten)

Die beiden Kinder wohnen vermutlich etwas weiter vorne ausserhalb der Begegnungszone.

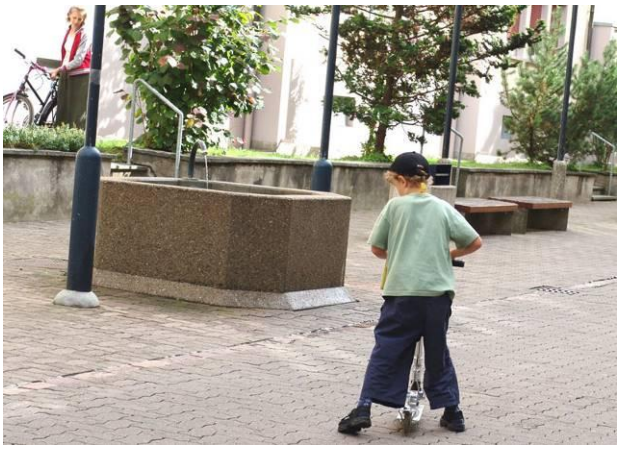
Ein jüngeres Ehepaar mit einem kleinen Mädchen und einem etwas grösseren Knaben weilen im Freien. Zu Beginn ist auch der Vater der Kinder dabei. Später nur noch die Mutter. Die Mutter und das Mädchen halten einen Federballschläger in den Händen. Die Eltern spielen miteinander Federball. Das Mädchen schaut zunächst zu, spielt später ebenfalls mit. Der Knabe tschuttet mit einem Fussball heftig gegen eine Gartenmauer.

Während die Eltern Federball spielen, spielt der Knabe zeitweise mit seiner kleinen Schwester Fussball. (Bilder unten)



Nachdem sich der Vater entfernt hat, beginnt auch die Mutter mit ihrem Sohn Fussball zu spielen. (Bilder unten)

Nach einiger Zeit erfindet der Knabe ein neues Spiel. Er taucht seinen Ball so weit er vermag in den Brunnentrog und lässt ihn dann los. Dabei wird er nass. Mutter und Tochter sitzen auf der Bank und schauen dem Spiel zu. (Bilder unten)



Die Mutter entfernt sich mit der Tochter und kommt später mit einem Fahrrad aus dem Haus. Sie setzt ihre Tochter auf den Kindersitz. Der Knabe übt in der Zwischenzeit mit dem Kickboard Sprünge. Die Familie entfernt sich auf eine Fahrradtour. (Bilder oben und rechts)

Ein Mann unterbricht in der Laufenstrasse seine Joggingtour und führt am Brunnen eine Reihe von Lockerungsübungen durch. Dabei stützt er sich bald mit den Beinen, bald mit den Händen auf dem Rand des Brunnens ab. Nach Beendigung des Programms entfernt er sich. (Bilder unten und folgende Seite.)

Während der Mann sein Programm durchführte, hat sich hinter ihm eine Gruppe Erwachsener zusammengefunden. Zum Teil stehen sie oder sitzen auf einer der Sitzbänke. Sie unterhalten sich mit Passanten und einem erwachsen Mann, der ein Kleinkind betreut. (Es ist der gleich Mann, dem wir zuvor mit dem Babywagen begegnet sind: siehe Bild auf der ersten Seite)

Zusammenfassung und Interpretation

Die Laufenstrasse weist sehr hohe Wohnqualitäten auf. Sie ist trotz ihrer Lage in der Nähe des Hauptbahnhofes sehr ruhig und weist kaum Motorfahrzeugverkehr auf. Auch der als Wohnstrasse umgebaute und von uns zur Untersuchung ausgewählte Abschnitt der Strasse weist keine Parkplätze auf, was die Qualität zusätzlich erhöht.

Diese Qualitäten kommen darin zum Ausdruck, dass Anwohner und Anwohnerinnen, aber auch Erwachsene und junge Menschen sich hier treffen, um miteinander längere Gespräche zu führen. Verschiedentlich machten sie dabei auch Notizen. Das heisst, es handelte sich zum Teil um Arbeitsgespräche.

Wenn Kinder in der Laufenstrasse spielen oder diese spielerisch durchqueren, so geht es sehr lebendig zu und her. Der Raum ist weit, man muss nicht auf den Strassenverkehr aufpassen und es stehen keine parkierten Fahrzeuge herum, auf die man aufpassen muss.

Es fällt auch auf, dass Passanten – Erwachsene wie Kinder – ihr Verhalten ändern, wenn sie die Laufenstrasse durchqueren. So unterbricht ein Erwachsener seine Joggingtour, um ein ausführliches Lockerungsprogramm auf der Strasse durchzuführen und eine Gruppe von Mädchen inszeniert auf ihrem Spaziergang mit einem kleinen Hund eine wilde Verfolgungstour.

Dass man sich als Anwohner um das Geschehen kümmert, zeigt die Sequenz mit der älteren Frau, die sich eingehend um die beiden Kinder kümmert und jenes, das sich am Knie verletzt hat, nach Hause begleitet.

Der Strassenraum wird jedoch insbesondere von Kindern selten benutzt. Es wohnen in der Strasse nicht viele jüngere Kinder, die sich zum Spiel im Freien treffen. Dies zeigt sich etwa in der langen Spielsequenz mit einem Knaben beim Fussballspiel. Es fehlen beim Spiel andere Kinder. Er muss sich die Mutter oder die kleine Schwester als Spielpartner aussuchen, was natürlich seinen Fähigkeiten nicht entspricht und kein richtiges Gruppenspiel erlaubt. Der Kontakt mit andern, fremden Kindern kommt dabei zu kurz.

8.6 Bärenfelserstrasse – alte Wohnstrasse

Die vor über 25 Jahren auf private Initiative hin auf einfache Art in eine Wohnstrasse umgestaltete Bärenfelserstrasse weist verschiedene Nischen und Sitzgelegenheiten auf, die von Anwohnerinnen und Anwohnern, wie von Passantinnen und Passanten rege genutzt werden. Der Raum zwischen den beiden Trottoirs wurde bei der Umgestaltung teilweise auf das Niveau des Trottoirs angehoben. Für Begegnungen und Gespräche wird der Strassenraum mitbenutzt. Gespräche im Strassenraum zwischen verschiedenen Altersgruppen und Kulturen konnten häufig festgestellt werden. Die Sitzgelegenheiten werden von älteren Leuten und Müttern mit Kindern gerne genutzt

Die Anwohnergemeinschaft verfügt über ein eigenes Lokal, in dem man sich an zwei Nachmittagen während der Woche treffen kann um dort miteinander im Innenraum oder im Freien zu essen. (Bild rechts) Im Keller verfügt das Haus über einen kleinen Theaterraum. Jedes Jahr findet ein gut besuchtes Strassenfest statt.

Nischen werden von Kindern zum Spiel und von Erwachsenen für Reparaturarbeiten, etwa an Fahrrädern genutzt. (Bilder oben)

Ältere Leute treffen sich, um die ihre Einkäufe gemeinsam zu erledigen. (Bilder unten)

Kinder aus der Umgebung besuchen die Bärenfelserstrasse, da man dort oft mit andern Kindern spielen kann. Nicht immer ist dabei, wie die Bilder unten zeigen, ein solcher Besuch erfolgreich. Der Knabe unten im Bild suchte die Strasse während zweier Beobachtungen auf, „tigerte“ hin und her und wartete erfolglos auf andere Kinder. Das erste Mal hatte er Spielkarten bei sich, das zweite Mal einen Ball. Nach einiger Zeit entfernte er sich wieder.

Eine Mutter (?) besucht mit ihrem ca. zweijährigen Sohn auf dem Morgenspaziergang die Bärenfelserstrasse. Vor dem am Boden liegenden Baumstamm nimmt sie das Kind aus dem Kinderwagen und führt es an der Hand über den Baumstamm. Anschliessend bietet sie ihm die Weiterfahrt im Kinderwagen an. Der Knabe jedoch springt zur nächsten Sitzbank und zieht es in der Folge vor, von der Strasse auf den Gehsteig zu hüpfen und wieder zurück. (Bilder unten und folgende Seite.)

Zwei Mädchen nutzen den Strassenraum für eine Tanzvorführung und verschiedene Spiele. (Bilder rechts und unten)

Zwei Knaben fahren mit ihren Fahrrädern die Strasse auf und ab. Ein dritter Knabe ohne Fahrrad spielt Verkehrspolizist. Nach einer Weile erfolgt ein Rollentausch. Das Fahrrad wird bei der Übergabe erklärt. Später sitzen die Knaben auf den Stühlen, die an verschiedenen Orten im Strassenraum herumstehen und beobachten interessiert den Warenverlad vor einem der beiden Betriebe, die sich in der Bärenfelserstrasse befinden. Der Chauffeur sucht sich den Weg zwischen den Stühlen. Die Kinder springen dem Lastwagen nach.

Anschliessend führen die Knaben miteinander Boxkämpfe und weitere Spiele durch.

Etwas später (ohne Bilder) fährt die Expresspost vor. Der Fahrer bittet die Kinder freundlich, doch die Stühle etwas zur Seite zu räumen, damit er durchfahren kann, was die Kinder voller Elan tun.

Der Vater eines Kindes beginnt an einem schulfreien Nachmittag mit ein paar Kindern auf der Strasse Fussball zu spielen. Bald ist eine grössere Schar jüngerer und älterer Kinder, Knaben und Mädchen beisammen und es entwickelt sich ein intensiver Match. Die Eingangspartie eines Hauses wird als Tor benutzt. Von Zeit zu Zeit fahren Autos oder Motorräder durch die Strasse. Die Kinder gehen spontan zur Seite und lassen die Fahrzeuge durch. Die Fahrzeuge fahren langsam. Konflikte entstehen dabei keine. (Bilder unten)

Mutter spielt mit ihrem Sohn im Strassenraum. Dieser fährt neben der Mutter auf einem Kindertraktor hin und her. Ein grösserer Junge ausländischer Herkunft kommt hinzu und beginnt das Kind die Strasse hoch und wieder zurück zu stossen. Die Mutter begleitet die beiden.

Etwas später kommt ein älterer Sohn (?) hinzu. Zwischen Mutter und Sohn entwickelt sich eine längere intensive Jagd die Strasse hoch, um die Betonkübel und den Pingpongtisch herum und wieder zurück. Die beiden anderen Knaben beginnen nach einiger Zeit mit zu rennen. Nach einiger Zeit verschwindet die Frau in der Haustüre. (Bilder unten)

(Fortsetzung obiger Spielsequenz) Der ausländische Knabe setzt sich auf eine Sitzbank. Der Jüngste kommt hinzu und nimmt ihn spielerisch am Kopf. Anschliessend kommt der dritte Knabe hinzu und beide nehmen den Kleinen in die Mangel. (Bilder rechts und folgende Seite)

Schulwegsituationen wurden in den verschiedenen beobachteten Strassenabschnitten eher wenig beobachtetet. Dies hat damit zu tun, dass die Beobachtungen eher am Nachmittag erfolgten und der Schwerpunkt der Beobachtungen nicht auf Durchgängen liegt. Die Bärenfelserstrasse liegt an einem wichtigen Schulweg. Bei den eher zufälligen Beobachtungen scheint sich abzuzeichnen, dass die Kinder in diesem, beruhigten Strassenabschnitt, sich eher ungezwungener bewegten, den Strassenraum spontan benutzten und auch auf spielerische Weise zu streiten begannen.

Zwei Knaben mit Grossmutter (?) kommen die Strasse hinunter. Das eine Kind trägt die den Schultornister selbst, jenen des anderen Kindes trägt die Grossmutter. Die Kinder streiten miteinander, halb ernst, halb lachend. Sie nehmen einander „am Kragen“ rennen wild über den Strassenraum. Die Grossmutter geht unbeirrt neben den Kindern her und reagiert nicht.

An der Ecke beim Quartierladen trifft sich eine Gruppe von Kindern. Es wird wild gestikuliert und diskutiert. Die Kinder springen auf dem Trottoir herum, verlassen dieses aber nicht. Von Zeit zu Zeit rennen einzelne Kinder über die Strasse ausserhalb der Bärenfelserstrasse. Dabei achten sie aber durchaus auf den Verkehr und warten, bis die Autos vorbei sind.

Zusammenfassung und Interpretation

Die vor vielen Jahren auf einfachste Weise zur Wohnstrasse umgebaute Bärenfelserstrasse erweist sich, wie die Beobachtungen zeigen, noch heute als Ort, an dem ältere Leute Erholung suchen, Kinder spontan ins Freie gehen und dort spielen können. Die verschiedenen Nischen und Sitzgelegenheiten sowie der in seiner ganzen Breite für Spiel und Bewegung nutzbare Strassenraum fördern unterschiedlichste Handlungsmöglichkeiten.

Unter den hier spielenden Kindern hat es zumeist auch solche, die nicht an der Bärenfelserstrasse selbst wohnen, sondern aus der weiteren Umgebung kommen und hier nach Kontakt- und Spielmöglichkeiten suchen. Da an der Bärenfelserstrasse nicht sehr viele Kinder wohnen, gelingt dies selbstverständlich nicht immer.

Ein weiteres Zeichen der Bärenfelserstrasse ist auch die lebendige, direkt beobachtbare Integration zwischen Personen aus verschiedenen Herkunftsländern. Man spricht miteinander und die Kinder spielen miteinander.

Der für das Kinderspiel zur Verfügung stehende Strassenraum ist nicht besonders gross. Trotzdem gelingt es den Kindern auf engem Raum intensive Gruppenspiele mit vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchzuführen.

Das Verkehrsaufkommen in der Bärenfelserstrasse ist eher gering. Es sind grösstenteils Lieferanten der beiden in der Strasse ansässigen Firmen, die die Strasse für die Zufahrt oder zum Parkieren nutzen. Die Fahrzeuglenker und -lenkerinnen kennen die Situation. Sie wissen, dass die Anwohner die ganze Strasse nutzen, dass dort Kinder spielen und die Strasse von Zeit zu Zeit auch verstellt ist. Die Reaktionen der Lenker und Lenkerinnen bei Behinderungen war, soweit dies beobachtet wurde, zumeist freundlich. Die Kinder unterbrechen ihr Spiel und gehen zur Seite, wenn ein Fahrzeug die Fahrbahn beansprucht und sie räumen bereitwillig Hindernisse im Strassenraum aus dem Weg.

Die Bärenfelserstrasse bildet auch ein – allerdings sehr kleines – Stück eines wichtigen Schulweges in ein nahe gelegenes Schulhaus. Soweit die eher zufällig gemachten Beobachtungen andeuten, scheinen die Kinder dieses kurze „erholsame“ Strassenstück, das weniger Aufmerksamkeit erfordert, zu schätzen. Sie nutzen den ganzen Strassenraum, beginnen zu spielen und auch miteinander zu streiten.

9. Kinderzeichnungen (Wettbewerb in Schulen)

9.1 Der Wettbewerb

Der Zeichnungswettbewerb „Ich gang duss go spiele“ wurde als Zusatzelement zum Forschungsvorhaben umgesetzt. Im Anschluss an die Sommerferien 2005 wurde er in Zusammenarbeit mit den Rektoraten der Primarschulen des Kantons Basel-Stadt und dem Kinderbüro Basel bei den Schulanfängern der Stadt Basel ausgeschrieben. Er ging also über die untersuchten Strassen hinaus und erlaubt einen nochmals anderen Zugang und eine breitere Sicht auf die Situation der Kinder in der Stadt Basel.

Insgesamt haben 173 Kinder aus 9 Schulklassen eine Zeichnung eingereicht. Die Zeichnungen wurden im Oktober 2005 von einer Fachjury beurteilt[28]. Am 26. Oktober 2005 wurden von Regierungsrat Dr. Guy Morin im Rathaus der Stadt Basel und im Beisein der Kinder insgesamt 10 Preise sowie ein Zusatzpreis für den besten Kommentar zur Zeichnung verliehen. Gleichzeitig wurden die Zeichnungen im Rathaus ausgestellt.

Unabhängig von der Juryrierung war eine inhaltliche Auswertung der Zeichnungen vorgesehen. Deren Ergebnisse werden im Folgenden vorgestellt, gefolgt von der Präsentation der Zeichnungen der PreisträgerInnen.

9.2 Auswertung der Zeichnungen

Die im Wettbewerb gestellte Aufgabe war eine doppelte. Einerseits wurden die Kinder aufgefordert, das zu zeichnen, was sie sehen, wenn sie aus dem Haus gehen und festhalten, was sie dort spielen, sofern dies möglich ist. Die Lehrkraft sollte zudem versuchen herauszufinden, ob das Kind „allein, ohne Begleitung durch die Eltern oder ältere Kinder“ im Freien spielen kann. (Die möglichen Antworten waren: „ja“, „nein“ und „nur im eigenen Garten“). Als zweite Frage wollten wir wissen, wie viele Freunde/Freundinnen in der unmittelbaren Nähe (an der eigenen Strasse, in der Wohnsiedlung) ein Kind hat.

Das Alter der 173 Kinder, die eine Zeichnung gemacht haben, schwankt zwischen 6 und vereinzelt 8 Jahren. Die Geschlechterverteilung ist weitgehend ausgewogen. Mit insgesamt 90 Mädchen (53.7%) und 80 Knaben haben etwas mehr Mädchen am Wettbewerb teilgenommen.

Die Frage, ob die Kinder unbegleitet im Freien spielen können, konnte in Zusammenarbeit mit der Lehrerin, dem Lehrer bei insgesamt 165 Teilnehmenden (95.3%) beantwortet werden. Von diesen 165 Kindern können 102 (61.8%) unbegleitet im Freien spielen. 63 Kinder (38.2%) können nicht unbegleitet im Freien spielen – 42 (25.5%) von ihnen dürfen gar nicht selbständig ins Freie und 21 von ihnen (12.7%) dürfen nur im eigenen Garten oder im Innenhof zu spielen.

Wer unbegleitet im Freien spielen kann, hat durchschnittlich 12.4 Freunde/Spielkameraden in der näheren Umgebung. Wer nicht unbegleitet im Freien spielen kann, hat im Durchschnitt noch 2.5 Freunde/Spielkameraden. Dass man im eigenen Garten spielen kann, ändert an der Anzahl Spielkameraden nichts. Diese Kinder haben im Schnitt 2.4 Freunde/Spielkameraden in der näheren Umgebung. Wer also unbegleitet im Freien spielen kann, hat fünfmal mehr Freunde/Spielkameraden in der näheren Umgebung. Dieses ausserordentlich deutliche Ergebnis ist darauf zurückzuführen, dass eine grössere Zahl der Kinder in Wohnsiedlungen wohnt, wo das Spiel im Freien nicht nur möglich ist, sondern es auch zahlreiche Kinder hat. Es verweist darauf, dass das unbegleitete Spiel im Freien eine sehr grosse Bedeutung für Kinder hat, um der sozialen Isolation zu entgehen.

9.2.1 Die Inhalte der Zeichnungen

Die insgesamt 165 Zeichnungen wurden einer inhaltlichen Analyse unterzogen, wobei drei Fragen im Zentrum standen.

1. Wie viele Personen (Kinder, Erwachsene) stellen die Kinder in ihren Zeichnungen dar?
2. Wie viele Objekte aus dem Verkehr (Strassen, Autos, Ampeln, Fussgängerstreifen usw.) stellen die Kinder in ihren Zeichnungen dar?
3. Wie viele nicht verkehrsbezogene Objekte stellen die Kinder in ihren Zeichnungen dar?

[28] Mitglieder der Fachjury waren: Viviane Liebherr (Dozentin Fachdidaktik der Pädagogischen Hochschule beider Basel), Verena Pavoni (Illustratorin und freie Künstlerin), Sylvie Schönmann (Sozialpädagogin und Vertreterin des VCS Basel Stadt) und Marco Hüttenmoser (Erziehungswissenschafter, Nationalfondprojekt).

9.2.2 Die Darstellung von Personen

Erwartet wurde, dass Kinder, die mit vielen andern Kindern im Wohnumfeld spielen können, in den Zeichnungen auch mehr Kinder darstellen, als Kinder, die nicht unbegleitet im Freien spielen können. Diese These bestätigte sich nur schwach. Kinder, die unbegleitet im Freien spielen könne, zeichneten durchschnittlich 2,2 Personen in ihren Zeichnungen. Bei Kindern, die nicht unbegleitet ins Freie können, resp. nur im eigenen Garten spielen können, sind durchschnittlich noch 1,9 Personen dargestellt.

Sehr viele Kinder beschränken sich in ihren Zeichnungen darauf, sich selbst darzustellen. Die tatsächliche Zahl der Kinder, mit denen man im Freien spielen kann, wirkt sich deshalb auf die Gestaltung der Zeichnung nur schwach aus.

9.2.3 Die Darstellung verkehrsbezogener Objekte

Wer nicht unbegleitet im Freien spielen kann und auch keine Möglichkeit hat im eigenen Garten zu spielen, wird, so unsere These, vermehrt verkehrsbezogene Objekte (Strassen, Autos, Ampeln, Fussgängerstreifen etc.) darstellen. Diese Annahme konnte bestätigt werden (vgl. Abbildung unten).

Kinder, die unbegleitet im Freien spielen, zeichnen im Schnitt 1,4 Objekte, die auf den Strassenverkehr hinweisen. Wer im eigenen Garten spielen kann, zeichnet mit durchschnittlich 1,6 derartigen Objekten, also etwa gleich viele. Wer hingegen im eigenen Wohnumfeld ständige Begleitung braucht, zeichnet durchschnittlich 3,3 verkehrsbezogene Objekte, also doppelt so viele.

Natürlich haben auch die meisten Kinder, die in der Stadt unbegleitet im Freien spielen, Verkehr im eigenen Wohnumfeld, den sie als aufmerksame Beobachter in ihren Zeichnungen festhalten. Ihr Fokus richtet sich jedoch eher auf das Spiel und die mit ihm verbundenen Objekte.

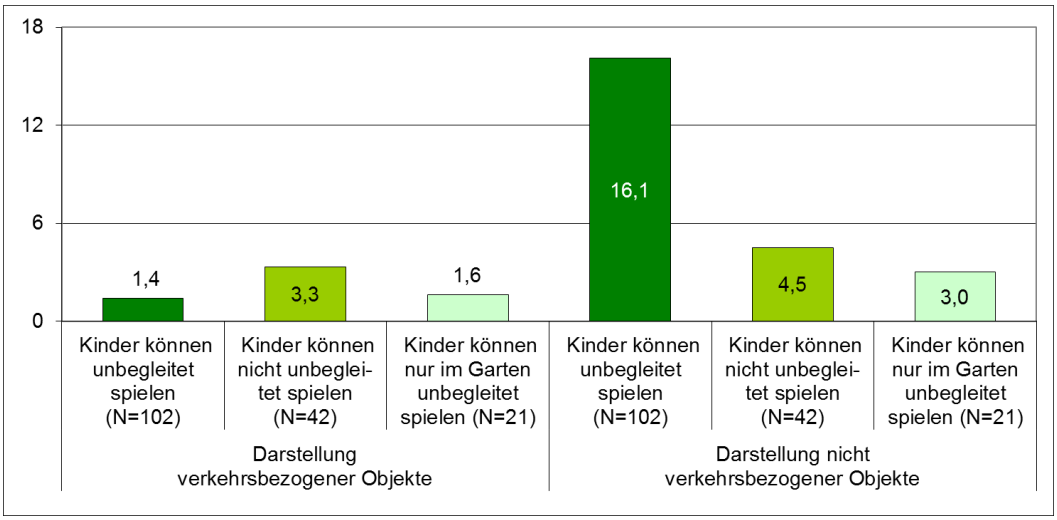
9.2.4 Die Darstellung nicht verkehrsbezogener Objekte

Wer unbegleitet in seiner unmittelbaren Wohnumgebung spielen kann, ist nicht nur öfters im Freien, sondern er kennt die Umgebung auch besser und ist auch eher fähig, dies in seiner Zeichnung festzuhalten. Im Gegensatz zu Kindern, die ständig Begleitung brauchen, haben wohl auch Kinder, die im eigenen Garten spielen können, eine reichere und differenzierte Wahrnehmung von nicht verkehrsbezogenen Objekten. Diese Thesen haben sich bestätigt (vgl. Abbildung unten).

Wer unbegleitet im Wohnumfeld, wozu nicht selten auch der eigene Garten gehört, spielen kann, zeichnet im Schnitt 16,1 nicht verkehrsbezogene Objekte (Spielgeräte, Tiere und Pflanzen usw.). Wer im eigenen Garten spielen kann, zeichnet im Schnitt 4,5 nicht verkehrsbezogene Objekte und wer beides nicht kann, noch durchschnittlich 3 nicht verkehrsbezogene Objekte.

Dieses Ergebnis macht deutlich, dass Kinder, die unbegleitet im Freien spielen können, eine weit differenziertere Wahrnehmung ihrer Umgebung haben, als Kinder, die diese Möglichkeit nicht haben. Der eigene Garten kann die Kenntnis der Umgebung zwar etwas verbessern, doch bleibt diese Verbesserung sehr beschränkt.

Abbildung 50: Darstellung verkehrs- und nicht verkehrsbegzogener Objekte in den Kinderzeichnungen (N=165)



9.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Befragung von insgesamt 173 Kindern durch die Lehrkräfte macht zunächst deutlich, dass ein beachtlicher Teil dieser Kinder nicht unbegleitet im Freien spielen kann, respektive das Spiel auf den eigenen Garten oder den Innenhof beschränkt bleibt (38,2%). Dieses Ergebnis ist für die Stadt Basel nicht repräsentativ, da insgesamt die Teilnahme am Wettbewerb zu gering war. Verglichen mit früheren Ergebnissen, etwa aus der Stadt Zürich, wo 24 Prozent der Eltern fünfjähriger Kinder angeben, dass ihr Kind unbegleitet im Freien spielen kann (vgl. Hüttenmoser/Degen-Zimmermann 1995), sind die Zahlen in Basel jedoch erschreckend hoch. Hinzukommt, dass es sich in Basel um Kinder im Alter zwischen 6 und 8 Jahren handelt, während sich in Zürich die Erhebung auf den Zeitpunkt vor dem Eintritt der Kinder in den Kindergarten bezog.

Die Möglichkeit, unbegleitet im Freien zu spielen, schafft soziale Kontakte und verhindert Isolation. Diese These, die bereits in früheren Untersuchungen bestätigt werden konnte, findet erneut eine eindrückliche Bestätigung. Wer unbegleitet im Freien spielen kann, hat fünfmal mehr Spielkameraden! Dies ist, in einer Zeit, die je länger desto mehr an Kinderarmut leidet, ein sehr wichtiges Ergebnis. Es macht deutlich, dass durch Massnahmen im Wohnumfeld die Isolation der Kinder wesentlich reduziert werden kann.

Was die Kinder wahrnehmen und erleben, findet auch in den Zeichnungen seinen Niederschlag. Das unbegleitete Spiel im Freien bereichert auch die Zeichnungen. Kinder die diese Möglichkeit haben, zeichnen mehr Kinder und sie zeichnen vor allem eine Umgebung, die reich an Objekten ist. Daraus lässt sich schliessen, dass diese Kinder ihre Umgebung auch differenzierter Wahrnehmen, dort mehr erleben und – so die plausible Annahme – in ihrem Wohnumfeld auch besser integriert sind (vgl. dazu Hüttenmoser 2006).

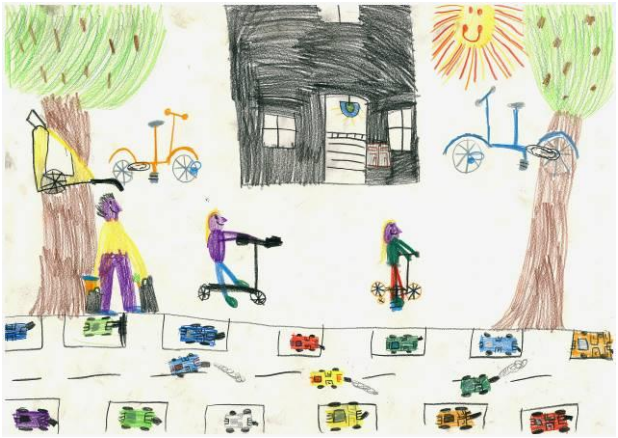
Die Integration, die sich durch das unbegleitete Spiel im Wohnumfeld öffnet, ist nicht nur eine Integration in Bezug auf vermehrte Kontakte zu andern Personen, sondern auch eine Integration in Bezug auf die Objekte natürlicher und künstlicher Art, die sich in der näheren Umgebung befinden.

9.4 Jurybericht des Zeichnungswettbewerbs «Ich gang duss go spiele»

Am 28. September 2005 traf sich die Jury, um aus den Wettbewerbsarbeiten zum Thema „Wohnumfeld“ 10 Zeichnungen auszuwählen. Am Wettbewerb teilgenommen haben insgesamt 9 Schulklassen; 173 Zeichnungen wurden von der Jury beurteilt. Nach mehreren Durchgängen und eingehenden Gesprächen wählte die Jury einstimmig folgende Arbeiten aus (es werden aus Datenschutzgründen jeweils nur die Vornamen der Kinder genannt):

Elia

Die Zeichnung erzählt die Geschichte aus zwei Welten. Links vom Haus fährt ein Auto an das Haus heran, rechts spielt ein Kind mit dem Ball im Garten. Die Zeichnung ist originell und liebevoll mit bunten Farben ausgestaltet.



Sofia

Sofia hat gut beobachtet und viele Details (Fahrräder, Anhänger, Parkplätze usw.) festgehalten und mitten hinein eine kleine alltägliche Geschichte (Einkaufen) gestellt.

Gabriel

Knapp, in wenigen Strichen hält Gabriel fest, was er antrifft, wenn er die Haustüre öffnet: Eine Strasse mit Auto. Der Ausschnitt ist gekonnt gewählt. Räume perspektivisch angedeutet. Die einfache Farbgebung betont die zentrale Aussage des Bildes.

Carin

U-förmig umgeben von rasch skizzierten Strassen mit unterschiedlichen Fahrbahnen platziert Carin das Wohnhaus, bunt mit vielen Fenstern. Ebenso bunt die unterschiedlich grossen Personen neben dem Haus. Auch ein paar Sträucher oder Grasbüschel und die Sonne (!) hat Platz in dieser geschlossenen Wohnumwelt. Gestalterisch und farbig sehr gelungene Darstellung der eigenen Situation.

Kaelan

Kaelen zeichnet zwei Kinder beim Fussballspiel im Garten. Das Spiel findet eingebettet zwischen verschiedenen Gartenzäunen statt und wird durch einem grossen Baum und ein Gartenbeet eingeengt. Das in seiner Dynamik gut erfasste Spiel macht räumliche Enge sichtbar und deutet konflikthaftes Geschehen an.

Isidora

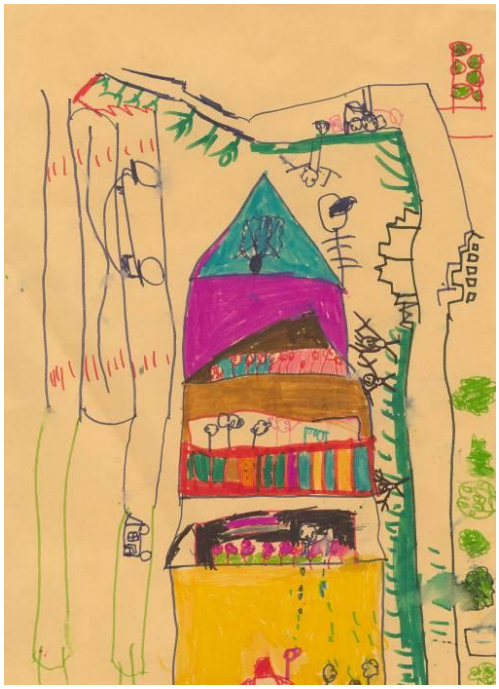
Das Haus, das Isidora zeichnet, steht wie eine feste Burg im Zentrum des Bildes. Die beleuchteten Fenster strahlen Wärme aus. Links und rechts des Hauses wogt ein wilder „Strassensturm“ in den auch Fussgängerstreifen einbezogen sind. Nur ein schmaler heller Weg führt zum Haus und von ihm weg. Am Himmel ein zweiteiliger mächtiger Regenbogen. – Ein sehr gefühlvolles und eindrückliches Bild der Wohnsituation.

Salomé

Das Bild von Salome durchquert eine breite Strasse. Auf der einen Strassenseite, auf der die Sonne scheint, sind mehrere bunt bemalte Häuser. Türfallen, Kreuze an den Fenstern und eine farbig bemalte Türe verweisen darauf, dass die Häuser belebt sind. Von jedem Haus führt ein Weg zur Strasse. Die Häuser auf der andern Seite der Strasse hat Salome nur mit Bleistiftstrichen angedeutet. Sie bleiben farblos. Mit der Bildkomposition und der Farbgebung macht Salome deutlich, in welchem Bereich des Wohnumfeldes ihr Lebenszentrum ist. Die Strasse wirkt trennend.

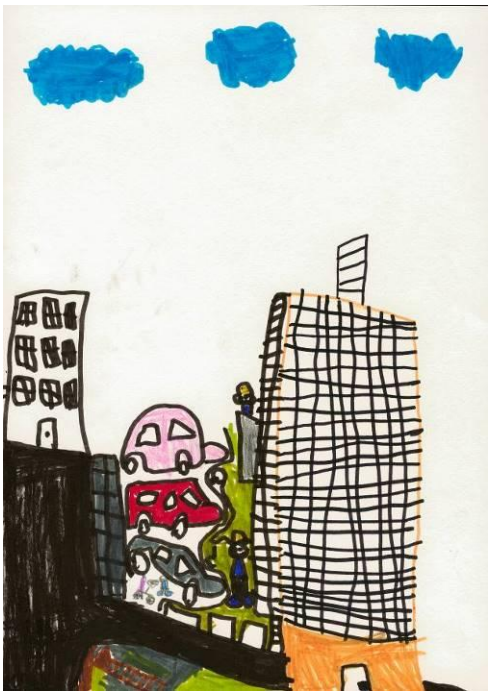
Natascha

Natascha erzählt eine reiche und vielfältige Geschichte. Zwei Wohnumfelder – mit je einem Wohnhaus und einem Spielhaus, in dem je ein Kind steht – sind einander gegenübergestellt. Dazwischen liegt eine breite Strasse mit einem knallroten Auto. Ein Kind liegt auf einem Fussgängerstreifen und es scheint wegzufliegen. Am Himmel geht mit verschiedenen fliegenden Wesen, eines davon ein Kind, die Geschichte weiter. – Natascha verarbeitet in ihrer Zeichnung auf detaillierte Weise in feiner Strichtechnik eigene tief greifende Erlebnisse aus dem Alltag in ihrem Wohnumfeld.



Nikolas

Die Zeichnung ist sehr vielfältig und vermerkt fast stenografisch zahlreiche Details, die sich rund um eine von Wegen und Strassen umgebene Gruppe von drei Häusern ereignen.



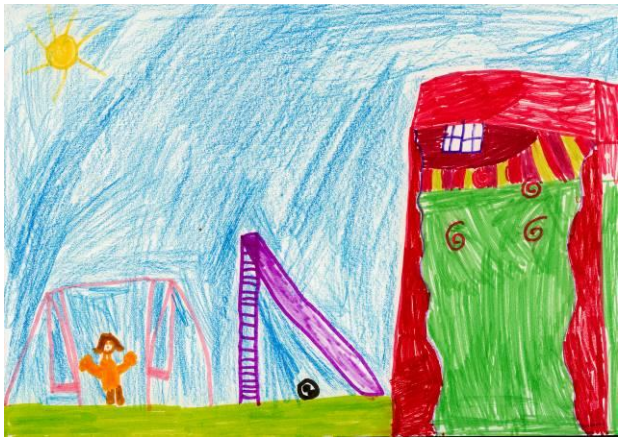
Bibin

Etwas Restgrün, zwei winzige spielende Kinder, eine erwachsene Person, bunte Auto, alles eingeklemmt zwischen hohen Häusern und tiefschwarzen Strassen. Weit oben, nach grosser Leere drei Wolken. – Ein starkes Bild, mit dem Bibin aus seiner Seele spricht.

Der Klassenpreis

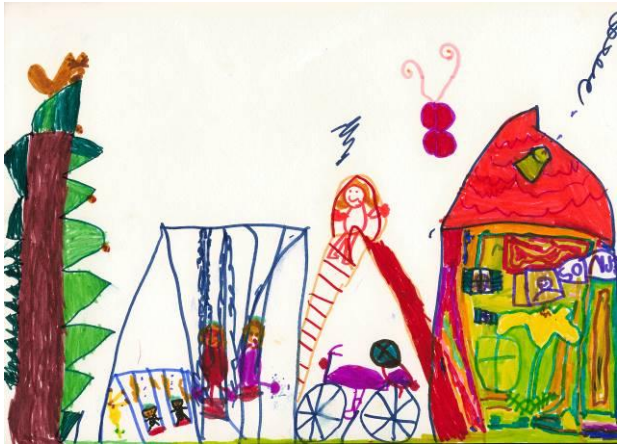
Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs war sehr anspruchsvoll für die Kinder und die Lehrpersonen. Deshalb wurde von der Leitung des Nationalfondsprojekts auch ein Klassenpreis ausgesprochen. Dieser richtete sich zunächst danach, ob die Fragen, die die Lehrperson gemeinsam mit den Kindern beantworten sollten, zutreffend beantwortet wurden. Zusätzliche Pluspunkte ergaben sich durch den Gesamteindruck der Klassenarbeiten und auch die freiwillig angefügten Kommentare zu den einzelnen Zeichnungen. Der Klassenpreis ging an die LehrerInnen und Kinder der Klasse von M. Arlt und N. Wick des Chr. Merian-Schulhauses. Die Antworten auf die gestellten Fragen sind perfekt, auch wenn selbstverständlich nicht alle Kinder eine Antwort geben konnten. Zudem spiegelt sich in allen Arbeiten dieser Klasse eine sehr sorgfältige Vorbereitung der Kinder auf die gestellte Aufgabe. Im Folgenden werden die Arbeiten der Kinder vorgestellt.

Elakkiya



Esther

Isabel



Sonja

Marina

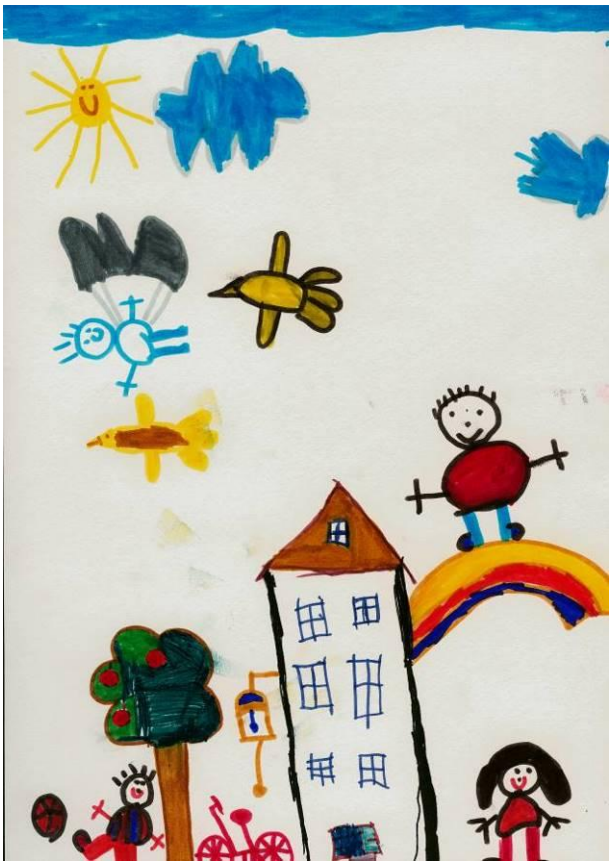
Anouschka

Yasmin

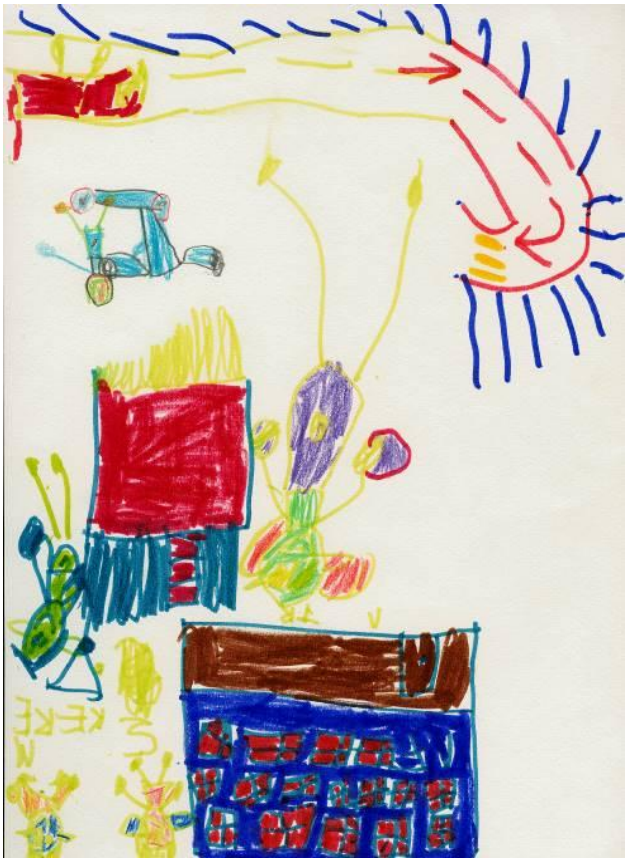
Udo

Elif

Seraina



Vladimir



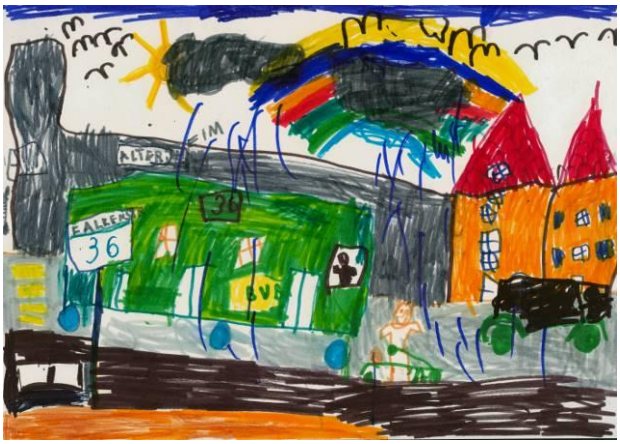
Kerem

Ilaria

Yvette

Luca (krankheitshalber unvollendet)

Sven



Janos

Riccardo

Zusatzpreis für den besten Kommentar

Den Zusatzpreis für die Zeichnung mit dem besten Kommentar gewinnt Kim. Der Kommentar von Kim zu ihrer Zeichnung lautet: «Manchmal kommt ein ganzer Schwarm Vögel, aber sie haben keinen Baum zum landen.»

10. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

10.1 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die Begegnungszonen weisen in fast allen Dimensionen wesentlich mehr Integrationspotenziale auf als die Tempo-50 bzw. die Tempo-30 Strasse. Die Tempo-30 Strasse wiederum weist höhere Integrationspotenziale auf als die Tempo-50 Strasse – vor allem in Bezug auf Sicherheit und Nachbarschaftskontakte.

Zwischen der Tempo-50 und der Tempo-30 Strasse einerseits sowie den Begegnungszonen scheint es einen deutlichen quantitativen und qualitativen Abstand zu geben. Der Grund weshalb die Tempo-30 Strasse eher bescheiden abschneidet, könnte mit der Wahrnehmung ihrer BewohnerInnen als „Strasse ohne Eigenschaften“ zusammenhängen. Trotz der Verkehrsberuhigung bietet sie (offenbar) wenig Anknüpfungspunkte zur Identifikation. Der noch immer bedeutende motorisierte Verkehr (breite Strasse, dichte beidseitige Parkierung, einzelne schnell fahrende Autos), die fehlenden Aufenthaltsmöglichkeiten und die im Gegensatz zur Tempo-50 Strasse fehlenden Infrastruktureinrichtungen (Einkaufen etc.) führen dazu, dass die Strasse nicht wirklich als Lebensraum angeeignet werden kann.

Aber nicht nur zwischen den Strassentypen gibt es grosse Unterschiede, auch zwischen den Begegnungszonen gibt es solche. Die beiden alten, seit 1978/79 bestehenden Wohnstrassen (Bärenfelser- und Laufenstrasse) schneiden insgesamt besser ab als die neu eingerichtete Jungstrasse. Dies hat damit zu tun, dass an der Jungstrasse der Verkehr noch ein bedeutendes Problem darstellt, der die Nutzung als Spiel- und Aufenthaltsraum stark einschränkt. Das Engagement der BewohnerInnen, die Signalisation als Begegnungszone und die sporadische Aneignung des öffentlichen Strassenraums mit Festen und Spielnachmittagen führt zwar zu einem eindeutig höheren Integrationspotenzial, aber dieses könnte mit einer entsprechend verbesserten Gestaltung des Strassenraumes noch wesentlich höher ausfallen wie die beiden anderen Begegnungszonen zeigen. Die Bärenfelserstrasse als älteste Wohnstrasse der Schweiz weist mit Abstand am meisten integrative Momente auf. Auch sie entstand durch ein grosses Engagement der dortigen Bewohnerinnen und Bewohner und hat diesen Charakter bis heute bewahrt.

Wie die bivariaten Analysen und die multiple lineare Regression aufzeigen, ist neben dem Strassentyp auch der Haushalttyp für einzelne integrative Momente entscheidend. Die interaktiven Integrationspotenziale, das heisst vor allem die Kommunikation und Interaktion in der Nachbarschaft sind für Familien von grosser Bedeutung. Wo die Umfeldbedingungen stimmen – wie vorwiegend in den Begegnungszonen – haben die Familien mehr Nachbarschaftskontakte, vor allem auch mit der anderen Strassenseite, sie nutzen den öffentlichen Raum häufiger und haben auch das Gefühl, sie könnten bei der Gestaltung ihres Lebensraumes mitwirken.

Neben den Familien sollte auch die Integrationsproblematik von statustiefen Personen und MigrantInnen nicht aus den Augen verloren werden. Obwohl ihre Situation aufgrund der Studienergebnisse in den untersuchten Quartieren nicht als besonders problematisch anzusehen ist, weisen sie doch in einzelnen Dimensionen tiefere Integrationsmomente auf. Da sich die Strassen weder vom Mietzinsniveau noch von anderen Quartierseffekten her prinzipiell unterscheiden und der Einfluss sozio-demographischer Variablen kontrolliert war, müssten hier qualitative Erhebungen weiteren Aufschluss über die mögliche Erhöhung von Integrationspotenzialen geben.

Die Kinderbefragung sowie Beobachtungen in den verschiedenen Strassenabschnitten bestätigen – mit allen erwähnten Vorbehalten fehlender Repräsentativität – die Grundhypothese, dass gute, Kindern frei zugängliche Räume im Wohnumfeld in allen Dimensionen mehr integrative Momente aufweisen als Strassen, an denen solche Räume nicht vorhanden sind. Steht eine Strasse der ungehinderten Bewegung und dem Spiel der Kinder offen und kann sie ungefährdet überquert werden, wird das Kontakt- und Integrationspotential an einer Strasse deutlich erhöht. Dies ist insbesondere für Strassen von grösster Bedeutung, an denen nur wenige Familien mit Kindern wohnen. Das Verkehrsaufkommen, die Fahrgeschwindigkeiten und den Strassenraum versperrende Parkplätze spielen dabei eine wichtige Rolle. Auch die Begegnungszonen werden dadurch in ihrer Wirksamkeit einschränkt. Je besser die Zugänglichkeit zum Strassenraum und je selbstverständlicher es ist, dass die Kinder auf der Strasse spielen, umso eher kommt es zu Spielhandlungen, die von den Kindern selbständig organisiert und gesteuert werden. Diese Eigenständigkeit kindlichen Handelns muss als ein bedeutender Baustein im Integrationsprozess bezeichnet werden.

10.2 Empfehlungen und Forderungen an die Praxis

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie bestätigen, dass in gut zugänglichen und mit geeigneten Massnahmen beruhigten Strassen die Nachbarschaftskontakte und gegenseitigen Dienstleistungen in einem signifikant höheren Ausmass vorhanden sind als in Strassen mit starkem Verkehr und einseitig genutzten öffentlichen Räumen. Mit anderen Worten: Strassenräume bergen ein hohes integratives Potential in sich, das durch geeignete Massnahmen aktiviert werden kann. Was ist zu tun, um diese Integrationspotenziale zu aktivieren? Hierzu einige Hinweise für die Praxis:

Strassen sind Lebensräume und nicht nur Verkehrsflächen: Paradigmenwechsel

In der Bevölkerung, der Politik und in der Verwaltung muss noch vermehrt die Erkenntnis reifen, dass Strassen nicht nur Verkehrsflächen, sondern Lebensräume sind. Dies führt zu einem Paradigmenwechsel in der Planung und Gestaltung öffentlicher (Strassen-)Räume. Hier hat sich in den letzten Jahren bereits einiges getan, aber vor allem in Wohnquartieren müssten noch deutlich klarere Prioritäten in die Richtung Strasse als Lebensraum gesetzt werden. Dies ist auch städtebaulich relevant, denn ins Quartier eingebettete Begegnungszonen verbinden die Menschen miteinander und ergänzen bestehende Siedlungsstrukturen, die für die Integration nicht ideal sind, auf eine einfache und kostengünstige Weise.

Schweizweite Förderung von Begegnungszonen

Langsamer Verkehr und eine gute Umgebungsqualität bieten grosse Entfaltungs- und Integrationspotenziale. Sie beruhen auf dem Koexistenz-Prinzip. Die Einrichtung solcher Zonen sollte deshalb schweizweit gefördert werden. Dies wird beschleunigt, wenn die Einsatzkriterien in Städten und Gemeinden sowie die einschlägigen Bundes-Verordnungen noch verbessert werden. Die Wirkung geht dabei weit über die allein verkehrliche Seite hinaus, wie diese und andere Studien gezeigt haben. Integrationschancen für die ganze Gesellschaft liegen sozusagen vor der Tür auf der Strasse. Öffentliche Räume sind ein Teil der Lösung von sozialer Integration.

Gute Gestaltung mit Flächen für Spiel, Begegnung und Aufenthalt

Bei der Gestaltung öffentlicher Räume in urbanen Wohnquartieren ist darauf zu achten, dass Spielräume für Kinder sowie Begegnungs- und Aufenthaltsräume für Erwachsene geschaffen werden und der Verkehr diese Aktivitäten nicht behindert. Ein Angebot von formellen und informellen Sitzgelegenheiten (Sitzbänke, Strassencafé-Sitze, Mäuerchen, Treppen etc.) sind wichtig, um alle Bevölkerungsgruppen anzusprechen (ältere Menschen genauso wie Jugendliche). Auch Tempo-50 Strassen können attraktiver gestaltet werden indem z.B. die Trennwirkung reduziert, Verweilmöglichkeiten geschaffen und Bäume gepflanzt werden.

Fördern, realisieren, aneignen: zur Rolle von Politik, Verwaltung und BewohnerInnen

Begegnungszonen sollten nicht nur auf Initiative und Mehrheitsentscheid der erwachsenen Strassen-BewohnerInnen hin eingeführt werden, sondern von offizieller Seite gefördert werden, wie dies bei anderen Infrastrukturvorhaben auch geschieht. Zugleich ist den BewohnerInnen vermehrt die Möglichkeit zur Aneignung ihrer Strasse zu geben (z.B. durch das zur Verfügung-stellen von finanziellen Mitteln für die Gestaltung). Von guten Raumqualitäten profitieren alle, nicht nur Kinder. Familien u. ältere Menschen brauchen besonders gute Rahmenbedingungen.

Umschichtung der Finanzmittel von der Mobilität in die Aufwertung öffentlicher Räume

Zurzeit werden sehr grosse Summen für die Mobilität ausgegeben – individuell und von staatlicher Seite. Dagegen sind die Ausgaben zur Aufwertung öffentlicher Räume minim. Es braucht deshalb eine Umschichtung der öffentlichen Finanzmittel von der Mobilität hin zur Aufwertung öffentlicher Räume. Denn hier verbringen wir sehr viel Zeit (mindestens so viel wie im Verkehr) und diese Räume erfüllen wichtige soziale Funktionen. Von Investitionen in die integrative Lebensraumgestaltung profitieren alle.

Mischung von Wohnungstypen und Eigentümern verhindert Verdrängungsprozesse

Obwohl die Untersuchung keine Hinweise auf höhere Mietzinse in den verkehrsberuhigten Strassen und Begegnungszonen geliefert hat (im Gegenteil), sollte dieser Aspekt im Auge behalten werden. Eine ausgewogene Mischung von Wohnungstypen und Eigentümern (freier Markt, Genossenschaften, städtische Liegenschaften) trägt zur Vermeidung von Segregationsprozessen bei. Zum einen werden Verdrängungsprozesse einkommenstiefer Schichten vermieden („Gentrifizierung“) und zum anderen der Auszug mittelständischer Schichten und die mögliche Konzentration sozial Benachteiligter („Ghettoisierung“). Auf Einfamilienhausquartiere muss jedoch verzichtet werden, da sie im städtischen Raum zu viel Platz brauchen und nicht geeignet sind für das Kinderspiel bzw. sozial integrative Nachbarschaften generell.

Literaturverzeichnis

Amt für Kantons- und Stadtplanung Basel-Stadt, 1982: Versuch mit Wohnstrassen, Schlussbericht, Oktober 1981/2

Amt für Kantons- und Stadtplanung Basel-Stadt, Verkehrsabteilung PMD, 1983: Versuch mit wechselseitigem Parkieren; Untersuchung und Auswertung: Zählen des Verkehrs, Teiluntersuchung 2, Dezember 1983

Amt für Kantons- und Stadtplanung Basel-Stadt, Verkehrsabteilung PMD, 1983: Versuch mit wechselseitigem Parkieren; Untersuchung und Auswertung: Messung der Geschwindigkeit, Teiluntersuchung 1, Dezember 1983

Anhut Reimund, Heitmeyer Wilhelm, 2000: *Desintegration, Konflikt und Ethnisierung. Eine Problemanalyse und theoretische Rahmenkonzeption*. In: dies. (Hrsg.): Bedrohte Stadtgesellschaft. Soziale Desintegrationsprozesse und ethnisch-kulturelle Konfliktkonstellation, S. 17-75. Weinheim/München

Appleyard Donald 1981: Livable Streets. Berkely/Los Angeles/London.

Arin Cihan, 1991: *The Housing Market and Housing Policies for the Migrant Labor Population in West Berlin*. In: Huttman Elizabeth D., Blauw Wim, Saltman, Juliet (Eds.): Urban Housing Segregation of Minorities in Western Europe and the United States, S. 199-214. Durham/London

Bärenfelser-Wohnstrassengruppe (die), 1979: Versuch einer Selbstdarstellung, November 1979

Baudepartement Basel-Stadt, Amt für Kantons- und Stadtplanung, 1980: Versuch mit Wohnstrassen – Geschwindigkeitsmessungen, Teiluntersuchung 7, Bericht Juli / Dezember 1980

Baudepartement Basel-Stadt, Amt für Kantons- und Stadtplanung, 1981: Wohnliche Strassen durch Verkehrsberuhigung. Erfahrungen und Empfehlungen aus dem Versuch mit Wohnstrassen, Herbst 1981

BFS, ARE 2001: Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bern & Neuchâtel

Blinkert Baldo, 1993: Aktionsräume von Kinder in der Stadt. Eine Untersuchung im Auftrag der Stadt Freiburg, Pfaffenweiler

Blinkert Baldo, 2014: „Raum für Kinderspiel!“ Ausgewählte Ergebnisse der in Ludwigsburg, Offenburg, Pforzheim, Schwäbisch Hall und Sindelfingen durchgeführten Studie. Fachtagung in Ludwigsburg am 8.10.2014

Blinkert Baldo, Höfflin Peter, Schmider Alexandra, Spiegel Jürgen, 2015: Raum für Kinderspiel! Eine Studie im Auftrag des Deutschen Kinderhilfswerkes über Aktionsräume von Kindern in Ludwigsburg, Offenburg, Pforzheim, Schwäbisch Hall und Sindelfingen, Berlin

Bourdieu Pierre, 1983: *Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital*. In: Kreckel Reinhard (Hrsg.): Soziale Welt, Sonderband 2 S. 83-198 (Soziale Ungleichheiten), Göttingen

Bourdieu Pierre, 1991: *Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum*. In: Wentz Martin (Hrsg.): Stadt-Räume. S. 25-34. Frankfurt/New York

Bowring Finn, 2000: *Social exclusion: limitations of the debate*. In: Critical Social Policy 64 (20:3), S. 307-330, London

Castel Robert, 1996: *Nicht Exklusion, sondern Desaffiliation. Ein Gespräch mit François Ewald*. In: Das Argument 217, S. 775-780. Berlin

Eisner Manuel, 2000: Lebensqualität und Sicherheit im Wohnquartier. Chur/Zürich

Elias Norbert, Scotson John L., 1993: Etablierte und Aussenseiter. Frankfurt

Eubank-Ahrens (1985): *The impact of Woonerven on children's behavior,* in**:** Children's Environments Quarterly Volume 1, Number 4, Winter 1984/1985: 39-45

Friedrichs Jürgen, Jagodzinski Wolfgang, 1999: *Theorien sozialer Integration*. In: dies. (Hrsg.): Soziale Integration, S. 9-43. Opladen

Hart Joshua, 2008*:* Driven To Excess: Impacts of Motor Vehicle Traffic on Residential Quality of Life in Bristol, UK (http://www2.uwe.ac.uk/faculties/FET/Research/cts/projects/reports/hart_2008_driven_to_excess.pdf)

Häussermann Hartmut, Kronauer, Martin, Siebel Walter, 2004: *Stadt am Rand: Armut und Ausgrenzung*. In: dies. (Hrsg.): An den Rändern der Städte, S. 7-40. Frankfurt.

Häussermann, Hartmut, 2005: *Migranten und Urbanität*. In: D’Amato Gianni, Gerber Brigitta (Hrs.): Herausforderung Integration. Städtische Migrationspolitik in der Schweiz und in Europa, S. 133-142. Zürich

Heitmeyer Wilhelm, 1997: *Gibt es eine Radikalisierung des Integrationsproblems?* In: ders. (Hrsg.): Was hält die Gesellschaft zusammen? Bundesrepublik Deutschland: Auf dem Weg von der Konsens- zur Konfliktgesellschaft, Band 2, S. 23-65. Frankfurt

Hüttenmoser Marco und Dorothee Degen-Zimmermann, 1995: Lebensräume für Kinder. Bericht Nr. 70 der Nationalen Forschungsprogramms „Stadt und Verkehr“, Zürich (Reprint: Edition Soziothek, Bern)

Hüttenmoser Marco 2003: Die Nachbarschaft ist tot – es lebe di Nachbarschaft! Zur Bedeutung des Wohnumfeldes für Integration junger Familien, in: *und*Kinder Nr.72, S. 5-15, Zürich

Hüttenmoser Marco, 2006: *Auf der andern Seite der Strasse ist alles grau! Zum Stellenwert der Primär-Erfahrungen von Kindern im Aussenraum*, in: Werkspuren 1/2006, S.12-19

Hüttenmoser Marco, Sauter Daniel, 2006a: Bewegungsaktivitäten im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Teilbericht zum Projekt „Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere" (http://www.kindundumwelt.ch/_files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf)

Hüttenmoser Marco, Sauter Daniel, 2006b: Sich bewegen – Sich begegnen. Begegnungszonen im Vergleich mit Hauptstrassen und Strassen in Tempo-30-Zonen, Ausstellung im Lichthof des Baudepartements des Kantons-Basel-Stadt vom 1. bis 28. September 2006

Kälin Walter, 2003: *Grundrechte in der Einwanderungsgesellschaft: Integration zwischen Assimilation und Multikulturalismus*. In: Wicker Hans-Rudolf, Fibbi Rosita, Haug Werner (Hrsg.): Migration und die Schweiz. Ergebnisse des Nationalen Forschungsprogramms „Migration und interkulturelle Beziehungen", S. 139-160, Zürich

Kronauer Martin, 2002: Exklusion. Die Gefährdung des sozialen im hoch entwickelten Kapitalismus. Frankfurt/New York

Leimgruber Walter, 2003: *Begriff „Dezentralisierung/Integration"*. In: Carigiet Erwin, Mäder Ueli, Bonvin Jean-Michel: Wörterbuch der Sozialpolitik. Zürich

Mackert Jürgen, 2003: *Ausschliessung und Usurpation: Multikulturalismus und soziale Exklusion in schliessungstheoretischer Perspektive*. In: Schweizerische Zeitschrift für Soziologie, 29 (1), S. 69-91. Zürich

Pro Juventute Basel-Stadt und Stadtplanbüro Basel-Stadt, 1979: Bärenfelserstrasse im Spiegel der Meinungen. Bericht vom Juni 1979

Rauh Christoph und Wallimann Isidor; 1981: Versuch mit Wohnstrassen, Schlussbericht über die soziologischen Untersuchungen, Schule für Sozialarbeit Basel, Institut für praxisorientierte Sozialforschung, Amt für Kantons- und Stadtplanung Basel-Stadt, Juni 1981

Rue de l'Avenir, 2004: La reconquête de la rue : une utopie toujours vivante, Groupe conseil-romand, Heft 1/2014, 21. Jahrgang, Lausanne

Saner Hans, 2002: *Zum Begriff der sozialen Integration. Eine kritische Annäherung*. In: ders.: Nicht-optimale Strategien. Essays zur Politik. S. 71-93, Basel

Sauter Daniel, Hüttenmoser Marco, 2006/2015: Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Forschungsprojekt durchgeführt im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms „Integration und Ausschluss" (NFP51), mit Unterstützung des Bundesamtes für Sport, BASPO (http://www.kindundumwelt.ch)

Sauter Daniel, Hüttenmoser Marco, 2008: *Ein grosses Integrationspotenzial liegt auf der Strasse*, in: Verkehrszeichen, Zeitschrift für Mobilität und Umwelt, 1/2008: 17-21

Sauter Daniel, Hüttenmoser Marco, 2008: *Liveable streets and social inclusion*, in: Urban Design International, 13/2: 67-79

Sauter Daniel, Kunz Melanie, Eggenschwiler Eliane, Lang Myria (2014): *Wirkungsanalyse Flankierende Massnahmen Westumfahrung: Fuss- und Veloverkehr. Schlussbericht.* Im Auftrag der Stadt Zürich (https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/wirkungsanalyse_flama_west.html)

Stadtplanbüro Kanton Basel-Stadt, Schule für Sozialarbeit Basel, 1979: Versuch mit Wohnstrassen – Bärenfelser- und Murbacherstrasse, Beobachtung und Befragung, Bericht vom November 1979

Stadtplanbüro Kanton Basel-Stadt, 1979: Versuch mit Wohnstrassen. Zwischenbericht vom November 1979

Stienen Angela, Wolf Manuela, 1991: Integration – Emanzipation: ein Widerspruch. Kritische Analyse sozialwissenschaftlicher Konzepte zur „Flüchtlingsproblematik". Sozialwissenschaftliche Studien zu internationalen Problemen, Band 152. Saarbrücken/Fort Lauderdale

Transportation Alternatives, 2006: Traffic's Human Toll. A Study of the Impacts of Vehicular Traffic on New York City Residents; (http://www.transalt.org/sites/default/files/news/streetbeat/e-bulletin/2006/Oct/1013.html#humantoll)

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Rücklauf der Fragebogen von Haushalten nach Strassen ... 17

Tabelle 2: Geschwindigkeitsmessungen an der Jungstrasse zu verschiedenen Zeitpunkten ... 24

Tabelle 3: Trennwirkung der Strasse: Mittlere Anzahl NachbarInnen, die man persönlich kennt, nach Strassenseite (N=335) ... 31

Tabelle 4: Ergebnisse der Regressionsanalyse (multiple lineare Regression): standardisierte Beta-Koeffizienten und erklärte Varianz (R^2) (nur signifikante Werte dargestellt) ... 41

Tabelle 5: Ergebnisse der Regressionsanalyse (ordinale Regression) nach Strassen/-typ: Koeffizienten und erklärte Varianz (Nagelkerke R^2) (nur signifikante Werte dargestellt) ... 42

Tabelle 6: Ausgewählte Fragen und Resultate der Anwohnerbefragung an der Bärenfelserstrasse 1979 (N bei allen Fragen =37) ... 44

Tabelle 7: Fragen und Resultate zur Einschätzung der Wohnlage gemäss der repräsentativen Schlussbefragung an den Wohn- und anderen Quartierstrassen 1981 ... 45

Tabelle 8: Fragen und Resultate zur Nutzung des Strassenraumes gemäss der repräsentativen Schlussbefragung an den Wohn- und anderen Quartierstrassen 1981 ... 46

Tabelle 9: Erbrachte und empfangene Dienstleistungen unter Nachbarn in der jeweils gleichen Strasse 2004 ... 47

Tabelle 10: Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit* des Verkehrs in den 4 Studien ... 49

Tabelle 11: Anteile von Aktivitäten, welche die BewohnerInnen am häufigsten an ihrer Strasse beobachtet haben (San Francisco 1972; Appleyard 1981, S.71) ... 53

Tabelle 12: Verteilung der Kinderfragebogen auf die verschiedenen Strassen im Vergleich mit den Daten der Volkszählung 2000 ... 54

Tabelle 13: Altersverteilung und Durchschnittsalter der Kinder (N=46, ohne Laufenstrasse) ... 54

Tabelle 14: Konflikte (Anzahl involvierte Personen) und Beurteilung der Integration (N=45) ... 62

Tabelle 15: Anzahl Besuche in den Untersuchungsgebieten, beobachtete Ereignisse und Beobachtungszeit (diverse N) ... 63

Tabelle 16: Bewegungsintensität der verschiedenen Altersgruppen (N=357 beobachtete Personen) ... 66

Tabelle 17: Bewegungsintensität nach Geschlecht (N=357 beobachtete Personen) ... 66

Tabelle 18: Bewegungsintensität von Kindern zwischen 3 bis 12 Jahren nach Strassen (N=175 beobachtete Kinder) ... 67

Tabelle 19: Bewegungsintensität (Mittelwerte) nach Strassen (N=357) ... 67

Tabelle 20: Anzahl der Kinder, Aufenthaltszeit, Interaktionen und Spieltypen vor und nach Einführung der Wohnstrassen an der Ahrberg- und der Haspelmath-Strasse in Hannover 1984 ... 70

Tabelle 24: Verteilung der Altersgruppen: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung ... 132

Tabelle 25: Verteilung nach Geschlecht: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung ... 132

Tabelle 26: Verteilung nach Nationalität: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung ... 132

Tabelle 27: Verteilung nach Bildungsabschluss: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung ... 133

Tabelle 28: Anteile der beruflichen Situation nach Strassen (Befragte ab 18 Jahren) ... 133

Tabelle 29: Verteilung nach Haushalttypen: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung ... 133

Tabelle 30: Übersicht: wie wohnen die Befragten? ... 134

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Nachbarschaftsbeziehungen an drei Strassen in San Francisco (Appleyard 1981, S. 21) ... 12

Abbildung 2: Modell der postulierten Zusammenhänge: Analyse-Dimensionen von Integrationspotenzialen bei der Befragung der AnwohnerInnen ... 14

Abbildung 3: Themenbereiche und Indikatoren für integrative Momente und Bedingungen ... 15

Abbildung 4: Lage der Untersuchungsstrassen im St. Johann-Quartier (Planausschnitt) ... 19

Abbildung 5: Übersicht über die Quartiere (und Gemeinden) des Kantons Basel-Stadt ... 20

Abbildung 6: Das Umgestaltungsprojekt der Laufenstrasse (vorher-nachher) (Quelle: Kanton Basel-Stadt) ... 25

Abbildung 7: Die Laufenstrasse vor der Umgestaltung (1979) und kurz danach (1980) ... 25

Abbildung 8: Umgestaltungsprojekt der Bärenfelser- strasse (vorher-nachher) (Quelle: Kanton Basel-Stadt) ... 26

Abbildung 9: Die Bärenfelserstrasse kurz nach der Einführung der Wohnstrasse 1979/1980 ... 27

Abbildung 10: Titelblatt der Selbstdarstellung der Bärenfelserstrasse von 1979 (rechts) sowie die Bärenfelserstrasse um 1920 (Foto links) ... 27

Abbildung 11: Spontan genannte Eigenschaften der eigenen Strasse nach Strassentyp* (N=364) ... 28

Abbildung 12: Einschätzung der Strasse als eher oder sehr gefährlich für Kinder und ältere Personen nach Strassentyp (N=352) ... 29

Abbildung 13: Einschätzung der Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder, Jugendlich und ältere Personen nach Strassentyp (Skala von 1 „wenig zu bieten“ bis 4 „viel zu bieten“) (N=351) ... 29

Abbildung 14: Anteil der Personen, die angeben, gelegentlich Angst vor Belästigungen und körperlichen Übergriffen zu haben nach Strassentyp und Geschlecht (N= 372) ... 30

Abbildung 15: Anteil der Frauen in den drei angrenzenden Strassen im St. Johann-Quartier, die angeben, gelegentlich Angst vor Belästigungen und körperlichen Übergriffen zu haben und die erwarten, dass ihnen im Notfall geholfen wird nach Strassentyp (N= 141 bzw.130) ... 30

Abbildung 16: Art und Intensität von Nachbarschaftskontakten nach Strassen und Haushalttyp (N= 357; Anzahl Fälle variiert je nach Variable) ... 32

Abbildung 17: Anteile der Antworten auf die Frage „Nutzen Sie die Strasse und das Trottoir auch zum Verweilen bzw. für weitere Aktivitäten?“ nach Strassentyp (N= 373) ... 33

Abbildung 18: Anteile der Aktivitäten gemessen an allen BewohnerInnen der jeweiligen Strasse (N= 365) ... 33

Abbildung 19: Anteile der Haushalte mit einem oder mehr Velos bzw. mit einem oder mehr Autos (Untersuchungs-strassen N=256; Kanton BS N=287; Schweiz N=27‘918) * ... 34

Abbildung 20: Anteile der Haushalte mit einem oder mehr Autos 1981 bzw. 2004 (diverse N’s vermerkt) * ... 34

Abbildung 21: Auf Wochenend- und Ganztagesausflügen zurückgelegte Kilometer nach Strassentyp (nur von Personen, die auch solche Ausflüge unternommen haben) (N= 77) ... 35

Abbildung 22: Wochenend- und Ganztagesausflüge nach Altersgruppen und sozialem Status (N=354 bzw. 353) ... 35

Abbildung 23: Anteile der Bewegung im Alltag bzw. durch Sport (nur Bewegungsaktive) nach Strassentyp (N=279) ... 35

Abbildung 24: Anteile der Personen mit einem Fuss- und/oder Veloweg nach Dauer und Strassentyp (ohne Laufen-strasse) (N=300) ... 36

Abbildung 25: Anteile der Mitwirkung nach Wichtigkeit bzw. wahrgenommener Möglichkeit (N= 348 bzw. 305) ... 36

Abbildung 26: Anteile derjenigen, denen es wichtig ist, das Strassenleben mitzugestalten nach soziodemographischen Merkmalen (N= zwischen 329 und 348) ... 37

Abbildung 27: Anteile der Konflikte und Veränderungswünsche nach Strassen (N= 382) ... 37

Abbildung 28: Anteile der Konfliktarten in Prozenten aller genannten Konflikte (N=211) ... 38

Abbildung 29: Anteil der Zustimmung zu Aussagen betreffend die Wohnzufriedenheit nach Strassentyp (N= 375) ... 39

Abbildung 30: Wohnzufriedenheit nach Strasse (Faktor gebildet aus obigen Variablen) (N= 339) ... 39

Abbildung 31: Subjektives Integrationsgefühl der BewohnerInnen nach Strassen (N= 373) ... 40

Abbildung 32: Mittlere Wohndauer und Median in Jahren nach Strasse und Haushalttyp (N= 328 Personen) ... 40

Abbildung 33: Fotografische Eindrücke von den neu eingerichteten Wohnstrassen: Laufenstrasse (links) und Bären-felserstrasse (rechts) im Bericht „Versuch mit Wohnstrassen, Zwischenbericht vom November 1979“; siehe Stadtplanbüro Kanton Basel-Stadt, 1979, S. 29 und 32 ... 48

Abbildung 34: Anzahl Freunde und Bekannte nach Strassentyp in den vier vergleichbaren Studien von San Francisco, New York, Bristol und Basel ... 50

Abbildung 35: Anzahl Freunde und Bekannte nach Strassenseite und Strassentyp in den drei vergleichbaren Studien von New York, Bristol und Basel ... 50

Abbildung 36: Die Interaktionen der BewohnerInnen mit den NachbarInnen auf der eigenen und auf der gegenüberliegenden Strassenseite in Bristol nach Verkehrsmenge (Hart 2008 in Anlehnung an Donald Appleyard) ... 51

Abbildung 37: Nutzung des öffentlichen Raumes durch die BewohnerInnen nach Strassentyp in New Yorker und Basler Quartieren ... 52

Abbildung 38: Art der Freizeitaktivitäten im öffentlichen Strassenraum durch die BewohnerInnen nach Strassentyp in New Yorker und Basler Quartieren ... 52

Abbildung 39: Aktivitäten in San Francisco; Fotos Ted Barnes und Donald Appleyard; aus: Appleyard 1981, S. 73 ... 53

Abbildung 40: Vogesenstrasse*: Kontakte auf der eigenen und der andern Seite der Strasse (Mittelwerte) ... 57

Abbildung 41: Jungstrasse*: Kontakte auf der eigenen und der andern Seite der Strasse (Mittelwerte) ... 58

Abbildung 42: Bärenfelserstrasse*: Kontakte auf der eigenen und der andern Seite der Strasse (Mittelwerte) ... 60

Abbildung 43: Spieldauer nach Möglichkeit, draussen zu spielen (N=44) ... 61

Abbildung 44: Anteil der Kinder mit organisierten Bewegungsaktivitäten nach Möglichkeit, draussen zu spielen (N=49) ... 61

Abbildung 45: Dauer organisierter Bewegungsaktivitäten nach Möglichkeit, draussen zu spielen (N=22) ... 61

Abbildung 46: Aktivitäten von Kindern in der Ahrberg-Strasse (oben) und der Haspelmath-Strasse (unten) – jeweils vor und nach deren Umgestaltung (nach Eubank-Ahrens 1984/85, S. 42) ... 69

Abbildung 47: Gibt es Freund in erreichbarer Nähe? – Wohnumfeldmerkmale (nach Blinkert et al. 2015, S. 64, Abbildung 15) ... 70

Abbildung 48: Spieldauer der Kinder (in Min.) ohne Aufsicht nach Aktionsraumqualität (nach Blinkert 2014) ... 71

Abbildung 49: Fernsehzeit (Min. pro Tag) (links) und Zeit für die Nutzung von Computer, Playstation und Internet rechts) nach Alter der Kinder und Wohnumfeld der Kinder (in Min) (nach Blinkert et al. 2015, S. 150) ... 71

Abbildung 50: Darstellung verkehrs- und nicht verkehrsbegzogener Objekte in den Kinderzeichnungen (N=165) ... 108

Anhänge

A.1 Theoretische Aspekte

A.2 Strukturelemente im Vergleich der Strassen (Bebauung, Bevölkerung, Verkehr)

A.3 Die Bärenfelser-Wohnstrassengruppe. Versuch einer Selbstdarstellung. Basel, November 1979

A.4 Fragebogen

A.4.1 Haushaltfragebogen

A.4.2 Erwachsenen-Fragebogen

A.4.3 Jugendlichen-Fragebogen

A.4.4 Kinder-/Eltern-Fragebogen

A.5 Beobachtungsraster

A.6 Konzept Verkehrserhebungen mit Beispiel-Erhebungsbogen

A.7 Ausschreibung Zeichnungswettbewerb

A.8 Einladung zur Prämierung der Zeichnungen

A.9 Einladung zur Medienorientierung und Ausstellung

A.1 Theoretische Aspekte

A.1.1 Theoretische Annäherung an den Begriff von Integration und Ausgrenzung

In der wissenschaftlichen Literatur existiert eine grosse Zahl begrifflicher Konzeptionen von Integration und Ausgrenzung. Trotz dieser Vielzahl haben wir keine gefunden, die unserer Fragestellung und unseren Anforderungen in Bezug auf den öffentlichen Raum entsprochen hätte. Wir legen deshalb einen eigenen, aus verschiedenen Quellen[29] inspirierten Konzeptionsvorschlag vor.

Integration bzw. Ausgrenzung betrifft potenziell immer alle Menschen – dies gilt insbesondere für den öffentlichen Raum[30]. Entsprechend macht die vorliegende Studie keine Einschränkungen hinsichtlich Alter, Geschlecht, Nationalität, Ethnie, sozialem Status, Behinderung etc.

Integration und Ausgrenzung sind – trotz der auf den ersten Blick scheinbar einfachen Zuordnung – nur schwer fassbar. Dies gilt sowohl theoretisch wie methodisch. Während des Forschungsprozesses hat sich bestätigt, dass die normalerweise verwendete begriffliche Dichotomie die reale Dynamik im Alltag der Menschen nur ungenügend zu erfassen vermag. Diese Art der Darstellung führt vielmehr oft zu vorschnellen Identifizierungen und Zuschreibungen darüber, wer integriert oder ausgegrenzt ist, mit der Gefahr, dass Forschende in ihrer Arbeit selber idealisierend oder stigmatisierend wirken (vgl. Kronauer 2002, S. 125). Aus diesem Grund wird in dieser Untersuchung primär von *Integrationspotenzialen bzw. Ausgrenzungsrisiken oder integrativen bzw. ausgrenzenden Momenten* gesprochen, also von Bedingungen und/oder Möglichkeiten für mehr Integration bzw. von Ausgrenzung. Die während des Forschungsprozesses gewonnenen Einsichten und daraus gezogenen Folgerungen für eine theoretische Differenzierung werden im Sinne eines Ausblicks auf eine konzeptionelle Erweiterung von Integration und Ausgrenzung im nachfolgenden Kapitel (6.2) dargestellt.

Das vorliegende Projekt geht wie zahlreiche andere davon aus, dass Integrationspotenziale und ausgrenzende Momente in mehreren Dimensionen zu analysieren und interpretieren sind[31]. Im Zentrum stehen drei theoriegeleitete Dimensionen: die strukturelle, die diskursive und die subjektive Dimension[32]. Sowohl innerhalb als auch zwischen diesen Dimensionen kann es Widersprüche geben. Im Folgenden werden die einzelnen Dimensionen mit Blick auf die Begrifflichkeit von Integration und Ausgrenzung kurz erläutert (vgl. auch Abb. 13 auf folgender Seite).

Strukturelle Dimension

Strukturelle Integrationspotenziale vermuten wir dort, wo die räumlichen, rechtlichen, sozialen etc. Voraussetzungen für eine selbstbestimmte und selbständige Teilnahme im öffentlichen Raum vorhanden sind. Umgekehrt ist dort, wo diese Bedingungen fehlen, mit ausgrenzenden Momenten zu rechnen. Von räumlichen, hier auch als sozio-ökologisch bezeichneten Integrationspotenzialen gehen wir also dann aus, wenn es keine baulichen Hindernisse gibt und die Zugänglichkeit von Räumen gewährleistet ist. Umgekehrt ist beispielsweise bei einseitiger Nutzung von ausgrenzenden Momenten auszugehen. Zur strukturellen Dimension zählen – etwas weiter gefasst – auch der staatlich-institutionelle Bereich (Politik, Verwaltung, Polizei), in dem es um die Verfügungsgewalt und die rechtliche Regelung des Zugangs zum öffentlichen Raum geht; dann der sozio-ökonomische Bereich, der mögliche Ausgrenzungen aufgrund monetärer Zugangsbeschränkungen oder Privatisierungen beinhaltet; ferner der sozio-kulturelle Bereich, der jene lebensweltlichen Strukturen umfasst, die mit der sozialen Lebensgestaltung zusammenhängen und sich im öffentlichen Raum als Ausgrenzungen durch den Habitus (Bourdieu 1991) oder von bestimmten Lebensformen zeigt.

---

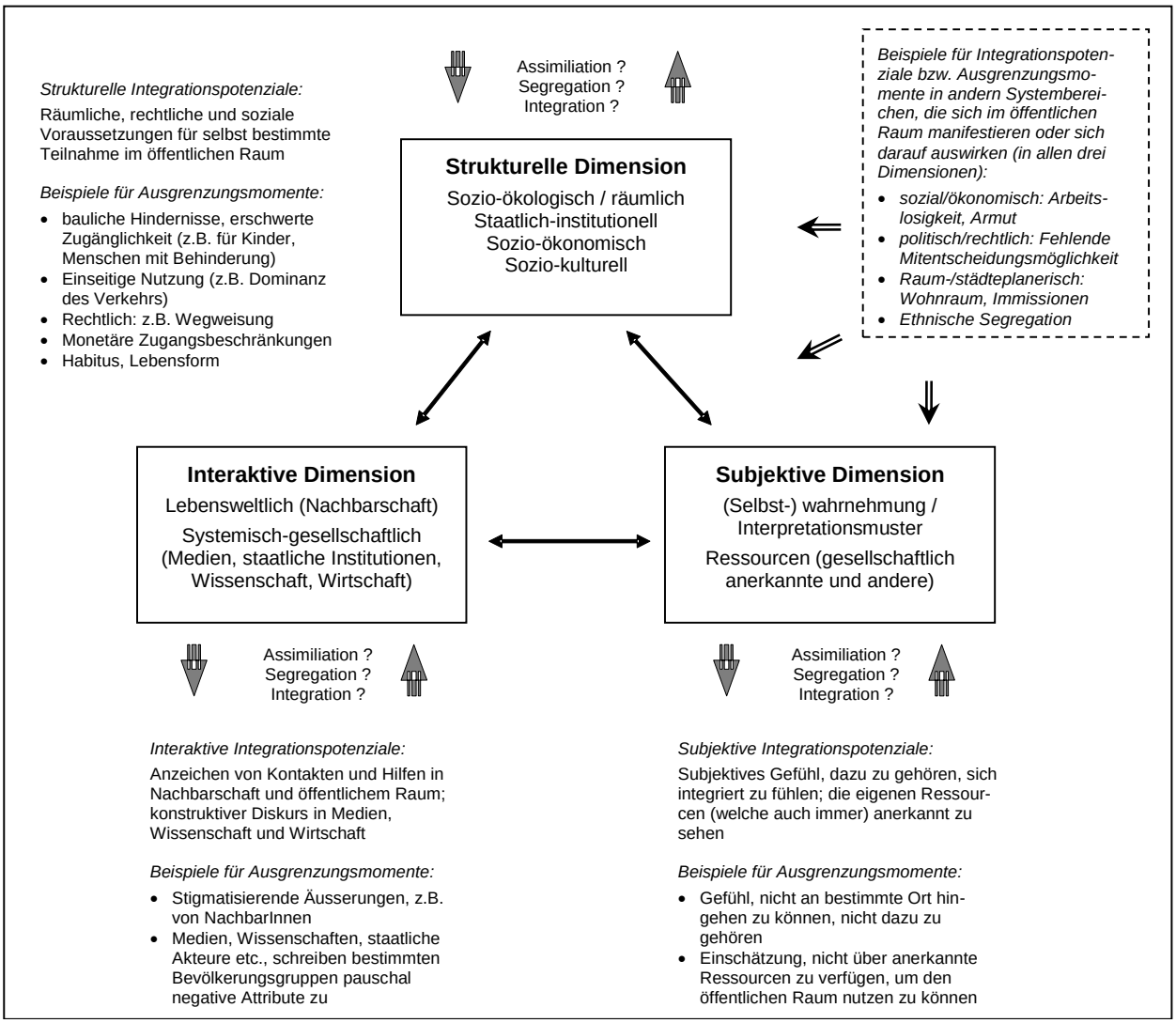
29 Als Quellen dienten unter anderen: Kronauer 2002, Häussermann et al. 2004, Heitmeyer 1997, Anhut/Heitmeyer 2000, Saner 2002, Elias/Scotson 1993, Castel 1996, Stienen/Wolf 1991, Bowring 2000, Friedrichs/Jagodzinski 1999, Mackert 2003.

30 Das heisst nicht, dass einzelne Individuen oder Bevölkerungsgruppen nicht stärker von Ausgrenzungen betroffen sind als andere – aber dies ist empirisch zu bestimmen und nicht im vorne herein zu setzen.

31 Häussermann et al. (2004) unterscheiden zwischen ökonomischer, institutioneller, sozialer und kultureller Ausgrenzung und ergänzen dies mit einer „subjektiven Komponente“. Heitmeyer (1997) bzw. Anhut/Heitmeyer (2000) unterscheiden zwischen der individuell-funktionalen Systemintegration; der kommunikativ-interaktiven sowie der kulturell-expressiven Sozialintegration.

32 Die Untersuchung nimmt damit teilweise auch die im Programm des NFP 51 getroffene Unterscheidung der drei Ebenen „Institutionen/AkteurInnen“, „Diskurse“ und „Betroffene“ auf.

Abbildung 51: Integrationspotenziale und Ausgrenzungsmomente in der Übersicht



Interaktive Dimension

Interaktive Integrationspotenziale vermuten wir dort, wo es Anzeichen für mehr oder weniger rege Kontakte, Hilfen, Austausch in der Nachbarschaft und im öffentlichen Raum gibt. Allerdings: Fehlende Interaktionen sind nicht automatisch ein Zeichen für Ausgrenzung (Anonymität, ein Rückzug oder ‚nur' wenige Beziehungen können auch erwünscht sein). Und: Mittels Interaktionen sind auch Ausgrenzungen möglich, etwa durch diskriminierende oder stigmatisierende Äusserungen. Ebenso können Konflikte je nach Situation und Ausprägung ein Zeichen für Ausgrenzung oder für Integration sein. Von diesen lebensweltlichen Diskursen im nahen Umfeld (zwischen NachbarInnen, ArbeitskollegInnen, FreundInnen etc.) können die systemisch-gesellschaftlichen unterschieden werden. Zu diesen zählen Diskurse, die von staatlichen Institutionen, Medien, der Wissenschaft oder der Wirtschaft ausgehen. Hierbei handelt es vor allem um Diskurse über den öffentlichen Raum während es im lebensweltlichen Kontext vorwiegend Diskurse im öffentlichen Raum sind.

Subjektive Dimension

Subjektive Integrationspotenziale vermuten wir dort, wo sich eine Person subjektiv als dazugehörig und integriert fühlt. Dies kann sich auch als Zufriedenheit und Wohlbefinden ausdrücken. Allerdings ist Unzufriedenheit nicht einfach mit Ausgrenzung gleichzusetzen. Eine selbst- und/oder gesellschaftskritische Sicht kann durchaus auch integrative Seiten aufweisen, während sich eine vermeintlich grosse Zufriedenheit als Resignation oder Anpassung an herrschende, möglicherweise ausgrenzende Normen und Zustände herausstellen kann (Stienen/Wolf 1991, S. 197ff). Natürlich ist methodisch bei subjektiven Einschätzungen und Äusserungen Skepsis angebracht, tendieren die Menschen doch dazu, je nach dem

ihre Situation zu rechtfertigen, zu beschönigen oder zu dramatisieren. Die subjektive Wahrnehmung ist stark geprägt von Erfahrungen – gerade auch durch Ausgrenzungen im so genannt integrierten Leben.

Die Möglichkeit auf Integrationspotenziale oder Ausgrenzungsmomente zu reagieren, wird durch die Ressourcen beeinflusst, die einem Subjekt zur Verfügung stehen. Die wissenschaftliche Literatur greift zur Bestimmung dieser Ressourcen häufig auf die von Bourdieu (1983) vorgenommene Unterscheidung von ökonomischem, sozialem oder kulturellen Kapitel zurück. Dieses Instrumentarium ist allerdings mit dem Problem behaftet, dass die Ressourcen an dem gesellschaftlich als notwendig erachteten bzw. als üblich geltenden Niveau gemessen werden (Bildung; soziales Netzwerk etc.). Die Individuen verfügen aber meist über mehr Fähigkeiten, Geschick und Know-how als nur jene gesellschaftlich anerkannten und vorgegebenen[33].

Dialektik von Integration und Ausgrenzung – die Widersprüche zwischen den Dimensionen

Zwischen den Dimensionen kann es zu Widersprüchen und Paradoxien kommen[34]. So kann unter Umständen die Ausgrenzung in einer Dimension zu Integration in einer anderen beitragen, z.B. wenn bauliche Hürden einem Menschen mit Behinderung die selbständige Teilnahme am gesellschaftlichen Leben erschweren, aber eine Nachbarin mit Serviceleistungen aushilft. Die solidarische Hilfe macht zwar die Folgen der strukturellen Ausgrenzung etwas erträglicher, aber von realer Integration wäre erst dann zu sprechen, wenn die behinderte Person autonom (d.h. ohne strukturell behindert zu werden) am Leben teilhaben und selber entscheiden könnte, ob und wann ein Austausch von Dienstleistungen mit der Nachbarin stattfinden soll.

Heitmeyer (1997) weist in seiner Konzeption darauf hin, dass „Integration“, wenn sie unter Zwang und mittels Kontrolle durchgesetzt wird, als negativ zu bewerten ist. Auf der anderen Seite kann die von ihm so genannte „Desintegration“ auch positiv sein, wenn es nämlich durch die Abweichung von überkommenen Normen zu einer damit zusammenhängenden Befreiung der Individuen und insgesamt zu einem positiven sozialen Wandel kommt.[35] Konzeptionell ist schliesslich zu berücksichtigen, dass sich im öffentlichen Raum häufig auch gesellschaftliche Probleme manifestieren bzw. sich gesellschaftliche Widersprüche in anderen Systembereichen auf den öffentlichen Raum auswirken (z.B. in den Bereichen Ökonomie: Arbeitslosigkeit, Armut; Recht: Staatsbürgerschaft; Städteplanung: Wohnraum, Immissionen etc.).

A.1.2 Ausblick auf eine theoretisch-konzeptionelle Erweiterung von Integration und Ausgrenzung

Wie bereits erwähnt, hat sich im Verlauf des Forschungsprozesses immer mehr gezeigt, dass die dichotome Behandlung von Integration und Ausgrenzung problematisch ist. Die Prozesse sind wesentlich komplexer, kommt es doch in der (vermeintlichen) Integration zu Ausgrenzungsprozessen oder verbirgt sich in gewissen (vermeintlichen) Ausgrenzungen je nach Situation auch ein Moment von Integration. Um diese Dialektik besser abzubilden, schlagen wir als konzeptionellen Rahmen für künftige Analysen eine an der Arbeit von Hans Saner (2002) orientierte Unterscheidung von *drei Idealtypen der Vergesellschaftung* vor, nämlich jene von Assimilation, Segregation und Integration[36].

---

33 In diesem Zusammenhang ist z.B. auch die Konzeption der kulturellen Ausgrenzung von Häussermann et al. zu kritisieren, die sie als „Verlust der Möglichkeit, sein Leben entsprechend den in einer Gesellschaft möglichen und allgemein anerkannten Lebenszielen zu gestalten“ (Häussermann et al. 2004, S. 24). Es müsste genauso möglich sein, Ziele zu verwirklichen, die nicht per so von der Gesellschaft vorgegeben und anerkannt sind. Ausgrenzung wäre dann vielmehr als Verlust zu fassen, sein Leben entsprechend den eigenen Lebenszielen gestalten zu können. Die Konzeption von Häussermann et al. impliziert nur ein Recht auf Assimilation, aber nicht eines auf Integration (vgl. dazu unten).

34 Zu berücksichtigen wären zudem unterschiedliche Ausprägungen von Integration und Ausgrenzung, die z. B. a) offen/direkt oder verdeckt/subtil/indirekt; b) formell oder informell; c) aktiv oder passiv wirkend; d) statisch oder dynamisch (prozessorientiert); sowie e) graduell oder dichotom sein können, wobei sich die einzelnen Elemente auch überlagern.

35 In diesem Sinne ist auch Leimgruber (2003) zuzustimmen, dass „die Auffächerung des kulturellen Normen- und Wertesystems nicht per se desintegrativ sein (muss), wie das in manchen Bereichen (Familie, Gemeinde, soziokulturelle Subsysteme) oft beklagt wird, sondern durch dem Wandel angepasste politische Instrumente zu neuen Formen der Integration führen (kann).“ (Begriff „Dezentralisierung/Integration“).

36 Hans Saner bezieht die drei Typen explizit nur auf die Frage der Migration. Unseres Erachtens lassen sie sich aber auf alle Gesellschaftsfelder anwenden. Saner postuliert im weiteren ein viertes Modell, nämlich die *kommunikative und kooperative Koexistenz*. Er begründet dies hauptsächlich damit, dass Integration nie vollständig gelingen könne bzw. diese bisher nie gelungen sei, und es immer nur Teil-Integrationen gegeben habe. Es ist allerdings nicht einsichtig, dass deshalb der Begriff „Integration“ zur Seite gelegt werden soll. Es ist u.E. vielmehr am visionären Potenzial des Begriffs festzuhalten.

Assimilation – charakterisiert als „Anpassung“

Dieser Vergesellschaftungstyp verlangt von den Individuen oder Gruppen, dass sie sich den vorherrschenden gesellschaftlichen Verhältnissen und Normen anpassen und sich so ins vorgegebene Ganze der Gesellschaft einfügen. Häufig wird dies – wie Saner treffend schreibt – als Integration ausgegeben: „Wir sagen oft ‚Integration', aber meinen in Wahrheit ‚Assimilation'.“ (Saner, 2002, S. 74). Weil eine Anpassung an den Mainstream häufig direkt oder indirekt erzwungen wird und die Individuen dabei entweder einen Teil ihres Selbst verleugnen müssen oder dann der Gefahr der Ausgrenzung ausgesetzt sind, hat Assimilation oft ein disziplinierendes und damit ausgrenzendes Moment. Assimilation kann dann individuelle Integrationspotenziale aufweisen, wenn jemand unter den herrschenden Bedingungen keine andere (Existenz-)Möglichkeiten hat und so wenigstens angepasst „dazugehören“ kann.

Segregation – charakterisiert als „Differenz“

Die Segregation – Saner braucht hiefür den Begriff „Inseration“[37] – geht davon aus, dass bestimmte Personen oder Gruppen entweder von der „Mehrheitsgesellschaft“ ausgesondert werden oder sich mehr oder weniger freiwillig für eine Abkapselung entscheiden. Kälin (2003) spricht in diesem Zusammenhang von „Differenz“.[38] Segregation mündet häufig in Parallelstrukturen bzw. Separatlösungen für bestimmte Gruppen (z.B. spezielle Schulen oder Transportdienste für Menschen mit Behinderung). Diese Parallelstrukturen sind ambivalent, da sie sowohl ein (offensichtlich) ausgrenzendes wie ein assimilativ-integrierendes bzw. befreiendes Moment haben (können). Letzteres besteht in der Möglichkeit, in der Segregation Fähigkeiten, Ressourcen und Freiheit für die eigene Lebensgestaltung zu erwerben (vgl. Häussermann 2005, S. 141, auch Arin 1991, S. 213). Dagegen sind Stigmatisierungen oder z.B. willkürliche Wegweisungen von Personen aus dem öffentlichen Raum (weil sie „stören oder Furcht auslösen“ ohne dass ein strafrechtliches Vergehen vorliegt) nur noch ausgrenzend.

Integration – charakterisiert als „Erneuerung“

Integration bedeutet im Gegensatz zu Assimilation bzw. Segregation, dass es zu einer Erneuerung des Verhältnisses zwischen den betroffenen Individuen und den gesellschaftlichen Institutionen und Akteuren kommt. Dieses Verständnis schliesst an die Etymologie an: Integration kommt von lateinisch „integratio“ und bedeutet „Erneuerung“ oder „Wiederherstellung“. Integration setzt also voraus, dass sowohl Individuum wie Gesellschaft etwas Neues schaffen wollen. „Nur wer die Erneuerung will, hat eine Integrationsbereitschaft. (…) Integration ist ein dialektischer Prozess, der die Differenz nicht aufhebt, sondern sie akzeptiert und in ihrer Aufnahme neue, gemeinsame Formen der Konvivialität findet.“ (Saner 2002, S. 73). Die Differenz wird also nicht zerstört, sondern aufgehoben (bewahrt und zugleich überwunden), was aber nur der Fall ist, wenn es sich nicht um eine Pseudo-Erneuerung handelt, die eine eigene Veränderung nur vorgibt, aber letztlich vom anderen die Hauptanpassungsleistung verlangt. Wie die Zivilisationsgeschichte zeigt, sind es häufig jene Individuen oder Gruppen, die eine geforderte Assimilation in Frage stellen und/oder aus einer Segregation ausbrechen (wollen), die den Anstoss für eine Erneuerung und damit für mehr Integration geben.

Grenzen der Freiheit und des Rechts auf Differenz

Kälin und Saner nennen Kriterien, um zu bestimmen, wo die Befreiung vom Assimilationszwang und das Recht auf kulturelle Differenz an Grenzen stossen. Zu diesen Kriterien gehören unter anderem die Respektierung der Menschen- und Grundrechte, die moralische Achtung und Anerkennung des anderen sowie der Verzicht auf gewaltsame Konfliktlösungen[39]. Obwohl sich beide Autoren explizit auf die Frage der Migration beziehen, können die Kriterien sinngemäss auch für andere Gesellschaftsbereiche übernom-

[37] Inseration von lat. „insero“ = „einpflanzen“ (Saner 2002, S. 78)

[38] “Assimilation meint dabei Eingliederung in die Mehrheitsgesellschaft im Sinne der Übernahme der Werte und Verhaltensweisen der Mehrheit. Von Differenz lässt sich demgegenüber da sprechen, wo Menschen sich selbst von der Mehrheit kulturell abgrenzen oder aber von dieser als andersartig eingestuft und behandelt werden.“ (Kälin 2003, S. 143).

[39] Kälin präzisiert z.B. in Bezug auf MigrantInnen u.a.: „Grenzen der Toleranz sind (…) erreicht, wo das Völkerrecht Privaten ein bestimmtes Verhalten verbietet (z.B. Verbot der Zwangsheirat). Wo Erwachsenen, die sich einer bestimmten Praxis nicht freiwillig unterziehen, eine ernsthafte Gefahr für ihre physische und psychische Integrität droht, oder wo das Kindeswohl aus den gleichen Gründen ernsthaft gefährdet ist. Hier hat der Staat gegenüber den Opfern eine Schutzpflicht. Zulässig ist es schliesslich, dass der Aufenthaltsstaat seinen ‚ordre public', d.h. die zentralsten Werte der eigenen Rechtsordnung, auch gegenüber Migrantinnen und Migranten durchsetzt. Dabei ist allerdings auf die konkreten Auswirkungen für die betroffenen Rücksicht zu nehmen, was beispielsweise Zurückhalten dort nahe legt, wo ein solcher Schritt ohnehin benachteiligte Personen (z.B. Kinder aus polygamen Ehen) noch weiter benachteiligen würde.“ (Kälin 2003, S. 159)

men werden. Diese Kriterien wie auch die drei Vergesellschaftungsformen lassen sich nicht nur in Bezug auf die Hauptgesellschaft anwenden, sondern auch auf gesellschaftliche Subgruppen, also z.B. zwischen Individuen und deren ethnischen Bezugsgruppe.

Zusammenfassende Darstellung des theoretisch-konzeptionell erweiterten Ansatzes

Verknüpft man die drei idealtypischen Vergesellschaftungsformen mit den früher genannten drei Dimensionen, so resultiert folgendes Analyse-Instrument von Integration und Ausgrenzung:

Abbildung 52: Vorschlag eines theoretisch-konzeptionell erweiterten Ansatzes zu Integration und Ausschluss

			Typen der Vergesellschaftung		
			Assimilation (Anpassung)	**Segregation (Differenz)**	**Integration (Erneuerung)**
			← Gegenseite Prozesse / Widersprüche →		
Dimensionen	Widersprüche ↑	**Strukturelle Dimension**	Direkter oder indirekter Druck/ Zwang, sich in herrschende Strukturen einzufügen Möglichkeit mit individ. Teilaspekten an Gesellschaft teilzuhaben	Schaffung von Parallelstrukturen, Separatlösungen Aussonderungen, Wegweisungen	Gemeinsamer Wandel von strukturellen Rahmenbedingungen und individuellem Akteurverhalten
		Interaktive Dimension	Äusserungen, die auf normenkonformes Handeln und auf Anpassung hinzielen	Nebeneinander mit getrennten Kommunikationskanälen Stigmatisierende Äusserungen	Äusserungen, die auf gegenseitigem Respekt und Anerkennung beruhen und auf konstruktive neue Lösungen und Kooperation abzielen
	↓	**Subjektive Dimension**	Anpassungsdruck und Gefühl der eingeschränkten Autonomie; „Rädchen im System“ Gefühl, dass nur gesellschaftlich anerkannte Ressourcen zählen	Gefühl des Ausgesondert-werdens, der Isolation Je nach Situation Gefühl der ‚geschützten’ Welt	Gefühl, dazu zu gehören und etwas zur Gesellschaft und ihrer Entwicklung beitragen zu können dank der gegenseitig anerkannten Differenz

A.2 Strukturelemente im Vergleich der Strassen (Bebauung, Bevölkerung, Verkehr)

Die folgenden Darstellungen enthalten die Daten bei den einzelnen Strassen besprochenen Elemente zur Bebauung, Bevölkerung und zum Verkehr.

A.2.1 Bebauung: Baujahr der Gebäude, Wohnungsgrössen und Mietzinse

Tabelle 21: B

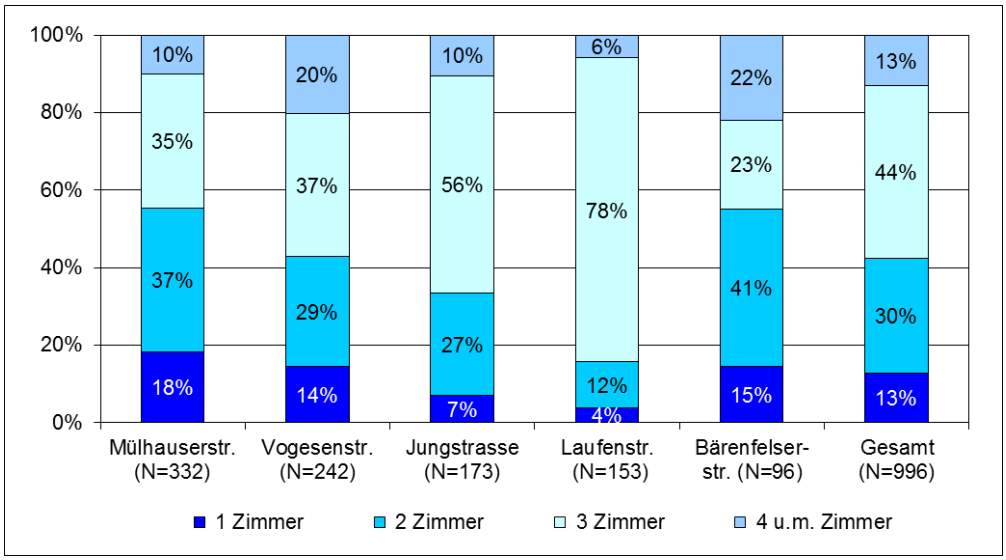
aujahr und Renovationen der Häuser nach Strassen (N= 143 Gebäude)

	Mülhauser-strasse (N= 44)	Vogesen-Strasse (N=29)	Jung-Strasse (N=31)	Laufen-Strasse (N=26)	Bärenfelser-Strasse (N=13)	Gesamt (N=143)
vor 1919 erbaut	34.1%	34.5%	45.2%	11.5%	69.2%	35.7%
Anteil renoviert	*60.0%*	*80.0%*	*57.1%*	*100.0%*	*77.8%*	*68.6%*
zwischen 1919 und 1945 erbaut	34.1%	10.3%	35.5%	61.5%	7.7%	32.2%
Anteil renoviert	*53.3%*	*0.0%*	*72.7%*	*62.5%*	*100.0%*	*58.7%*
zwischen 1946 und 1980 erbaut	27.3%	24.1%	19.4%	26.9%	23.1%	24.5%
Anteil renoviert	*41.7%*	*0.0%*	*16.7%*	*14.3%*	*0.0%*	*20.0%*
seit 1981 erbaut	4.5%	31.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%
Anteil renoviert	*0.0%*	*0.0%*	*0.0%*	*0.0%*	*0.0%*	*0.0%*
Gesamt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Anteil renoviert insgesamt	*50.0%*	*27.6%*	*54.8%*	*53.8%*	*61.5%*	*48.3%*

Quelle: Volkszählung 2000, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

Abbildung 53: Wohnungsgrössen im Vergleich der Strassen (N=996 Wohnungen)

Quelle: Volkszählung 2000, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt



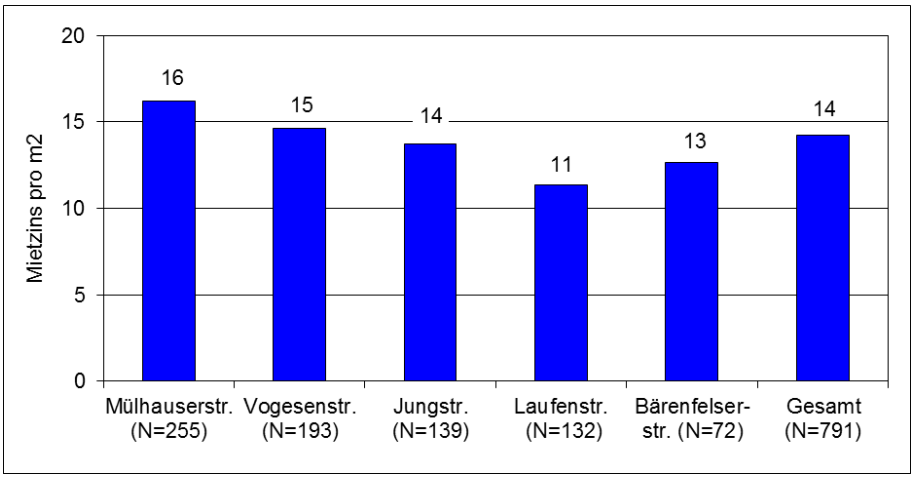


Abbildung 54: Durchschnittlicher Netto-Mietzins pro Quadratmeter nach Strassen (N=791 Wohnungen/Haushalte)*

Quelle: Volkszählung 2000, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

* Zum Zeitpunkt dieser Erhebung war die Jungstrasse noch keine Begegnungszone.

A.2.2 Verkehr: Parkplätze, Verkehrsaufkommen und Verkehrsunfälle

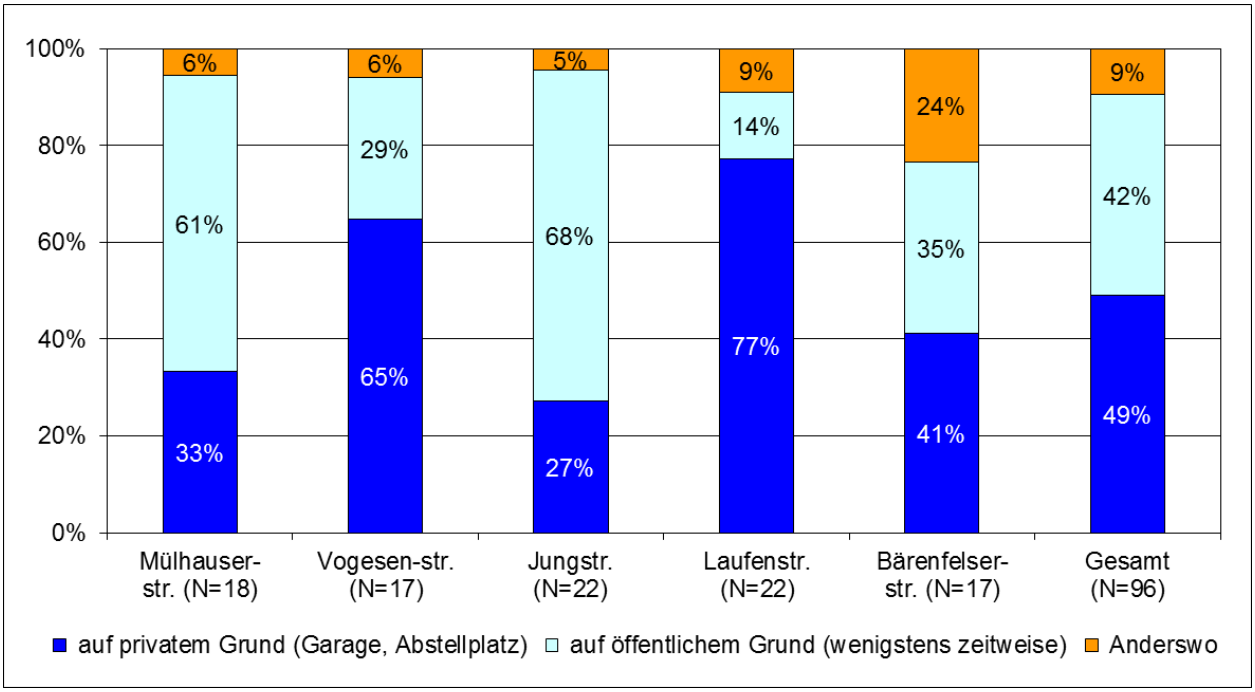
In den folgenden Zahlen sind nur die allgemein zugänglichen Parkplätze im öffentlichen (Strassen-) Raum ausgewiesen. Nicht berücksichtigt sind private Parkplätze auf Vorplätzen oder in Tiefgaragen.

Tabelle 22:
arkplatzdichte gemessen an der Strassenlänge bzw. der Zahl der AnwohnerInnen

	Parkplätze pro 100 Meter Strasse	Parkplätze pro 100 EinwohnerIn.	Länge Strasse in Meter	Bevölkerung insgesamt*	Bevölkerung über 18 Jahre*
Mülhauserstrasse	19.7	12.9	375	572	488
Vogesenstrasse	29.2	14.6	250	501	392
Jungstrasse	12.4	7.3	170	289	242
Laufenstrasse	0	0	145	283	237
Bärenfelserstrasse	0	0	120	179	147
Total Begegnungs-Zonen	4.8	2.8	435	751	626

Quelle: eigene Erhebung * Gemäss Volkszählung 2000, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

Abbildung 55: Orte wo die Fahrzeuge parkiert werden (N= 96 befragte Haushalte)



Quelle: eigene Erhebung

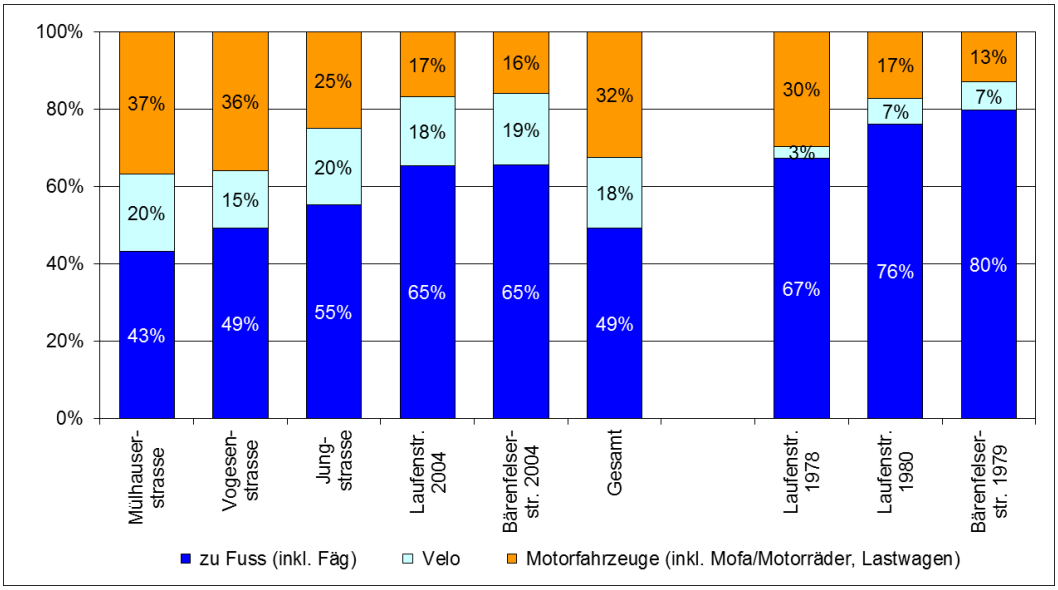
Tabelle 23:
erkehrsaufkommen insgesamt mit Hochrechnung auf Tag

	Motorfahrzeugverkehr	Veloverkehr	FussgängerInnen
T-50 Mülhauserstrasse	3'000	1'600	3'600
T-30 Vogesenstrasse	1'400	550	1'800
T-20 Begegnungszonen	250	230	780
Jungstrasse	400	300	850
Laufenstrasse	200	200	800
Bärenfelserstrasse	150	200	700

Quelle: eigene Erhebung

Abbildung 56: Modalsplit im Strassenraum gemäss Zählungen 2004 und 1978/79/80

Quelle: eigene Erhebung sowie Amt für Kantons- und Stadtplanung versch. Jahre



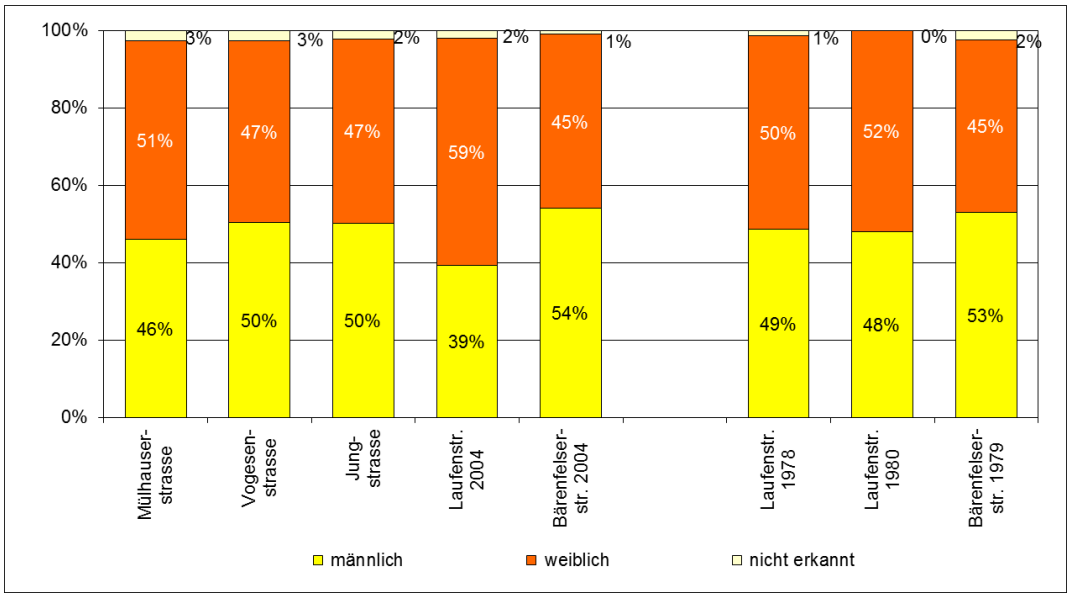


Abbildung 57: FussgängerInnen nach Geschlecht und Strasse

Quelle: eigene Erhebung sowie Amt für Kantons- und Stadtplanung versch. Jahre

Abbildung 58: FussgängerInnen nach Alter und Strasse

Quelle: eigene Erhebung sowie Amt für Kantons- und Stadtplanung versch. Jahre

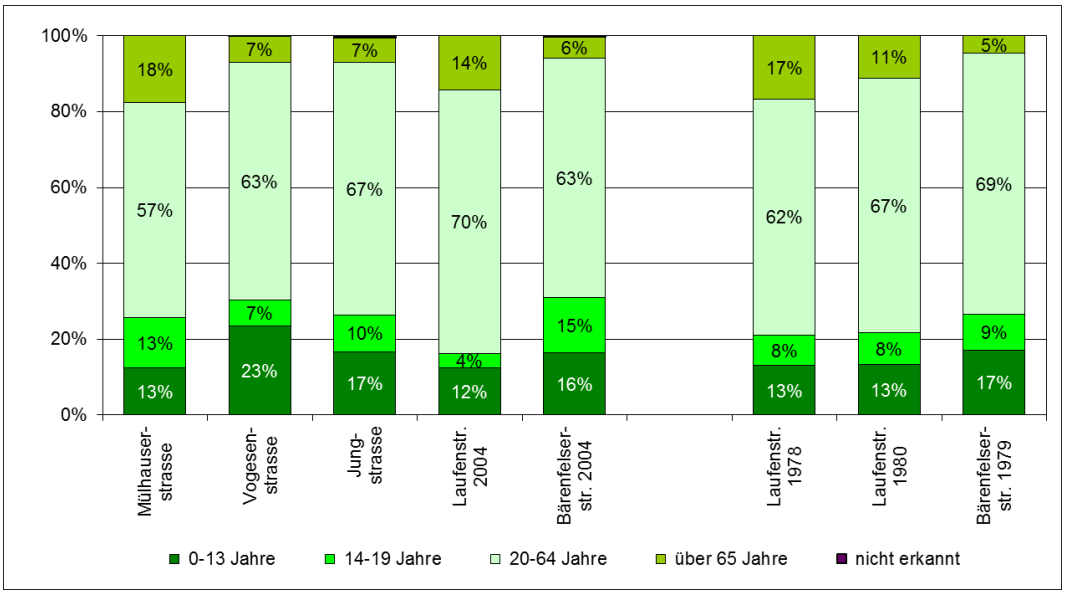
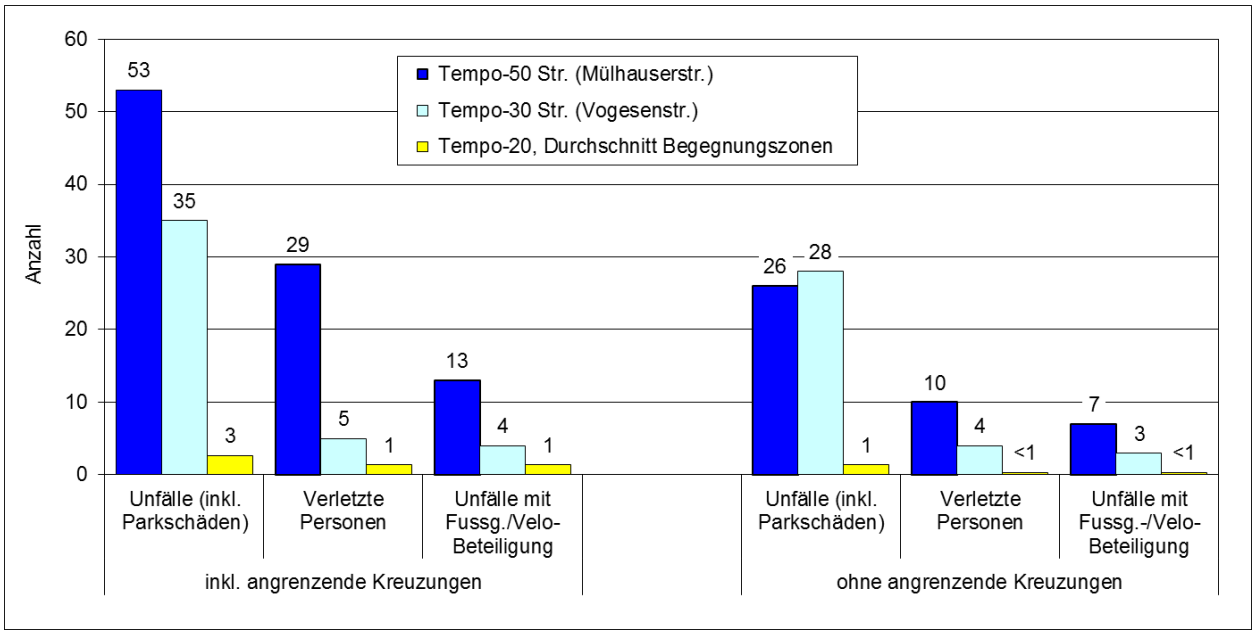
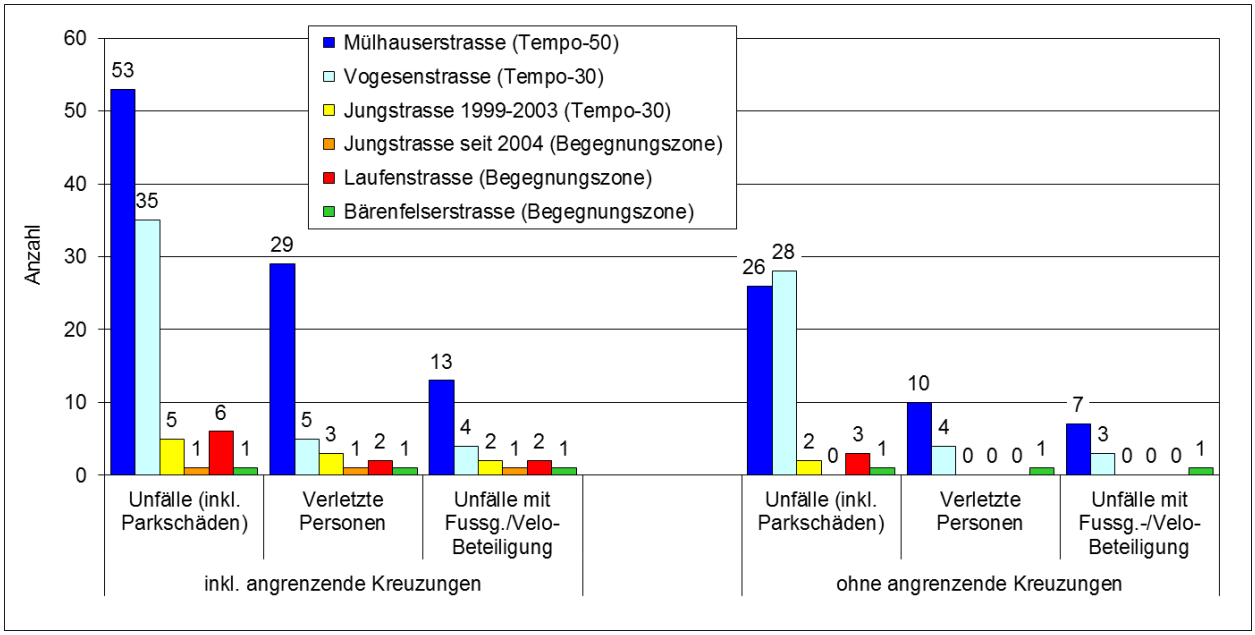


Abbildung 59: Total der Verkehrsunfälle und Verletzten von 1999 bis 2005 nach Strassentyp
(Bei Begegnungszonen: Durchschnitt von Jung-, Laufen- und Bärenfelserstrasse; Jungstrasse erst ab 2004)



Quelle: © Kantonspolizei Basel-Stadt. Alle Rechte vorbehalten

Abbildung 60: Total der Verkehrsunfälle und Verletzten von 1999 bis 2005 nach Strassen im Einzelnen
(Die Jungstrasse wurde 2003 in eine Begegnungszone umgewandelt, war vorher sie eine Tempo-30 Strasse)



Quelle: © Kantonspolizei Basel-Stadt. Alle Rechte vorbehalten

A.2.3 Bevölkerung: Demographische Charakteristika der StrassenbewohnerInnen

Die folgenden Tabellen und Abbildungen zeigen einerseits die unterschiedliche Verteilung der Bevölkerungs-Charakteristika – Alter, Geschlecht, Nationalität, Bildungsabschluss, sozialer Status, Haushaltstyp und Wohnungsgrösse – in den einzelnen Strassen und anderseits die Verteilung zwischen der in der Volkszählung 2000 erhobenen Daten und jenen der eigenen Befragung. Da die Volkszählung schon etwas zurückliegt und die Strassenabschnitte nicht immer genau abgegrenzt werden konnten, sind die Werte als Annäherung zu verstehen.

Tabelle 24: Verteilung der Altersgruppen: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung

		Untersuchungsstrassen							Quartiere und Stadt Basel			
		Mülhauser-strasse N=564; 82	Vogesen-strasse N=487; 101	Jung-strasse N=286; 97	Laufen-strasse N=279; 85	Bärenfelser-Strasse N=176; 60	**Gesamt N=1'792; 425**		Quartier Gundelingen N=17'580	Quartier St. Johann N=17'442	Quartier Matthäus N=14'655	Stadt Basel N=161'467
Kinder 2-12 Jahre	VZ	10.6%	14.8%	11.2%	11.8%	12.5%	**12.2%**		9.4%	11.4%	10.4%	9.3%
	Befr.	7.3%	20.8%	8.2%	3.5%	18.3%	**11.5%**		---	---	---	---
Jugendliche 13-17 Jahre	VZ	2.8%	4.7%	4.2%	3.2%	4.0%	**3.7%**		4.1%	4.7%	4.9%	4.2%
	Befr.	1.2%	5.9%	6.2%	1.2%	5.0%	**4.0%**		---	---	---	---
Erwachsene zw. 18-64 Jahre	VZ	78.2%	61.4%	73.1%	60.2%	75.0%	**69.7%**		72.3%	67.2%	72.7%	65.4%
	Befr.	82.9%	69.3%	80.4%	61.2%	76.7%	**73.9%**		---	---	---	---
SeniorInnen 65 u. m. Jahre	VZ	8.3%	19.1%	11.5%	24.7%	8.5%	**14.3%**		14.3%	16.7%	12.0%	21.1%
	Befr.	8.5%	4.0%	5.2%	34.1%	0.0%	**10.6%**		---	---	---	---
Mittelwert Jahre	*Befr.*	*39.7*	*41.0*	*37.5*	*54.4*	*46.0*	*43.5*		---	---	---	---
Median Jahre	*Befr.*	*34.5*	*40.4*	*36.0*	*55.8*	*48.8*	*41.5*		---	---	---	---

Quelle: Volkszählung 2000, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt und Daten der eigenen Erhebung 2004.

Tabelle 25: Verteilung nach Geschlecht: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung[40]

		Untersuchungsstrassen							Quartiere und Stadt Basel			
		Mülhauser-strasse N=504; 76	Vogesen-strasse N=415; 80	Jung-strasse N=254; 89	Laufen-strasse N=246; 82	Bärenfelser-Strasse N=154; 49	**Gesamt N=1'573; 376**		Quartier Gundelingen N=17'928	Quartier St. Johann N=17'793	Quartier Matthäus N=14'931	Stadt Basel N=164'136
Männlich	VZ	55.2%	40.7%	43.7%	37.0%	51.9%	46.3%		48.9%	48.6%	51.0%	47.2%
	Befr.	43.4%	46.3%	38.2%	40.2%	44.9%	42.3%		---	---	---	---
Weiblich	VZ	44.8%	59.3%	56.3%	63.0%	48.1%	53.7%		51.1%	51.4%	49.0%	52.8%
	Befr.	56.6%	53.8%	61.8%	59.8%	55.1%	57.7%		---	---	---	---

Quelle: Volkszählung 2000, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt und Daten der eigenen Erhebung 2004.

Tabelle 26: Verteilung nach Nationalität: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung

		Untersuchungsstrassen							Quartiere und Stadt Basel			
		Mülhauser-strasse N=504; 74	Vogesen-strasse N=415; 72	Jung-strasse N=254; 79	Laufen-strasse N=246; 80	Bärenfelser-Strasse N=154; 44	**Gesamt N=1'573; 349**		Quartier Gundelingen N=17'928	Quartier St. Johann N=17'793	Quartier Matthäus N=14'931	Stadt Basel N=164'136
Schweizer/in	VZ	57.7%	65.5%	76.8%	78.9%	68.8%	67.3%		62.0%	58.9%	50.6%	70.3%
	Befr.	68.9%	88.9%	74.7%	83.8%	68.2%	77.7%		---	---	---	---
Ausländer/in	VZ	42.3%	34.5%	23.2%	21.1%	31.2%	32.7%		38.0%	41.1%	49.4%	29.7%
	Befr.	31.1%	11.1%	25.3%	16.3%	31.8%	22.3%		---	---	---	---
Anteil Doppelbürger/innen	*Befr.*	*2.6%*	*6.5%*	*8.1%*	*1.2%*	*8.3%*	*5.2%*		---	---	---	---

40 Es werden nur Personen ab 13 Jahre berücksichtigt.

Quelle: Volkszählung 2000, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt und Daten der eigenen Erhebung 2004.

Tabelle 27: Verteilung nach Bildungsabschluss: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung[41]

		Untersuchungsstrassen							**Quartiere und Stadt Basel**			
		Mülhauser-strasse N=428; 74	Vogesen-strasse N=349; 74	Jung-strasse N=231; 82	Laufen-strasse N=222; 79	Bärenfel-ser-Strasse N=132; 46	**Gesamt N=1'362; 355**		Quartier Gunde-lingen N=13'833	Quartier St. Johann N=13'072	Quartier Matthäus N=10'916	Stadt Basel N=127'010
Obligatorische Schule	VZ	36.9%	37.2%	21.2%	26.6%	24.2%	31.4%		32.6%	38.2%	41.3%	30.3%
	Befr.	13.5%	4.1%	6.1%	29.1%	17.4%	13.8%		---	---	---	---
Sekundarstufe II allgemeine Aus-bildung & Be-rufsausbildung	VZ	46.3%	45.3%	40.7%	50.5%	41.7%	45.3%		48.4%	43.5%	40.5%	48.4%
	Befr.	29.7%	36.5%	32.9%	43.0%	21.7%	33.8%		---	---	---	---
Tertiärstufe (Höhere Berufs-ausbildung & Hochschulen)	VZ	16.8%	17.5%	38.1%	23.0%	34.1%	23.3%		19.0%	18.3%	18.2%	21.4%
	Befr.	56.8%	59.5%	61.0%	27.8%	60.9%	52.4%		---	---	---	---

Quelle: Volkszählung 2000, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt und Daten der eigenen Erhebung 2004.

Tabelle 28: Anteile der beruflichen Situation nach Strassen (Befragte ab 18 Jahren)

	Mülhauser-strasse (N=)	Vogesen-strasse (N=)	Jung-strasse (N=)	Laufen-strasse (N=)	Bärenfelser-strasse (N=)	**Gesamt (N=)**
In Ausbildung	19.2%	6.9%	19.5%	6.2%	0.0%	11.3%
Erwerbstätig	47.9%	63.9%	51.2%	35.8%	78.3%	53.1%
Pensioniert	9.6%	9.7%	7.3%	32.1%	6.5%	13.8%
Arbeitslos	1.4%	1.4%	1.2%	1.2%	0.0%	1.1%
Im Haushalt tätig	2.7%	4.2%	3.7%	14.8%	4.3%	6.2%
In Ausbildung & erwerbstätig	12.3%	5.6%	2.4%	4.9%	2.2%	5.6%
Erwerbs- & im Haushalt tätig	4.1%	6.9%	3.7%	3.7%	4.3%	4.5%
Anderes	2.7%	1.4%	11.0%	1.2%	4.3%	4.2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: Eigene Erhebung 2004

Tabelle 29: Verteilung nach Haushalttypen: Vergleich der Volkszählungsdaten 2000 und der Befragung[42]

		Untersuchungsstrassen							**Quartiere und Stadt Basel**			
		Mülhauser-strasse N=341; 54	Vogesen-strasse N=252; 51	Jung-strasse N=175; 59	Laufen-strasse N=156; 61	Bärenfel-ser-Strasse N=98; 34	**Gesamt N=1'022; 259**		Quartier Gunde-lingen N=9'791	Quartier St. Johann N=8'993	Quartier Matthäus N=7'777	Stadt Basel N=87'427
Ein-Personen-Haushalt	VZ	59.2%	46.4%	58.9%	47.4%	53.1%	**53.6%**		52.0%	48.2%	50.9%	49.9%
	Befr.	48.1%	19.6%	52.5%	45.9%	41.2%	**42.1%**		---	---	---	---
Paar ohne Kinder	VZ	16.1%	19.0%	14.3%	29.5%	12.2%	**18.2%**		20.3%	19.9%	18.1%	23.2%
	Befr.	24.1%	19.6%	11.9%	39.3%	32.4%	**25.1%**		---	---	---	---
Familien: Er-wachsene mit Kindern	VZ	19.6%	27.8%	20.6%	16.7%	31.6%	**22.5%**		21.3%	25.3%	24.4%	21.4%
	Befr.	18.5%	49.0%	23.7%	9.8%	26.5%	**24.7%**		---	---	---	---
Andere Haushalte	VZ	5.0%	6.7%	6.3%	6.4%	3.1%	**5.7%**		6.4%	6.6%	6.6%	5.5%
	Befr.	9.3%	11.8%	11.9%	4.9%	0.0%	**8.1%**		---	---	---	---

Quelle: Volkszählung 2000, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt und Daten der eigenen Erhebung 2004.

41 Beim Bildungsabschluss sind alle Personen ab 18 Jahren berücksichtigt. Der Bildungsabschluss wurde 3-stufig kategorisiert: 1) Obligatorische Schule; 2) Sekundarstufe II, d.h. allgemeine oder Berufsausbildung sowie 3) Tertiärstufe mit höherer Berufsausbildung oder Abschluss einer Fach-/Hochschule.

42 Basis sind sowohl bei der Volkszählung wie bei der eigenen Erhebung die Anzahl Haushalte.

Tabelle 30: Übersicht: wie wohnen die Befragten?

		Mülhauser-strasse	Vogesen-strasse	Jung-strasse	Laufen-strasse	Bärenfelser-strasse	Gesamt
Art des Hauses	**N**	52	51	59	61	35	258
Freisteh. Einfamilienhaus		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Reiheneinfamilienhaus		0.0%	0.0%	1.7%	1.6%	0.0%	0.8%
Mehrfamilienhaus		100.0%	100.0%	98.3%	98.4%	100.0%	99.2%
Wohnungen pro Hause I	**N**	45	47	58	52	28	230
2 bis 4 Wohnungen		31.1%	17.0%	19.0%	0.0%	39.3%	19.1%
5 bis 9 Wohnungen		40.0%	44.7%	69.0%	76.9%	21.4%	54.3%
10 bis 14 Wohnungen		8.9%	19.1%	10.3%	23.1%	7.1%	14.3%
15 Wohnungen und mehr		20.0%	19.1%	1.7%	0.0%	32.1%	12.2%
Wohnungen pro Hause II	**N**	45	47	58	52	28	230
Median (gruppiert)		5.7	8.3	5.4	6.9	6.5	5.8
Mittelwert		9.4	9.8	6.2	7.0	9.7	8.2
Standardabweichung		8.1	7.0	2.5	2.5	7.6	5.9
Zimmer pro Wohnung I	**N**	44	41	52	50	26	213
1 - 1.5 Zimmer		11.4%	7.3%	1.9%	2.0%	11.5%	6.1%
2 - 2.5 Zimmer		25.0%	7.3%	26.9%	10.0%	23.1%	18.3%
3 - 3.5 Zimmer		50.0%	31.7%	55.8%	82.0%	30.8%	53.1%
4 - 4.5 Zimmer		6.8%	48.8%	3.8%	2.0%	15.4%	14.1%
5 und mehr Zimmer		6.8%	4.9%	11.5%	4.0%	19.2%	8.5%
Zimmer pro Wohnung II	**N**	44	41	52	50	26	213
Median (gruppiert)		2.8	3.6	2.9	3.0	3.1	3.0
Mittelwert		2.9	3.5	3.1	3.0	3.2	3.1
Standardabweichung		1.2	1.2	1.2	0.7	1.5	1.1
Balkon/Terrasse vorhanden	**N**	47	45	58	52	30	232
Ja		91.5%	95.6%	93.1%	98.1%	93.3%	94.4%
Nein		8.5%	4.4%	6.9%	1.9%	6.7%	5.6%
Eigentum oder Miete	**N**	53	48	59	59	34	253
Eigentümer/in		3.8%	8.3%	11.9%	15.3%	23.5%	11.9%
Mieter/in (Untermieter/in)		92.5%	91.7%	86.4%	52.5%	64.7%	77.9%
Genossenschafter/in		3.8%	0.0%	1.7%	32.2%	11.8%	10.3%
Gesamt		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Brutto-Mietzins pro Monat	**N**	51	47	59	56	32	245
Weniger als Fr. 1'000		37.3%	17.0%	45.8%	60.7%	34.4%	40.4%
Fr. 1'001 bis Fr. 1'500		47.1%	40.4%	40.7%	35.7%	34.4%	40.0%
Fr. 1'501 bis Fr. 2'000		13.7%	36.2%	10.2%	3.6%	25.0%	16.3%
Fr. 2'001 bis Fr. 2'500		2.0%	6.4%	3.4%	0.0%	6.3%	3.3%
Mietzins pro Zimmer	**N**	44	38	52	47	25	206
bis Fr. 300		22.7%	21.1%	28.8%	48.9%	28.0%	30.6%
Fr. 301 bis Fr. 450		59.1%	63.2%	59.6%	44.7%	60.0%	56.8%
Fr. 451 und mehr		18.2%	15.8%	11.5%	6.4%	12.0%	12.6%
Mietzins gem. Volkszählung	**N**	*307*	*200*	*148*	*141*	*75*	*871*
Median (gruppiert) in Fr.		841	889	834	739	750	821
Mittelwert in Fr.		877	954	890	803	818	880
Standardabweichung in Fr.		305	373	294	317	362	330

Die Anteile der fehlenden Angaben schwanken zwischen 5% beim Wohntyp und 21% bei der Anzahl Zimmer in der Wohnung bzw. 24% beim Mietzins pro Zimmer.

A.2.4 Vergleich mit 1981er-Erhebung zur Soziodemographie der Strassen

Die sozio-demographische Zusammensetzung hat sich in den beiden alten Wohnstrassen kaum geändert, wie der folgende Auszug aus dem damaligen Schlussbericht zu den BewohnerInnen festhält (vgl. Rauh und Wallimann 1981):

„Insgesamt unterscheiden sich bezüglich der untersuchten Kriterien die Befragten in den Wohnstrassen von jenen der anderen Gebiete rechtwenig. Erwähnenswert ist höchstens, dass der Anteil von Kindern im Schul- und Vorschulalter in den Wohnstrassen unter dem Durchschnitt liegt. Dagegen sind deutliche Unterschiede zwischen der Laufenstrasse einerseits und der Bärenfelserstasse anderseits zu konstatieren. (…).

In der Laufenstrasse gibt es anteilsmässig relativ viele ältere Personen (damit auch mehr Rentner), mehr Schweizer und mehr Personen mit Lehr- bzw. Berufsschulabschluss. Umgekehrt zeichnet sich die Bärenfelserstrasse durch überdurchschnittliche Anteile von mittleren und jüngeren Jahrgängen (und damit auch von Personen, die noch in der Ausbildung stehen), von Ausländern und von Personen mit Fach- oder Hochschulausbildung (aus).“ (Rauh und Wallimann 1981, S. 39)

Ausländeranteil 1981 gemäss Befragung: Bärenfelserstr. 38% (2004: 31% VZ), Laufenstr. 14% (2004: 21%)

„Bezüglich der Wohnungsgrössen und des Mietzinsniveaus unterscheiden sich die verschiedenen Gebiete recht deutlich. So beträgt etwa der Anteil der Grosswohnungen (4 und mehr Zimmer) in der Bärenfelserstrasse 11% und in der Laufenstrasse 14%, in den übrigen Gebieten aber zwischen 33% und 35%; die entsprechenden Zahlen für die Kleinwohnungen (bis 2½ Zimmer) dagegen lauten 44% und 17% in den beiden Wohnstrassen und 34% und 20% in den übrigen Gebieten.

In den Wohnstrassen werden eher tiefere Mietzinse bezahlt als in den umliegenden Gebieten. Wieweit dies aber durch die im Schnitt auch kleineren Wohnungen bedingt und wie weit es sich um echte Unterschiede im Mietzinsniveau handelt, muss offen bleiben.“ (Rauh, Wallimann 1981, S. 37/38)

Rund jede(r) zweite Befragte ist voll und jeder achte teilzeitlich erwerbstätig. Nicht erwerbstätig ist demnach etwas über ein Drittel aller Befragten. Die Erwerbsquoten sind in den verschiedenen Teilgebieten recht ähnlich; signifikante Unterschiede zwischen Wohnstrassen insgesamt, den angrenzenden und den weiter entfernt liegenden Gebieten gibt es nicht.“

Vergleicht man dagegen unter den Wohnstrassen die Laufen- mit der Bärenfelserstrasse, so ergibt sich ein hoch-signifikant unterschiedliches Bild: Sowohl der Anteil der Voll- wie auch der Teilzeiterwerbstätigen ist in der Bärenfelserstrasse um rund die Hälfte grösser als in der Laufenstrasse. In Zahlen: 65% voll- und 13% Teilzeiterwerbstätigen in der Bärenfelserstrasse stehen in der Laufenstrasse entsprechende Anteile von lediglich 43% bzw. 9% gegenüber. Dementsprechend waren in er Laufenstrasse fast zweieinhalb Mal mehr Befragte nicht-erwerbstätig als in der Bärenfelserstrasse (44% versus 19%).“ (Rauh, Wallimann 1981, S. 37)

Haushaltzusammensetzung (…) Deutliche Unterschiede treten allerdings hervor, wenn man bei den Haushalten mit Kindern die Altersverteilung dieser Kinder genauer untersucht: Dabei zeigt sich nämlich, dass in den Wohnstrassen – ganz besonders ausgeprägt in der Laufenstrasse – der Anteil der Kinder im Vorschul- und Schulalter deutlich unter dem Durchschnitt liegt, der Anteil erwachsener Kinder (19 Jahre und älter) hingegen deutlich darüber.“ (Rauh und Wallimann 1981, S. 36)

A.3 Die Bärenfelser-Wohnstrassengruppe. Versuch einer Selbstdarstellung. Basel, November 1979

Die folgenden Zeilen beschreiben die Bemühungen und ersten Erfahrungen der Wohnstrassengruppe und der Bevölkerung in der Bärenfelserstrasse 1979. Die humorvoll geschriebene Selbstdarstellung ist ein Beispiel dafür, wieviel Herzblut in eine Wohnstrasse einfliessen kann und wie viel Herz daraus resultiert.

„Ganz am Anfang…

… steht wohl die Sehnsucht der meisten Stadtbewohner nach einer wohnlichen und menschenfreundlichen Umgebung, für sich selber oder vielleicht sogar für andere. Aus Holland kommt die Idee, wie nicht nur verkehrsarme Strassenzüge sondern ganze Quartiere den Anwohnern zurückgegeben werden können. Im März 1976 wurden in Basel vier Strassen dazu ausersehen, sich versuchsweise als Wohnstrassen unter verschiedenen Bedingungen hervorzutun. (Vergleiche die regierungsrätlichen Broschüren "Basel ‘75" und "Basel ‘76") Die untere Oetlingerstrasse war eine davon, doch eine Mehrheit der befragten Anwohner verbat sich diesen Test. Engagierte Leute in der Nachbarschaft rochen daraufhin Morgenluft: Sie boten den Behörden ihre Bärenfelserstrasse als "Lückenbüsser" an. Und eine starke Mehrheit der Bärenfelser gab bei der Unterschriftenaktion der Initianten ihre Zustimmung, bei einem allfälligen Versuch mitmachen zu wollen.

NEUES QUARTIERBFWUSSTSEIN

Beim Planen und Unterschriftensammeln entstanden neue Kontakte – der erste Schritt zu einem neugewonnenen Quartierbewusstsein! Erstes Ergebnis war dann aber nicht die Verwirklichung des "Wohnstrassenprovisoriums" (so die offizielle Bezeichnung) sondern die Erhaltung des abbruchbedrohten Eckhauses mit Quartierladen und Milchtour. Hätte das Lädelihaus nicht gerettet werden können, würde die junge Wohnstrasse zu Beginn schon eine schwere Niederlage erlitten haben. Denn dieses Erfolgserlebnis gab alt und jung Mut und Zuversicht, nun den Kampf um die Wohnstrasse weiterzuführen.

Enttäuschungen blieben nicht aus. Sehr bald schon liess die Regierung durchblicken, dass nur von einer vorläufigen Wohnstrasse gesprochen werden könne. Die Arbeitsgruppe bot den Behörden an, erste Einrichtungen selber zu entwerfen und auch auszuführen, und zwar für ein Budget von 2’000 Franken. Im Glauben, die Sache müsse „richtig gemacht“ werden, liess die Regierung die Bärenfelserstrasse nach ihren Vorstellungen umbauen, ohne vorher mit der Wohnstrassengruppe darüber gesprochen zu haben. Kosten: Fr. 37'000.- Im Juni 1977 war ein Bautrupp aufgekreuzt und verwirklichte nach vierwöchigen, lärmigen Bauarbeiten das von der 0brigkeit verordnete Wohnstrassenprojekt. Mit dem Ergebnis mochte sich denn auch keine Betroffene und kein Betroffener so recht anfreunden.

Besonders demoralisiert war die Wohnstrassengruppe. Die lange Vorbereitungsarbeit schien für die Katz. Niemand glaubte, dass sich mit den Betonkübeln und Betonbänkchen etwas Vernünftiges machen liesse. Einige Leute stiegen zu alledem berufshalber aus. Grosse Verunsicherung machte sich breit, die Gruppe war wie gelähmt. Ein viertel Jahr später schliesslich fanden ein paar die Kraft, über persönliche Kontakte die Wohnstrassengruppe neu aufzubauen. Frische Kräfte stiessen dazu, die Lage wurde nochmals überprüft und die Schwerpunkte neu gesetzt. Letztlich ging die Gruppe gestärkt aus dieser Krise heraus.

KAMPF UM EINE ATTERNATIVE VERKEHRSREGELUNG

Auf die Verwirklichung einer Bärenfelser Wohnstrasse mussten die Initianten lange warten, sei es, dass die Behörden sich auf die veränderte Sachlage nur schwerfällig umstellen konnten (Bärenfelser statt Oetlinger Wohnstrasse), sei es, dass sie vor ihrem eigenen Mut erschrocken waren. Als dann schliesslich doch grünes Licht für eine Bärenfelser Wohnstrasse gegeben worden war, fingen die Schwierigkeiten eigentlich erst an.

Bis zum Verbot jeglichen Durchgangsverkehrs (November 1978) war es ein zermürbender Weg für Eltern und Wohnstrassengruppe. Mehrmals wurden hinter Pflanzentrögen hervorspringende Kinder, die sich in einer erklärten Wohnstrasse sicher glaubten, von zu schnell fahrenden Autos beinahe angefahren. Die vielen Gesuche bei der Verkehrsabteilung des Polizeidepartementes blieben ohne Erfolg. Mit dem Gefühl, alles versucht zu haben, gingen gut zwanzig Bärenfelser auf die Strasse, picknickten dort, diskutierten mit verdutzten Automobilisten – kurz: nahmen die Bärenfelserstrasse in Besitz.

Selbst nach dem verbindlichen Entscheid des Grossen Rats vom Juni 1978, wonach das Bärenfelser Wohnstrassenstück sofort vom Durchgangsverkehr zu befreien sei, liess die entsprechende Beschilderung auf sich warten.

Neuerlichen Beschwerden unsererseits wurde unter anderen erklärt, gewisse Einsprachen müssten noch geprüft werden und die Herstellung der neuen Verbots- und Hinweistafeln brauche eben ihre Zeit. Wie temperamentvoll es bisweilen in der Verkehrsabteilung zugeht, mag die Tatsache unterstreichen, dass selbst bis zum heutigen Tag – also ein Jahr später – noch immer kein Abbiegeverbot an der Ecke Bläsiring/Bärenfelserstrasse steht.

Manche gewannen den Eindruck, diese Verzögerungen seien weniger als Erfolg bürokratischer Schlamperei denn als bewusst betriebene Obstruktion zu begreifen.

LEBEN IN DER WOHNSTRASSE

Diesen erheblichen Schwierigkeiten zum Trotz nahmen Anwohner und Nachbarn im Quartier vom Provisorium des Tiefbauamts nach und nach in Besitz. Das Mobiliar wurde umgestellt, ergänzt und teilweise bemalt. Zu einem ersten Höhepunkt im neuerwachten Quartierleben gestaltete sich das Wohnstrassenfest vom Mai 1978. Wie später nochmals in der Zweitauflage vom Juni 1979 bewirkte dieser organisatorische Grossanlass ein stärkeres Zusammengehörigkeitsgefühl unter den Anwohnern, brachte er Anregungen, wie die Wohnstrasse auch und vor allem an Werktagen mit Leben gefüllt werden könne, und machte die Bärenfelser nicht zuletzt über das Matthäusquartier hinaus in ganz Basel bekannt.

Damit waren wir „wer“ – nämlich für die Behörden nicht mehr so bequem zu übersehen und für Gleichgesinnte in anderen Quartieren ein möglicher Ansporn. (Und mit "Ansporn" ist, nicht etwa "Vorbild“ gemeint!)

WIDERSTAENDE

Mit dem Erlös aus dem ersten Wohnstrassenfest wurden noch vor den Sommerferien 1978 ein Pingpong-Tisch sowie eine Spielzeugkiste aufgestellt. Vorab der Tisch erfreute sich unerwartet grosser Beliebtheit, sehr zum – teilweise gewiss verständlichen – Verdruss einiger Anwohner. In der Folge kam es verschiedentlich zu gefühlsbetonten Auseinandersetzungen mit den Ruhesuchenden. Der Pingpong-Tisch wurde bald einmal von seinem ursprünglichen Platz weggenommen und vor einer andern Liegenschaft auf die Allmend geschraubt, dort nach zehn Tagen zwecks Diebstahls wieder abgeschraubt, (was Gott und eine Handvoll Anwohner letztlich verhindern konnten), und kurze Zeit später versuchte ein erboster Wohnstrassengegner die verhasste Lärmquelle abzuschaffen. Der darauf von ihm alarmierte Stadtplanchef verzichtete auf den langwierigen Amtsweg, kam stattdessen gleich persönlich vorbei, sprach mit den Beteiligten und konnte den Streit gütlich beilegen.

Damit aber war der Fall keineswegs erledigt. Eine stattliche Reihe von Verwaltungsstellen und Aufsichtsbehörden sah sich von einer gleich grossen Anzahl Reklamationen bedrängt, einschneidende Massnahmen gegen den plötzlich „überbordenden Spiellärm“ einzuleiten. Die Wohnstrassengruppe wollte demgegenüber nicht abwarten, bis dass sich endlich ein Schreibtisch für zuständig erklären würde; das Problem war dringend und konnte ja ohnehin nicht von Aussenstehenden gelöst werden. In einer Sitzung auf der Wohnstrasse (alle Wohnstrassensitzungen sind öffentlich, zu diesem ausserordentlich wichtigen Anlass sind aber noch besondere Einladungen ergangen) einigten sich die Parteien auf eine allgemeine Ruhezeit von 12.00 bis 15.00 und von 20.00 bis 08.00 Uhr. Heute, ein Jahr später, scheint es, dass Wohnstrassenbenützer als auch ruhebedürftige Anwohner nicht nur gelernt haben, wie man sich gegenseitig respektiert, sondern auch begriffen haben, dass hinter der Gegenseite Menschen stecken, mit denen man reden kann.

Widerstand kam (und kommt) aber nicht ausschliesslich vonseiten erklärter Wohnstrassengegner. Politisch Engagierte im Quartier äusserten nämlich die Bedenken, die Regierung könnte das Bärenfelser Wohnstrassenstück als Alibiübung missbrauchen: In dem Sinne, dass eine fortschrittliche Lösung im kleinen das Streben nach einer fortschrittlichen Lösung im grossen – das heisst in diesem Fall ein wohnliches Matthäusquartier – ersetzen könne.

Die Wohnstrassengruppe glaubt, solche Befürchtungen bestehen zurecht. Unverantwortlich und eigensinnig müssten wir uns nennen lassen, wenn wir nur eine kleine, überschaubare Idylle vor unseren Türen wünschten. Richtig ist: Wir wollen eine wohnliche Bärenfelserstrasse in einem wohnlichen Matthäusquartier, in einem wohnlichen Kleinbasel, in einer wohnlichen Stadt Basel.

Wir erachten den Weg, direkt und einzig ein allumfassendes Netzwerk für die ganze Stadt anzustreben, und zwar unter Verzicht auf eine Alibi-Wohnstrasse, politisch für wenig erfolgversprechend. Veränderung der Umgebung und gewandeltes Bewusstsein der betroffenen Bevölkerung gehen immer Hand in Hand, bedingen sich gegenseitig. So kann und soll eine Wohnstrasse selbst skeptischen Menschen eine Ahnung vermitteln, wie sogar in einer Industriestadt menschenwürdiges Leben und Wohnen durchaus möglich ist, und ihre verborgenen Bedürfnisse wecken, ihre nächste Umgebung nun ebenfalls zu verändern. Die Bärenfelser Wohnstrassengruppe auf alle Fälle wird ihren Teil dazu beitragen. So ist es uns beispielsweise nicht egal, ob einzelne Wohnstrassengegner beziehungsweise Ruhebedürftige tatsächlich umgedacht oder aber schlicht resigniert haben.

ERFAHRUNGEN

Das Matthäusquartier ist das dichtbesiedeltste und an Grün ärmste in der ganzen Stadt. Ein Drittel der Quartierbevölkerung zieht nach einem Jahr gleich wieder weg. Die Lebensqualität ist hier offensichtlich schlecht. Wie kommt es nun, dass Wohnstrassenleute in der letzten Zeit geradezu überhäuft werden mit Anfragen, ob in der Gegend oder besser noch in der Bärenfelserstrasse eine Wohnung frei oder ein Atelier zu haben sei? Es hat sich vermutlich langsam herumgesprochen, dass die Bärenfelser sich auf der Strasse grüssen, viele gar miteinander sprechen und einige Freunde geworden sind. Das Zuhause beginnt hier nicht erst bei der eigenen Wohnungstür.

Dass die Bärenfelser Wohnstrasse lebendiger wirkt als die vergleichbaren Projekte in der Stadt, ist kein Zufall. Im Gegensatz zu den andern Wohnstrassen hat hier etwas aus eigener Kraft wachsen können, weitgehend unabhängig von obrigkeitlichem Planungswillen. Sieht man in den Bedürfnissen einer Mehrheit der Anwohner das Herz des Un-

ternehmens Bärenfelser Wohnstrasse, in der Arbeitsgruppe seine Seele, so gelten die Wohngenossenschaft ‚Cohabitat', der Quartierladen, der Kulturtreff ‚Litfass-Säule' und die Hausgemeinschaft ‚Bä-37' als dessen lebensnotwendigen Organe. Die Liegenschaft Bärenfelserstrasse 37 wäre beispielsweise von den Mietern wohl aufgegeben worden, wenn ihnen Freunde aus der Wohnstrasse nicht Mut gemacht hätten, ihr Leben an der Bärenfelserstrasse nunmehr in der Form einer Hausgemeinschaft zu behaupten.

Wir wissen, wir stehen noch ganz an Anfang. Wie in der Hausgemeinschaft so haben sich auch in der Wohnstrassengruppe die Leute nicht gegenseitig auswählen können, um ausgehend von einer möglichst breiten Übereinstimmung ein spektakuläres Ding steigen zu lassen. Wird der Kreis auf die gesamte Anwohnerschaft ausgedehnt, werden die allen gemeinsamen Voraussetzungen erst recht denkbar wenige: Was fängt da die Mutter zweier lebendiger Knöpfe, die in der Wohnstrasse spielen können, mit dem Idealisten an, der eine neue Gesellschaft sichtet?

Diese Gegensätze – so gross sie letztlich sein mögen – wirken sich in der Praxis nicht trennend aus. Im Gegenteil. Viele Bedürfnisse, etwa der gemütliche Schwatz an der Strassenecke, werden vielleicht jetzt erst als gemeinsame entdeckt und prägen hier das Leben. Und weiter: Diesen Herbst bestellt eine Reihe von Bärenfelsern ihr Brennholz erstmals gemeinsam, mit dem Erfolg einer entsprechenden Vergünstigung, aber auch mit der Erfahrung, wie's zusammen eben besser geht. Das ist erst der Anfang.

AUSBLICK

Zum einen soll sich die Wohnstrassengruppe nicht breit machen, soll sie kein organisatorisches Ungetüm werden, das spontane Initiativen erstickt und das für die eigenen Mitglieder unübersichtlich ist. Zum andern kann nur eine starke Wohnstrassengruppe einige Gewähr dafür bieten, dass die Behörden hier im Quartier kein definitives Wohnstrassenprojekt durchdrücken, in welchem sich die Betroffenen nicht wiederzuerkennen vermögen.

Wir werden uns mit Händen und Füssen dagegen wehren, dass die Regierung hier ein Projekt zum Renommieren herrichtet. Einen Ausbau für 250'000 Franken wie bei der Laufenstrasse lehnen wir ab. Wir wenden uns gegen die Idee, der gegenwärtige Wohnstrassen-Boom solle den Nationalstrassenbau-Firmen die Auftragslücke schliessen. Wir Bärenfelser allein kennen unsere Bedürfnisse und wie diese am ehesten zu verwirklichen seien. Ein Bruchteil des in der Laufenstrasse verzementierten Geldes würde genügen, die Bärenfelserstrasse zu begrünen und zu bemalen, die Miete für ein Quartierlokal (wichtig für kalte Winterzeit!) zu bezahlen und zu einem späteren Zeitpunkt Brunnen, Schachspiel und Bocciabahn einzurichten. Den grossen Rest des Geldes wüssten die Horburger oder die St.Johannler weit sinnvoller einzusetzen.

Im neuesten Rechenschaftsbericht der Regierung wird der von der Stadtgärtnerei gestiftete Pingpongtisch als Ausbau der Wohnstrasse gewertet. Den ersten Tisch hat die Wohnstrassengruppe hingestellt, den zweiten hat sie in Gesprächen mit der Stadtgärtnerei zugesprochen erhalten. Die Wohnstrassengruppe hat Bäume gepflanzt und Sträucher gesetzt, hat wegen einer Linde schliesslich erfolglose Verhandlungen mit allen möglichen Stellen der Allmendverwaltung geführt, zusätzliche Sitzbänklein, eine Feuerstelle und grosse Schirme hingestellt – alles Dinge, die der Betonlandschaft etwas Wärme verleihen. Ohne lebendiges Komitee sähe es hier genauso aus wie an der Laufenstrasse.

Wir hoffen, die Regierung werde ihren wiederholt erhobenen Anspruch, nämlich Eigeninitiative vermehrt unterstützen zu wollen, auch wahrmachen und Selbsthilfeaktionen und -Einrichtungen in den Quartieren nicht länger als Konkurrenz denn als sinnvolle Ergänzung begreifen lernen. Wir fordern, dass künftig alle bestehenden und noch zu gründenden Wohnstrassengruppen als gleichwertige Gesprächspartner anerkannt und nicht als eine Vernehmlassungsstation „unter ferner liefen" behandelt werden. Nur so ändert sich tatsächlich…

….etwas zum Guten."

A.4 Fragebogen

A.4.1 Haushaltfragebogen

Zürich und Muri im Oktober 2004

Sehr geehrte Anwohnerinnen
Sehr geehrte Anwohner der Bärenfelserstrasse

Die Strasse, an der man wohnt, ist in einem gewissen Sinne eine Ausweitung der Wohnung. Gewiss, nicht für alle hat die Strasse vor der Haustüre die gleiche Bedeutung. Wer den ganzen Tag auswärts arbeitet, hat andere Ansprüche als Kinder, die spielen möchten oder Erwachsene, die vorwiegend mit Hausarbeiten beschäftigt sind. In jedem Falle hat die Strasse eine grosse Bedeutung, ganz gleichgültig, ob man Ruhe sucht oder Kontakt-, Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten.

„Sich bewegen, sich begegnen" ist ein Forschungsprojekt des Schweizerischen Nationalfonds, das im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms NFP 51 „Integration und Ausschluss" stattfindet und vom Bundesamt für Sport Magglingen unterstützt wird. Das Projekt wird gemeinsam von Daniel Sauter (Zürich) und Marco Hüttenmoser (Muri AG) geleitet.

Das Projekt, das in verschiedenen Strassen der Stadt Basel durchgeführt wird, will mittels Befragung und Beobachtungen sowie mit Gesprächen erkunden, ob und wie die Strasse, an der Sie wohnen, Ihren persönlichen Bedürfnissen entspricht, wo es Probleme gibt und wie diese zu lösen wären.

Die Auswertung der Fragebogen erfolgt anonym. Wir sind Ihnen aber dankbar, wenn Sie Ihren Namen und Ihre Adresse im Fragebogen angeben. Dies ermöglicht es uns, im Falle von Unklarheiten bei Ihnen zurückzufragen.

Der Fragebogen umfasst verschiedene Teile. Im Umschlag selbst stehen Fragen, die alle im gleichen Haushalt wohnenden Personen betreffen. Jede im Haushalt lebende Person wird zudem gebeten, einen separaten Fragebogen auszufüllen. Für Erwachsene über 18 Jahre, Jugendliche zwischen 13 und 17 Jahren und Kinder im Alter von zwei bis 12 Jahren haben wir verschiedene Fragebogen gestaltet. Der Fragebogen für Kinder sollte von den Eltern oder einer erwachsenen Bezugsperson ausgefüllt werden. Wenn immer möglich sollte man dies gemeinsam mit dem betroffenen Kind tun.

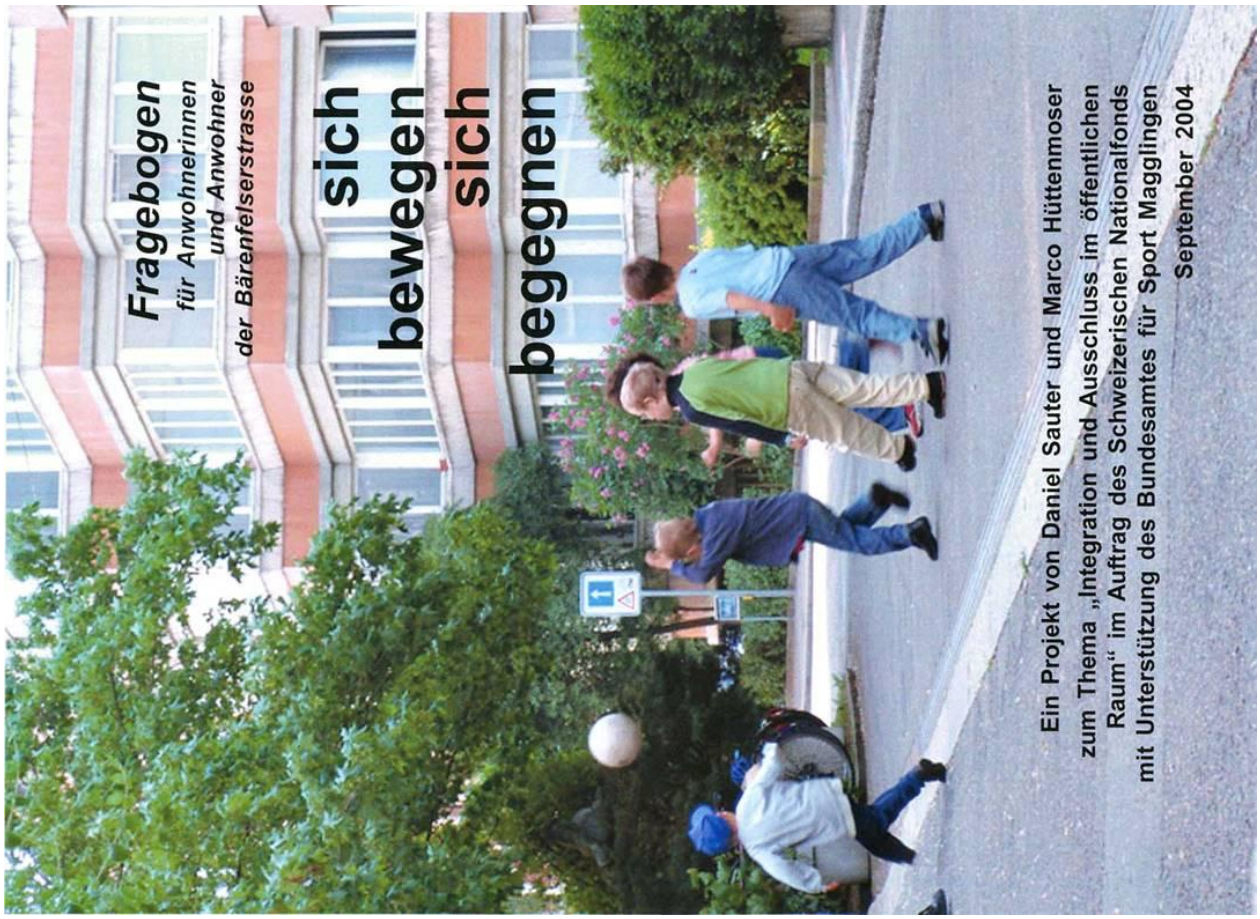
Das Ausfüllen eines einzelnen Fragebogens dauert rund 20 bis 30 Minuten.

Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie im Laufe der nächsten 8 Tage, die verschiedenen Fragebogen wieder zusammenstellen und uns zukommen lassen. Am Einfachsten ist es, wenn Sie die Fragebogen Frau Vally Vogel, Bärenfelserstrasse 6 im beiliegenden Umschlag verschlossen in den Briefkasten legen. Eine unserer Kontaktpersonen Frau Vally Vogel oder Frau Silvia Rudolf wird aber auch gerne bei Ihnen vorbeikommen und den Umschlag mit den Fragebogen persönlich abholen. Sie werden diesen ungeöffnet an die Projektleitung weiterleiten. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Fragebogen direkt an die Projektleitung zu senden. Falls Sie letzteres wünschen, stellen wir Ihnen ein adressiertes und frankiertes Couvert zur Verfügung.

Für Ihre Zusammenarbeit bedanken wir uns ganz herzlich

Daniel Sauter Marco Hüttenmoser

Die Adressen der Projektleiter lauten:
Daniel Sauter, Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich
Marco Hüttenmoser, Kirchbühlstrasse 6, 5630 Muri
Telefonische Rückfragen sind an beide Projektleiter möglich:
01 382 02 88 (Sauter) oder 056 664 37 42 (Hüttenmoser)



Haushalt-Fragebogen (Fortsetzung: Innenseiten)

Sehr geehrte Anwohnerinnen und Anwohner der Bärenfelserstrasse
Auf dieser Seite haben alle Mitglieder Ihres Haushaltes Gelegenheit, besondere Gefahrenstellen und Hindernisse, sowie Ihre beliebtesten Aufenthaltsorte und die Spielorte der Kinder in der nähern und weitern Umgebung einzuzeichnen. Bitte markieren Sie den Ort mit einem Kreis und beschreiben Sie kurz, was dieser Ort für Sie bedeutet. (Siehe Beispiele unten)

Beispiel:

Hier treffe ich Kollegen und Kolleginnen aus dem Quartier (Roger 17 Jahre)

Hier spiele ich mit meinen Freunden (Thomas 5 Jahre)

Dies ist mein Lieblingsplatz, weil man da gut anderen Leuten zuschauen kann. (Maria 72 Jahre)

Angaben zum Haushalt

Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie uns für allfällige Rückfragen Ihren Namen und Ihre Hausnummer nennen. Ihre Angaben sehen nur die beiden Forschenden, die sie nach Erhalt anonymisieren. Ihr Name wird von den Daten getrennt und bleibt geheim.

A) **Name:** …….. **Hausnummer:** ……..

B) **Seit wann wohnen Sie in der Bärenfelserstrasse? (Jahr des Zuzugs):** ……..

C) **Was hat Sie bewogen, hierher zu ziehen? Bitte nennen Sie die wichtigsten Gründe**

……..
……..
……..
……..

D) **Wer lebt in Ihrem Haushalt? (nur ein Feld ankreuzen)**

Ich bin/wir sind
- ❑ Ein-Personen-Haushalt
- ❑ ein Paar ohne Kinder
- ❑ …… Erwachsene Person(en) mit …. Kindern im Alter von …, …, …, … Jahren
- ❑ eine Wohngemeinschaft
- ❑ Anderes, nämlich ……..

E) **Welche Fahrzeuge besitzt Ihr Haushalt und wo sind sie normalerweise parkiert?**

Fahrzeug(e)	Anzahl	Parkiert… …im Keller	… in Garage, privater Abstellplatz	…auf öffentl. Grund in der eigenen Strasse (Trottoir/Strassenrand)	…anderswo
Velo(s)	……	❑	❑	❑	❑
Mofa(s)	……	❑	❑	❑	❑
Motorrad (-räder)	……	❑	❑	❑	❑
Auto(s)	……	❑	❑	❑	❑
Mein / unser Haushalt besitzt kein(e) Fahrzeug(e) ❑					

F) **In welcher Art von Haus wohnen Sie?**

		Anzahl Zimmer	Privater Balkon, Terrasse, Vorgarten vorhanden?	
❑	Freistehendes Einfamilienhaus	……	❑ ja	❑ nein
❑	Reiheneinfamilienhaus	……	❑ ja	❑ nein
❑	Mehrfamilienhaus	……	❑ ja	❑ nein
⇨ Im Mehrfamilienhaus: Anzahl Wohnungen im Haus: ……				
Auf welchem Stockwerk wohnen Sie? ……				

G) **Sind Sie Eigentümer/in oder Mieter/in Ihrer Wohnung oder Ihres Hauses?**

❑ Eigentümer/in ❑ Mieter/in (Untermieter/in) ❑ Genossenschafter/in

H) **Wie hoch ist der monatliche Mietzins Ihrer Wohnung / Ihres Hauses?** (Bei Hauseigentum bitte die analogen Kosten angeben)

- ❑ weniger als Fr. 1'000.-
- ❑ Fr. 1'000.- bis 1'500.-
- ❑ Fr. 1'500.- bis 2'000.-
- ❑ Fr. 2'000.- bis 2'500.-

I) **Wie hoch ist ungefähr das monatliche Einkommen in Ihrem Haushalt?** (Nettoeinkommen auf den Lohnausweisen)

- ❑ weniger als Fr. 3'000.-
- ❑ Fr. 3'000.- bis 6'000.-
- ❑ Fr. 6'000.- bis 9'000.-
- ❑ Fr. 9'000.- bis 12'000.-

A.4.2 Erwachsenen-Fragebogen (Seiten 1 und 2)

Art: die Kontakte sind ❑ eng, intensiv ❑ freundlich, zurückhaltend ❑ distanziert

7. Was ist Ihnen persönlich in der Beziehung zu Ihren Nachbarn wichtig? (Nachbarn = Personen, die im Haus oder in der Nähe an Ihrer Strasse wohnen)

	Ist mir nicht wichtig	Ist mir wichtig	Wünschen Sie sich eine Veränderung? Nein, keine Veränderung	Ja, mehr .....
a) Einige Worte wechseln, wenn man sich trifft	❑	❑	❑	❑
b) Gegenseitige Hilfestellungen im Alltag geben/erhalten	❑	❑	❑	❑
c) Ein gutes Klima im Haus bzw. in der Nachbarschaft	❑	❑	❑	❑
d) Dass Distanz und Grenzen respektiert werden	❑	❑	❑	❑
e) Regen Austausch pflegen, gemeinsam Feste feiern	❑	❑	❑	❑
f) Zusammenstehen und kämpfen, wenn es nötig ist	❑	❑	❑	❑
g) Anderes ……..	❑	❑	❑	❑

8. Haben Sie im letzten Monat von jemandem, der an Ihrer Strasse oder im gleichen Haus wohnt, eine Hilfe beansprucht oder eine Dienstleistung erbracht?

❑ Nein, dazu bestand kein Anlass oder Bedarf

❑ Ja, die Hilfe oder Dienstleistung bestand aus …

	Hilfe beansprucht	Dienstleistung erbracht
⇨ Briefkasten leeren, Blumen giessen bei Abwesenheit ……	❑	❑
⇨ Aushelfen mit Lebensmitteln, Werkzeugen o.ä. ……	❑	❑
⇨ Kinderhüten, Babysitten ……	❑	❑
⇨ Besorgungen machen, z.B. Einkaufen, Hilfe im Haushalt ……	❑	❑
⇨ Anderes, nämlich ……	❑	❑

9. Wie viele Personen kennen Sie in Ihrer Strassennachbarschaft persönlich? (Bitte Anzahl eintragen)

Im eigenen Hausteil: ……	Auf gleicher Strassenseite (ohne eigenen Hausteil) ……	Auf gegenüberliegender Strassenseite: ……

10. Wo überall reden Sie mit Ihren Nachbarn und Nachbarinnen? (z.B. auf Balkon, im Treppenhaus, …..)

……

11. Wo wohnen Ihre persönlichen Freunde und guten Bekannten? (Bitte pro Zeile eine Kategorie ankreuzen)

Anzahl der Personen …	Keine	1 bis 5 Personen	Mehr als 5, weniger als 10 P.	Mehr als 10, weniger als 20 P.	Mehr als 20 Personen
a) … an Ihrer Strasse	❑	❑	❑	❑	❑
b) … in der Stadt (ausser Ihrer Strasse)	❑	❑	❑	❑	❑
c) … ausserhalb der Stadt (geschätzt)	❑	❑	❑	❑	❑

12. In welchen öffentlichen Räumen (Plätzen, Strassen, Parkanlagen) halten Sie sich in Ihrer Freizeit gerne auf? Bitte nennen Sie uns jeweils den Ort bzw. die Orte (Mehrfachnennungen sind möglich).

		Nähere Beschreibung des Ortes
❑	…in der eigenen Strasse	
❑	…im eigenen Quartier	
❑	…in der Innenstadt	
❑	…am Rhein, im Wald etc.	
❑	…in anderen Quartieren der Stadt	
❑	…ausserhalb der Stadt	

Forschungsprojekt „Sich bewegen, sich begegnen“

Fragebogen für alle Personen ab 18 Jahren

1. **Bitte geben Sie uns als erstes eine persönliche Einschätzung Ihrer Strasse.** (Mehrfachnennungen sind möglicl
   - ❑ Hier fühle ich mich wohl, das ist mein Zuhause
   - ❑ Ich lebe im Moment hier, aber eigentlich würde ich lieber wegziehen
   - ❑ Für mich ist es eine Strasse wie jede andere auch
   - ❑ Diese Strasse kommt meinen Idealvorstellungen ziemlich nahe

2. **Wenn Sie an Ihre Strasse denken – welche Eigenschaften fallen Ihnen dazu spontan ein?** (In Stichworten)

   ……
   ……

3. **Wie beurteilen Sie Ihre Strasse?** Bitte geben Sie auf der Skala von 1 bis 4 an, wie stark eine Aussage zutrifft. Beispiel: 1 bedeutet, die Strasse ist ruhig, 4 heisst sie ist laut, 2 und 3 geben Abstufungen dazwischen an.

Die Strasse…	1	2	3	4	*Die Strasse …*
ist ruhig	❑	❑	❑	❑	ist laut
ist sicher	❑	❑	❑	❑	ist gefährlich
ist belebt	❑	❑	❑	❑	ist langweilig
hat schöne Häuser	❑	❑	❑	❑	hat hässliche Bauten
hat wenig Verkehr	❑	❑	❑	❑	hat viel Verkehr
hat wenige Parkplätze	❑	❑	❑	❑	hat viele Parkplätze
hat Kindern wenig zu bieten	❑	❑	❑	❑	hat Kindern viel zu bieten
hat Jugendlichen wenig zu bieten	❑	❑	❑	❑	hat Jugendlichen viel zu bieten
hat älteren Leuten wenig zu bieten	❑	❑	❑	❑	hat älteren Leuten viel zu bieten

4. **Welche der folgenden Aussagen treffen Ihrer Meinung nach auf Ihre Strasse zu?** (Bitte ein Kreuz pro Zeile)

	trifft völlig zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft über-haupt nicht zu
a) Hier hat es (fast) alles, was man zum Glücklichsein braucht	❑	❑	❑	❑
b) Im Notfall kann man in dieser Strasse auf Hilfe zählen	❑	❑	❑	❑
c) Einzelne Autos fahren zu schnell (rasen)	❑	❑	❑	❑
d) Erwachsene Ausländer und Schweizer sprechen selten miteinander	❑	❑	❑	❑
e) Hier kann man anonym sein, wenn man will	❑	❑	❑	❑
f) Es gibt Drogenkonsum oder -handel auf der Strasse	❑	❑	❑	❑
g) Hier begegnen sich Leute aus verschiedenen Kulturen	❑	❑	❑	❑
h) Nicht alle Anwohner/innen sind gleich willkommen auf der Strasse	❑	❑	❑	❑
i) Man fühlt sich von den Nachbar/innen oft beobachtet	❑	❑	❑	❑

5. **Was gefällt Ihnen und was stört Sie an Ihrer Strasse besonders?** Wenn der Platz nicht reicht, schreiben Sie uns bitte Ihre Bemerkungen auf ein separates Blatt.

   ……
   ……
   ……
   ……
   ……
   ……

Erwachsenen-Fragebogen (Seiten 3 und 4)

22. Benützen Sie für Ihre Wochenend- oder Ganztagesausflüge in der Regel das Auto?

❑ ja ❑ nein ❑ ich/wir haben kein Auto

⇨ **Wenn ja**, wie viele Kilometer haben Sie bei Ihrem letzten Wochenend- oder Ganztagesausflug ungefähr zurückgelegt? ⇨ Anzahl Kilometer ….

23. Wie stufen Sie die Verkehrssicherheit bzw. die Gefährlichkeit Ihrer Strasse ein?

	Sehr sicher	Eher sicher	Eher unsicher	Sehr unsicher
a) für Kinder	❑	❑	❑	❑
b) für ältere Leute	❑	❑	❑	❑
c) für alle anderen	❑	❑	❑	❑

24. Fühlen Sie sich auf Ihrer Strasse manchmal unbehaglich (z.B. Angst vor Belästigungen, Übergriffen)?

❑ Nein, ich spüre keine Angst

❑ Ja, in bestimmten Situationen oder an bestimmten Orten

⇨ **Wenn ja**, welche Situationen oder Orte sind das? ……

25. Gibt es in Ihrer Strasse Hindernisse oder Probleme, die Sie schon lange beschäftigen? Haben Sie für die Zukunft Ihrer Strasse besondere Wünsche in Bezug auf Gestaltung, Aktivitäten, Verkehr etc.?

Wenn Sie zu wenig Platz haben für Ihre Antwort, benutzen Sie bitte ein separates Blatt.

……

……

……

Zum Schluss noch einige Angaben zur Person

26. In welchem Jahr sind Sie geboren? …… **27. Ihr Geschlecht?** ❑ männlich ❑ weiblich

28. Welches ist Ihre Nationalität? ……

⇨ Haben Sie schon immer in der Schweiz gelebt? ❑ ja ❑ nein

⇨ **Wenn nein**, seit welchem Jahr wohnen Sie in der Schweiz? Seit ……

29. Welches ist Ihre aktuelle berufliche Situation?

❑ in Ausbildung	❑ pensioniert	❑ im Haushalt tätig
❑ erwerbstätig: …. Stunden pro Woche	❑ arbeitslos	❑ Anderes: ……

30. Welches ist Ihr Beruf? (Antworten Sie bitte möglichst genau: z.B. Verwaltungsangestellte in kantonaler Verwaltung, gelernte Verkäuferin in Warenhaus usw.; wenn pensioniert, zuletzt ausgeübten Beruf angeben.)

……

31. Welches ist Ihre schulische Ausbildung? (nur ein Feld ankreuzen) Bitte zuletzt abgeschlossene Stufe angeben; wenn noch in Ausbildung: zurzeit belegte Ausbildungsstufe ankreuzen

❑ obligatorische Schule (Primar- und Sekundarschule)
❑ Höhere Sekundarstufe (Handelsschule, Maturitätsschule)
❑ Fach- und Berufsschule (für Lehre)
❑ Höhere Fachschule (z.B. Krankenschwester, Sozialarbeit, Lehrerin usw.)
❑ Universität, Hochschule

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit fürs Ausfüllen des Fragebogens genommen haben !

❑ Nein ❑ Ja, ab und zu ❑ Ja, häufig

⇨ **Wenn ja, welche Aktivitäten sind das?** Bitte kreuzen Sie alles an, was für Sie zutrifft
- ❑ dem Leben auf der Strasse zuschauen, Kinder beaufsichtigen
- ❑ eine Tätigkeit verrichten, z.B. Velo, Auto putzen, schreinern, malen
- ❑ mit Nachbar/innen sprechen, Kontakte pflegen
- ❑ dasitzen, Zeitung lesen, „sünnele"
- ❑ spielen, eigene sportliche Aktivitäten
- ❑ anderes, nämlich……..

14. Üben Sie regelmässig Sport- oder andere Bewegungs-Aktivitäten aus?

❑ Nein ❑ Ja, und zwar folgende (mehrere Antwortmöglichkeiten)
- ⇨ ❑ organisiert im Sportklub oder allein im Fitnesscenter, Schwimmbad etc.
- ⇨ ❑ im Alltag, z.B. mit dem Velo zur Arbeit, Gartenarbeit etc.
- ⇨ ❑ Anderes ……

15. Welche der folgenden Bewegungs-Aktivitäten üben Sie wo und wie häufig aus? (ausserhalb Sportklub)
Bitte geben Sie die Häufigkeit der Aktivität wie folgt an: z.B. 1 mal pro Woche oder 2 mal pro Monat etc.

	Wie häufig?	Auf eigener Strasse	Auf Strassen im Quartier	Auf Sportplätzen im Quartier	Ausserhalb des Quartiers, im Wald etc.
a) Spazieren	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
b) Joggen, rennen	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
c) Inline-Skates, Skateboard fahren	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
d) Velo fahren	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
e) Spiele (z.B. Fuss-, Volley-, Basketball)	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
f) Anderes ……	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑

16. Machen Sie in einer Gruppe in Ihrer Strasse mit? (z.B. Musikgruppe, Initiativgruppe, Theatergruppe)

❑ Ja ❑ Nein

⇨ Wenn ja, welche Gruppe(n) ist/sind das? .....

17. Ist es Ihnen wichtig, das Leben in der Strasse mitgestalten zu können?

❑ ist mir wichtig ❑ ist mir nicht wichtig

Haben Sie das Gefühl, dass Sie die Strasse in Ihrem Sinne mitgestalten können?

❑ Ja ❑ Teilweise ❑ Nein

18. Wie integriert fühlen Sie sich in Ihrer Nachbarschaft (Haus und Strasse)?

❑ sehr gut ❑ eher gut ❑ eher weniger gut ❑ überhaupt nicht

19. Gibt es typische Konflikte in Ihrer Strasse? Welche sind das? Können Sie einige kurz beschreiben?
(Benutzen Sie bitte ein separates Blatt, falls der Platz hier nicht reicht)

……
……
……
……

20. Wie viele Minuten sind Sie an einem normalen Wochentag mit den folgenden Verkehrsmitteln unterwegs?

	Anzahl Minuten pro Tag		Anzahl Minuten pro Tag
zu Fuss	……	mit Tram, Bus, Bahn	……
mit Velo	……	mit Auto, Motorrad, Mofa (auch als Mitfahrer/in)	……

A.4.3 Jugendlichen-Fragebogen (Seiten 1 und 2)

Art: die Kontakte sind ❑ eng, intensiv ❑ freundlich, zurückhaltend ❑ distanziert

7. Was ist Dir persönlich in der Beziehung zu Deinen Nachbarn wichtig? (Nachbarn = Personen, die im Haus oder in der Nähe an Deiner Strasse wohnen)

	Ist mir nicht wichtig	Ist mir wichtig	Wünschst Du Dir eine Veränderung? Nein, keine Veränderung	Ja, mehr .....
a) Einige Worte wechseln, wenn man sich trifft	❑	❑	❑	❑
b) Gegenseitige Hilfestellungen im Alltag geben/erhalten	❑	❑	❑	❑
c) Ein gutes Klima im Haus bzw. in der Nachbarschaft	❑	❑	❑	❑
d) Dass Distanz und Grenzen respektiert werden	❑	❑	❑	❑
e) Regen Austausch pflegen, gemeinsam Feste feiern	❑	❑	❑	❑
f) Zusammenstehen und kämpfen, wenn es nötig ist	❑	❑	❑	❑
g) Anderes	❑	❑	❑	❑

8. Hast Du im letzten Monat von jemandem in Deiner Strassen-Nachbarschaft eine Hilfe beansprucht oder jemandem eine Dienstleistung erbracht?

❑ Nein, dazu bestand kein Anlass oder Bedarf
❑ Ja, die Hilfe oder Dienstleistung bestand aus …

	Hilfe beansprucht	Dienstleistung erbracht
⇨ Briefkasten leeren, Blumen giessen bei Abwesenheit	❑	❑
⇨ Aushelfen mit Lebensmitteln, Werkzeugen o.ä.	❑	❑
⇨ Kinderhüten, Babysitten	❑	❑
⇨ Besorgungen machen, z.B. Einkaufen, Hilfe im Haushalt	❑	❑
⇨ Anderes, nämlich	❑	❑

9. Wie viele Personen kennst Du in Deiner Strassennachbarschaft persönlich? (Bitte Anzahl eintragen)

Im eigenen Hausteil:	Auf gleicher Strassenseite (ohne eigenen Hausteil)	Auf gegenüberliegender Strassenseite: .....

10. Wo überall redest Du mit Deinen Nachbarn und Nachbarinnen? (z.B. auf Balkon, im Treppenhaus, ...)

.....

11. Wo wohnen Deine persönlichen Freunde und guten Bekannten? (Bitte pro Zeile eine Kategorie ankreuzen)

Anzahl der Personen …	Keine	1 bis 5 Personen	Mehr als 5, weniger als 10 P.	Mehr als 10, weniger als 20 P.	Mehr als 20 Personen
a) … an Deiner Strasse	❑	❑	❑	❑	❑
b) … in der Stadt (ausser Deiner Strasse)	❑	❑	❑	❑	❑
c) … ausserhalb der Stadt (geschätzt)	❑	❑	❑	❑	❑

12. In welchen öffentlichen Räumen (Plätzen, Strassen, Parkanlagen) hältst Du Dich in Deiner Freizeit gerne auf? Bitte nenne uns jeweils den Ort bzw. die Orte (Mehrfachnennungen sind möglich).

		Nähere Beschreibung des Ortes
❑	…in der eigenen Strasse	
❑	…im eigenen Quartier	
❑	…in der Innenstadt	
❑	…am Rhein, im Wald etc.	
❑	…in anderen Quartieren der Stadt	
❑	…ausserhalb der Stadt	

Forschungsprojekt „Sich bewegen, sich begegnen“

*Fragebogen für Jugendliche von 13 bis 17 Jahren**

** auszufüllen von allen Jugendlichen ab dem 13. Geburtstag bis einen Tag vor dem 18. Geburtstag*

1. **Bitte gib uns als erstes eine persönliche Einschätzung von der Strasse, an der Du wohnst.**
(Mehrfachnennungen sind möglich)
   - ❑ Hier fühle ich mich wohl, das ist mein Zuhause
   - ❑ Ich lebe im Moment hier, aber eigentlich würde ich lieber wegziehen
   - ❑ Für mich ist es eine Strasse wie jede andere auch
   - ❑ Diese Strasse kommt meinen Idealvorstellungen ziemlich nahe

2. **Wenn Du an Deine Strasse denkst – welche Eigenschaften fallen Dir dazu spontan ein?** (In Stichworten)
……
……

3. **Wie beurteilst Du Deine Strasse?** Bitte gebe auf der Skala von 1 bis 4 an, wie stark eine Aussage zutrifft.
Beispiel: 1 bedeutet, die Strasse ist ruhig, 4 heisst sie ist laut, 2 und 3 geben Abstufungen dazwischen an.

Die Strasse…	1	2	3	4	*Die Strasse …*
ist ruhig	❑	❑	❑	❑	ist laut
ist sicher	❑	❑	❑	❑	ist gefährlich
ist belebt	❑	❑	❑	❑	ist langweilig
hat schöne Häuser	❑	❑	❑	❑	hat hässliche Bauten
hat wenig Verkehr	❑	❑	❑	❑	hat viel Verkehr
hat wenige Parkplätze	❑	❑	❑	❑	hat viele Parkplätze
hat Kindern wenig zu bieten	❑	❑	❑	❑	hat Kindern viel zu bieten
hat Jugendlichen wenig zu bieten	❑	❑	❑	❑	hat Jugendlichen viel zu bieten
hat älteren Leuten wenig zu bieten	❑	❑	❑	❑	hat älteren Leuten viel zu bieten

4. **Welche der folgenden Aussagen treffen Deiner Meinung nach auf Deine Strasse zu?** (Bitte ein Kreuz pro Zeile)

	trifft völlig zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft über-haupt nicht zu
a) Hier hat es (fast) alles, was man zum Glücklichsein braucht	❑	❑	❑	❑
b) Im Notfall kann man in dieser Strasse auf Hilfe zählen	❑	❑	❑	❑
c) Einzelne Autos fahren zu schnell (rasen)	❑	❑	❑	❑
d) Jugendliche Ausländer und Schweizer sprechen selten miteinander	❑	❑	❑	❑
e) Hier kann man anonym sein, wenn man will	❑	❑	❑	❑
f) Es gibt Drogenkonsum oder -handel auf der Strasse	❑	❑	❑	❑
g) Hier begegnen sich Leute aus verschiedenen Kulturen	❑	❑	❑	❑
h) Nicht alle Anwohner/innen sind gleich willkommen auf der Strasse	❑	❑	❑	❑
i) Man fühlt sich von den Nachbar/innen oft beobachtet	❑	❑	❑	❑

5. **Was gefällt Dir und was stört Dich an Deiner Strasse besonders?** Wenn der Platz nicht reicht, schreibe uns Deine Bemerkungen bitte auf ein separates Blatt.
……
……
……
……
……

zu Fuss	……	mit Tram, Bus, Bahn	……
mit Velo	……	mit Auto, Motorrad, Mofa (auch als Mitfahrer/in)	……

21. Wie stufst Du die Verkehrssicherheit bzw. die Gefährlichkeit Deiner Strasse ein?

	Sehr sicher	Eher sicher	Eher unsicher	Sehr unsicher
a) für Kinder	❑	❑	❑	❑
b) für ältere Leute	❑	❑	❑	❑
c) für alle anderen	❑	❑	❑	❑

22. Fühlst Du Dich auf Deiner Strasse manchmal unbehaglich (z.B. Angst vor Belästigungen, Übergriffen)?

❑ Nein, ich spüre keine Angst
❑ Ja, in bestimmten Situationen oder an bestimmten Orten
⇨ **Wenn ja**, welche Situationen oder Orte sind das? ……

23. Gibt es in Deiner Strasse Hindernisse oder Probleme, die Dich schon lange beschäftigen? Hast Du für die Zukunft Deiner Strasse besondere Wünsche in Bezug auf Gestaltung, Aktivitäten, Verkehr etc.?
Wenn Du zu wenig Platz hast für Deine Antwort, benutze bitte ein separates Blatt.

……
……
……
……
……
……

Zum Schluss noch einige Angaben zu Deiner Person

24. In welchem Jahr bist Du geboren? …… **25. Dein Geschlecht?** ❑ männlich ❑ weiblich

26. Welches ist Deine Nationalität? ……
⇨ Hast Du schon immer in der Schweiz gelebt? ❑ ja ❑ nein
⇨ **Wenn nein**, seit welchem Jahr wohnst Du in der Schweiz? Seit ……

27. Welches ist Deine aktuelle berufliche oder schulische Situation?

❑ Ich gehe in die Schule	❑ Ich mache eine Lehre	❑ Ich bin arbeitslos, suche eine Lehrstelle
❑ Ich bin erwerbstätig: ….. Stunden pro Woche		❑ Anderes: ……

28. Welches ist Deine schulische Ausbildung? (nur ein Feld ankreuzen) Wenn Du noch in Ausbildung bist, zurzeit belegte Ausbildungsstufe ankreuzen; wenn nicht mehr in Ausbildung, bitte zuletzt abgeschlossene Stufe angeben.

❑ obligatorische Schule (Primar-, Orientierungs-, Sekundarschule)
❑ Gymnasium, Maturitätsschule, Handelsschule, etc.
❑ Fach- und Berufsschule (für Lehre)

29. Bitte beschreibe Deine derzeitige Lehre, Schule oder Erwerbstätigkeit näher. Antworte möglichst genau: z.B. Lehre als Automechaniker bei einer Garage (im 3. Lehrjahr) oder Schülerin am Wirtschafts-Gymnasium (2. Klasse)

……

Vielen Dank fürs Mitmachen !

13. **Nutzest Du die Strasse und das Trottoir auch zum Verweilen bzw. für weitere Aktivitäten?**
❑ Nein ❑ Ja, ab und zu ❑ Ja, häufig

⇨ **Wenn ja, welche Aktivitäten sind das?** Bitte kreuze alles an, was für Dich zutrifft
- ❑ dem Leben auf der Strasse zuschauen, Kinder beaufsichtigen
- ❑ eine Tätigkeit verrichten, z.B. Velo, Auto putzen, schreinern, malen
- ❑ mit Nachbar/innen sprechen, Kontakte pflegen
- ❑ dasitzen, Zeitung lesen, „sünnele“
- ❑ spielen, eigene sportliche Aktivitäten
- ❑ anderes, nämlich……..

14. **Übst Du regelmässig Sport- oder andere Bewegungs-Aktivitäten aus?**
❑ Nein ❑ Ja, und zwar folgende (mehrere Antwortmöglichkeiten)
- ⇨ ❑ organisiert im Sportklub oder allein Fitnesscenter, Schwimmbad etc.
- ⇨ ❑ im Alltag, z.B. mit dem Velo zur Arbeit, Gartenarbeit etc.
- ⇨ ❑ Anderes ……..

15. **Welche der folgenden Bewegungs-Aktivitäten übst Du wo und wie häufig aus?** (ausserhalb Sportklub)
Bitte gebe die Häufigkeit der Aktivität wie folgt an: z.B. 1 mal pro Woche oder 2 mal pro Monat etc.

	Wie häufig?	Auf eigener Strasse	Auf Strassen im Quartier	Auf Sportplätzen im Quartier	Ausserhalb des Quartiers, im Wald etc.
a) Spazieren	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
b) Joggen, rennen	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
c) Inline-Skates, Skateboard fahren	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
d) Velo fahren	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
e) Spiele (z.B. Fuss-, Volley-, Basketball)	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑
f) Anderes ……	… mal pro ……..	❑	❑	❑	❑

16. **Machst Du in einer Gruppe in Deiner Strasse mit?** (z.B. Musik-, Jugendgruppe, Initiativgruppe, Theatergruppe)
❑ Ja ❑ Nein
⇨ Wenn ja, welche Gruppe(n) ist/sind das? ……

17. **Ist es Dir wichtig, das Leben in der Strasse mitgestalten zu können?**
❑ ist mir wichtig ❑ ist mir nicht wichtig
Hast Du das Gefühl, dass Du die Strasse auch in Deinem Sinne mitgestalten kannst?
❑ Ja ❑ Teilweise ❑ Nein

18. **Wie integriert fühlst Du Dich in Deiner Nachbarschaft (Haus und Strasse)?**
❑ sehr gut ❑ eher gut ❑ eher weniger gut ❑ überhaupt nicht

19. **Gibt es typische Konflikte in Deiner Strasse? Welche sind das?** Kannst Du einige kurz beschreiben? (Bitte benutze ein separates Blatt, falls der Platz hier nicht reicht)

……
……
……
……
……
……
……
……
……

A.4.4 Kinder-/Eltern-Fragebogen (Seiten 1 und 2)

	Miteinander Spielen	Einander Besuchen
a) Anzahl Kinder, die auf der gleichen Seite der Strasse wohnen	……	……
b) Anzahl Kinder, die auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse wohnen	……	……
c) Anzahl Kinder aus der weitern Umgebung	……	……

8. Erinnern Sie sich an einen gewöhnlichen, schulfreien, sonnigen Nachmittag. Wie lange spielte das Kind (*allein oder in Begleitung*) im Freien?

- ❑ weniger als eine Stunde
- ❑ 1 - 2 Stunden
- ❑ länger als 2, weniger als 3 Stunden
- ❑ 3 - 4 Stunden
- ❑ länger als 4 Stunden

9. Was spielt das Kind im Freien? Streichen Sie alles an, was Sie wo beobachtet haben:

	Auf der Strasse oder auf dem Trottoir vor dem Haus	Auf anderen Spielflächen im Umkreis von 50 Metern der Wohnung	Auf öffentlichen Spielplätzen im Quartier (Schulhaus, Park etc.)
a) herumrennen	❑	❑	❑
b) Dreirad, Trottinett, Kickboard fahren	❑	❑	❑
c) Skates, Rollschuh	❑	❑	❑
d) im Sandkasten spielen	❑	❑	❑
e) mit Wasser spielen	❑	❑	❑
f) Hütten und Zelte bauen	❑	❑	❑
g) Spielgegenstände aus der Wohnung	❑	❑	❑
h) auf Bäume klettern	❑	❑	❑
i) Gruppenspiele mit Regeln	❑	❑	❑
j) Ballspiele (Fussball, Wurfspiele usw.)	❑	❑	❑
k) Velo fahren	❑	❑	❑
l) selbsterfundene Rollenspiele	❑	❑	❑
m) Fernsehsendungen nachahmen	❑	❑	❑
n) Anderes ……	❑	❑	❑
……..……	❑	❑	❑

10. Wie attraktiv sind die Spielmöglichkeiten für Kinder in der unmittelbaren Umgebung der Wohnung (im Umkreis von ca. 50 Metern)?

- ❑ Sehr attraktiv
- ❑ ziemlich attraktiv
- ❑ mittelmässig
- ❑ eher unattraktiv
- ❑ völlig unattraktiv

11. Welche der folgenden drei Aussagen treffen Ihrer Meinung für Ihre Strasse zu? (Bitte ein Kreuz pro Zeile)

	trifft völlig zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft über-haupt nicht zu
a) Jüngere und ältere Kinder spielen selten zusammen	❑	❑	❑	❑
b) Ausländer Kinder und Schweizer Kinder spielen selten miteinander	❑	❑	❑	❑
c) Erwachsene und Kinder spielen selten gemeinsam (z.B. Fussball)	❑	❑	❑	❑

Forschungsprojekt „Sich bewegen, sich begegnen“

*Fragen für Kinder im Alter von 2 bis 12 Jahren**

** Der Fragebogen für Kinder dieser Altersgruppe sollte von den Eltern oder einer erwachsenen Bezugsperson ausgefüllt werden. In den meisten Fällen kann dies gemeinsam mit dem Kind erfolgen. Für jedes Kind ist ein eigener Fragebogen auszufüllen. Die untere Altersgrenze liegt beim 2. Geburtstag, die obere einen Tag vor dem 13. Geburtstag.*

1. Vorname des Kindes: …….. **2. Geburtsdatum:** ……..

3. Geschlecht: ❑ männlich ❑ weiblich

4. Welche Institutionen besucht Ihr Kind?

Vor Kindergarten-/Schuleintritt

- ❑ Ausserfamiliäre Betreuung (Krippe/Tagesmutter u.a.)
  - ❑ an mehr als vier Halbtagen
  - ❑ an weniger als vier Halbtagen
- ❑ Keine auswärtige Betreuung

Kindergarten und Schule

- ❑ Kindergarten
- ❑ Primarschule
- ❑ Orientierungsschule
- ❑ Andere Schule: ……

5. Darf das Kind im Freien spielen, ohne dass eine erwachsene Person oder ein älteres Kind bei ihm ist und aufpasst?

- ❑ ja (⇨ weiter bei Frage 6)
- ❑ ja, aber nur im Garten oder im Innenhof
- ❑ nein

Wieso darf das Kind nicht auf der Strasse, resp. nur im Garten oder Innenhof spielen? Sie können mehrere Antworten ankreuzen, ***unterstreichen*** Sie aber den für Sie wichtigsten Grund.

- ❑ Mein Kind ist noch zu klein, um allein im Freien zu spielen
- ❑ Es fehlt an geeigneten Räumen zum Spielen
- ❑ Es hat zu viel Verkehr auf der Strasse
- ❑ Es hat nicht viel Verkehr, einzelne Fahrzeuglenker fahren jedoch zu schnell
- ❑ Ich möchte nicht, dass mein Kind mit den Kindern aus der Nachbarschaft im Freien spielt
- ❑ Es wohnen in der Nachbarschaft keine Kinder, mit denen mein Kind spielen könnte
- ❑ Mein Kind könnte Opfer eines Verbrechens werden
- ❑ Anderes: ……

6. Auf dem Weg von der Wohnung ins Freie und wieder zurück gibt es manchmal Hindernisse, die ein jüngeres Kind nicht selbstständig überwinden kann. Kreuzen Sie bitte alles an, was für Ihr Kind zutrifft.

- ❑ die Haustüre kann von aussen nur mit dem Schlüssel geöffnet werden
- ❑ Das Kind kann die schwere Haustüre nicht alleine aufstossen
- ❑ Die Klingel ist zu hoch angebracht
- ❑ Das Treppenhaus macht dem Kind Angst
- ❑ Anderes……
- ❑ Es gibt keine Hindernisse

Kindern-/Eltern-Fragebogen (Seiten 3 und 4)

18. Gibt es in der Nachbarschaft Personen, die besonders negativ auf Kinder regieren?

❑ Ja ❑ Nein (⇨ weiter bei Frage 21)

19. Wenn ja, wer sind diese Leute?

❑ andere Eltern
❑ Hauswarte/Hausbesitzer
❑ Jugendliche
❑ Ältere Leute
❑ Andere Personen: ……

20. Weshalb reagieren diese Leute negativ? Bitte nennen Sie die Gründe oder beschreiben Sie kurz die entsprechenden Situationen.

……
……
……
……

21. Wie integriert ist Ihr Kind in Ihrer Nachbarschaft (Haus und Strasse)?

❑ sehr gut ❑ eher gut ❑ eher weniger gut ❑ überhaupt nicht

22. Welche der folgenden Aussagen treffen Ihrer Meinung für Ihre Strasse zu? (Bitte ein Kreuz pro Zeile)

	trifft völlig zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft über-haupt nicht zu
a) Die Kinder spielen im allgemeinen gut miteinander	❑	❑	❑	❑
b) Es gibt häufig Streit und Konflikte unter den Kindern	❑	❑	❑	❑
c) Einige Kinder werden gemieden und ausgeschlossen	❑	❑	❑	❑
d) Die Kinder lösen normalerweise ihre Spielkonflikte selber	❑	❑	❑	❑
e) Die Kinder suchen schnell Hilfe bei Erwachsenen	❑	❑	❑	❑
f) Eltern oder andere Anwohner/innen greifen schnell von sich aus ein	❑	❑	❑	❑

23. Was wünschen Sie sich aus Sicht der Kinder in Zukunft für Ihre Strasse (bezüglich Gestaltung, Aktivitäten, Verkehr etc.)? Falls Sie mehr Platz brauchen, schreiben Sie bitte Ihre Antworten auf ein separates Blatt.

……
……
……
……
……
……
……
……

Dem Fragebogen für die Kinder liegt ein Zeichnungsblatt bei. Muntern Sie Ihr Kind auf, die eigene Strasse aus seiner Erinnerung zu zeichnen.

Wir danken Ihnen herzlich für die Teilnahme an der Befragung !

uns, wie es normalerweise dorthin kommt. Sie können die Spielorte im Quartier auch auf dem Plan des Umschlags einzeichnen.

		Kind geht normalerweise alleine hin	Kind geht nur begleitet hin	Benutztes Verkehrsmittel (zu Fuss, Skateboard, Velo, Tram, Auto, anderes)
❑	*Auf öffentlichen Spielplätzen im Quartier (z.B. beim Schulhaus, im Park, andere Spielflächen)*			
	Ort 1: ……	❑	❑	……
	Ort 2: ……	❑	❑	……
	Ort 3: ……	❑	❑	……
❑	*Auf öffentlichen Spielplätzen in anderen Teilen der Stadt*			
	Ort 1: ……	❑	❑	……
	Ort 2: ……	❑	❑	……
	Ort 3: ……	❑	❑	……
❑	*Das Kind spielt nur in der unmittelbaren Umgebung der Wohnung*			

13. Welche organisierten Bewegungs- oder Sportaktivitäten übt Ihr Kind aus? (z.B. in einem Verein Fussball spielen, gegen Bezahlung Judo-, Ballettkurse besuchen o.ä.; der obligatorische Schulsport wird nicht mitgezählt)

Aktivität: ……	Anzahl Stunden/Woche ……
Aktivität: ……	Anzahl Stunden/Woche ……
Aktivität: ……	Anzahl Stunden/Woche ……
Aktivität: ……	Anzahl Stunden/Woche ……

14. Darf Ihr Kind auch in der Wohnung herumrennen und grobmotorische Spiele ausüben (z.B. Turnen, Klettern usw.)?

❑ Nein ⇨ nennen Sie uns bitte den Grund oder die Gründe: ……

❑ Ja ⇨ nennen Sie einige grobmotorische Aktivitäten, die Ihr Kind in der Wohnung regelmässig ausübt:

……

15. Wie viel Zeit verbringt Ihr Kind täglich durchschnittlich vor dem Fernseher? (inklusive Playstation, Video- und Fernsehkonsum). Rechnen Sie auch die Zeit dazu, die Ihr Kind in der Nachbarschaft, bei Freunden mit diesen Tätigkeiten verbringt.

❑ keine
❑ weniger als 15 Minuten
❑ 15 bis 30 Minuten
❑ 31 Minuten bis 1 Stunde
❑ 1 bis 2 Stunden
❑ länger als 2, weniger als 3 Stunden
❑ mehr als 3 Stunden

16. Gibt es Nachbarinnen und Nachbarn, denen Sie Ihr Kind zum Hüten anvertraut haben?

❑ Ja	Anzahl Nachbarinnen/Nachbarn, die im gleichen Haus wohnen	……
	Anzahl Nachbarinnen/Nachbarn, die auf der gleichen Strassenseite wohnen	……
	Anzahl Nachbarinnen/Nachbarn, die auf der andern Strassenseite wohnen	……
❑ Ich habe niemanden in der Nachbarschaft, dem ich mein Kind zur Betreuung anvertrauen kann		
❑ Mein(e) Kind(er) brauch(en) keine Betreuung mehr		

A.5 Beobachtungsraster

Spannweite der beobachteten Gruppe zu kennzeichnen. Da bei den Kindern das Alter jeweils geschätzt wurde, muss hier ein zusammenfassender Ersatz eingesetzt werden. Dazu der folgende Vorschlag: S = Säugling (wie bisher); Vk = Vorschulkind (3 bis 6 Jahre); Sk = Schulkind (7 bis 13 Jahre); J = Jugendliche (13 bis 18 Jahre); „20“ = 18 bis 25 Jahre (wie bisher); „40“ = 25 bis 60 Jahre (wie bisher) „65“ = 60 Jahre und älter.

6. „Zahl der Beteiligten“: Von jeder Altersgruppe wird die effektive Anzahl beteiligter festgehalten. Ein weiterer Zusammenzug kann später im Rahmen der Auswertung erfolgen.

7. „Aktivitätsniveau“: Beim Aktivitätsniveau ist ein Kompromiss unumgänglich. Es gibt immer wieder Aktivitäten, bei denen das Ausmass, in dem sich die Beteiligten engagieren unterschiedlich ist. Der eine steht im Tor und bewegt sich relativ wenig, der andere ist sehr aktiv, wieder ein anderer macht halbwegs mit. In der Annahme, dass der Beiteilungsgrad häufig wechselt, wird das vorherrschende Aktivitätsniveau verwendet. Das eher gemächliche Fussballspiel wird mit dem Code 2 oder 3 kodiert, während ein sehr aktionsreiches und andauerndes Spiel den Code 4 erhält. (Variante 1)

Eine zu erwägende Möglichkeit besteht darin, dass das Aktivitätsniveau nach Altersgruppen kodiert wird. Es ist durchaus möglich, dass z.B. Erwachsene zwar gemeinsam mit den Kindern spielen, aber vom Aktivitätsniveau aus gesehen nicht sehr stark involviert sind und eher die Rolle des Zuschauers einnehmen. Wird das Niveau der motorischen Aktivität separat kodiert, so lassen sich diese Unterschiede festhalten. (Variante 2)

Kodierung wie Bisher: 0 = keine bedeutende (grob)motorische Bewegung; 1 = man bewegt sich, aber gemächlich (normales gehen, Ball vor sich herschieben usw.); 2 = mittleres Aktivitätsniveau (rasches Gehen; mit Ball spielen; Fahren mit Kickboard, Fahrrad u.a.); 3 = intensives Aktivitätsniveau (rennen, intensives Ballspiel, rasches Fahren mit Fahrrad usw.); 4 = andauernd intensives Aktivitätsniveau (Wettkampfspiele mit Ball, Rennen mit Kickboard, Fahrrad, Volleyballspiel usw.)

8. „Verkehrsgeschehen auf der Strasse“: Beim Verkehrsgeschehen auf der Strasse ergeben sich ebenfalls keine Änderungen. Hier wird jeweils die höchste Kodierung gewählt. Es ist nur sehr selten der Fall – etwa bei lange andauernden Aktivitäten (Fussballspiel in der Jungstrasse, dass das Verkehrsaufkommen sich während derselben Aktivität deutlich verändert.)

Kodierung wie bisher: V0 = kein Verkehr; V1=wenig und langsamer Verkehr; V2= wenig aber rascher Verkehr; V3 = reger aber langsamer Verkehr; V4 = reger und rascher Verkehr; V 5 = viel Verkehr/ langsam, stockend; V6 = viel und rascher Verkehr.

9. „Konfrontationen „Mensch-Verkehr“ Die hier gewählten Kategorien werden beibehalten. Es wird nicht kodiert, ob die Aktivität einer einzelnen Person zu Konfrontationen mit dem Verkehr führt - Es sei den es handle sich um eine(n) „Einzelakteur(in) -, sondern die Aktivität der Gruppe als Ganzes wird beurteilt: Führt sie zu Konfrontationen und wenn ja, in welchem Ausmass.

0 = keine Konfronationen; 1 = Konfrontation wird ohne Konflikt gelöst (Autohält an/ spielende Kinder gehen zur Seite) 2 = Ansätze zu Aggressionen (Automobilist drängelt, Kinder gehen nur zögernd zur Seite); 3 = Es kommt zu offenen Aggressionen zwischen MotorfahrzeuglenkerInnen und Nichtmotoriisierten. (Autoscheibe wird heruntergelassen, Schimpfworte geäussert, entsprechende Zeichen ausgetauscht u.a. Ist feststellbar, wer die Aggression auslöst wird Kode 2 oder 3 mit einem zusätzlichen Buchstaben versehen: „v“ (Verkehr/Motorfahrzeuglenker als „Aggressor) oder „m“ (Nicht motorisierte Person als „Aggressor)

C. Hypothesen

Es wird erwartet, dass die quantitative Auswertung der Beobachtungsdaten, die deskriptiv-qualitativ festgestellten Unterschiede zwischen den verschiedenen Strassen stützen, resp. erhärten.

Es ist anzunehmen, dass bestimmte Arten von Aktivitäten **nur** in bestimmten Arten von Strassen vorkommen (z.B. stationäres Spiel im Strassenraum, stationäres Spiel mit vielen Akteuren usw.). Eine quantitative Gewichtung der Unterschiede in Bezug auf Aktivitäten, die in allen Strassen vorkommen, wird auf Grund der grossen strukturellen Unterschiede zwischen den einzelnen Strassen hingegen kaum möglich sein. (z.B. „Gespräch stationär“)

Hü, Muri,1.2.05

Auswertung NFP 51 „Beobachtungen“

A. Die „Gruppe“ als Analyseeinheit

In den Beobachtungsprotokollen wurde jeder Akteur sowohl als Einzelner wie, sofern dies feststellbar war, als zugehöriger einer Gruppe kodiert. Für die Auswertung konzentrieren wir uns auf „Gruppenaktivitäten“. Das heisst, die Aktivitäten eines Einzelnen fliessen in die Charakterisierung einer Gruppe ein, sofern eine solche besteht. Ist dies nicht der Fall, so wird die Einzelaktivität kodiert.

B. Zusammenfassende inhaltliche Kategorien

Als inhaltliche Kategorien wurden verwendet:

1. „Unterwegs“: einfache Durchgänge wurden bei den Beobachtungen zwar nicht kodiert. Immer jedoch wenn Durchgänge besondere Merkmale aufweisen, die über das einfache Anstreben eines Ziels hinausgehen, wurden diese festgehalten. Es ist dies eine offene Kategorie: Es sind verschiedene Aktivitäten möglich, die das Unterwegssein begleiten. Einige besonders häufige Arten des Unterwegsseins, die mehr als eine zielgerichtete Fortbewegung sind, werden separat kodiert.

2. „spielend Unterweges“: Dies ist der deutlichste Fall eines „Durchgangs“, der mehr als ein Durchgang darstellt. Es können Kinder auf dem Weg in die Schule, den Kindergarten oder nach Hause sein. Es ist aber auch möglich, dass eine Mutter beim Einkaufen ihr kleines Kind mitnimmt, das auf dem Wege zu spielen beginnt, oder sich auf besondere Art bewegt.

3. „Gespräch stationär“: Hier sind verschiedene, nicht immer eindeutige Formen feststellbar. Man kann vor dem eigenen Haus sitzen und mit andern Personen, die unterwegs sind, ein Gespräch beginnen. Es kann aber auch sein, dass man z.B. auf dem Weg zum einkaufen andern, die ebenfalls unterwegs sind, begegnet und mit ihnen zu sprechen beginnt. Es gibt selbstverständlich auch viele Gespräche bei organisierten Aktivitäten, die in der Strasse stattfinden. (Wenn hingegen Erwachsene oder Kinder gemeinsam unterwegs sind und dabei miteinander reden, wurde dies nicht speziell kodiert.

4. „Gespräch stationär mit Spiel“: Sind bei Gesprächen unter Erwachsenen Kinder mit dabei, so beginnen diese häufig zu spielen.

5. „Spiel stationär“: Mit Spiel stationär sind eigentliche Spielaktionen im Strassenraum oder auf dem Trottoir oder andern Orten in Strassennähe gemeint. Zum Beispiel das Fussballspiel von Kindern in einem an den Strassenraum angrenzenden Garagenvorplatz.

C. Zusatzkategorien

Jede der neu gebildeten inhaltlichen Kategorien wurde zusätzlich nach jenen Kriterien beurteilt, die im ursprünglichen Beobachtungsraster definiert wurden. Dabei wurden in einigen Fällen Zusammenzüge gemacht.

1. „Ort des Geschehens“: Hier wird festgehalten, wo eine Aktivität stattgefunden hat. Dabei unterscheiden wir, ob die beobachtete Aktivität unter a) **„Einbezug des Strassenraumes“** erfolgt oder sich auf **„benachbarte Räume“** (Trottoir, Einfahrten, Hauseingänge) beschränkt. Diese Festlegung war im ursprünglichen Beobachtungsraster so nicht enthalten. Auf Grund der Deskriptionen und Fotos lässt sie sich jedoch problemlos durchführen.

2. „ zeitliche Dauer“: Die Beobachtung erfolgte in relativ kurzen Zeitabständen. Viele beobachtete Aktivitäten waren kürzer, andere deutlich länger als die Kodiereinheit von 10 Minuten. Wir schlagen eine vereinfachte Kategorisierung vor. Die beobachteten Aktivitäten werden wie folgt eingeordnet: „0 bis 5 Minuten“; länger als 5, weniger als 10 Minuten; länger als 10, weniger als 20 Minuten; länger als 20 Minuten.

3. „Art der Gruppe“: Hier folgen wird dem ursprünglichen Beobachtungsraster: „ek“(einzelnes Kind); „ee“ (einzelner Erwachsener“); „gk“ (Gruppe von Kindern); „ge“ (Gruppe von Erwachsenen); „gek“(Gruppe von Erwachsenen und Kindern. Die Erwachsenen sind die Hauptakteure); „gke“ (Kinder mit Erwachsenen: Die Kinder sind die Hauptakteure); “gw“ (ständig wechselnde Gruppenbildung während der Aktivität)

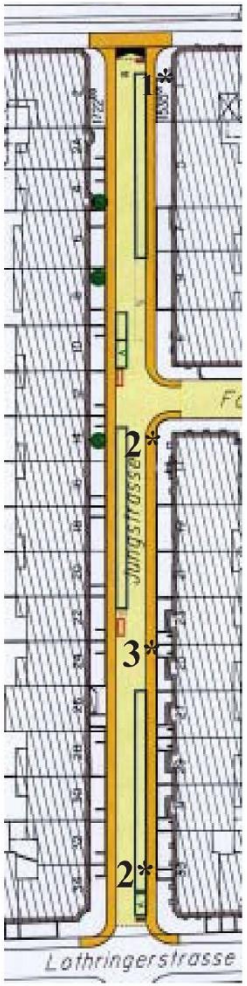
4. „Geschlecht der Beteiligten“: Hier drängt sich ein Zusammenzug auf. Die an der Aktivität beteiligte Gruppe wird als ganzes ergänzend wie folgt gekennzeichnet: Nur weibliche Erwachsene „W“; nur männliche Erwachsene „M“; gemischte Gruppe Erwachsener „G“. Entsprechen bei den Kinder mit den jeweiligen Kleinbuchstaben: nur Knaben „m“, nur Mädchen „w“, gemischt „g“.

Beobachtungsraster (Beispiel)

Beobachtung I — Ort: Jungstrasse

Tag: 16.9 Beginn: 16.05 Ende: 16.35 Wetter: bedeckt, angenehm warm

Zeit/Ort	Aktivität	Gruppe	m/w	Alter	B'Niv.	V'G	KON	FOT
16.05 1	Zwei Mütter - eine fremdländischer Herkunft- reden auf dem Trottoir miteinander. Neben ihnen stehen zwei Einkaufstaschen. Zwei Kinder im Vorschulalter sind bei den Müttern und beginnen miteinander zu spielen. Sie rennen einander nach. Dabei rennen sie auch auf die Strasse. Ein langsam heranfahrendes Auto hält an. Die Kinder gehen zu ihren Müttern zurück. - Die Mütter selbst liessen während dem Gespräch die Kinder ungehindert herumrennen.	gek	40 40 4 3	w w m w	0 0 3 3	V1	1	*
16.15 2	Fünf Kinder stehen zusammen aam Strassenrand. Drei von ihnen mit mit einem Kickboard, eines mit Skates. Nach einer kurzen Diskussion zeichnet ein Kind mit Kreide eine Linie auf die Strasse. Die Kinder mit Kickboard und dasjenige mit Skates stellen sich dort auf. Das Kind ohne „Fahrzeug" gibt das Startzeichen und die Kinder fahren los. Vor dem Ende der Strasse wenden sie und fahren die Strasse entlang zurück. Das zurückgebliebene Kind schaut, wer gewinnt. Das Spiel wird wiederholt. Die Kickboards werden ausgetauschtund ein anderes Kind spielt den Schiedsrichter. Bei der dritten Fahrt kommt ein Auto den Kindern entgegen. Der Fahrer bremst abrupt, öffnet das Fenster und beginnt zu schimpfen. Die Kinder weichen zwischen parkierte Autos aus und fahren weiter sobald das Auto verschwunden ist.	gk	6 7 8 5 6	m m w m m	4 4 4 4 4	V2	3v	*
16.30 3	Die gleichen fünf Kinder brechen ihr Rennen ab. Eines von Ihnen geht in ein Haus und kommt mit einem Fussball heraus. Die Kinder spielen mit dem Ball auf der Strasse. Der Ball springt jedoch verschiedentlich auf ein parkiertes Auto, was einigen Lärm verursacht. Die Kinder schauen einander an. Nach etwa 10 Minuten hören die Kinder auf, mit dem Ball zu spielen und entfernen sich gemeinsam in ein Haus.	gk	6 7 8 5 6	m m w m m	4 4 4 4 4	V1	0	*



A.6 Konzept Verkehrserhebungen mit Beispiel-Erhebungsbogen

Wie wird gezählt ?

Die Zählung erfolgt von Hand, unterteilt in 15 Minuten-Abschnitte. Für jede Viertelstunde wird die Anzahl der Personen bzw. Fahrzeuge notiert. Dafür besteht pro Zählstelle eine vorbereitete Tabelle. Nach jeder Viertelstunde wird wieder bei „Null“ begonnen. Die Zählung erfolgt mittels Strichlisten und an der Mülhauserstrasse mit einer Zähluhr. Die Richtungen werden nicht unterschieden.

Spezielles zur Beachtung

- Gruppen wie Schulklassen oder allenfalls eine Touristengruppe sind unter Bemerkungen speziell zu vermerken – Anzahl Personen und Zeit
- Wenn z.B. bei Babys im Kinderwagen das Geschlecht nicht erkannt werden kann, wird dies in der entsprechendenden Spalte „nicht erkannt“ eingetragen.
- Wenn man von PassantInnen oder Freunden/Bekannten angesprochen wird, so soll über die Arbeit Auskunft erteilt werden, man soll sich aber nicht ablenken lassen. Die Zählung hat immer Priorität. Für weitere Fragen können die Personen an die Projektleitung verwiesen werden.
- Bei Verwendung eines Zählgeräts: Nach jeder Viertelstunde Zählerstand ablesen und das Gerät wieder auf Null zurückstellen
- Bei dringenden Fragen oder speziellen Vorkommnissen, bitte sofort die Projektleitung kontaktieren: Daniel Sauter, Telefon: 079 473 30 82

Information für die ZählerInnen

Die ZählerInnen werden gebeten, am Zähltag die folgenden Utensilien bzw. Unterlagen mitzubringen

- Mobiltelefon (sofern vorhanden)
- Schreibzeug mit Unterlage
- Uhr
- Allenfalls Sonnenschutz, Kopfbedeckung bei grosser Hitze
- Allenfalls einen Klappsitz, da es nicht an allen Zählstellen Sitzgelegenheiten gibt
- AHV-Ausweis
- Einzahlungsschein für Überweisung des Honorars

Treffpunkt am Zähltag

Die Personen, die an der Bärenfelser- und der Laufenstrasse zählen, gehen direkt an Ihre Zählstelle und beginnen dort mit der Zählung. Sie werden vor dem Zähltag kurz informiert. Bei Unklarheiten am Zähltag, bitte umgehend die Projektleitung anrufen.
Die anderen ZählerInnen treffen sich am Zähltag um **6.45 Uhr** an der Ecke Mülhauser-/Vogesenstrasse vor der Hausnummer Vogesenstr. 73.

Kontaktadressen / verantwortliche Projektleitung

Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich, Tel.
Marco Hüttenmoser, Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“, Kirchbühlstr. 6, 5630 Muri AG,
Tel.

Mobil-Telefon von Daniel Sauter am Zähltag:

Beispiel Erhebungsbogen Verkehrszählung

Stand: 24. August 2004

Hintergrund

Im Rahmen des laufenden Forschungsprojekts zu „Integration und Ausschluss im öffentlichen Raum“ wird eine Verkehrserhebung in ausgewählten Strassen der Stadt Basel durchgeführt. Dabei wird der Fussverkehr relativ detailliert erfasst. Die Ergebnisse dienen als Grundlage und Auswertungsbasis für eine Befragung der AnwohnerInnen, die im September durchgeführt wird. In der Bärenfelser- und der Laufenstrasse wurden analoge Erhebungen bereits vor 25 Jahren durchgeführt. Damals wurden diese Strassen in Wohnstrassen umgewandelt. Eine erneute Erhebung fast auf den Tag genau ein Viertel Jahrhundert später soll auch Vergleiche der Entwicklungen über die Zeit ermöglichen. Auftraggeber des Projekts sind der Schweizerische Nationalfonds sowie das Bundesamt für Sport, Magglingen. Die Stadt Basel unterstützt die Forschungsarbeiten.

Wann wird gezählt?

Zähltag ist der Mittwoch, 25. August 2004 (nach mehrmaligen Verschieben aufgrund des schlechten Wetters).

Was wird gezählt ?

Fussgänger / Fussgängerinnen	Gezählt werden alle Personen unabhängig vom Alter, also auch Kinder im Kinderwagen oder solche die getragen werden. Personen im Rollstuhl sind auch Fussgänger, ebenso VelofahrerInnen, die ihr Velo stossen. Bei den Zufussgehenden wird zusätzlich unterschieden nach Alter und Geschlecht.
Velos	Bei den Velos werden die Fahrzeuge gezählt. D.h. Kinder im Anhänger werden nicht gezählt. Tandems sind nur 1 Velo
Fahrzeugähnliche Geräte (sogenannte Fäg)	Das sind Kickboard, Trottinettes, Inline-Skates, Rollbretter usw. - alles mit Rädern, aber ohne Motor.
Autos, Lieferwagen, Motorräder, Mofas	Alle motorisierten Fahrzeuge werden in dieser Kategorie gezählt mit Ausnahme von Lastwagen. Kleine Transporter, Lieferwagen, Schulbusse werden wie Autos gezählt.
Lastwagen	In diese Kategorie gehören auch grosse Busse oder Cars

Wo wird gezählt ?

Es gibt 6 Zählstellen an den folgenden Strassen: Mülhauserstrasse, Vogesenstrasse (Nord und Süd), Jungstrasse, Bärenfelserstrasse, Laufenstrasse. Die genauen Querschnitte bzw. die Bereiche, an denen gezählt wird, sind auf den Detailplänen verzeichnet. In der Bärenfelser- und Laufenstrasse werden Bewegungen in einem grösseren Bereich gezählt (vgl. Plan/Karte). Die dort zugeteilten ZählerInnen werden vorher instruiert, wie dort gezählt werden soll.

In der Vogesenstrasse Süd wird zurzeit gebaut. Der Verkehr mit der Baustelle (Baumaschinen, Lastwagen) sowie die Bewegungen der Arbeiter werden nicht gezählt.

Wie lange gezählt ?

Insgesamt wird von 7.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends gezählt und zwar gemäss den folgenden Zählzeiten: 7.00-9.00; 10.30-12.30; 13.00-15.00; 16.00-18.00; 19.00-20.00 Uhr

Der beiliegende Einsatzplan gibt Auskunft darüber wer wo wann zählt. Er ist provisorisch, da es erfahrungsgemäss zu kurzfristigen Veränderungen kommen kann. Die ZählerInnen sind gebeten, sich jeweils einige Minuten vor dem Beginn der Zählung an der Zählstelle einzufinden, um pünktlich mit der Arbeit zu beginnen.

Forschungsprojekt "Integration und Ausschluss im öffentlichen Raum", NFP51/BASPO: Teil Verkehrserhebung

Zählbogen ***Laufenstrasse*** **Dienstag, 17. August 2004**

	zu Fuss	Zu Fuss detailliert								FäG	Velo	Auto / Mofa	Last-	Bemerkungen
	total	*Geschlecht*			*Alter*					Trottinetts		Motorrad	wagen	
		männl.	weibl.	n.erk.	0-13	14-19	20-64	über 65	n.erk.					
7.00 - 7.14														
7.15 - 7.29														
7.30 - 7.44														
7.45 - 7.59														
Bemerkungen: Bitte alles aufschreiben, was auffällt														

Bei Verwendung eines Zählgeräts: Nach jeder Viertelstunde Zählerstand ablesen und das Gerät wieder auf Null zurückstellen
Bei **dringenden Fragen** oder **speziellen Vorkommnissen,** bitte sofort die Projektleitung kontaktieren: Daniel Sauter, **Telefon:**

8.00 - 8.14														
8.15 - 8.29														
8.30 - 8.44														
8.45 - 8.59														
Bemerkungen: Bitte alles aufschreiben, was auffällt														

Bei Verwendung eines Zählgeräts: Nach jeder Viertelstunde Zählerstand ablesen und das Gerät wieder auf Null zurückstellen
Bei **dringenden Fragen** oder **speziellen Vorkommnissen,** bitte sofort die Projektleitung kontaktieren: Daniel Sauter, **Telefon:**

A.7 Ausschreibung Zeichnungswettbewerb

„Ich gang duss go spiele“

Grosser Zeichnungswettbewerb zum Thema „Wohnumfeld“
für die Kinder der ersten Primarklassen der Stadt Basel

Ich wohne in einer Kurve. Ich sehe die Autos, die um den Rank kommen nicht gut. Ich muss auf vier Seiten schauen. Ich traue fast nicht allein über die Strasse. Manchmal hilft mir Mami. (Roger, 6 Jahre)

Liebe Lehrerin, lieber Lehrer

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Sich bewegen, sich begegnen“, das Daniel Sauter und Marco Hüttenmoser im Auftrag des Schweizerischen Nationalfonds durchführen, untersuchen wir, welche Auswirkungen das nähere Umfeld rund um die Wohnung, insbesondere das Verkehrsaufkommen auf den Quartierstrassen, auf den Alltag der Kinder haben. Mit Beobachtungen in verschiedenen Strassen und Befragungen erkunden wir, ob Kinder unbegleitet im Freien spielen dürfen, wie viele Spielkameraden sie in der Nachbarschaft haben und welche Auswirkungen diese Kontakte auf die Integration und das Wohlbefinden der Kinder haben.

Ergänzend zu den Befragungen und den Beobachtungen interessiert uns auch, ob und wie jüngere Kinder ihre Wohnumgebung malen. Was wissen sie über die nähere Umgebung, was tun sie dort und was können sie davon mit Farben aus dem Gedächtnis festhalten.

Selbstverständlich hat nicht jedes Kind die Fähigkeiten und die gute Beobachtungsgabe des sechsjährigen Rogers (Bild oben), der sehr genau erfasst hat, was sich in seinem unmittelbaren Wohnumfeld abspielt und dies auch in seiner Zeichnung festgehalten hat. Roger hat einen kleinen Garten, der unmittelbar an die Strasse grenzt, die ihn in seiner Bewegungsfreiheit einschränkt. Andere Kinder, etwa solche aus Wohnsiedlungen, haben Wiesen, Wege und Spielplätze in der unmittelbaren Umgebung, andere Kinder wiederum treten vor der Haustüre direkt auf die Strasse und können dort gar nicht spielen.

Wichtig für uns ist, dass jedes Kind die eigene Situation malt und dabei festhält, was es in der Nähe seiner Wohnung alles tun kann. Kinder, die dort nicht spielen können, werden sich, so vermuten wir, darauf beschränken im Bild ihre Situation festzuhalten.

Die Aufgabe für die Kinder:

Zeichne was Du siehst, wenn Du aus deinem Haus gehst.
Wenn Du dort spielen kannst, halte dies in der Zeichnung fest.

Das Zeichnungsblatt sollte die Grösse A3 nicht überschreiten. Keine Gruppenarbeiten!
Angaben zu den einzelnen Zeichnungen (direkt auf der Rückseite der Zeichnung vermerken):

1. **Adresse des Schulhauses**
2. **Name der Lehrerin/des Lehrers**
3. **Name des Kindes**
4. **Adresse des Kindes**
5. **Alter des Kindes**

Freiwillig: Wenn ein Kind seine Zeichnung kommentiert, so ist es für uns von grossem Interesse, wenn dies ebenfalls kurz festgehalten wird.

Zwei Fragen an die Lehrerin oder den Lehrer

Frage A:

A: Versuchen Sie herauszufinden, ob ein Kinder allein, ohne Begleitung durch die Eltern oder ältere Kinder im Freien (ausserhalb des eigenen Gartens) spielen kann.

Vermerken Sie auf der Rückseite der Zeichnung:

A: ja / oder: nein /„nur im eigenen Garten“ /„weiss nicht“

Frage B:

B: Versuchen Sie herauszufinden, wieviele Freunde/Freundinnen ein Kind in unmittelbarer Nähe hat (an seiner Strasse, in der eigenen Wohnsiedlung)

Vermerken Sie ebenfalls auf der Rückseite der Zeichnung unter „B“ eine Zahl.
(Wenn es viele Kinder sind, können Sie auch ca. 10, 20 etc. schreiben)

Manuel (6 Jahre) hat einen grossen Garten, wo er spielen kann. Schade ist nur, dass seine Spielkameraden nicht allein zu ihm kommen können, weil sie eine gefährliche Strasse überqueren müssen.

A.8 Einladung zur Prämierung der Zeichnungen

„Manchmal kommt ein ganzer Schwarm Vögel, aber sie haben keinen Baum zum Landen.“

Kim, 7 Jahre

Kinder zeichnen ihr Wohnumfeld, treffend, eindrücklich! Eine Gelegenheit für uns Erwachsenen nachzudenken. Was bietet die Stadt Basel den Kindern? Wie sind die Bedingungen des Aufwachsens. Viele Kinder vermissen nicht nur die Natur, sondern vor allem die Möglichkeit mit andern Kindern im Wohnumfeld zu spielen. Eine gutes Wohnumfeld ist die beste Vorraussetzung für eine gute Integration.

Einladung zur Preisverleihung am 26. Oktober um 17. Uhr im Grossratssaal des Basler Rathauses.

Die Kinder der ersten Primarklassen der Stadt Basel wurden nach den Sommerferien eingeladen, ihr Wohnumfeld zu zeichen. Der Wettbewerb ist Teil des Nationalfondsprojekts „Integration und Ausgrenzung im öffentlichen Raum“ innerhalb des Nationalen Forschungsprogramms (NFP 51), das auch vom Bundesamt für Sport unterstützt und von Daniel Sauter und Marco Hüttenmoser geleitet wird. An der Medienorientierung werden die Preisträgerinnen und Preisträger des Wettbewerb vorgestellt. Die preisgekrönten Arbeiten werden ausgestellt.

- **Grussbotschaft und Preisverleihung durch Regierungsrat Dr. Guy Morin**
- **Verleihung des Kinderpreises: Kinderbistro Basel**
- **Vorstellen der Preisträgerinnen und Preisträger: Katrin Hartmann, VCS beider Basel**
- **Das Wohnumfeld in Kinderzeichnungen: Dr. Marco Hüttenmoser, Projektleiter**

Ermöglich wurde die Durchführung des Wettbewerbs durch den VCS beider Basel, der den Kindern die Preise stiftet. Die Organisatoren danken dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, dem Rektorat der Primarschulen der Stadt Basel, den Mitgliedern der Jury und dem Kinderbüro Basel, für die gute Zusammenarbeit.

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Integration und Ausschluss
Nationales Forschungsprogramm NFP 51
Intégration et exclusion
Programme national de recherche PNR 51
Social Integration and Exclusion
National research programme NRP 51

kinderbüro basel

A.9 Einladung zur Medienorientierung und Ausstellung

Vorgestellt wird das Nationalfondsprojekt (NFP 51)*:

Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere

10.30 Begrüssung

10.45 Daniel Sauter und Marco Hüttenmoser stellen die wichtigsten Ergebnisse der Projekts vor

anschliessend Diskussion

11.30 Eröffnung der Ausstellung „Sich bewegen - Sich begegnen" im Lichthof durch Frau Regierungsrätin Barbara Schneider.

Die Ausstellung entstand im Rahmen des Forschungsprojekts Sie gibt einen konkreten Einblick in das Alltagsleben in den untersuchten Strassen.

Die Ausstellung bleibt bis am 28. September, jeweils Montag bis Freitag 8.00-18.00, geöffnet .

Weitere Auskünfte sind erhältlich über
Telefon 044 382 02 88 (Daniel Sauter, urban mobility research) oder 056 664 37 42 (Marco Hüttenmoser, KUM)

Am 1. September sind wir ab 12.00 Uhr über die Natelnummer 079 473 30 82 erreichbar. Zugleich werden im Laufe des Tages wichtige Dokumente auf der Internetseite www.kindundumwelt.ch veröffentlicht.

*Forschungsprojekt im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms „Integration und Ausschluss" (NFP 51) des Schweizerischen Nationalfonds