



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

Kinderfreundliche Schulvorplätze in Wien

Vom Fachkonzept zur gebauten Realität: Erfolgreiche Umsetzungen strategischer Planungsziele

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

Martin Berger, Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing.

E280-05 | MOVE

Forschungsbereich Verkehrssystemplanung | Institut für Raumplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Mag. Clemens Lippl
00225787

Wien, am

eigenhändige Unterschrift

Kurzfassung

Diese Diplomarbeit befasst sich mit der Frage, durch welche Prozesse strategische Planungsziele der Stadt Wien tatsächlich in die gebaute Realität umgesetzt werden können. Sie geht daher von der Tatsache aus, dass Strategiepapiere keine konkreten Planungen zum Inhalt haben, sondern lediglich idealisierte Vorstellungen der zukünftigen Stadtentwicklung skizzieren. Deren reale Umsetzung, muss bei jeder Planung aufs Neue diskutiert, und an die aktuellen sowie spezifischen politischen, finanziellen und zeitlichen Rahmenbedingungen angepasst werden. In Zeiten begrenzter Budgets, und wachsender Diskussionen über die begrenzte Ressource des städtischen Raumes, ergeben sich dabei auch widersprüchliche Prioritäten.

Mit dem Thema der kinderfreundlichen Schulvorplätze wurde daher ein Feld ausgewählt, bei dem grundsätzlich ein hoher Konsens über die Problemlage, wünschenswerte Ziele und notwendige Maßnahmen besteht. Die Arbeit fokussiert dabei auf eine Maßnahme: Autofreie Schulvorplätze, und den Schultyp mit dem dringendsten Bedarf: Volksschulen. Trotz des vorhandenen Problembewusstseins, und der zahlreichen möglichen Lösungen, wurden in den letzten Jahren in Wien nicht viele Schulvorplätze vor Volksschulen autofrei umgestaltet. Um der Frage nachzugehen, welche Prozesse dabei hilfreich waren, werden diese anhand von Fallbeispielen analysiert. Dabei gibt es zusätzlich die Vermutung, dass sich temporäre Interventionen des Tactical Urbanism besonders gut für Schulvorplätze eignen. Diese ermöglichen nämlich schnelle und kostengünstige Lösungen, sowie einen Eindruck vom Potential eines attraktiveren Schulvorplatzes. Eltern & Kinder sind häufig die Initiatoren von Veränderung und sollen in partizipative Planungsprozesse einbezogen werden. Dies macht jedoch nur Sinn, wenn sie in der kurzen Volksschulzeit von vier Jahren auch tatsächliche Veränderungen erwarten können.

Um ein grundsätzliches Verständnis über die Problematik zu bekommen, werden verschiedene Themenfelder wie Kindheit(en) und Raum, Schulwegmobilität, Tactical Urbanism und aktuelle Planungsmethoden besprochen. Danach werden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Schulumfeld besprochen und der Status Quo der Wiener Schulvorplätze vorgestellt. Eine erste Fallstudie soll einen dichten praktischen Überblick über die morgendliche Situation vor Schulen liefern. Kern der Arbeit ist eine zweite Fallstudie, in welcher vier Fallbeispiele, anhand von Literaturrecherche und Expert:inneninterviews, rekonstruiert und nach dem Multiple-Streams-Ansatz analysiert sowie verglichen werden. Nach einer Zusammenfassung der Forschungsfragen und Ergebnisse werden Empfehlungen getroffen, welche geeignet wären, die Quantität und Qualität von kinderfreundlichen Schulvorplätzen zu verbessern.

Abstract

This diploma thesis is concerned about the processes that enable the City of Vienna to actually build and improve urban areas in accordance with the strategic planning. It is based on the assumption, that these documents are not recommending any specific plans, but are rather outlining an ideal conception of the Urban fabric of the future. The actual implementation of these prospects has to be discussed anew for every concrete planning effort. It also has to be adapted to fit within current and specific political, financial, and temporal frameworks. With increasing pressure on public funds and a growing debate about the limited resource of urban public space, conflicts and different priorities are to be expected.

This thesis chooses a topic with a high level of consensus about the Problems, desirable goals and necessary measures to reach them: Child friendly spaces in front of schools. It further focuses on one measure: Car free spaces and the schools with the highest demand for them: Elementary schools. Despite a consensus about their importance, not many spaces in front of elementary schools have been remodelled into car free, safe and attractive environments. This thesis therefore looks at those that did happen and tries to find out which methods have proven successful in doing so. Another assumption is that tactical urbanism can play an important role in this transitions. It allows for quick and cheap improvements and has the potential to illustrate future outcomes. Kids and their parents often initiate transitions and should be able to participate in the planning process. As they only spend four years in elementary school, quick resolutions are needed to motivate them and reward their engagement.

To gain a basic understanding of the field various topics like children and space, children and mobility, tactical urbanism and current planning methods are discussed. After that the thesis introduces a variety of traffic calming measurements around schools and presents an overview about the space in front of the schools in Vienna. A first case studies offers a practical glimpse in the everyday situation in front of schools. The core of the thesis is a second case study that reconstructs four examples using literature and qualitative interviews. It analyses and compares them using the Multiple-Streams-Framework to outline core factors. After a Summary of the research questions and findings it outlines recommendations which could help to improve the quantity and quality of child-friendly spaces in front of schools.

Danksagung:

Diese Arbeit wäre ohne der Unterstützung zahlreicher Menschen nicht möglich gewesen. Ein besonderer Dank gilt meinem Betreuer Martin Berger für die wissenschaftliche Begleitung, das Aufzeigen von theoretischen Anknüpfungspunkten und methodischen Möglichkeiten, sowie die präzisen Inputs und das stets schnelle Feedback. An dieser Stelle sei auch allen Lehrenden und Studierenden der TU Wien gedankt, welche mich in den letzten Jahren mit zahlreichen interessanten Denkanstößen über die komplexe Welt des Urbanismus begleitet haben.

Diese Arbeit wäre außerdem ohne die befragten Expert:innen nicht möglich gewesen. Ihnen danke ich nicht nur für ihre wertvolle Zeit, sondern auch dafür, dass sie einen aktiven Teil dazu beigetragen haben die Stadt, insbesondere für Kinder, ein Stück offener zu gestalten. Ein großer Dank gebührt auch meinen Eltern, ohne deren Unterstützung es mir nicht möglich gewesen wäre meinen Interessen nachzugehen.

Besonders wichtig für das Gelingen dieser Diplomarbeit war die liebevolle Motivation meiner Partnerin Bianca, welche mir in langsamen Phasen den notwendigen Schub gegeben hat. Die Arbeit und das Thema widme ich schließlich meiner Tochter Mathilde Martha Lilith. Ja, es mag kitschig sein, aber unsere Kinder, und alle die nach uns kommen, haben eine bessere, freundlichere, Freiheit, Teilhabe und Selbstständigkeit ermöglichende, Welt verdient. Städte und Schulen, die Orte ihrer Kindheit(en) sind Plätze an denen dies passieren wird...wenn wir es wollen.

Gendern

Die Gleichstellung von Frau und Mann wird vom Autor in allen Lebensbereichen uneingeschränkt begrüßt und unterstützt. Dies soll sich auch in der Sprache abbilden: Die verwendete Pluralform ist jene des „Gender-Doppelpunkt“.

Inhalt

1 Einleitung	7
1.1 Problemstellung und Abgrenzung.....	7
1.2 Gliederung	9
1.3 Forschungsfragen	10
1.4 Raumverständnis	13
1.5 Methodik	14
1.5.1 Fallstudien	15
1.5.2 Beobachtung	17
1.5.3 Qualitative Expert:inneninterviews	18
2 Hintergründe und Stand der Forschung.....	19
2.1 Mobilität und öffentlicher Raum	19
2.2 Kindheit und Raum.....	22
2.2.1 Begriffsdefinition „Kinder“	22
2.2.2 Forschung über Kinder und Raum	23
2.2.3 Raumverhalten von Kindern	24
2.2.4 Mobilität von Kindern und deren Eltern	26
2.2.5 Schulwegmobilität.....	27
2.2.6 Bedeutung der Mobilität für Kinder	29
2.3 Planung öffentlicher Räume	30
2.3.1 Stadtentwicklungsplan.....	30
2.3.2 Beteiligungsprozesse.....	31
2.3.3 Tactical Urbanism	32
2.4 Zwischenfazit	34
3 Schulvorplätze	36
3.1 Schulstraßen	38
3.2 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Schulumfeld.....	40
3.3 Status Quo der Wiener Schulvorplätze	43
3.4 Zwischenfazit	48
4 Schulvorplätze in Wiener Strategiepapieren.....	49
4.1 Masterplan Verkehr Wien 2003	49
4.2 Masterplan Verkehr Wien 2003 – Evaluierung 2008 & 2013	51
4.3 STEP 2025.....	52
4.4 Fachkonzept Mobilität.....	52
4.5 Fachkonzept Öffentlicher Raum	54
4.6 Die Wiener Kinder- und Jugendstrategie 2020 – 2025.....	55
4.7 Rechercheinterview	55
4.8 Zwischenfazit	57
5. Erklärungsmodell: Multiple-Streams-Ansatz	58

5.1 Multiple-Streams-Ansatz	58
5.2 Multiple-Streams-Ansätze für Schulvorplätze	61
5.3 MSA Modell der übergeordneten Planung von Schulvorplätzen	62
5.4 Zwischenfazit	64
6. Fallstudie 1: Beobachtung von Schulvorplätzen	65
6.1 Friesgasse, 1150.....	68
6.2 Theresianum, 1040.....	72
6.3 GTVS Vereinsgasse	76
6.4 OVS Hietzinger Hauptstraße 166	80
6.5 Seestadt.....	84
6.6 Reichsapfelgasse	88
6.7 VS Oberlaa	91
6.8 VBS Grinzinger Straße	94
6.9 EVS Goldschlagstraße.....	97
6.10 Ortnergasse	100
6.11 Resümee der Beobachtungen.....	103
7. Fallstudie 2: Erfolgreiche Umgestaltungen	105
7.1 GEPS - OVS Waltergasse	107
7.2 Märzstraße	117
7.3 Gasgasse (Lerngemeinschaft 15).....	126
7.4 Schulgasse	135
7.5 Zusammenfassung der Beobachtungen	145
8. Exkurs: London & Paris.....	147
8.1 London School Streets	147
8.2 Paris.....	148
9 Conclusio und Ausblick	150
9.1 Zusammenfassende Beantwortung der Forschungsfragen.....	150
9.2 Kritische Reflexion über den Forschungsprozess.....	156
9.3 Forschungsbedarf.....	158
10 Verzeichnisse und Anhänge	159
10.1 Literaturverzeichnis	159
10.2 Tabellenverzeichnis	166
10.2 Abbildungsverzeichnis	167
Anhang	168

1 Einleitung

1.1 Problemstellung und Abgrenzung

Die Frage nach der Verteilung und Nutzung öffentlicher Räume in urbanen Gebieten gehört zu den dringlichsten Fragen der aktuellen Stadtforschung, -planung und -politik. Das allgemeine Wachstum der städtischen Bevölkerung und die zunehmende Verdichtung und diversifizierte Nutzung dieser Räume, sowie ein wachsendes Bewusstsein für ökologische Probleme, wie z.B. der steigenden Flächenversiegelung und der negativen Auswirkungen eines sich verändernden Klimas auf urbane Lebensverhältnisse erhöhen den Druck auf die begrenzte Ressource Raum. Vor diesem Hintergrund vollzieht sich allmählich ein Wandel in den Anforderungen an die Funktion von Straßen und Plätzen. Das in der Nachkriegszeit dominierende Ideal der „autogerechten Stadt“ betrachtete die Räume zwischen Gebäuden oder anderen Zielen vorrangig als Transportflächen und orientierte sich in deren Gestaltung an den Bedürfnissen eines wachsenden motorisierten Individualverkehrs. Es zeigte sich jedoch, dass dieses Paradigma zu einer Vielzahl an Problemen, wie z.B. Unfällen, Luftverschmutzung, Feinstaub oder Lärm führte. Die systemimmanente Benachteiligung anderer Mobilitätsformen führt auch zu sozialen Problemen, da aus ökonomischen oder körperlichen Gründen nicht alle Menschen in der Lage sind selbstständig am motorisierten Individualverkehr teilnehmen zu können. Das Ideal stößt auch in sich selbst an seine Grenzen: Der Ausbau von Straßen führt zu mehr Verkehr, dieser führt bald wieder zu Kapazitätsproblemen, historisch gewachsene Städte können nicht autogerecht umgebaut werden, autogerecht neu errichtete Stadtteile sind oft problematisch, eine ausreichende Versorgung mit Parkplätzen ist unmöglich, Lagen an vielbefahrenen Straßen sind für viele Nutzungen unattraktiv und verlieren an Wert, viele Wege in der Stadt sind sehr kurz und daher auch bei idealen Verkehrsbedingungen mit dem Auto nicht schneller zu bewältigen, Bring- und Holwege von älteren Menschen oder Kindern stellen Familien, und dabei aufgrund der gesellschaftlichen Realität nach wie vor meist Frauen, vor große Organisationsprobleme, und nicht zuletzt benötigt eine autogerechte Stadt enorme finanzielle Ressourcen der öffentlichen Hand für die Errichtung und Erhaltung.

Neue Entwicklungen und Trends in anderen Bereichen, z.B. im Konsum (Erlebnishopping und Onlinehandel), der Kommunikation (Internet), der Arbeitswelt (Home Office, Dienstleistungsgesellschaft, Kreativökonomien) dem Tourismus (Stadtmarketing, Eventisierung) und dem Freizeitverhalten, führen ebenfalls zu neuen Ansprüchen an die öffentlichen Räume einer Stadt. Zur Transportfunktion kommen verstärkt weitere Anforderungen, wie z.B. Aufenthalt, Freizeit, Konsum, Grünflächen, Veranstaltungen und Repräsentation. Während die meisten Räume weiterhin auch eine Transportfunktion übernehmen müssen, soll sich diese zunehmend auf öffentlichen Verkehr und aktive Verkehrsarten verlagern. Einige Nutzungsansprüche treten dabei in offenen Konflikt mit dem motorisierten Individualverkehr, bei anderen ergibt sich der Konflikt erst durch den begrenzt zur Verfügung stehenden Raum. Stadtverwaltungen, -planung und -politik beschäftigen sich vielfältig mit dieser Thematik und der sich daraus ergebenden Notwendigkeit den bebauten Raum an die geänderten Ansprüche umzugestalten. In Österreich finden sich entsprechende Punkte in zahlreichen städtischen oder politischen Strategiepapieren. In vielen davon finden sich aber auch widersprechende Positionen zum motorisierten Individualverkehr. Neben neuen Projekten eines automobilzentrierten Zeitalters, wie z.B. dem Lobautunnel oder der Westspange Linz, fehlt vielerorts das, vermeintlich unpopuläre, Bekenntnis zu einer Reduzierung der Verkehrsflächen, vor Allem in Bezug auf Parkplätze. Trotz genereller Absichtsbekundung neue Fußgänger:innen- und Begegnungszonen oder Radwege zu errichten und zahlreicher positiver Beispiele, wird jedes neue individuelle Projekt kontrovers diskutiert. Hinzu kommen komplizierte Zuständigkeiten und knappe budgetäre Rahmen bei der Umsetzung. Dies führt dazu, dass vielerorts ein Unterschied zwischen den Ansprüchen, dem Stand des Wissens bezüglich besserer Gestaltung, sowie den Absichten der Entscheidungsträger und der tatsächlichen Umsetzung besteht. Krisen, wie die COVID-19 Pandemie oder die Klimakrise, aber auch gesellschaftliche Trendwenden, können dabei schnell zu Situationen führen in denen ein plötzlich auftretender, bzw.

plötzlich relevant werdender, Bedarf eine schnellere Reaktion benötigen würde, als mit den traditionellen Mitteln der Planung, aber auch der politischen Entscheidungsfindung, möglich ist.

Ein Bereich bei dem dies besonders drastisch ist findet sich vor und um Schulen. Hier besteht ein breiter Konsens darüber, dass es für die Entwicklung der Kinder wünschenswert wäre, wenn diese den Schulweg aktiv, selbstständig und im Optimalfall auch unbegleitet zurücklegen können. Dies kann über verschiedene Maßnahmen, wie z.B. Information über Vorteile und tatsächliche Risiken, soziale Anreize oder Hilfen, gemeinschaftliche Begleitung, Schullotsen, sichere Schulwege, bessere öffentliche Verkehrsanbindung, bessere Rad- oder Gehwege zur Schule, Unterbindung von Elterntaxis oder sichere und einladende Schulvorplätze erreicht werden. Diese Vorplätze gehören grundsätzlich schon zu Bereichen mit hohem Nutzungsdruck: Ankommende Schüler:innen verabschieden sich von ihren Eltern, bzw. den Personen die sie in die Schule begleiten, befreundete Kinder und Begleitpersonen treffen sich und plaudern kurz, und die Lehrkräfte müssen oft ebenfalls das Gebäude über den Haupteingang betreten. Verschärft wird die Situation dadurch, dass dies alles in einem kurzen Zeitraum vor Schulbeginn stattfindet, und Schulen oft an neuralgischen Orten liegen, welche zu dieser Zeit auch vom morgendlichen Berufsverkehr und den Menschen die zu anderen Schulen in der Nähe unterwegs sind, stark beansprucht werden. Nachmittags teilt sich dies zwar auf mehrere Unterrichts-, bzw. Betreuungsendzeiten auf, dafür steigt die Aufenthaltsdauer von aufeinander wartenden Eltern und Kindern, sowie noch miteinander plaudernde Schüler:innen und Lehrer:innen. Der Trend zur Ganztageschule führt hier an vielen Standorten auch zu einer zeitlichen Verdichtung. Der Konflikt mit dem motorisierten Individualverkehr vor Schulen wird dadurch verstärkt, dass zahlreiche Kinder von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden und diese oft regelwidrig im Schulumfeld anhalten. Hier entsteht eine sich verstärkende Situation: Ein unsicheres Schulumfeld führt zu mehr Elterntaxis, diese verschlechtern den Sicherheitseindruck zusätzlich. Aus dieser, und um diese, Thematik ergeben sich noch weitere problematische Aspekte: Elterntaxis verstärken den allgemeinen Straßenverkehr, und falls der Schulweg der Kinder der Grund ist das Auto zu benutzen wird meist auch der restliche Arbeitsweg mit dem Auto zurückgelegt. Diese Bring- und Holwege belasten Familien zeitlich und finanziell, vor Allem die zeitliche Belastung wird dabei häufig von Frauen geschultert. Verkehrsfreie Schulvorplätze könnten auch in Pausen oder für einzelne Unterrichtseinheiten genutzt werden, sowie vor Schulbeginn und nach Schulende als wichtige Treffpunkte fungieren. Bei einer attraktiven Gestaltung kann der Platz auch von weiteren Anrainer:innen genutzt werden. Gerade in dicht verbauten Gebieten benötigen sowohl Schulen als auch Anrainer:innen Freiräume, im Sinne einer ökologisch nachhaltigeren Stadt wird außerdem Platz für Bäume und anderes Stadtgrün benötigt. Straßen, aber auch Parkplätze, im Schulumfeld erhöhen nicht nur das Verkehrsrisiko für Kinder, sondern verringern auch dieses Potential.

Während die Vorteile von autofreien, oder zumindest verkehrsberuhigten, Schulvorplätzen unumstritten sind und sich diese Forderung nicht nur in Strategiepapieren, sondern auch in nahezu sämtlichen politischen Programmen, findet, geschieht diesbezüglich in Wien relativ wenig. Das Instrumentarium der Stadt- und Verkehrsplanung bietet mit autofreien Plätzen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen, Wohnstraßen, Fahrradstraßen, Schulstraßen, Fahrverboten mit Ausnahmen für Anrainer:innen und Sackgassen zahlreiche Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung an, dennoch liegen über die Hälfte der Wiener Volksschulen lediglich in Tempo 30 Zonen und über 10% sogar in normalen Ortsstraßen mit Tempo 50. Auch Parkplätze finden sich bei der Mehrheit der Volksschulen direkt bei den Eingängen. Das neue Instrument einer Schulstraße mit temporärem Fahrverbot zu Unterrichtsbeginn wird derzeit nur von wenigen Schulen genutzt und führt dennoch zu großen Diskussionen, autofrei wurde in den letzten Jahren fast kein Schulvorplatz und selbst bei neu gebauten Schulen am Stadtrand besteht meist die Möglichkeit mit dem Auto sehr nahe zum Eingangsbereich vorzufahren. Daher stellt sich die Frage wieso es bei diesem Anliegen trotz Konsens und Willensbekundung bei Fachleuten, Verwaltung und Politik kaum Fortschritte gibt. Hier wird auch ein weiteres Problem ersichtlich: Die Umgestaltung von Schulvorplätzen sollte als partizipativer Prozess auch Lehrer:innen, Eltern und Schüler:innen miteinbeziehen. Eine Beteiligung von Eltern und Kindern einer Volksschule benötigt allerdings herzeigbare Resultate in einem relativ kurzen Zeitraum, da Kinder eine Volksschule maximal 4 Jahre lang besuchen. Während ihr Interesse an einem selbstständigen, eventuell auch

unbegleiteten, Schulweg dabei mit dem Alter ansteigt verringert sich damit die potentielle Beteiligungszeit an einem Planungsprozess. Ein Kind, welches in der dritten Volksschulklasse an einem Partizipationsprojekt zum Schulvorplatz teilnimmt, kann nicht darauf warten, dass durch die Konkretisierung des Projekts, den politischen Beschluss in mehreren Kommissionen und die Umbauarbeiten Jahre später umgebaut wird. Bei Eltern mehrerer Kinder könnte diese Zeitspanne länger sein, engagierte Eltern erhoffen sich aber auch schnelle Verbesserungen für den Schulweg ihrer Kinder. Dadurch sind hier bis zur Fertigstellung größerer Projekte auch schnelle und kostengünstige temporäre Lösungen gefragt.

Diese Diplomarbeit versucht, nicht die Probleme und Hindernisse ins Zentrum zu stellen, sondern betrachtet positive Beispiele für Änderungen. Das Problemfeld der Schulvorplätze eignet sich aufgrund seiner Dringlichkeit sowie dem zu beobachtenden Stillstand und der Notwendigkeit schneller Lösungen ideal für die Instrumente des Tactical Urbanism. Diese Herangehensweise versucht mit schnellen und günstigen Interventionen auf Probleme und mögliche Verbesserungen aufmerksam zu machen. Dabei können verschiedene Lösungsansätze auch temporär ausprobiert werden, auch formelle Verfahren sind nicht immer notwendig. Beispiele sind Bemalungen von Straßen und Kreuzungen, Aktionstage, Umnutzung von Parkplätzen, Pop Up Einrichtungen, Zwischennutzungen, DIY Interventionen, Guerilla Gardening, temporäre Straßensperren, etc.. Auch in Wien werden solche Planungen zunehmend, vor Allem in partizipativen Prozessen, verwendet, meist ohne explizit als Tactical Urbanism bezeichnet zu werden. Ein prominentes Beispiel war der Pilotversuch vor der Umsetzung der Neugestaltung der Mariahilferstraße. Die Volksschule Vereinsgasse im zweiten Bezirk hat 2018 als erstes ein Pilotprojekt einer Schulstraße durchgeführt. Solche Projekte erfordern engagierte Beteiligte. Diese Diplomarbeit untersucht daher einige Beispiele als Fallstudie um herauszufinden welche Prozesse, Aktionsformen und Umstände es ermöglicht haben eine Veränderung herbeizuführen. Ziel ist es dabei eventuelle „Best Practice“ Beispiele oder vermeidbare Hindernisse zu finden, um die Durchführung von weiteren erfolgreichen Initiativen zu erleichtern. Dabei sollen natürlich auch die Veränderungen analysiert und evaluiert werden. Wesentlich ist dabei die Frage mit welchen Taktiken engagierte Bürger:innen in der Lage sein könnten starre Planungspraktiken und Denkweisen zu durchbrechen, positive Aufmerksamkeit für ihre Anliegen zu erreichen und sich in der Konkurrenz um die begrenzten Ressourcen Raum und Budgets durchzusetzen. Interessant ist auch der Aspekt welchen Beitrag Verwaltung und Politik dabei leisten könnten diese Initiativen zu unterstützen und neue Praktiken im Spannungsfeld zwischen Top-Down und Bottom-Up zu ermöglichen. Die Analyse der Prozesse erfolgt mit Hilfe des Multiple-Stream Ansatz um Gemeinsamkeiten, Unterschiede und mögliche Ansatzpunkte für zukünftige Bemühungen herauszufinden.

1.2 Gliederung

Zu Beginn der Arbeit werden die Forschungsfragen und verwendeten Methoden vorgestellt. Danach wird der Stand der Forschung aus verschiedenen Disziplinen besprochen und die notwendigen Erkenntnisse für die Problematik zusammengefasst. Dies umfasst Themen des öffentlichen Raumes und der Mobilität, der Kindheitsforschung, vor Allem in Bezug auf Raum und Mobilität und der strategischen Planung. Anschließend werden die Gestaltungsmöglichkeiten von Schulvorplätzen besprochen, der Stand der Dinge in Wien diskutiert und die Strategien der Stadt Wien dazu vorgestellt. Das Modell des Multiple-Streams-Ansatz, mit welchem die Planungsprozesse analysiert werden sollen, wird erst danach, nicht bei den theoretischen Hintergründen vorgestellt, da die Bezüge zur Umgestaltung Wiener Schulvorplätze erst mit diesem Hintergrundwissen hergestellt werden können. Anschließend werden die Ergebnisse der Beobachtung verschiedener Schulvorplätze vorgestellt. Danach werden die vier detaillierten Fallbeispiele beschrieben, zusammengefasst und ein Ausblick über mögliche zukünftige Verbesserungen gegeben.

1.3 Forschungsfragen

Die zentrale Forschungsfrage lautet:

- **Welche Prozesse haben die erfolgreiche autofreie Umgestaltung von Schulvorplätzen ermöglicht?**

Im Theorieteil werden zahlreiche Vorteile einer autofreien Umgestaltung von Schulvorplätzen herausgearbeitet. Diese Arbeit, und somit deren zentrale Frage, widmet sich dem Verlauf sowie den beteiligten Akteur:innen bei erfolgreich durchgeführten Umgestaltungen. Das Ziel ist diese detailliert zu beschreiben, deren Entstehungsgeschichte nachzuvollziehen und herauszufinden welche Vorgänge dabei ausschlaggebend waren. Daraus ergeben sich folgende Unterfragen zur Problematik ans ich, zum Status Quo der Schulvorplätze in der Wiener Stadtplanung und der gebauten Realität, den Details der Prozesse und den Zukunftsaussichten:

- **Wie betrachtet die Stadt- und Verkehrsforschung Kinder?**

Bei der Erforschung von Themen die Kinder betreffen gibt es einige Unterschiede zu Erwachsenen. Einleitend sollen daher der Frage nachgegangen werden, welche unterschiedlichen Positionen und Forschungsansätze zur Thematik Kindheit und Raum vorhanden sind und wie diese Arbeit darin eingeordnet werden kann.

- **Wie sieht die (Schulweg)Mobilität von Kindern in Wien aus?**

Um die Problematik des Verkehrs auf Schulvorplätzen zu verstehen ist es notwendig zu wissen welche Besonderheiten es bei der Mobilität von Kindern gibt.

- **Welche Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung von Schulvorplätzen gibt es?**

Bevor die existierende Gestaltung von Schulvorplätzen in Wien, und die Haltung der Strategiepapiere dazu, thematisiert wird, wird recherchiert welche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Schulvorplätzen überhaupt möglich sind. Diese können oft auch als schnelle erste Maßnahme vor einer autofreien Umgestaltung zum Einsatz kommen und sind daher möglicherweise ein Bestandteil der analysierten Prozesse.

- **Wie schauen Schulvorplätze in Wien aus?**

Diese Frage widmet sich dem Erscheinungsbild der Schulvorplatzgestaltung in Wien. Damit ist nicht die optische Gestaltung dieser gemeint, sondern das Platzangebot vor der Schule und die Organisation des Verkehrs rund um den Schuleingang.

- **Welche Haltung haben die Strategiepapiere der Stadt Wien bezüglich Schulvorplätzen?**

Die Stadt Wien veröffentlicht regelmäßig strategische Entwicklungskonzepte. Neben den übergeordneten Stadtentwicklungsplänen gibt es verschiedene Fachkonzepte und Strategien. Diese Frage soll beantwortet in welchem Ausmaß Schulwegmobilität und die Gestaltung öffentlicher Räume vor Schulen darin eine Rolle spielen und ob die Thematik mit konkreten Problemen, Zielen und Maßnahmen verbunden wird.

- **Wie ist die Verkehrs- und Platzsituation vor Schulen in Wien?**

Diese Frage überprüft die aus der Literatur gewonnenen Erkenntnisse über die Verkehrs- und Platzproblematiken anhand von ausgewählten Beispielen Wiener Schulvorplätze. Dies soll es auch ermöglichen die Vorteile der aktuellen Umgestaltungen besser zu erkennen und beschreiben.

- **Welche Schulvorplätze wurden in den letzten Jahren autofrei umgestaltet?**

Um mögliche Fälle für die Studie zu identifizieren, wird in einem weiteren Rechenschritt nach erfolgreich autofrei umgestalteten Schulvorplätzen gesucht und diese kurz vorgestellt.

- **Wie kam es zur autofreien Umgestaltung von Schulvorplätzen?**

Um die Prozesse hinter den erfolgreichen Umgestaltungen zu verstehen soll deren Geschichte möglichst genau bekannt sein. Der Verlauf der Umgestaltung soll mittels Literaturrecherche, historischen (Luft)bildern und Interviews nachvollziehbar gemacht werden.

- **Eignen sich dafür Interventionen des Tactical Urbanism und wenn ja, welche?**

Da eine der Grundannahmen dieser Arbeit darin besteht, dass experimentelle Ansätze des Tactical Urbanism dabei helfen können die Akzeptanz von Transformationen zu erhöhen, wird recherchiert ob, wie und bei welchen Umgestaltungen, temporäre Interventionen eine Rolle gespielt haben.

- **Welche Rolle bei der Umgestaltung haben die drei Ströme, sowie Gelegenheitsfenster und Politische Unternehmer:innen des Multiple Streams Ansatz gespielt?**

Diese Vorgänge werden nun unter den Annahmen des Multiple-Streams-Ansatz betrachtet, welcher es ermöglicht Ähnlichkeiten und Unterschiede zu identifizieren und einzuordnen.

- **Welche Empfehlungen lassen sich aus den untersuchten Beispielen ableiten?**

Abschließend soll die Frage beantwortet werden, was es bräuchte, um mehr Transformationsprozesse im Sinne der Strategiepapiere anzustoßen und auch erfolgreich umzusetzen.

Kapitel	Forschungsfrage	Methode
7 & 9	Welche Prozesse haben die erfolgreiche autofreie Umgestaltung von Schulvorplätzen ermöglicht?	Fallstudie, Literatur- und Kartenrecherche, Rechercheinterview, Begehung, Beobachtung, Expert:inneninterview
2.2	Wie betrachtet die Stadt- und Verkehrsforschung Kinder?	Literaturrecherche
2.2	Wie sieht die (Schulweg)Mobilität von Kindern in Wien aus?	
3.2	Welche Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung von Schulvorplätzen gibt es?	
3.3	Wie schauen Schulvorplätze in Wien aus?	Literatur- und Kartenrecherche
4	Welche Haltung haben die Strategiepapiere der Stadt Wien bezüglich Schulvorplätzen?	Literaturrecherche, Rechercheinterview
6	Wie ist die Verkehrs- und Platzsituation vor Schulen in Wien	Fallstudie, Beobachtung
7	Welche Schulvorplätze wurden in den letzten Jahren autofrei umgestaltet?	Literatur- und Kartenrecherche, Rechercheinterview
7	Wie kam es zur autofreien Umgestaltung von Schulvorplätzen?	Fallstudie, Literaturrecherche, Expert:inneninterview
7 & 9	Eignen sich dafür Interventionen des Tactical Urbanism und wenn ja, welche?	
7 & 9	Welche Rolle bei der Umgestaltung haben die drei Ströme, sowie Gelegenheitsfenster und Politische Unternehmer:innen des Multiple Streams Ansatz gespielt?	
9	Welche Empfehlungen lassen sich aus den untersuchten Beispielen ableiten?	Fallstudie, Literatur- und Kartenrecherche, Rechercheinterview, Begehung, Beobachtung, Expert:inneninterview

Tabelle 1: Übersicht über Forschungsfragen und Kapitel

1.4 Raumverständnis

Raum bedeutet im Kontext dieser Arbeit mehr als die bauliche Struktur eines bestimmten Ortes. Städtische Räume entstehen aus den sozialen Tätigkeiten und Strukturen der sie hervorbringenden Gesellschaft. Die in und mit ihnen tätigen Personen und Organisationen sind gleichzeitig Produzent:Innen und Konsument:innen dieser Räume. Diese Verknüpfungen und Wechselwirkungen haben unterschiedliche Modelle und Konzepte von Raum und dessen Produktion hervorgebracht, zu deren bekanntesten jene von Henri Lefebvre, Martina Löw und David Harvey zählen. Raum, seine (Re)Produktion und Wahrnehmung wird dabei seit Lefebvres Werk „Production de l'espace“ von 1974 als eine Triade angesehen. Zusammengefasst und übersetzt von Martina Löw bildet sich diese bei Lefebvre aus:

- Der räumlichen Praxis (Spatial practice), das heißt der Produktion und Reproduktion von *Raum, insbesondere der Aktivität der Wahrnehmung,*
- *Den Representationen von Raum (representations of space), das heißt dem Raum, wie er kognitiv entwickelt wird (Zum Beispiel durch Architekt:innen und Planer:innen) und*
- *Dem Raum der Repräsentation (representational space) mit seinen komplexen, auch widerständigen, Bildern und Symbolisierungen.*
(Löw 2018: 27, Zusammenfassung von Lefebvre 1991: 38ff)

Diese Dreiteilung wird oftmals auch als Perceived – Conceived – Lived bezeichnet (Löw. 2019: 28), wobei David Harvey darunter den „Erfahrenen Raum“ (Perceived), den „Erdachten Raum“ (Conceived) und den „Erlebten Raum“ (Lived) bezeichnet und postuliert, dass erst dieser dritte Raum des alltäglichen Handelns und Lebens sowie dessen Symbolik die Verbindung zwischen den ersten beiden herstellt (Harvey 2005).

Das Thirdspace Konzept Edward Sojas interpretiert diese Triade als einen Firstspace der räumlichen Struktur und einen Secondspace über dessen Wahrnehmungen. Diese beiden werden durch einen Thirdspace der Wahrnehmungen und Erfahrungen diverser Gruppen verbunden. Dadurch wird ein bestimmter Raum von unterschiedlichen Menschen anders interpretiert und genutzt. Dieses Konzept wird häufig verwendet, um Nutzungs- und Deutungskonflikte zwischen privilegierten und marginalisierten Gruppen in öffentlichen Räumen zu beschreiben. (Bustin 2010, Knox 2000, Soja 2003). Ein wesentlicher Bestandteil dieser Konzepte ist Veränderung: Ideen, Konzepte, Vorstellungen von, und Ansprüche an, Räume ändern sich mit der Zeit und den gesellschaftlichen, sowie sozialen, Rahmenbedingungen. Ein weiteres Werk Henri Lefebvre beschäftigt sich mit dem Alltagsleben, bzw. einer Kritik daran (Lefebvre 2014). Dieses hat in den letzten Jahren auch vermehrt Einfluss auf urbanistische Diskurse bekommen. Einen Überblick über verschiedene historische und aktuelle Debatten über den Zusammenhang zwischen Alltagsleben und Stadt bieten z.B. der „Everyday Life Reader“ (Highmore 2002) und Sabine Knierbeins Habilitationsschrift „Critique of Everyday Life in the 21st Century“ (Knierbein 2020).

Eine vertiefende Diskussion von Lefebvres Ideen über die (Re)Produktion von Räumen und das Alltagsleben, sowie die darauf aufbauenden Konzepte und deren Einbettung in allgemeine theoretische Diskurse, würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Betrachtet man die Thematik der Schulvorplätze, so ist es jedoch möglich einige Themen und Beobachtungen in diese Konzepte einzuordnen und als Grundannahmen dieser Arbeit heranzunehmen:

- Unterschiedliche Ideen und Positionen zu Kindheit produzieren unterschiedliche Räume für Kinder.
- Unterschiedliche Gruppen (Anrainer:innen, Eltern, Kinder) nehmen diese unterschiedlich wahr und stellen verschiedene Ansprüche.
- Die jeweiligen Machtverhältnisse produzieren dabei oft Räume in denen die Bedürfnisse der Schwächsten, in dem Fall der Kinder, nicht gleichwertig berücksichtigt werden.
- Die Art und Weise wie mit diesen Nutzungskonflikten umgegangen wird ist von den Haltungen der Entscheidungsträger abhängig.

- Öffentliche Orte können daher auch als Repräsentationen der politischen Positionierung und Spiegelbild gesellschaftlicher Realitäten verstanden werden.
- Alltägliche Wege, wie der Schulweg, besitzen eine große Bedeutung für die Lebensrealität der Menschen.
- Die Art und Weise wie diese Wege bewältigt werden (können), spiegelt gesellschaftliche und soziale Haltungen.
- Ausschlaggebend für persönliche Entscheidungen ist oft die Ebene der Wahrnehmung: Wird die Verkehrs- und Aufenthaltssituation vor der Schule als gefährlich oder unangenehm wahrgenommen, dürfen Kinder nicht selbstständig zur Schule gehen und entscheiden sich auch Eltern eher für das Auto, unabhängig von den tatsächlichen Gefahren.

Aus diesem Raumverständnis heraus ergibt sich die Motivation die übergeordneten Thematiken von Mobilität, Urbanen Kindheiten, resilienter Stadtgestaltung, zeitgemäßen Planungsprozessen mit Partizipationsmöglichkeiten und Berücksichtigung der Bedürfnisse Schwächerer und strategischen Planungen in komplexen Verwaltungsformen durch die Linse der Schulvorplätze zu betrachten. Diese haben eine hohe Bedeutung für das alltägliche Leben von Kindern und deren Eltern und beeinflussen das städtische Leben in ihrer Umgebung. Sie repräsentieren die Werthaltungen von Verantwortlichen in Politik und Verwaltung, und sind ein Resultat der, bei ihrer Gestaltung jeweils aktuellen, Planungspraktiken und gesellschaftlichen Umstände. Erst der alltägliche Schulweg macht aus einem Platz einen Schulvorplatz. Dessen Wahrnehmung verändert wiederum die Entscheidungen der Menschen, die sich täglich in ihm bewegen, wodurch sich eine Wechselwirkung ergibt. Während die sich daraus ergebenden Probleme allgemein anerkannt werden, existiert, zur Zeit, keine übergeordnete Strategie für flächendeckende Verbesserungen. Daher lohnt es sich diese Zusammenhänge, Faktoren, Vorgänge und Akteure, welche positive Veränderungen ermöglicht haben, genauer zu betrachten.

1.5 Methodik

Den Kern der Arbeit bildet eine qualitative Untersuchung von Fallbeispielen. Neben der Beschreibung und Analyse des Zustands vor und nach der Umgestaltung wird dabei der Prozess mittels leitfadengestützten Expert:inneninterviews von beteiligten Akteur:innen betrachtet. Im Zuge der Analysen und Interviews werden dabei induktiv Erkenntnisse über den Prozess gewonnen.

Zuerst erfolgte eine Recherche nach potentiellen Fallbeispielen. Danach wurde die morgendliche Situation vor mehreren Volksschulen beobachtet, um einen Vergleich zwischen den autofrei umgestalteten Fallbeispielen und verschiedenen sonstigen Schulvorplatzsituationen zu ermöglichen. In einem ersten Analyseschritt wurden anschließend weitere verfügbare Informationen über die Fallbeispiele wie Zeitungsartikel oder Sitzungsprotokolle analysiert und eine erste Auflistung der involvierten Akteur:innen durchgeführt. Anschließend wurden Interviews mit möglichst vielen relevanten Akteur:innen der Fallbeispiele durchgeführt und einer Inhaltsanalyse unterzogen.

1.5.1 Fallstudien

Hans-Gerd Ridder unterscheidet in einem Überblick über Unterschiedliche Designs von Fallstudien vier grundlegende Typen (siehe Tabelle 2). Diese sind:

- „No Theory First“ (Eisenhardt): Hier wird ein Thema breit erforscht. Es gibt zwar einzelne Annahmen und vorher festgelegte Variablen, jedoch keine vollständige Theorie und keine Annahmen über Zusammenhänge zwischen den Variablen.
- „Gaps and Holes“ (Yin): Dieses Design stützt sich auf eine bekannte Theorie mit bekannten Forschungslücken, welche den Untersuchungsgegenstand entweder teilweise oder vollständig erklärt. Annahmen, Variablen und Relationen werden erstellt und in der Fallstudie überprüft.
- „Social Construction of Reality“ (Stake): Dieses Design basiert nicht auf einer konkreten Forschungsfrage, sondern auf generellem Interesse in das Thema oder einen Einzelfall, welches, bzw. welcher, möglichst dicht beschrieben werden soll.
- „Anomaly Approach“ (Burawoy): Diese Herangehensweise versucht zu erklären, wieso bestimmte Anomalien von einer Theorie nicht erklärt werden können. (Ridder 2017: 291 – 293, 297)

Table 1 Portfolio of case study research design: differences in underlying elements

	Case study research designs			
	No theory first	Gaps and holes	Social construction of reality	Anomalies
Representative scholars	Eisenhardt	Yin	Stake	Burawoy
The case	Research question; A priori constructs, variables; No assumed relationships	Research question; Existing theory; Proposition; Framework	Curiosity in the case; Understanding of research issues	Curiosity; Existing theory; Anomalies; Internal contradictions; Gaps, silences
The data	Theoretical sampling; Qualitative data as the primary choice	Purposeful sampling; Qualitative data as the primary choice	Purposive sampling; Thick descriptions; Holistic comprehension	Theoretical sampling; Dialogue of observer and participants; Participant observation
The analysis	Emerging constructs and relationships	Pattern-matching as a primary choice; Analytic generalization	Learning from the case; Categorical aggregation	Social processes; Structuration; Reconstruction of theory

Tabelle 2: Unterschiedliche Designs von Fallstudien (Ridder 2017: 292)

Die vorliegende Arbeit verwendet für unterschiedliche Forschungsfragen unterschiedliche Fallstudiendesigns. Die erste Forschungsfrage, welche mittels Fallstudien beantwortet werden soll, lautet „Wie ist die Verkehrs- und Platzsituation vor Schulen in Wien?“ Nachdem davor unterschiedliche Typen von Schulvorplätzen mittels Literatur- und Kartenrecherche identifiziert wurden, widmet sich diese Frage nicht nur der Gestaltung, sondern der Frage was auf Schulvorplätzen zu Schulbeginn passiert. Die Motivation dafür ist also das allgemeine Interesse am Untersuchungsgegenstand Schulvorplatz. Während es natürlich bekannte allgemeine Theorien über das Verhalten von Individuen im öffentlichen Raum gibt, liegt diesem keine konkrete Theorie zugrunde. Ziel ist es einen allgemeinen Eindruck über die Situation auf Schulvorplätzen zu bekommen und mögliche Probleme aber auch Lösungen zu beobachten.

Für diese Art von Fallstudie eignet sich also das „Social Construction of Reality“ Design nach Stake. Es gibt jedoch einige Annahmen, wie z.B., dass ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot an Aufenthaltsflächen zu einer längeren Verweildauer von Eltern und Kindern führt. Insofern wäre auch der „No Theory First“ Ansatz möglich. Der relevante Unterschied liegt jedoch darin, dass dieser darauf abzielt mittels konstruktivistischer Beschreibung und positivistischer Entwicklung, neue Zusammenhänge und Theorien zu entwickeln. Dies würde nicht nur eine Vorabdefinition konkreter, zu untersuchender Variablen erfordern, sondern auch einen anderen Zweck verfolgen als die Forschungsfragen dieser Arbeit. Diese verfolgt auf dieser Stufe vielmehr die Ziele des „Social Construction of Reality“ Designs: Beobachtung und Beschreibung eines Falles, Verständnis über den Forschungsgegenstand bei Forschendem und Lesenden (Ridder 2017: 286 – 293, 296 – 299). Während bei dieser Art von Fallstudie an sich eine möglichst dichte Beschreibung anzustreben ist, muss sich diese auch an den Möglichkeiten und dem Stellenwert dieser Untersuchungsstufe für die gesamte Arbeit, sowie an der übergeordneten Thematik orientieren und verschiedene Einschränkungen, bzw. Spezifizierungen vornehmen. Diese, sowie die grundlegenden Annahmen, werden in Kapitel 6 vor der Fallstudie aufgeführt.

Der Hauptteil der Arbeit widmet sich nicht Schulvorplätzen in Wien an sich, sondern einigen Beispielen für Schulvorplätze, welche in den letzten Jahren autofrei umgestaltet wurden. Dabei stehen nicht die Situationen am Schulvorplatz, sondern die Prozesse, welche zur Umgestaltung geführt haben, im Zentrum des Interesses. Um diese tiefer zu analysieren und vergleichbar zu machen werden sie nach dem Modell des Multiple-Streams-Ansatz untersucht. Dieser wird meistens für gut dokumentierte Agenda Setting Prozesse und Entscheidungsfindungen in der Politik oder in Unternehmen verwendet (siehe Kapitel 5). Eine Grundannahme dieser Arbeit ist, dass die Erklärungsansätze aus dem Multiple-Streams-Ansatz auch geeignet sind, um Vorgänge in der Stadtplanung zu analysieren. Dabei lassen sich bei verschiedenen Beispielen Gemeinsamkeiten und grundlegende Mechanismen finden, die vorab lediglich angenommen werden können. Dies entspricht dem „Gaps and Holes“ Design nach Robert K. Yin. Dieser hält in seinen Arbeiten über seine Art von Fallstudien fest, dass eine Untersuchung auch mittels einer Methodenmischung durchgeführt werden kann, z.B. mittels einer Beobachtung von Fällen einer Fallstudie, definiert jedoch drei wesentliche Eigenschaften einer Problemstellung zu deren Bearbeitung Fallstudien besonders geeignet sind:

“For case study research, this niche is when: A “how” or “why” question is being asked about) a contemporary set of events,) over which a researcher has little or no control.” (Yin 2014: 14)

Dies passt also gut zu der Fragestellung dieser Arbeit, warum und wie Umgestaltungen erfolgreich waren, da sie unlängst erfolgt sind, in einem Fall sogar noch gerade erfolgen, und vom Autor nicht beeinflusst werden können.

Zusammengefasst werden also in dieser Diplomarbeit zwei Fallstudien durchgeführt. Zuerst ein „Social Construction of Reality“ Design nach Stake, mit dem Ziel Wissen über den Untersuchungsgegenstand „Schulvorplätze“ im Allgemeinen zu gewinnen, danach eine detaillierte Fallstudie „Gaps and Holes“ nach Yin, um zu untersuchen ob, und welche, Mechanismen des Multiple-Streams-Ansatz auf erfolgreiche Umgestaltungen zutreffen. Diese kann außerdem Erkenntnisse darüber generieren welche Elemente zum Erfolg beigetragen haben. Um umfassendes Erkenntnis über die Beispiele der zweiten Fallstudie zu erlangen sind diese Schulvorplätze auch bereits Teil der ersten Überblicksfallstudie. Die Auswahl der Fälle und Näheres zur Durchführung der Fallstudie wird in den entsprechenden Kapiteln 6 und 7 besprochen.

1.5.2 Beobachtung

Die Beobachtung von Alltagssituationen ist eine schon lange angewandte Erhebungsform und auch in der Mobilitätsforschung sehr häufig. Eine quantitative Anwendung wäre z.B. die Verkehrszählung. Auch in der Stadtsoziologie ist die Beobachtung des Stadtlebens an sich, sowie spezifischer sozialer und kultureller Orte und Personengruppen eine beliebte Forschungsmethode (Gehrau & Weicher 2017: 169). Bei der Beobachtung wird häufig zwischen teilnehmenden und nicht-teilnehmenden Beobachtungen unterschieden (Flick 2002: 200 & 201, Gehrau & Weicher 2017: 30ff). Eine weitere Unterscheidungsmöglichkeit besteht nach offener vs. verdeckter, sowie wissentlicher vs. unwissentlicher Beobachtung (Gehrau & Weicher 2017: 33 – 35). Während die verdeckte und unwissentliche Beobachtung zwar ethisch nicht ganz unbedenklich sind, ist diese Frage im öffentlichen Raum nicht so problematisch, da die Beobachteten anonym bleiben (ebd.: 35). Eine Einholung von Verständnis ist bei Beobachtungen im öffentlichen Raum auch nicht möglich (Flick 2002: 201). Eine teilnehmende, offene und wissentliche Beobachtung wäre bei dieser Fallstudie die Begleitung von Eltern und Kindern am Schulweg. Dies wäre jedoch nicht nur mit hohem Aufwand verbunden, sondern würde auch lediglich Erkenntnisse über die spezifischen Schulwege liefern. In dieser Arbeit wird also die Beobachtung nicht-teilnehmend, verdeckt und unwissentlich durchgeführt. Beobachtungen können sowohl standardisiert als auch nicht-standardisiert durchgeführt werden. Standardisierte Beobachtungen gehen von konkreten Theorien und Annahmen aus und definieren im Vorfeld genau was zu beobachten ist und wie das Beobachtete aufgezeichnet werden soll. Bei nicht-standardisierten Beobachtungen soll das Geschehen möglichst umfassend protokolliert werden um ein umfassendes, offenes Verständnis über den Untersuchungsgegenstand zu gewinnen (Gehrau & Weicher 2017: 39ff). Üblicherweise werden bei qualitativen Untersuchungen nicht-standardisierte Beobachtungen durchgeführt. Dabei können jedoch auch standardisierte Elemente vorkommen, um eine Vergleichbarkeit von Beobachtungen oder schnelle Erfassung bestimmter Merkmale zu ermöglichen. Ausschlaggebend für die Einordnung ist, ob die Analyse dieser Beobachtung nach einem standardisiertem Schema, oder nicht-standardisiert erfolgt (ebd.: 70ff). Da die Beobachtung in dieser Diplomarbeit das Ziel hat eine möglichst dichte Beschreibung der Situation vor Schulen zu gewinnen erfolgt sie grundsätzlich nicht-standardisiert. Um aber eben bestimmte Verhaltensweisen, deren Vorkommen im Vorfeld angenommen wird, z.B. Falschparker, schnell zu erfassen und zwischen den Fällen vergleichbar zu machen, werden diese schon bei der Beobachtung standardisiert vermerkt.

1.5.3 Qualitative Expert:inneninterviews

Den zweiten Erhebungsschritt der Analyse der Fallbeispiele stellen qualitative, leitfadengestützte, problemzentrierte Interviews mit Expertinnen und Experten dar. Die Konzeption der Interviews wurde dabei anhand des Lehrbuchs „Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse“ von Jochen Gläser und Grit Laudel durchgeführt (Gläser & Laudel 2009). Analog zu deren Definition werden bei dieser Arbeit sämtliche Menschen als Expert:innen bezeichnet welche eine Rolle bei der Umgestaltung der Schulvorplätze gespielt haben oder spielen hätten können. Das Ziel der Interviews war es Informationen über die Akteur:innen, die zeitlichen Abläufe und eventuelle Hindernisse oder positive Ereignisse zu bekommen. Da nicht viele Interviews durchgeführt wurden und es für das Verständnis der Fallstudien wesentlich ist, auf wessen Aussagen die Erklärungen basieren, konnten die Interviews nicht anonymisiert werden. Die befragten Personen wurden auch nicht als Individuum an sich befragt sondern als Vertreter:innen bestimmter Institutionen, bzw. Gruppen. Da es nicht um eine soziologische Analyse oder persönliche Werthaltung der Befragten ging konnte auf eine Transkription der Interviews verzichtet werden. Neben einer Nacherzählung des Prozesses wurden dabei wesentliche Fragen geklärt, wie z.B.: Was waren die ursprünglichen Ziele, wer war involviert, was waren wesentliche Termine, welche Methoden wurden angewendet, wie lange hat der Prozess gedauert, welche Kosten sind angefallen, gab es temporäre Maßnahmen und/oder Versuche, wie zufrieden sind sie mit dem Ergebnis, was hat funktioniert, was nicht und warum? Einige dieser Antworten sind aufgrund der Voranalyse bereits bekannt, so gab es z.B. in der Schulgasse zwei verschiedene temporäre Versuchsanordnungen, einige können jedoch erst durch diese Interviews herausgefunden werden. Das problemzentrierte Interview wurde gewählt, da im Zentrum des Interesses nicht die allgemeine Haltung oder Erfahrung der Interviewten zu einem Thema, sondern deren Sicht auf einen ganz konkreten Prozess steht. Der Fragesteller hat dieses Thema vorher schon analysiert und bestimmte Aspekte in einem Interviewleitfaden zusammengefasst, welche nun in einem offenen, teilstrukturierten Gespräch abgeklärt werden sollen (Mayring 2023: 60ff).

Expert:inneninterviews, welche zur Rekonstruktion eines sozialen Prozesses beitragen sollen, werden üblicherweise als leitfadengestützte Interviews geführt (Gläser & Laudel 2009: 111). Das Ziel eines Leitfadeninterviews ist es Hintergründe, Wissen, Erfahrungen, und Meinungen der Expert:innen, mittels möglichst offenen, neutralen, klaren und einfachen Fragen, herauszufinden (ebd.: 122 – 146). Ein solches Interview beginnt üblicherweise mit einer Einleitung, in welcher die Untersuchung vorgestellt wird und notwendige Einwilligungen geholt werden. Auch kann hier der Rahmen, z.B. wieviel Zeit zur Verfügung steht, in welcher Funktion die befragte Person Auskunft geben soll und welche Informationen nicht weitergegeben werden dürfen, abgeklärt werden (ebd.: 144). Anschließend soll mit einer „Aufwärmfrage“ ein angenehmer Einstieg in die Thematik gefunden werden, die zentralen Teile des Interviews bestehen aus erzählgenerierenden Fragen nach dem Untersuchungsgegenstand und sich aus dem Interview ergebenden Nachfragen (ebd.: 147 & 148, Pohlmann 2022: 231 – 235). Diese sollen sicherstellen, dass die sich aus den Annahmen und der zugrundeliegenden Theorie abgeleiteten Punkte auch erfragt werden.

2 Hintergründe und Stand der Forschung

2.1 Mobilität und öffentlicher Raum

Dieses Kapitel widmet sich aktuellen Entwicklungen bei der Mobilität und den Verbindungen zwischen Mobilität und öffentlichem Raum. Da sich die Arbeit insgesamt mit Wien befasst liegt der Schwerpunkt auf Entwicklungen in Wien und auf der Position der Wiener Stadtentwicklung in Bezug auf die begrenzte Ressource öffentlicher Raum.

Betrachtet man die Mobilität in Österreich so ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs nach wie vor sehr groß. 2013/2014 wurden 47% der Wege im Hauptverkehrsmittel als MIV Lenker:in zurückgelegt, weitere 12% als MIV Mitfahrer:in. Bei 17% der Wege war das Hauptverkehrsmittel ein öffentliches Verkehrsmittel, 18% wurden zu Fuß, 7% mit dem Rad zurückgelegt. In Wien war der Anteil des MIV mit 25% Lenker:innen und 8% Mitfahrenden deutlich geringer. 38% der Wege in Wien wurden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, 25% zu Fuß, 4% mit dem Rad (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 56). In Wien wird angestrebt den Anteil des MIV weiter zu reduzieren, 2019 betrug der Anteil des MIV (Lenker:innen und Mitfahrende) 27%. 38% der Wege wurden hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt, 28% zu Fuß und 7% mit dem Rad. 2021 zeigt sich, wohl als Folge der Covid19 Pandemie, ein Rückgang des öffentlichen Verkehrs auf 30%. Dennoch ist auch der Anteil des MIV leicht auf 26% zurückgegangen während 35% der Wege zu Fuß und 9% mit dem Rad zurückgelegt wurden (Wiener Linien & Wien zu Fuß C). Im Fachkonzept Mobilität von 2015 hat sich Wien das Ziel gesetzt bis 2025 den Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20% zu senken (Stadtentwicklung Wien, MA18 2015: 22). Um dieses Ziel zu erreichen sind also noch weitere, auch kurzfristig wirksame, Maßnahmen notwendig.

Diese Entwicklung wurde durch eine Stadtplanung notwendig, welche sich jahrzehntelang an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs orientiert hat (vgl. Knoflacher 2009). Ab 1955 entstand im deutschsprachigen Raum, aufbauend auf Erfahrungen aus den USA, das Leitbild der autogerechten Stadt mit bedarfsgerechtem Infrastrukturausbau, als Antwort auf den steigenden und positiv bewerteten Motorisierungsgrad (Schönharting & Schuhmann 2009: 5 - 6). Danach stiegen die mit dem Auto zurückgelegten Wege und deren Länge weiter an, es zeigte sich jedoch auch bereits erste Kritik an einer autozentrierten Planung, vor Allem in Großstädten. Diese geht einher mit Versuchen den öffentlichen Verkehr wieder zu attraktivieren. (Schönharting & Schuhmann 2009: 7ff, VCÖ 2017: 11 – 12). Die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs, auch der Besitz von Autos, nimmt in den Städten, vor Allem in Wien, zunehmend ab (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. 2016 A, Stadtentwicklung Wien, MA18 2015). Der dennoch vorhandene motorisierte Verkehr und die auf ihn ausgerichtete Verteilung des öffentlichen Raumes führt jedoch weiterhin zu Problemen. Überdimensionierte Verkehrsflächen verringern das Potential des öffentlichen Raumes und erhöhen den Nutzungsdruck auf diesen (Bendiks & Degros 2019). Insbesondere Parkplätze werden als Selbstverständlichkeit betrachtet, obwohl dabei diskutierbar ist, ob es sich nicht um eine Privatisierung öffentlichen Raumes handelt (Notz 2017). Lärm und Schadstoffe belasten die Umwelt und wirken sich negativ auf Lebensqualität und Gesundheit der Menschen aus (Randelhoff 2017). Zunehmend stehen auch Klima- und Umweltthemen im Mittelpunkt von Debatten. Hier hat der Verkehrsbereich einen wesentlichen Anteil am CO₂ Ausstoß und kann nur geringe Fortschritt bei der Reduktion vorweisen (VCÖ 2017: 10 – 11).

Im innerstädtischen Bereich sind Entwicklungen im Verkehr immer auch mit Fragen nach der Funktionalität des öffentlichen Raumes verbunden. Während in historischen Konzeptionen von Stadt dem öffentlichen Raum eine hohe Bedeutung für den politischen, sozialen und gesellschaftlichen Austausch zukommt gibt es für die moderne Stadt auch den Befund, dass der Verkehr die Straßen und Plätze der modernen Stadt dominiert (Siebel 2015: 67). Andere Nutzungen finden, bis auf Ausnahmefälle, an spezialisierten Orten statt: Politik und Diskussionen darüber in den Parlamenten, Medien, Versammlungsräumen und Hinterzimmern, Einkaufen in Supermärkte und Shoppingzentren, Vergnügen in Themenparks, Sport in Stadien und andere Sportstätten,

Rechtssprechung und -durchsetzung in Gerichte und Gefängnisse, etc. (ebd.: 67 - 69). Dies ist jedoch nicht nur rein negativ, sondern auch als eine notwendige Entwicklung in Zeiten zunehmender Komplexität und Dichte zu sehen, wobei Fragen nach der allgemeinen Zugänglichkeit dieser spezialisierten Räume entscheidend sind (ebd.). Den öffentlichen Straßen und Plätzen kommt, auch in der modernen Stadt, weiterhin eine große Bedeutung als Orte der sozialen Begegnung zu, da sie, wenn sie funktionieren, wesentliche Qualitäten bieten können die für die meisten Bewohner einer Stadt in ihrem privaten Bereich so nicht vorhanden sind. Daher stellen Fragen zum Status und der Funktion öffentlicher Räume ein wesentliches Feld der Stadtforschung dar. Eine Übersicht über die Wichtigkeit öffentlicher Räume geben bekannte Arbeiten wie z.B. „The Death and Life of Great American Cities“ von Jane Jacobs (Jacobs 1961), „Cities for People“ von Jan Gehl (Gehl 2015) oder „The Social Life of Small Urban Spaces“ von William H. Whyte (Whyte 1980). Die Entwicklung von und aktuelle Diskurse über öffentliche Räume in Deutschland wurden 2010 in einem von Antje Havemann und Klaus Selle herausgebrachten Sammelband zusammengefasst (Havemann & Selle 2010), international findet das Thema von Stadträumen, Mobilität und neuen Lebensformen große Beachtung, z.B. in „Curbing Traffic“ von Melitta & Chris Bruntlett (Bruntlett & Bruntlett 2021).

Eine fundierte Behandlung dieser Diskurse würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen, da sie sich mit der Umsetzung strategischer Ziele in Wien beschäftigt, sind hier auch weniger die Positionen der internationalen Forschung, sondern jene der städtischen Verwaltung entscheidend. Auch diese ist sich der Thematik Mobilität und öffentlicher Räume bewusst und bettet ihre Vorgaben in internationale Debatten ein:

„Autos haben einen hohen Platzbedarf. Wege hauptsächlich alleine mit dem Auto zurückzulegen, ist daher in einer Stadt mit stetig zunehmender Bevölkerung auf Dauer nicht bewältigbar. Ein gleichberechtigter Zugang zu Mobilität kann nur über andere Verkehrsformen erreicht werden. International ist die Förderung von Zufußgehen, Radfahren und des öffentlichen Verkehrs, um Mobilität in der wachsenden Stadt zu ermöglichen, als alternativlos anerkannt. Die jahrzehntelange Fokussierung auf Funktionstrennung und autogerechten Ausbau der Städte im vergangenen Jahrhundert hat nicht zu den erwünschten Ergebnissen geführt und inzwischen zu einem weltweiten Umdenken geführt.“ (Stadtentwicklung Wien, MA18 2015: 13)

Auch eine Verknüpfung mit Klima- und Umweltthemen wird vorgenommen:

„Das 2009 fortgeschriebene Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP II) setzt das Ziel einer Reduktion von 21 % Treibhausgasemissionen pro Kopf für das Jahr 2020 im Vergleich zu 1990. Der bedeutendste Anteil von Treibhausgasemissionen stammt aus dem Verkehr. Damit sind Maßnahmen in diesem Bereich besonders relevant. Vom Klimaschutzprogramm wird der Schwerpunkt „Weitere Forcierung des Umweltverbundes“ in das Fachkonzept Mobilität übernommen. Das umfassende Maßnahmenprogramm im Bereich Mobilität und Stadtstruktur enthält zahlreiche zukunftsweisende Ideen. Diese stellen auch einen Rahmen für das Fachkonzept Mobilität dar.“

[...]

Im Bereich Mobilität gibt die Smart City Wien Rahmenstrategie einen klaren Auftrag: Bis 2030 soll ein größtmöglicher Anteil des MIV auf den öffentlichen Verkehr und nicht-motorisierte Verkehrsarten verlagert werden oder mit neuen Antriebstechnologien (wie Elektromobilität) erfolgen. Darüber hinaus werden konkrete Zielwerte vorgeschlagen, unter anderem: Stärkung der CO₂-freien Modi (Fuß- und Radverkehr) und Halten des hohen Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie prozentuelle Senkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Binnenverkehr auf 20 % bis 2025, 15 % bis 2030 und auf deutlich unter 15 % bis 2050.“
(ebd.: 14 & 15)

Das Fachkonzept „Öffentlicher Raum“ betont ebenfalls die Bedeutung des öffentlichen Raumes:

„Der öffentliche Raum ist ein wesentlicher Bestandteil der räumlichen und sozialen städtischen Struktur. hier überlagern sich die vielfältigen Nutzungsansprüche einer dynamischen städtischen Gesellschaft. Der öffentliche Raum spielt bei der gemeinsamen und gemeinschaftlichen Identifikation eine entscheidende Rolle. Er dient als Spiegel gesellschaftlicher Dynamik, städtischen Wandels und als Schauplatz der urbanen Kultur. Dabei steht der öffentliche Raum in einem Wechselspiel aus räumlichen Bedingungen und der Nutzung durch Menschen, die ihn stetig und immer wieder neu herstellen und verändern. Damit hat der öffentliche Raum eine wichtige soziale Bedeutung. Er ist ein Sozialraum, der für alle Stadtnutzerinnen zur Verfügung stehen soll, ein Ort der Teilhabe und Inklusion.“
(Stadtentwicklung Wien, MA18 2018: 9)

Aus dieser Bedeutung folgert als Konsequenz die Forderung zur Rückgewinnung öffentlicher Räume vom Verkehr. Aus dem steigenden Nutzungsdruck und den Herausforderungen des Klimawandels ergibt sich die Notwendigkeit Quantität und Qualität der öffentlichen Räume zu verbessern (Stadtentwicklung Wien, MA18 2018: 11 - 17). Die konkreten Ziele dieser und anderer Programme in Bezug auf Schulvorplätze werden in Kapitel 4 ausführlich beschrieben.

Die Dringlichkeit dieses Diskurses zeigt sich in Wien auch daran, dass sich in den letzten Jahren zahlreiche kleinere und größere Bürger:inneninitiativen und Vereine gegründet haben, deren Ziel die Rückeroberung, Belebung und Begrünung des öffentlichen Raumes ist. Der Fokus liegt dabei manchmal auf spezifischen Plätzen, wie der Hörlgasse für „Allee Hopp“ (Allee Hopp), einem Bezirk wie bei „Die 20er*innen“ im 20. Bezirk (Die 20er*innen), einer Anlagenart wie die Wohnstraße, mit deren Problemen und Potentialen sich „space and place“ ausführlich beschäftigt (Space and Place) oder mit Aktionsformen, z.B. vom „Kollektiv Raumstation“ (Kollektiv Raumstation). Bei der wienweiten Initiative „Platz für Wien“, welche 2020 57.760 Unterstützer:innen für eine entsprechende Petition erreichen konnte, ist die „Kindergerechte Stadt“ neben „Attraktive Multimodalität“ und „Lebenswerte Wohngebiete“ eine der drei zentralen Forderungen, konkret wurden insgesamt 350 autofreie Schulvorplätze, 35 pro Jahr bis 2030, gefordert (Platz für Wien).

Zusammenfassend ist feststellbar, dass in der städtischen Mobilität nach wie vor der motorisierte Individualverkehr einen zu hohen Anteil hat und mit zahlreichen Problemen einhergeht. Diese werden zunehmend thematisiert und sind auch den offiziellen Stellen der Stadtplanung bewusst. Zahlreiche Initiativen und Beiträge zeigen, dass, trotz des vorhandenen Problembewusstseins mehr, bessere und schnellere Lösungen gefragt sind. Daraus leitet sich die Motivation dieser Arbeit ab eine spezifische, und in ihrer Dringlichkeit unumstrittene, Problemstellung detailliert zu betrachten.

2.2 Kindheit und Raum

Dieser Abschnitt behandelt die Forschungsfragen „**Wie betrachtet die Stadt- und Verkehrsforschung Kinder?**“ und „**Wie sieht die (Schulweg)Mobilität von Kindern in Österreich aus?**“ Er widmet sich verschiedenen Theorien über die Entwicklung eines Raumverständnis bei Kindern, deren Aneignung von Räumen, der Frage welche Räume eine Gesellschaft für Kinder vorsieht und den Auswirkungen unterschiedlicher räumlicher Praktiken und Umstände auf die Entwicklung von Kindern. Außerdem wird ein Überblick über die Mobilität von Kindern und deren Eltern sowie die Schulwegmobilität gegeben. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Wien, es werden jedoch auch Studien und Zahlen aus anderen Ländern besprochen, da die Datenlage in Bezug auf Wiener Schulwege und Mobilität von Kindern in Wien nicht sehr umfangreich ist.

2.2.1 Begriffsdefinition „Kinder“

Der Begriff „Kinder“ wird in unterschiedlichen Disziplinen, Kulturen unterschiedlich definiert und hat sich im Laufe der Zeit auch immer wieder verändert. Artikel 1 der Kinderrechtskonvention der UN definiert Kindheit anhand der rechtlichen Volljährigkeit:

„Im Sinne dieses Übereinkommens ist ein Kind jeder Mensch, der das achtzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat, soweit die Volljährigkeit nach dem auf das Kind anzuwendenden Recht nicht früher eintritt.“ (UNICEF).

Die Soziologie unterscheidet oft zwischen verschiedenen Lebensphasen und bezeichnet mit „Kindheit“ die Phase zwischen dem Kleinkindalter und der Adoleszenz (vgl. Böhnisch 2018). Werner Thole, Sabrina Göbel und Björn Milbradt weisen darauf hin, dass es mehrere Bilder von „Kindheit“, also „Kindheiten“ gibt und schlagen vor

„sich von einem vorgefertigten oder gar normativ gesetzten Bild von Kindheit zu verabschieden und stattdessen davon auszugehen, dass die über Kinder und Kindheiten entwickelten Vorstellungen im Kern immer mehr oder weniger gelungene, empirisch fundierte Ideen, Konzepte und Konstruktionen von Kindern und Kindheit darstellen. In diesen Bildern schwingen historische und biographische, klassen-, milieu- und schichtenspezifische, ethnizitäts- und geschlechtsspezifische wie auch kulturelle und soziale Erfahrungen und Reflexionen mit. Aber auch die jeweils herangezogenen fachlichen, theoretischen und disziplinären Perspektiven modellieren die favorisierten Bilder von Kindern und Kindheiten mit.“ (Thole et al 2013: 23).

In ihrem Artikel „Kinder und Kindheiten im Blick unterschiedlicher Fachkulturen“ fassen sie unterschiedliche Perspektiven und Definitionen zusammen. Einen kurzen Überblick über die historische Entwicklung eines eigenständigen Kindheitsbegriffs, im Zusammenhang mit steigender Bedeutung von Bildung und Erziehung, geben auch Fritsche et al im ersten Unterkapitel von „Kinder, Stadt und Raum – zur Entwicklung der Perspektive von Kindern als Akteurinnen und Akteure“ (Fritsche et al 2011:18 – 20). In der Praxis führen die unterschiedlichen Kindheitsbegriffe und -definitionen dazu, dass eine scharfe altersmäßige Abgrenzung von „Kindheit“ nicht vorgenommen werden kann. Die Kinder- und Jugendstrategie der Stadt Wien z.B. richtet sich an 0 – 19 jährige, wobei auch von „unter 19“ geschrieben wird, d.h. nicht klar wird ob 19 Lebensjahre oder ein Alter von 19 gemeint sind (Magistrat der Stadt Wien 2020: 6). Im Fachkonzept Mobilität werden Kinder häufig im Kontext von Schulwegmobilität erwähnt, aber z.B. auch als Personen ,welche auf ihren Wegen begleitet werden und besondere Anforderungen, z.B. durch Kinderwägen, stellen (Stadtentwicklung Wien MA18 2015). Hier sind also auch Kleinkinder enthalten. Diese Arbeit widmet sich speziell der Gestaltung des öffentlichen Raumes vor Volksschulen, und somit vorrangig Kindern im Alter von 6 bis 10 Jahren, im Falle später eingeschulter Kinder auch 11. Da oftmals jedoch auch Kindergärten oder weiterführende Schulen am Standort einer Volksschule angesiedelt sind, und der öffentliche Raum grundsätzlich natürlich

auch von jüngeren oder älteren Kindern und Jugendlichen genutzt werden kann, ist auch diese Grenze nicht scharf zu betrachten. Eltern welche Volksschulkinder am Schulweg begleiten, bringen außerdem oft auch jüngere Kinder, eventuell in Kinderwägen, mit. Auch in diesem Falle genügt es also nicht die Anforderungen auf eine bestimmte Altersgruppe einzugrenzen. Es sei an dieser Stelle daher darauf hingewiesen, dass die im Theorieteil besprochenen Arbeiten zu Kindheiten meist ebenso keiner klaren, scharfen Definition von Kindheit, bzw. Kindheiten, folgen.

2.2.2 Forschung über Kinder und Raum

Fritsche, Rade und Reutlinger unterteilen die Forschungsgeschichte über Kinder und Raum in vier Phasen (Fritsche et al 2011). In der ersten Phase bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts, stand die Entdeckung der Besonderheiten von Kindern im Fokus, zentrale Studien verwenden meist Beobachtungen von Kindern in Form von Elterntagebüchern, Spielbeobachtungen, etc.. Während hier eher die psychosoziale, kognitive und sexuelle Entwicklung der Kinder im Mittelpunkt stand, konnte das sozialräumliche und gesellschaftliche Umfeld nicht ausgeblendet werden.

Das „Vorhandensein einer Lebensphase Kindheit [bildet] die Voraussetzung, das Verhältnis von Kindern, Stadt und Raum genauer untersuchen bzw. beschreiben zu können.“ (Fritsche et al 2011: 20).

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelte sich eine Forschung welche Kinder nicht nur als Individuen, sondern als Teil der Gesellschaft erforschte und dabei auch in räumliche Zusammenhänge setzte. Aus der Studie „Lebensraum des Großstadtkindes“ von Martha Muchow von 1935 (Muchow & Muchow 1998) entwickelten sich in der Nachkriegszeit sozialräumliche Konzepte der Kindheits- und Jugendforschung. Diese Konzepte deuten die materielle Welt als verschiedene Zonen oder Bereiche, in welchen sich Kinder und Jugendliche je nach Alter und Entwicklungsstufe bewegen, oder die sie sich aneignen. (Fritsche et al 2011: 20 – 30). Die dritte Phase thematisiert die zunehmende Institutionalisierung von Kindheit sowie die Funktionalisierung und Verregelung des öffentlichen Raumes, und die sich daraus ergebenden eigenen Räume für Kinder und Jugendliche. In dieser Phase wird explizit auch der zunehmende Verkehr in der Stadt als ein Grund dafür genannt, dass sich das kindliche Spiel und Erfahren der Umwelt, von der Straße in eigene, von der Welt der Erwachsenen getrennte, Räume verlagert hat. Ein bekanntes Beispiel dieser Konzepte ist die Metapher der „Verinselung“ kindlicher Lebensräume von Zeiher und Zeiher. Die konzentrischen Zonen einer allmählichen Erweiterung und Aneignung werden durch räumlich getrennte Inseln ersetzt: Die eigene Wohnung, Wohnungen von befreundeten Familien, Kindergarten, Schule, Jugendzentrum, Einkaufsstraße oder -zentrum, Freizeiteinrichtungen, etc.. Kinder können die Wege zwischen diesen Inseln nicht selbstständig bewältigen, sondern sind darauf angewiesen von Eltern oder anderen Bezugspersonen begleitet zu werden. Zusätzlich zur räumlichen Eingrenzung ergibt sich daraus also auch eine zeitliche Abhängigkeit von den Terminen, Verfügbarkeiten und Möglichkeiten dieser Bezugspersonen. (Zeiher & Zeiher 1994, Fritsche et al 2011: 30 – 35)

In einer vierten Phase wird die Frage ob, und wie man nicht über Kinder, sondern mit Kindern forschen kann, bzw. sollte diskutiert. Dieses Forschen aus der Perspektive der Kinder versucht neue Möglichkeiten der Entwicklung und Raumaneignung in einer zunehmend vielfältigen Realität zu untersuchen. (Fritsche et al 2011: 37 – 41)

Diese Ansätze über und mit Kindern zu forschen werden zunehmend auch in Beteiligungsprojekten umgesetzt. Claire B. Gallagher analysierte 2004 ein Projekt zur partizipativen Gestaltung eines Spielplatzes mit Kindern in Pittsburgh. Unter Bezug auf andere Studien (siehe Dunn et al 2000 und Burke & Grosvenor 2003), weist sie darauf hin, dass bei Projekten mit Kindern und Jugendlichen oft der Fokus auf der Förderung der Kinder liegt. Während dieses Anliegen natürlich nicht schlecht ist, gibt es aber darüber hinaus ein großes Potential, einerseits das Wissen der Kinder über ihre Umgebung zu nutzen, und andererseits durch Ermutigung der Kinder und Jugendlichen auch bei den Erwachsenen in ihrem Umfeld Veränderungen herbeizuführen:

“Children are able to understand where they live, what needs are present and possible solutions to the problems that surround them. They can be effective advocates for change, as this project demonstrates. They can often change their own lives, as well as help to bring about a change in the attitudes adults have about them, if given the chance to do so.” (Gallagher 2004: 261)

2.2.3 Raumverhalten von Kindern

Aus der im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Beobachtung von Kindern und Jugendlichen haben sich Theorien zu dem spezifischen Verhältnis von Kindern zum Raum und der Entwicklung dieses entwickelt. Die Faktoren, welche das Verhalten von Kindern im Raum prägen, können nach internen und externen Variablen unterschieden werden. Interne sind z.B. Alter und Geschlecht der Kinder, zu externen zählen das Verhalten der Eltern und das soziale Umfeld der Kinder, die Wohnumgebung, die Entfernung und Erreichbarkeit regelmäßiger Ziele, die Zugänglichkeit der Umgebung, die Attraktivität dieser für Kinder und die Witterungsbedingungen. (vgl. Krause & Schönmann 1999)

Auf die zuvor genannten Arbeiten von Martha Muchow gehen die Bezeichnungen „Spielraum“, für vertraute Umgebungen, in denen sich ein Kind regelmäßig aufhält, und „Streifraum“ für die weitere Umgebung, welche ein Kind ab und zu durchstreift zurück (Muchow & Muchow 1998). Eine Erweiterung erfährt diese Einteilung von Räumen durch das von Dieter Baacke entwickelte Zonenmodell. Er unterscheidet die Aktionsräume von Kindern in 4 Zonen, welche sich Kinder von innen nach außen verlaufend aneignen:

- *“Das ökologische Zentrum ist die Familie, das ‚Zuhause‘: Der Ort, an dem sich das Kind/die Kinder und die wichtigsten und unmittelbarsten Bezugspersonen vorwiegend tagsüber und nachts aufhalten.*
- *Der ökologische Nahraum ist die ‚Nachbarschaft‘, der Stadtteil, das Viertel, die ‚Wohngegend‘, das ‚Dorf‘, Orte, an denen das Kind die ersten Außenbeziehungen aufnimmt, Kontakte zu funktionsspezifischen behavioral settings gestaltet (in Läden einkaufen geht, in die Kirche zum Gottesdienst geht).*
- *Die ökologischen Ausschnitte sind die Orte, an denen der Umgang durch funktionsspezifische Aufgaben geregelt wird; das Kind muß hier lernen, bestimmten Rollenansprüchen gerecht zu werden und bestimmte Umgebungen nach ihren definierten Zwecken zu benutzen. Der wichtigste Ort dieser Art ist die Schule; dazu gehören aber auch der nahegelegene Betrieb, die Schwimmhalle, die Bank, die Läden,...*
- *Die Zone der ökologischen Peripherie ist die der gelegentlichen Kontakte, zusätzlicher, ungeplanter Begegnungen, jenseits der Routinisierung, die die anderen drei Zonen ermöglichen, ja sogar fordern. Zu solchen nichtalltäglichen Sphären kann der Urlaub gehören, der an der See, in den Bergen, kurz: an einem sonst unvertrauten Ort mit anderen Regularien verbracht wird” (Baacke 1984: 84f.).*

Im Gegensatz zu diesem Zonenmodell steht das Inselmodell nach Helga & Hartmut J. Zeiher, welches die räumlichen Realitäten von Großstadtkindern besser abbilden kann. Hier zeigt sich der Lebensraum der Kinder nicht als zusammenhängendes Segment, sondern als eine Ansammlung einzelner Inseln welche je nach Alter, sozialer Situation oder Bedarf aufgesucht werden. Im Zentrum steht die mit Baackes „Ökologischem Zentrum“ vergleichbare Wohninsel, rundherum gruppieren sich andere Orte wie Kindergarten, Schule, Wohnorte von Freunden und Verwandten, das Stadtzentrum oder Freizeiteinrichtungen. Der Raum dazwischen ist bedeutungslos und wird mit dem Auto oder in öffentlichen Verkehrsmitteln durchquert. (Zeiher 1983, Zeiher & Zeiher 1994)

Diese Verinselung geht einher mit dem von Jürgen Zinnecker geprägten Begriff des „verhäuslichten Kind“, Kinder streifen nicht mehr durch ihr Wohnumfeld sondern halten sich überwiegend in privaten oder halböffentlichen Räumen auf (Behnken & Zinnecker 1987). Durch Wechselwirkung aus veränderten sozialen Bedingungen und räumlicher funktionaler Trennung entstand eine Umgebung in welcher die Straße nicht mehr als Aufenthalts- oder gar Spielort für Kinder betrachtet wird, sondern als ein risikobehaftetes Hindernis, welches am Weg zum Zielort überwunden werden muss. Rita Braches-Chyrek und Charlotte Röhner geben in der Einleitung zu „Kindheit und Raum“ einen Ausführlichen Überblick über diese Entwicklung und weisen darauf hin, dass in der modernen Gesellschaft auch die Wege der Kinder zwischen diesen Inseln zunehmend reguliert und kontrolliert werden. Diese Einschränkungen, aber auch Potentiale öffentlicher Räume werden in „Kindheit und Raum“ von Baldo Blinkert und Heike Deckert-Peaceman behandelt (Blinkert 2016, Deckert-Peaceman 2016). Die Erkenntnisse der Arbeit von Deckert-Peaceman zum Schulweg fassen Braches-Chyrek und Röhner folgendermaßen zusammen:

„Im Vergleich zu früheren Epochen sind Kinder heute nur noch wenig zu Fuß unterwegs, benutzen ein ausdifferenziertes Mobilitätsangebot und werden häufig von den Eltern zur Schule transportiert. Auch neue Gegenbewegungen, den Schulweg wieder zu Fuß zu fördern und unter pädagogische Ansprüche der Gesundheitserziehung und Leistungsförderung zu stellen, erlauben den Kindern nach dem Befund von Deckert-Peaceman einen nur sehr geringen Spielraum an Autonomie, da sie in Teilen von den Eltern begleitet werden sollen und der Schulweg durch die Zeitökonomie der Erwachsenen in der Tagesplanung klar konturiert und bestimmt ist. In einem historischen Rückblick rekonstruiert Deckert-Peaceman, dass die Überwachung des Schulwegs in Anlehnung an Foucault und Elias eine typische Entwicklung der Moderne repräsentiert, die auf eine Normierung des Verhaltens der Schüler_innen auch außerhalb der Schule zielt und deviantes Verhalten von Kindern im öffentlichen Raum unterbinden wollte. Der Analyse von Krost folgend wird herausgearbeitet, dass mit der Verkehrserziehung der außerschulische Raum der Kinder geometrisiert wurde, um sie zu vernünftigen Verkehrsteilnehmern zu erziehen. Nicht der Verkehr wird eingeschränkt, sondern das Kind soll über Selbstkontrolle befähigt werden, den Verkehr nicht zu behindern. In der Bilanz wird der öffentliche Raum für Kinder deutlicher zurechtgeschnitten und präfiguriert als in früheren Zeiten.“ (Braches-Chyrek & Röhner 2016: 20&21).

Sie erwähnen auch, dass Deckert-Peaceman und Blinkert in einer raumbezogenen Kinderpolitik welche „nicht normierte, frei und ohne Kontrolle durch Erwachsene zugängliche Räume für Kinder schafft“ (ebd.) eine Möglichkeit sehen öffentliche Räume wieder als Erfahrungsräume für Kinder gewinnen zu können.

Aus der zunehmenden Regulierung öffentlicher Räume für Kinder ergibt sich auch eine weitere Unterteilung von Lebensräumen:

- *„Free Range: Orte die das Kind allein und ohne um Erlaubnis zu fragen aufsuchen kann.*
- *Range with permission: Orte die das Kind allein aufsuchen kann, wobei es jedoch vorher sagen muss, dass es dorthin geht.*
- *Range with permission, with other children: Orte die das Kind nur nach Erfragen und in Begleitung anderer Kinder aufsuchen darf.*
- *Range with related adults: Orte die nur in Begleitung Erwachsener aufgesucht werden dürfen.“* (Krause & Schönmann 1999: 14)

Der Weg zur Schule kann ebenfalls in diese Kategorien eingeteilt, da nicht immer entscheidend ist ob ein Kind tatsächlich unbegleitet zur Schule geht sondern ob es die Erlaubnis dazu hätte. Neben der Sicherheit gibt es nämlich auch noch andere Gründe für Eltern ihre Kinder zu begleiten. Die Schulwegmobilität wird in Kapitel 2.2.5 näher betrachtet.

2.2.4 Mobilität von Kindern und deren Eltern

Wie sich Kinder im Verkehr bewegen können, bzw. dürfen hat einerseits Auswirkungen auf das Verhalten und die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen und andererseits auch auf die Mobilitätsmuster. In diesem Kapitel werden die Besonderheiten von Kindern im Raum und Verkehr vorgestellt. Außerdem werden generelle Zahlen über das Verkehrsverhalten von Kindern und deren Eltern präsentiert und diskutiert.

Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat 2015 als Vorarbeit zur Überarbeitung der RVS für Schulvorplätze (siehe Kapitel 3) Erkenntnisse über das Verkehrsverhalten von Kindern in Österreich zusammengefasst. Unter anderem identifizieren sie dabei vier wesentliche Einschränkungen für Kinder: *„Ein eingeschränktes Blickfeld, reduziertes Tiefensehen, Probleme beim Richtungshören und eine langsamere Reaktionsfähigkeit“* (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2015: 20). Lilo Schmidt vom Netzwerk für Verkehrserziehung weist darauf hin, dass Kinder erst ab 9 oder 10 Jahren in der Lage sind Gefahren, welche sich aus dem eigenen und dem Verhalten anderer im Straßenverkehr ergeben können, richtig einzuschätzen (Schmidt 2013). Bettina Schützhofer und weitere Autor:innen fassen in „The development of traffic competences – do children need special infrastructure to be safe in traffic?“ die Entwicklung der für eine Teilnahme am Verkehr relevanten kindlichen Fähigkeiten zusammen. Auch sie kommen zu dem Schluss, dass Kinder noch nicht über sämtliche, verkehrsrelevanten Fähigkeiten von Erwachsenen verfügen. So beurteilen Kinder z.B. Gefahrensituationen anders, verfügen noch nicht über die motorischen Fähigkeiten sich sicher auf schmalen Gehsteigen zu bewegen und vor Kreuzungen anzuhalten, können nicht beurteilen welche Wahrnehmungen sicherheitsrelevant sind und lassen sich generell leicht ablenken. Sie kommen daher zu der Schlussfolgerung, dass eine kindgerechte Verkehrsinfrastruktur Kindern genügend Raum und Zeit lassen sollte, um diese Einschränkungen zu kompensieren (Schützhofer et al 2018).

Die große statistische Untersuchung „Österreich Unterwegs 2013/2014“ stellte fest, dass Kinder im Alter von 6 – 14 Jahren an Werktagen besonders viele Wege zu Fuß (26%) oder mit dem Fahrrad (10%) zurücklegen und führt dies auf die mangelnde rechtliche Erlaubnis motorisierte Verkehrsmittel zu lenken und auf generell kürzere Wegstrecken im Wohnumfeld zurück. 30% der Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, 34% als Mitfahrende im motorisierten Individualverkehr (MIV) (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 81). Somit werden von Kindern, welche hier als 6 – 14 jährige definiert werden, deutlich mehr Wege aktiv zurückgelegt. Der allgemeine Modal Split an Werktagen beträgt 18% zu Fuß, 7% mit dem Rad, 17% im öffentlichen Verkehr, 12% als MIV Mitfahrende Person und 47% an Wegen die mit dem MIV als fahrende Person zurückgelegt werden (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 56). Wie bei Modal Split Erhebungen meist üblich ist das Hauptverkehrsmittel eines Weges ausschlaggebend, wobei bei „Österreich Unterwegs“ priorisiert wird, wodurch die Einstufung „Zu Fuß“ bedeutet, dass auf diesem Weg kein anderes Verkehrsmittel genutzt wird (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 14). Betrachtet man dem Anteil im Vergleich mit der letzten Erhebung 1995 so lässt sich jedoch ein starker Rückgang beobachten, 1995 wurden 43% zu Fuß zurückgelegt, 2013/14 28%. Der Anteil an mit dem Rad zurückgelegten Wegen stagnierte bei 7%. Während der Anteil am öffentlichen Verkehr nur gering von 31 auf 33% gestiegen ist hat sich der Anteil der Wege welche als Mitfahrende im MIV zurückgelegt werden von 19 auf 31% erhöht. Der Unterschied zu den oben genannten Anteilen liegt darin begründet, dass 1995 nur im Herbst erhoben wurde, weshalb beim Vergleich ebenfalls die Daten für den Herbst herangezogen wurden (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 106).

Da viele Kinder nicht alle Wege selbstständig zurücklegen, bzw. zurücklegen können, spielen bei der Analyse der Mobilität von Kindern auch die Begleitwege eine Rolle. Insgesamt sind 5% der in Österreich an Werktagen zurückgelegten Wege Bring- und Holwege, wobei diese natürlich nicht nur die Begleitung von Kindern, sondern auch von älteren Menschen oder Personen, die aus sonstigen Gründen einen Weg nicht unbegleitet zurücklegen können, beinhaltet (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 67). Dabei fällt auf, dass

dieser Anteil bei Frauen mit 9% deutlich höher ausfällt als bei Männern mit 5% (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 79 & 80). Mit 67% werden Bring- und Holwege vorrangig als MIV Lenker:in zurückgelegt (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 84).

Allerdings werden bei Verkehrserhebungen Wege meist nach einem „Hauptzweck“ eingeordnet. Auch bei „Österreich unterwegs“ wird nach dem Zielzweck eines Weges gefragt, ist dieser „Nach Hause fahren“ so definiert der vorangegangene Zielzweck den Hauptzweck des Weges. Häufig vorkommende komplexe Wegketten, bei denen z.B. Kinder am Weg in die Arbeit in die Schule gebracht werden, werden also meist nicht als Bring- und Holwege erfasst (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 13 & 14). Da es sich bei Bring- und Holwegen oft um eine zusätzliche Belastung für den Alltag, der diese durchführenden Personen, handelt und diese Thematik sowohl genderspezifische Ungleichheiten als auch, aufgrund der Dominanz des MIV, ein hohes Potential zur Reduzierung des MIV Verkehrs aufweist widmet sich die Begleitstudie „Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben“ gesondert diesem Bereich. Qualitative Interviews ergänzen dabei die statistischen Daten. Diese bestätigen, dass Begleit- und Holwege oft Teil komplexer Wegeketten sind, die zusätzlich oft multimodal zurückgelegt werden (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 B: 72 & 73). Ähnlich zur selbstständigen Mobilität von Kindern stellen auch diese Wege besondere Anforderungen an das Umfeld dar, sie sollten nämlich möglichst barrierefrei und sicher sein. Wichtig ist darüber hinaus eine zeitliche Flexibilität, da sich die Aktivitäten von Kindern, aber z.B. auch Arztbesuche, nicht immer in ein vorher geplantes Zeitraster einpassen lassen (ebd.: 74 - 81). Dies führt dazu, dass ein nicht durchgängig barrierefreies öffentliches Verkehrssystem mit schlechter Taktung und häufigen Verspätungen nicht mit dem MIV konkurrenzfähig ist. Insgesamt beträgt der Anteil an Bring- und Holwegen an Werktagen bei Frauen 8%, bei Männern 3% (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 80). Bei Alleinerziehenden oder Paaren mit Kindern nimmt sowohl der Anteil dieser Wege als auch der Unterschied zwischen den Geschlechtern zu. ein Indiz dafür, dass überwiegend Frauen Betreuungstätigkeiten nachkommen (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2017 B: 29).

In Arbeiten über die Mobilität von Kindern findet sich manchmal auch bei den Kindern ein geschlechterspezifischer Unterschied. Buben legen mehr und längere Wege selbstständig zurück als Mädchen und spielen öfters auf der Straße (Limbourg 2010: 10 – 11). In vielen Statistiken wird bei Kindern und/oder Schulwegmobilität jedoch nicht nach Geschlecht unterschieden.

Joachim Scheiner veröffentlichte 2019 eine Übersicht über den Stand der Forschung zur Mobilität von Kindern und bezeichnet diesen in Deutschland als große Forschungslücke. Die unterschiedlichen disziplinären Zugänge, Methoden, Definitionen, Variablen und die große Vielfalt an Zusammenhängen sowie sozialen und räumlichen Kontexten, der vorhandenen Arbeiten erschweren klare Schlussfolgerungen (Scheiner 2019: 453). Da er auch österreichische Arbeiten bespricht gilt dieser Befund wohl auch für Wien.

2.2.5 Schulwegmobilität

Dieses Kapitel behandelt die verfügbaren statistischen Daten über Schulwegmobilität mit Schwerpunkt auf Österreich und Wien. Da begleitete Schulwege statistisch oft als Bring- und Holwege eingestuft werden, werden sie in österreichischen Statistiken meist nur zusammen mit anderen Bring- und Holwegen, z.B. in der Freizeit oder jene bei denen nicht Kinder begleitet werden, gemeinsam gezählt. Hier müssen also auch einzelne detailliertere Untersuchung in Schulen und über Österreich hinausgehend betrachtet werden.

Bei Schüler:innen sind 52% der zurückgelegten Wege, Ausbildungswege (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016 A: 83). Diese Schulwege, sowohl selbstständig zurückgelegte, als auch begleitete, werden in den meisten Statistiken nicht gesondert angeführt oder näher betrachtet. Da davon auszugehen ist, dass die Mobilität von Kindern am Schulweg stark von der räumlichen, aber auch sozialen, Umgebung, abhängig ist (siehe Limbourg 2010), sind allgemeine Daten über Schulwege in Österreich für das Thema dieser Arbeit, welche sich mit Schulvorplätzen in Wien beschäftigt, aber auch gar nicht so relevant. Laut Fachkonzept Mobilität haben 2013 79,8% der Wiener Schulkinder im Alter von 6 – 10 Jahren den Schulweg zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Bei den 6 – 14 jährigen beträgt dieser Anteil 87,4%, ein Hinweis darauf, dass Volksschulkinder eher mit dem Auto in die Schule gebracht werden (Stadtentwicklung Wien, MA18 2015: 25). Betrachtet man die aktive Mobilität in Wien nach Altersgruppen so legt die Altersgruppe der 6 – 10 jährigen mit 43,1% den höchsten Anteil ihrer Wege zu Fuß zurück (Stadtentwicklung Wien, MA18 2021: 10). Ausbildungswege werden in dieser Altersgruppe zu 48% zu Fuß bewältigt, bei den älteren Schüler:innen nimmt dieser Anteil stark ab, da die größeren Distanzen von der Wohnung zur Ausbildungsstätte hier für einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sorgt (ebd.: 14). Für den Bereich des Schulvorplatzes gilt jedoch, dass auch die Schüler:innen welche mit öffentlichen Verkehrsmittel anreisen das letzte Stück vor der Schule zu Fuß unterwegs sind. Der Anteil an Elterntaxis betrug im Untersuchungszeitraum 2014 – 2019 durchschnittlich 13%, ein deutlicher Rückgang von den 19% welche 2010 – 2014 verzeichnet wurden (ebd.: 15). Im Rahmen des Pilotversuchs zur Schulstraße Vereinsgasse 2018 (siehe Kapitel 3.1) wurde erhoben wie die Kinder vor und während dem Versuch zur Schule kamen. Zu diesem Zeitpunkt galt nur vormittags eine Schulstraße. Vor dem Versuch, im Juni, wurden 10% der Kinder mit dem Auto in die Schule gebracht, während dem Versuch im September und Oktober, trotz tendenziell schlechterer Witterung, nur 7%. 2019 wurde in Simmering eine Schulstraße am Nachmittag untersucht. Hier ging der Anteil an Kinder, welche mit dem Auto gebracht wurden, von 17% auf 13% zurück (Wien zu Fuß A). Dabei ist anzumerken, dass diese Erhebungen ein, bzw. zwei Monate nach Einführung der Schulstraße durchgeführt wurden, das längerfristige Potential für Verhaltensänderungen ist vielleicht noch höher, insbesondere wenn die Eltern neu eingeschulter Kinder gar nichts anderes mehr kennen als den temporär autofreien Schulvorplatz, und deshalb gar nicht erst damit beginnen ihre Kinder mit dem Auto zu bringen. Ob die Kinder selbstständig oder begleitet unterwegs waren wurde nicht erhoben.

In Deutschland wurde 2000 der Anteil der selbstständig zur Schule gehenden Kinder erhoben und dabei zwischen den 6-7 jährigen und den 8 – 9 jährigen unterschieden. Während von den 8 – 9 jährigen 84% den Schulweg alleine, oder in Begleitung Gleichaltriger, absolvierten, betrug dieser Anteil bei den jüngeren Kindern nur 52% (Faßmann & Funk 2002). Noch im Jahr 1986 lag der Anteil an 6-7 jährigen, welche ohne Begleitung Erwachsener zur Schule gingen bei 90% (Büschges et al 1987). Dabei ist anzunehmen, dass ein Unterschied zwischen verkehrsarmen und verkehrsreichen Gebieten besteht. Pia Björklid hat 1997 erhoben, dass in einem verkehrsberuhigten Vorort 95% der 7 – 9 jährigen selbstständig zur Schule gehen dürfen. In einer Einfamilienhaussiedlung betrug dieser Anteil 80%, in einem zentralen Stadtteil ca. 50%. Darüber hinaus besteht ein deutlicher Unterschied zwischen den Aussagen der Eltern, dass die Kinder dies dürfen und den tatsächlich selbstständig zur Schule gehenden Kindern. Ungefähr die Hälfte der Kinder im verkehrsberuhigten Vorort gaben an einem Tag tatsächlich an, alleine zur Schule gegangen zu sein, die Art und Weise wie der Schulweg zurückgelegt wird ist dort nicht jeden Tag gleich (Björklid & Gummesson 2013: 12).

Margareta Friman, Lars E. Olsson und Jessica Westman haben sich 2017 ausführlich mit den Einflussfaktoren auf die elterliche Wahl des Verkehrsmittels für den Schulweg beschäftigt und führen dabei in ihrer Einleitung mehrere bekannte und diskutierte Faktoren auf. Dazu zählen neben dem Alter der Kinder auch die Distanz zur Schule, das Verkehrsaufkommen im Umfeld und die Straßengestaltung. Wichtig sind aber auch von den räumlichen Gegebenheiten unabhängige Faktoren wie die Verfügbarkeit eines Autos, die Berufstätigkeit der Eltern und die Einschätzungen der Eltern in Bezug auf Verkehrsrisiken, Autofahren und Umweltfragen (Friman et al 2017: 1 – 3). Um dieses Verständnis zu vertiefen haben sie im Winter 2012 - 2013 245 Eltern von Kindern an 5 Schulen zu ihrer Verkehrsmittelwahl befragt. Dabei handelt es sich um Kinder im Alter von 10 – 15 Jahren, wobei nicht ausgeschlossen ist, dass es jüngere Geschwister gibt. Dennoch stellen sie

fest, dass die Verkehrssicherheit kaum ein entscheidender Faktor ist und vermuten, dass dies am Alter der Kinder liegt, denen bereits zugetraut wird selbstständig sicher unterwegs zu sein. Bezüglich der Distanz stellen sie fest, dass große Distanzen zwar ein Hindernis, umgekehrt geringe Distanzen aber keine Motivation für aktive Mobilität sind. Neben soziodemographischen Gründen stellen sie fest, dass die „Social Convenience“ ein bedeutender Faktor ist. Darunter verstehen sie einerseits die Wahrnehmung des privaten PKWs als bequem, schnell und komfortabel, und andererseits auch die Tatsache, dass der Schulweg im Auto den Eltern eine gemeinsame Zeit mit den Kindern ermöglicht. Bei Erwerbstätigkeit aller Elternteile und einer zunehmend durchorganisierten Freizeit der Kinder sind diese Gelegenheiten im Alltag ansonsten rar. Sie schlagen daher vor, dass, zusätzlich zu Programmen welche Sicherheit am Schulweg erhöhen, auch Anstrengungen unternommen werden sollten den Eltern zu vermitteln, dass sie diese gemeinsame Zeit mit ihren Kindern auch ohne Auto verbringen können (ebd.: 3 – 7). Diese Untersuchung bezog sich zwar auf ältere Kinder, es liegt jedoch nahe, dass auch bei Volksschulkindern, zusätzlich zu Sicherheitsbedenken, das Bedürfnis der Eltern gemeinsame Zeit mit ihren Kindern zu verbringen eine Rolle spielt, diese am Schulweg zu begleiten. Zeitrestriktionen und Wahrnehmungen bezüglich Bequemlichkeit und sozialem Status können dabei dann die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen.

2.2.6 Bedeutung der Mobilität für Kinder

Das Mobilitätsverhalten von Kindern und deren Eltern, bzw. ihre Erfahrungen mit und im Verkehr haben umfangreiche Auswirkungen auf die Entwicklung von Kindern. Maria Limbourg fasst in einer Arbeit für die Unfallkasse Nordrhein – Westfalen verschiedene Untersuchungen zusammen, nach denen in den 20 Jahren davor eine deutliche Verschlechterung der psychomotorischen Fähigkeiten von Kindern festzustellen war. In Städten betrug der Anteil an Kindern mit Defiziten ca. 50%, wobei sie Unterschiede bei diesem auf Unterschiede im Wohnumfeld und sozioökonomische Faktoren zurückführt. Letztere korrelieren aber laut ihr auch mit der Qualität des Wohnumfelds und der Verfügbarkeit von Bewegungsmöglichkeiten. Ähnlich wie bei der Mobilität zeigen sich dabei Unterschiede zwischen Buben und Mädchen. Der höhere Anteil an Bewegung und selbstständiger Mobilität bei Buben korreliert mit besseren motorischen Fähigkeiten (Limbourg 2010: 17 – 21). Außerdem gibt es Hinweise darauf, dass Bewegungsmangel und eingeschränkte psychomotorische Fähigkeiten sich auch negativ auf die kognitiven Leistungen von Kindern auswirken. Ein besseres Bewegungsangebot verbessert dabei auch die geistige Leistungsfähigkeit der Kinder (Zimmer 1996, Shepard 1988, nach Limbourg 2010: 19)

Eine hohe Verkehrsbelastung des Wohnumfelds und wenig Möglichkeiten zu selbstständiger Mobilität und Spiel im öffentlichen Raum hat auch Auswirkungen auf die soziale Entwicklung der Kinder. Kinder, die davon betroffen sind, wachsen sozial isolierter auf, haben weniger Kontakte und einen geringeren sozialen Beliebtheitsgrad (Degen-Zimmermann & Hüttenmoser 1995). Marco Hüttenmoser und Daniel Sauter untersuchten auch 2004 die Bedeutung selbstständiger Mobilität im öffentlichen Raum anhand von Beobachtungen, Umfragen und Zeichnungen der Kinder. Insgesamt kommt die Studie zu der Erkenntnis, dass verkehrsberuhigte Straßenräume ein hohes Potential für soziale Integration haben. Während Kinder mit Zugang zu einem privaten Garten zwar mehr Möglichkeiten haben Bewegungsdefizite auszugleichen fehlt diesen die Erfahrung und der soziale Austausch des öffentlichen Raumes. Um Kindern auch eine Teilhabe daran zu ermöglichen, müssen diese Straßenräume auch entsprechend gestaltet sein, eine partizipatorische Planung und anschließende Bespielung der Straße mit regelmäßigen Events erweist sich dabei als vorteilhaft. (Hüttenmoser & Sauter 2016)

„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 selbstständig organisiert und gesteuert werden. Diese Eigenständigkeit kindlichen Handelns muss als ein bedeutender Baustein im Integrationsprozess bezeichnet werden.“ (ebend.: 115)

Die Erforschung des Zusammenhangs von Verkehr und sozialen Beziehungen geht auf eine

bekannte Studie von Donald Appleyard zurück. Diese zeigt die negativen Auswirkungen starken Verkehrs auf die Interaktionen zwischen Bewohner:innen unterschiedlicher Straßenseiten und die allgemeine Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld (Appleyard 1981: 21). Während sich diese Forschung selten explizit auf Kinder bezieht, ist davon auszugehen, dass die verkehrsbedingten Beschränkungen sich auf diese noch stärker auswirken.

Die Auswirkungen auf verschiedene Fähigkeiten und Entwicklungen der Kinder haben auch weitere Folgewirkungen. Die eingeschränkten psychomotorischen Fähigkeiten erhöhen das Unfallrisiko dieser Kinder nicht nur im Verkehr, sondern auch bei anderen Tätigkeiten wie z.B. Sport (Limbourg 2010: 17). Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass sich Menschen in ihrem späteren Leben bei der Wahl ihres Verkehrsmittels, unter Anderem, an ihrer persönlichen Erfahrung und den Beispielen in ihrem Umfeld, unter Anderem ihrer Eltern, orientieren (Baier & Tully 2011: 196). Auch die mobilitätsbiographischen Forschungen von Joachim Schiener lassen einen Zusammenhang zwischen der Schulwegmobilität und der späteren PKW Nutzung vermuten (Scheiner 2019: 453)

2.3 Planung öffentlicher Räume

Im deutschsprachigen Raum gibt es vielfältige Diskussionen über lokale Politikforschung. Die Art und Weise wie Städte regiert und verwaltet werden ist eingebettet in übergeordnete politische, gesellschaftliche und ökonomische Rahmenbedingungen (vgl. Häußermann, Läßle & Siebel 2008). Die politische Handlungsfähigkeit von Städten ist oft rechtlich begrenzt, da es bei den meisten Themen übergeordnete, bundesrechtliche, Gesetze gibt, welche den Gestaltungsraum der Stadt einschränken. Im Wohnungswesen muss sich z.B. auch die Stadt Wien am österreichischen Mietrecht orientieren. In Bezug auf das Thema dieser Arbeit gibt die Straßenverkehrsordnung mit Wohnstraßen, Begegnungszonen, Fußgänger:innenzonen und Fahrverboten verschiedene Optionen vor. Dieses Verhältnis ist jedoch nicht einseitig, da zumindest große, Städte auch am Prozess der Entstehung und Überarbeitung von Gesetzen beteiligt sind und durch die Zahl ihrer Einwohner auch über Einfluss in diesen besitzen. Eine weitere Einschränkung betrifft den ökonomischen Bereich: Größere Planungen, wie z.B. ein U-Bahn-Bau, sind für eine Stadt nicht ohne Unterstützung vom Bund bewältigbar und benötigen daher auch auf dieser Ebene die entsprechende politische Zustimmung. Zusätzlich treten Städte im Rahmen von Governance aber auch zunehmend als Akteure außerhalb ihres eigentlichen politischen Bereichs auf (ebd.). Dies betrifft bei öffentlichen Räumen z.B. die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel, Ver- und Entsorgungsbetriebe oder das Stadtgartenamt. Auch öffentliche Schulen sind in Wien der Landesverwaltung unterstellt. In Hinsicht auf das Thema der Schulvorplätze ist noch eine weitere Aufgliederung relevant: Die kleinmaßstäbige Gestaltung von Straßen und Plätzen ist in Wien politisch auf der Ebene der Bezirke angesiedelt. Für die Umsetzung von Änderungen der Verkehrsorganisation benötigt der Bezirk jedoch auch die Zustimmung der zuständigen Magistratsabteilungen auf städtischer Ebene, für größere Planungen und Umbauten auch finanzielle Mittel, und damit die Zustimmung, der Stadt. Um in diesem komplexen Feld zielstrebige Planungen zu ermöglichen und unerwünschte Widersprüche möglichst zu verhindern haben sich verschiedene Instrumente herausgebildet. Drei für das Thema dieser Arbeit relevante werden nun kurz beschrieben.

2.3.1 Stadtentwicklungsplan

Stadtentwicklungspläne haben sich als strategische Papiere für Entwicklungsziele etabliert. Da Wien auch ein eigenes Bundesland ist, befinden sich die Wiener Stadtentwicklungspläne im gesamtösterreichischen Kontext auf der Ebene der Landesentwicklungskonzepte und Programme. Diese enthalten Zielkataloge und entsprechende Maßnahmen für die Landesentwicklung und können nach Sachbereichen und/oder Planungsräumen differenziert werden (Österreichische

Raumordnungskonferenz (ÖROK) 2018: 93). Die Stadt Wien hat kein verbindliches Landesentwicklungsprogramm, sondern ein informelles Konzept. Sie teilt dieses in einen Stadtentwicklungsplan, aktuell den 2014 beschlossenen STEP 2025, und mehrere Fachkonzepte auf (ebd. 96 – 97). Die österreichische Raumordnungskonferenz beurteilt den Status dieser unverbindlichen Konzepte folgendermaßen:

„Da die strategischen Planungsinstrumente teilweise auch von den Landesregierungen beschlossen werden, kommt ihnen zwar kein Verordnungscharakter zu, die faktische Wirkung ist dennoch nicht zu unterschätzen, da durch diese Konzepte und Strategien wesentliche öffentliche Interessen thematisiert werden, die vielfach bei Planungsentscheidungen oder bei Maßnahmen der Privatwirtschaftsverwaltung Berücksichtigung finden.“ (ebd.: 97)

In der Eigenbeschreibung der Stadt Wien wird der STEP 2025 folgendermaßen vorgestellt:

„In der heutigen Zeit bedeutet Stadtentwicklung aber auch die Koordinierung und das Management staatlicher, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Akteurinnen und Akteure. Der nunmehr vorliegende STEP 2025 hat daher einen vorwiegend strategischen Charakter und ist nicht ein Plan im Sinne einer Karte, sondern vielmehr die vielfältige und auch motivierende Darstellung von Maßnahmen zur Steuerung der Entwicklung Wiens. Er zeigt die Entwicklungsrichtung vor und legt den Grundstein für zentrale Handlungsfelder der Stadt, wie zum Beispiel Wohnen, Grün- und Freiraum, Wirtschaft, Infrastruktur.“ (Stadtentwicklung Wien, MA 18 A 2014: 5)

In beiden Definitionen wird betont, dass diese strategische Planung eben auch die Bereiche der Verwaltung und der wirtschaftlichen Akteure umfasst, und dass die Strategiepapiere als Richtlinie für untergeordnete Entscheidungen herangezogen werden sollen. Eine Einordnung dieses Planungsinstrumentariums in das methodische Konzept des Multiple – Streams - Ansatz erfolgt in Kapitel 5.3.

2.3.2 Beteiligungsprozesse

Die Umgestaltung eines öffentlichen Platzes ist in einer europäischen Stadt kaum noch ohne Beteiligung von betroffenen und, bzw. oder, interessierten Bürger:innen vorstellbar. Dieses Kapitel stellt die verschiedenen Arten solcher Beteiligungen vor und dient der späteren Einordnung der analysierten Prozesse. In der Praxis der Wiener Stadtplanung werden unterschiedliche Arten von Beteiligungsprozessen nach zwei verschiedenen Kriterien unterschieden. Eine Unterscheidungsmöglichkeit ist zwischen konsultierenden und kooperativen Verfahren zu unterscheiden:

- *„Konsultative Beteiligung bedeutet, die Beteiligten können zu einem Entwurf oder einer Frage Stellung nehmen (mitreden, mitmachen).*
- *Kooperative Beteiligung bedeutet, gemeinsam mit der Verwaltung, externen Planerinnen und Planern und anderen relevanten Akteurinnen und Akteuren ein Projekt zu planen.“* (Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung 2017: 20)

In der Literatur über Beteiligungsverfahren wird meist auch noch eine weitere Stufe unterschieden, die rein informative Beteiligung. Dieser erste Schritt, um überhaupt auch eine informelle Beteiligung von Bewohner:innen zu ermöglichen ist heutzutage auch bei relativ kleinen Bau- und Planungsvorhaben selbstverständlich. Allerdings zeigen sich schon bei diesem Schritt unterschiedliche Möglichkeiten und Tücken von Beteiligungsprozessen bei der Frage wie informiert wird. Verschiedene Instrumente wie z.B. Zeitungsartikel, Internetseiten, amtliche Verlautbarungen, Aushänge am schwarzen Brett, in Hauseingängen, auf der Straße, Postwurfsendungen, Informationsveranstaltungen, etc. erreichen unterschiedliche

Personengruppen, sind mit bestimmten Einschränkungen verbunden und erfordern auch unterschiedlichen Arbeits- und Kostenaufwand.

Eine weitere Möglichkeit ist die Unterscheidung zwischen formeller und informeller Beteiligung, diese wird in Wien anhand der rechtlichen Unterscheidungen getroffen:

- „die formelle, also rechtlich geregelte Beteiligung im Zuge der Erstellung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans, [...]“
- die informelle, also rechtlich nicht geregelte und daher frei gestaltbare Form der Beteiligung“ (Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung 2017: 20)

Vorstellbar wäre auch diese Unterscheidung abhängig von der Form des Planungsprozesses zu treffen, damit also zwischen den im jeweiligen Planungsprozess offiziell vorgesehenen Beteiligungsformen wie z.B. einer Umfrage und eben informellen Formen wie unaufgefordertes Feedback oder Proteste, zu unterscheiden. Damit wird auch klar, dass diese Unterscheidung nicht für den Planungsprozess an sich getroffen werden kann, da es bei jeder Planung formelle und informelle Partizipation geben kann. Bei Planungen wie die in dieser Arbeit vorgestellten wechseln sich oft auch verschiedene Arten und Phasen der Beteiligung ab und können parallel verlaufen: Während z.B. Betroffene wie Kinder, Eltern, Schule, Anrainer:innen informell über eine problematische Situation diskutieren und eventuell auch formelle sowie informelle Kommunikationskanäle zu Politik und Verwaltung verwenden um darauf aufmerksam zu machen, werden zeitgleich auf einer formellen Ebene der Stadtplanung ähnliche Probleme, Ziele und mögliche Lösungswege verhandelt. Danach folgen oft formelle Prozesse der Entscheidungsfindung wie Verkehrszählungen, Vorplanungen, finanzielle Kalkulationen und politische Abstimmungen. Teil der dabei beschlossenen Lösungen kann wieder ein, nach Richtlinien der Stadt Wien informell genanntes, Beteiligungsprojekte sein. Dessen Ergebnisse werden abschließend wieder in eine formelle Planung überführt und beschlossen.

In Wien werden Kinder und Jugendliche bei zahlreichen Beteiligungsprojekten miteinbezogen. Diese werden auf der Seite „Wien Gestalten“ vorgestellt und umfassen ein breites Spektrum, z.B. Nachbarschaftsgärten, Forschungsspaziergänge oder Kinder- und Jugendparlamente (Wien Gestalten). Auch bei größeren Planungsprojekten, wie z.B. dem Supergrätzl Favoriten (siehe Kapitel 3.2) werden Schulen, und andere Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, im Planungsgebiet miteinbezogen. Bei allen vier hier vorgestellten Fallstudien gab es Partizipationsprojekte mit den Kindern der Schule, bei drei davon ging es dabei jedoch nur mehr um die Gestaltung, die Verkehrslösung wurde jeweils schon davor ohne Beteiligung der Kinder beschlossen. Lediglich bei der Schulgasse in Währing waren die Kinder auch bereits in der grundsätzlichen Planungsphase involviert.

2.3.3 Tactical Urbanism

Als Tactical Urbanism werden kurzfristig und kostengünstig realisierbare temporäre oder experimentielle Umgestaltungen bezeichnet. Da diese sowohl bei Beteiligungsprozessen als auch bei der Notwendigkeit von raschen Lösungen angewendet werden können spielen sie bei der Umgestaltung von Schulvorplätzen oft eine wichtige Rolle. Einen Überblick über die Entstehung des Begriffs Tactical Urbanism und seine unterschiedlichen Anwendungen gibt der Artikel „Interventionen für nachhaltige Mobilitätskultur?“ von Paul Achatz, Martin Berger und Linda Dörrzapf (Achatz et al 2020). Der Begriff wurde 2011 im „Tactical Urbanist Guide“ von Lydon und Garcia geprägt (Lydon & Garcia 2015). Er bezieht sich mittlerweile sowohl auf informelle Aneignungen von Bewohner:innen oder anderen Betroffenen, als auch auf Methoden der formellen Stadtplanung:

„Generell sind taktische Interventionen kostengünstige, kurzfristige Aktionen, die auf eine langfristige, realistische Verstetigung und Umsetzung ausgelegt sind. Umsetzerinnen und Umsetzer können verschiedenste Akteurinnen und Akteure von Architektinnen und Architekten,

Planerinnen und Planern, Künstlerinnen und Künstlern, öffentliche oder private Institutionen, aber auch hin zu lokalen Initiativen, sein.“ (Achatz et al 2020: 481)

Tactical Urbanism findet dabei oft in einem Spannungsfeld zwischen informellen Aktionen der Bewohner:innen und einer Übernahme dieser Methoden in formelle Planungsprozesse. Ein Wiener Beispiel sind die von Jugendlichen selbstgestalteten Skateplätze auf urbanen Brachflächen. Wurden diese anfangs von den Eigentümern oft wieder abgerissen gibt es mittlerweile auch Plätze welche als Zwischennutzung offiziell genutzt werden und am Nordbahnhof auch ein erstes Projekt eines in Eigenregie (Do It Yourself) errichteten Platzes welcher später Teil des öffentlichen Parks werden soll (ALM DIY, Sandholzer 2019). Wesentliches Element solcher informellen, von den Beteiligten selbst durchgeführten Interventionen ist es dabei auch Alternativen, entweder zu den bestehenden oder zu den geplanten Nutzungen aufzuzeigen. Dies geht oft einher mit einem eigenständigen, selbstorganisiertem Beteiligungsprozess. Das Projekt Park Fiction, welches in Hamburg erfolgreich auf einer der letzten Baulücken am Elbufer Sankt Paulis einen Park anstatt eines Immobilienprojektes durchsetzen konnte, nennt diese Taktik „Wunschproduktion“:

„Anders als eine bürokratisch-staatlich organisierte Partizipation, die davon ausgeht, dass das, was es zu verteilen gibt, zunächst mal denen gehört, die es im Alltag verwalten (Staat, Unternehmen, Politik...), und die von diesem Kuchen ein Stück (part) abgeben, sind wir mit der Wunschproduktion anders vorgegangen: Wir haben uns „Stücke“, die uns interessieren, genommen und selbst in einem „parallelen Planungsprozess“ bearbeitet. Zunächst ohne mit den Autoritäten zu sprechen oder von der Politik zu fordern, haben wir mit den Leuten im Viertel gearbeitet, diskutiert, Ideen entwickelt, ausprobiert, uns gegenseitig schlauer gemacht, und für diese Ideen geworben.“ (Park Fiction 2016)

Obwohl der Begriff des Tactical Urbanism relativ neu ist, wird zumindest eine temporäre Methode seit Jahrzehnten auch für Schulwege angewendet: Die Schülerlots:innen, welche eine schnelle und effektive Antwort auf Gefahrenstellen am Schulweg sind. Auch hier gibt es ein Spektrum von Eigeninitiativen engagierter Eltern bis zu offizieller Sicherung durch Polizist:innen. Gemeinschaftlich begleitete Schulwege, oft Pedibus oder mit dem Rad Bicibus, genannt, stellen eine Erweiterung dieser Idee dar (siehe Kapitel 3.2). Eine weitere Anwendung des Tactical Urbanism ist der Verkehrsversuch. Dieser ermöglicht es, rasch und kostengünstig, neue Lösungen vorzustellen und auszuprobieren, welche im Vorhinein oft schwer zu vermitteln oder in ihren Folgen abzuschätzen sind (Achatz et al: 484). Die Diplomarbeit von Paul Achatz untersucht Verkehrsversuche anhand von vier Fallstudien europäischer Städte und kommt dabei zu folgender Antwort auf die oft gestellte Frage:

„„Warum gestaltet man eine Straße oder öffentliche Räume nicht direkt um, aber führt stattdessen einen weiteren Prozessschritt in Form eines Verkehrsversuches durch?“

- Die Durchführung einer Testphase ist einfach, kostengünstig und schnell anwendbar und macht dadurch direkt mögliche Veränderungen im öffentlichen Raum erlebbar und sichtbar.*
- Der Verkehrsversuch bietet bei komplexen, verfahrenen oder kontroversen Prozessen oder Konzepten eine Hilfestellung, um Daten- und Entscheidungsgrundlagen für weitere, hoffentlich zielführendere Diskussionen und Entscheidungen, in Zukunft zu schaffen.*
- Die Herstellung einer temporären Versuchsanordnung ist allgemein gesprochen zielführender als jahrzehntelanger Stillstand und kontroverse Diskussionen ohne wirkliche Fortschritte. Auch für politische EntscheidungsträgerInnen.*
- Das „Erlebarmachen“ und die Möglichkeit Vorteile von Veränderungen für die direkt*

Betroffenen, aber auch für sonstige interessierte oder kritische Stakeholder, darzustellen ist von unschätzbarem Wert.

• *Experimente an sich sind zwar nur temporär, jedoch können sie potenziell langfristige Veränderungen in der Wahrnehmung des öffentlichen Raums, im Mobilitätsverhalten oder der Akzeptanz zukünftig weiterer Maßnahmen in Richtung Verkehrsberuhigung herbeiführen.“*

(Achatz 2021: 132)

Im Rahmen meiner Arbeit kann diese Erkenntnis auf zwei unterschiedlichen Ebenen zum Tragen kommen. Die eine Ebene ist der Umgestaltungsprozess eines einzelnen Schulvorplatzes. Im Rahmen dieses Prozesses können Verkehrsversuche oder andere temporäre Gestaltungsmaßnahmen, wie z.B. Pflanzkübel oder Parklets, eine Rolle spielen. Die andere Ebene stellen dann sämtliche Schulvorplätze in Wien dar. Auf dieser Ebene können erfolgreich autofrei umgestaltete Schulvorplätze, auch wenn sie dann permanent und nicht mehr temporär sind, ein Beispiel abgeben, wie eine solche Umgestaltung aussehen und gelingen kann und welche Vorteile sie mit sich bringt. Beides lässt sich auch im „Multiple-Streams-Ansatz“ hervorragend abbilden: Ein erfolgreicher Verkehrsversuch oder ein bewährtes Beispiel erweitert den Lösungsstrom für alle ähnlich gelagerten Problemströme. Dieses Konzept wird in Kapitel 5 vorgestellt. Das Londoner Programm „Streetspace for London“ weist z.B. explizit darauf hin, dass die kurzfristig und temporär umgesetzten School Streets ein Anlass sein können weitergehende, bauliche Veränderungen zu initiieren:

“Whether an emergency school street is removed after the pandemic, becomes a permanent timed closure or transforms into a much more dramatic change for the street depends on local aspirations, conditions and priorities. Keeping in mind the potential for permanent change from an as early a stage as possible will help keep options open.” (Transport for London B: 13)

In Wien gibt es mittlerweile neben den Schulstraßen auch ein formelles Verfahren zur Einrichtung von Parklets (Grätzloase A) aber auch für temporäre Aktionen im öffentlichen Raum, mit dem Ziel Kindern und Jugendlichen mehr Freiräume in ihrem Wohnumfeld zu ermöglichen (Grätzloase B). Auch bei der Umgestaltung der Mariahilfer Straße zur Fußgänger:innen-, bzw. Begegnungszone gab es eine Testphase mit daraus resultierenden Änderungen und einer Befragung der Bevölkerung zu ihren Erfahrungen mit diesem Testprojekt (Magistrat der Stadt Wien. MA18 2015: 54 – 59).

2.4 Zwischenfazit

Die eingangs des Kapitels erwähnte Forschungsfrage „**Wie betrachtet die Stadt- und Verkehrsforschung Kinder?**“ lässt sich nicht eindeutig beantworten. Dies liegt an unterschiedlichen Definitionen und einem Wandel des Verständnisses von Kindheit(en). Entscheidend für die Thematik dieser Diplomarbeit ist, dass es deutliche Hinweise auf die positiven Eigenschaften von aktiver, selbstbestimmter Mobilität von Kindern gibt. Eine geringere Notwendigkeit Kinder zu begleiten, verringert außerdem auch die Belastungen der Betreuungspersonen, eine Aufgabe, welche oft immer noch von Frauen bewältigt werden muss. Kinder stellen darüber hinaus aufgrund ihrer körperlichen und mentalen Entwicklung eigene Ansprüche an sichere Verkehrsräume. Sollen öffentliche Räume über die Verkehrsfunktion hinaus auch als Aufenthalts- und Kommunikationsräume für Kinder attraktiv sein ergeben sich nochmal weitere Besonderheiten.

Die Frage „**Wie sieht die (Schulweg)Mobilität von Kindern in Wien aus?**“ lässt sich grob beantworten: Ein hoher Anteil der Volksschulkinder geht zu Fuß oder fährt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Schule. Während der Anteil an Elterntaxi in Wien zurückzugehen scheint, beträgt er immer noch 13%. Dabei handelt es sich jedoch um durchschnittliche Werte, die tatsächlichen Zahlen der Elterntaxi können je nach Standort, Wetter, etc. stark variieren. Dies

lässt auch nicht den Rückschluss zu, dass 13% der Kinder jeden Tag mit dem Auto in die Schule gebracht werden. Dieser Anteil erscheint zwar nicht hoch, umgerechnet auf einen einzelnen Schulstandort mit z.B. 500 Kindern, ergeben sich daraus jedoch 65 Elterntaxis. Einige davon bringen sicherlich mehrere Kinder in die Schule, an manchen Tagen kommen dafür wohl auch mehr als 13% mit dem Auto. Angenommen diese erreichen die Schule in einem Zeitraum von 15 Minuten kommt ca. alle 14 Sekunden ein Elterntaxi. Eingebettet in den sonstigen Verkehr und zahlreiche zu Fuß ankommende Menschen sind also auch diese 13% eine hohe Belastung für die Straßen rund um Schulen. Auf jeden Fall gibt es hier ein Potential diesen Anteil weiter zu senken um möglichst vielen Kindern möglichst oft aktive, eventuell auch selbstständige, Mobilität am Schulweg zu ermöglichen. Im Bereich des Schulvorplatzes sind alle Kinder, unabhängig von der Art ihrer Anreise, zu Fuß unterwegs und profitieren von weniger Autoverkehr.

Bei der Planung öffentlicher Räume in Wien lassen sich folgende Erkenntnisse für diese Arbeit festhalten:

- Strategiepapiere sind nicht verbindlich. Ihre Aufgabe ist es Problematiken, Ziele und Maßnahmen aufzuzeigen und gewünschte Entwicklungen zu skizzieren. In komplexen Organisationsstrukturen mit zunehmenden Governance Entwicklungen kommt ihnen darüber hinaus eine koordinierende Rolle im Kommunikationsprozess rund um Entscheidungen zu.
- Beteiligungsprozesse sind ein fester Bestandteil von größeren Umgestaltungen in Wien. Dabei gibt es unterschiedliche Formate, die immer öfter auch Kinder und Jugendliche miteinbeziehen. Neben diesen formellen Beteiligungen können auch informelle Initiativen Probleme thematisieren und Prozesse anregen.
- Temporäre Interventionen können eine wichtige Rolle bei der Umgestaltung von Stadträumen spielen. Ihr Vorteil liegt darin, dass sie schnelle und kostengünstige Verbesserungen ermöglichen, und als Experiment einen Ausblick auf, eventuell auch unterschiedliche, mögliche Umgestaltungen und deren Auswirkungen bieten. Dadurch kann das Potential eines Platzes anschaulich vermittelt werden.

3 Schulvorplätze

Dieses Kapitel liefert einen Überblick über die Definitionen und Kategorisierungen von Schulvorplätzen. Außerdem werden verschiedene verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgestellt. Anschließend wird der Status Quo von Schulvorplätzen in Wien vorgestellt.

Betrachtet man die Wiener Schulvorplätze zeigen sich enorme Unterschiede. Diese sind oft historisch bedingt: Alte Zentren, Vorstädte und Vororte, gründerzeitliche Stadtviertel, Stadterweiterungsgebiete der Nachkriegszeit, der 80er und 90er, sowie aktuelle Stadtentwicklungsgebiete bieten unterschiedliche Voraussetzungen für den öffentlichen Raum und die Verkehrsorganisation. Straßen, Plätze und öffentliche Gebäude wurden jeweils nach den Anforderungen und Umständen der entsprechenden Zeit geplant und errichtet. Ein weiterer Unterschied besteht zwischen zentralen und peripheren Lagen mit unterschiedlichen Bebauungs- und Bevölkerungsdichten. Nicht zuletzt gab es in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder Bemühungen Schulvorplätze vom Autoverkehr freizumachen oder zumindest zu beruhigen.

2012 wurde im Rahmen der Studie „Der Öffentliche Platz vor der Schule“ im Auftrag der MA18 versucht eine Definition von Schulvorplätzen zu entwickeln, deren Ist-Zustand zu erfassen und eine Typologie von Schulvorplätzen zu entwickeln (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2012). Diese unterscheidet zwischen verschiedenen Begriffen, dem Schulfreiraum, d.h. der Außenbereich rund um die Schulgebäude, inklusive Vorplätze, und dem Schulvorplatz als dem Bereich unmittelbar vor dem Schultor. Dieser kann räumlich nicht klar abgegrenzt werden. Er umfasst meistens auch öffentlichen Raum und kann nicht nur auf einer physisch -räumlichen Ebene betrachtet werden, da erst die soziale Ebene der Nutzung und die psychologische Ebene der Wahrnehmung aus einem öffentlichen Raum vor einem Schulgebäude einen Schulvorplatz macht. Dies trifft im städtischen Umfeld umso stärker zu, da hier Schulvorplätze baulich oft nicht von sonstigen Gehsteigen zu unterscheiden sind. (Stadtentwicklung Wien, MA18 2012: 5-7)

Zusammengefasst wird der Schulvorplatz als der *„Raum, der im Eingangs- und Zugangsbereich einer Schule liegt, direkt an den öffentlichen Raum grenzt oder selbst ein öffentlicher Raum ist“* (Stadtentwicklung Wien, MA18 2012: 6) definiert und in drei Ebenen betrachtet:

- *„Physisch-räumliche Ebene (gebauter Raum): Der Schulvorplatz in seiner gebauten Form wird in Hinblick auf räumliche Ausprägungen und Potenziale beleuchtet.*
- *Soziale Ebene (Nutzung): Der Schulvorplatz als Sozialraum entsteht durch die Menschen in diesem Raum und die Nutzung dessen. Das relationale Raumverständnis lenkt den Blick auf den Zusammenhang zwischen der Aktivität des Handelns und die Konstitution von Raum (vgl. Schulz. 2003: 27).*
- *Psychologische Ebene (Wahrnehmungen): Die persönlichen Wahrnehmungen, Einschätzungen und Meinungen der Menschen zu diesem öffentlichen Freiraum überlagern sich mit dem gebauten Raum und dessen Nutzung.“*

(Stadtentwicklung Wien, MA18 2012: 7)

Diese Definition deckt sich gut mit dem Raumverständnis dieser Arbeit, da sie betont, dass erst die mit der Schule verbundenen Handlungen und Wahrnehmungen aus einem öffentlichen Raum einen Schulvorplatz machen. Die Planungsrichtlinie RVS 03.04.14 „Gestaltung des Schulumfelds“ verwendet anstatt Schulvorplatz den Begriff Schulumfeld und definiert diesen folgendermaßen:

„Als Schulumfeld werden die öffentlichen Flächen im Umkreis von ca. 250 m (mindestens jedoch 60 m) zum Schuleingang definiert, wenn diese für Schulwege von Relevanz sind.“ (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr 2016: 2)

In dieser Definition wird klar, dass der Schulvorplatz nicht nur die Pufferzone zwischen Schule und öffentlichen Verkehrsflächen darstellt, sondern auch explizit diese Verkehrsflächen miteinbezieht. Bei Fragestellungen, welche sich mit der Mobilität von Kindern am Weg von und zur Schule

beschäftigen, wird dieser Begriff entsprechend angepasst. Da eine Schulstraße das Ziel hat den Bring- und Holverkehr von Eltern (Elterntaxi) zu verringern wird hier das vom motorisierten Individualverkehr benutzbare Straßenumfeld betrachtet. Dieses umfasst mindestens den Straßenbereich vor der Schule, meistens jedoch die gesamte Straße bis zur jeweils nächsten Kreuzung und gegebenenfalls auch einmündende Querstraßen, wie z.B. vor der Volksschule Vereinsgasse (siehe Kapitel 3.1). Da eine hohe Anzahl von Elterntaxis starke Auswirkungen auf den direkten Schulvorplatz haben, bewirken Maßnahmen, welche auf eine Änderung der Schulwegmobilität abzielen, auch dann Auswirkungen auf den Schulvorplatz, wenn sie nicht direkt am Schulvorplatz ansetzen:

„Wenn wieder vermehrt Schulkinder zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad auf sicheren und attraktiven Wegen in die Schule kommen können, verringert sich das Kfz-Verkehrsaufkommen vor der Schule, was wiederum zu einer Erhöhung der Sicherheit für alle Kinder im Schulumfeld führt.“ (Amt der niederösterreichischen Landesregierung. 2020: 6)

Folgt man dieser Argumentation weiter, so wirken sich natürlich auch Maßnahmen, welche auf eine allgemeine Verringerung des MIV Verkehrs abzielen positiv auf Schulvorplätze aus. Dies trifft vor Allem auf Schulvorplätze entlang von Straßen mit höherer Bedeutung für den Autoverkehr zu. Der Schulvorplatz befindet sich somit in einer Wechselwirkung mit der gesamten Mobilität seiner weiteren Umgebung. Ein stärkeres Aufkommen von MIV Verkehr sorgt für eine größere Belastung des Schulvorplatzes, umgekehrt kann ein verkehrsberuhigtes Schulumfeld dazu beitragen dieses Aufkommen insgesamt, oder zumindest für die nähere Umgebung der Schule, zu verringern.

Da der Fokus dieser Arbeit auf der baulichen Umgestaltung von Schulvorplätzen liegt, wird in ihr unter Schulvorplatz der komplette Straßenraum vor der Schule betrachtet. Analog zu den Schulstraßen erstreckt sich dieser bis zu den nächsten Kreuzungen und auf relevante Querstraßen. Wichtig sind dabei auch die Schnittstellen zwischen verkehrsberuhigten Bereichen und allgemein befahrbaren Straßen.

Diese Schulvorplätze können nun unterschiedlich typologisiert werden. Die RVS als Richtlinie für Verkehrsraumgestaltung richtet dabei den Fokus auf die bauliche und rechtliche Organisation des Raumes. Sie unterscheidet dabei einerseits in grundlegende Typen der Verkehrsorganisation und nach vorhandenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, bzw. Erhöhung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität. Somit sind Mehrfachnennungen, bzw. Unterkategorien (z.B. „Aufenthaltsfläche in Tempo 30 Zone mit Halteverbot, Gehsteigvorziehung, Schutzweg und Piktogrammen) möglich. Dabei werden keine tiefergehenden Unterscheidungen hinsichtlich der Qualität und Details getroffen, diesbezüglich jedoch Empfehlungen ausgesprochen. Arten von Verkehrsorganisationen, über welche ein Schulvorplatz verfügen kann, sind:

- *Fußgängerzone (Fahrradverkehr sollte möglich sein, auf attraktive Gestaltung ist zu achten)*
- *Aufenthaltsfläche (Auf Schulgelände oder im öffentlichen Raum, großzügige Dimensionierung, Schutz gegenüber dem Kfz Verkehr, Aufenthaltsqualität, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)*
- *Wohnstraße (generelles Parken entlang der Gehsteige zu vermeiden, bauliche Maßnahmen zur Temporeduktion)*
- *Begegnungszone (maximal Tempo 20, bauliche Gestaltung soll gleichberechtigte Nutzung widerspiegeln und kindgerecht sein)*
- *Tempo 30 Zone (entsprechende Straßenraumgestaltung und klare Ausschilderung notwendig)*
- *Fahrradstraße (benötigt angepasste Aufenthaltsflächen)*

(Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr 2016: 6-13)

Die „Nullvariante“ der Straße ohne besondere Regelungen wird nicht genannt. Auffällig ist, dass in dieser Einteilung auch die „Aufenthaltsfläche“ erwähnt wird, welche eigentlich nur in Kombination mit einer der anderen Kategorien möglich ist. Darüber hinaus erwähnt die RVS folgende bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen, welche im Schulumfeld umgesetzt werden können:

- *Verkehrstechnische Querungshilfen*
 - *Schutzweg*
 - *Schutzweg mit VLSA (Ampel)*
 - *Piktogramm*
 - *Schulwegsicherung durch Lotsen oder Exekutivbeamte*
- *Bauliche Maßnahmen*
 - *Sperre und Schleuse*
 - *Gehsteigvorziehung*
 - *Halte- und Parkverbot*
 - *Fahrbahnversatz*
 - *Fahrbahnanhebung (im Verlauf, im Kreuzungsbereich oder im gesamten Bereich)*
 - *Mittelinsel*

(Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr 2016: 13-24)

Der Leitfaden der Niederösterreichischen Landesregierung nennt auch noch temporäre Fahrverbote, Einbahnen und Geschwindigkeitsbeschränkungen, sowie die Möglichkeit Abbiegerelationen einzuschränken, welche ebenfalls nur temporär genutzt werden kann (Amt der NÖ Landesregierung 2020: 12 & 18). In den folgenden zwei Kapiteln sollen nun die möglichen Maßnahmen genauer vorgestellt werden, da sie für die Beschreibung der Ausgangslage vor Umgestaltungen notwendig sind, bzw. auch bei der Beobachtung von Schulvorplätzen vorkommen. Im Prozess der Umgestaltungen können die vorgestellten Maßnahmen als temporäre Zwischenlösungen ebenfalls eine Rolle spielen. Als erstes wird die Schulstraße vorgestellt, da diese erst seit 2018 existiert und daher noch nicht in die RVS eingeflossen ist. Als schnelle Maßnahme des Tactical Urbanism kommt sie außerdem einem autofreien Schulvorplatz am nächsten und bietet sich als erster Test eines autofreien Schulvorplatzes an.

3.1 Schulstraßen

Schulstraßen sind Straßen, bzw. Straßenzüge, mit einem temporären Fahrverbot zu Schulbeginn, und meist auch zu Schulschluss. Die Mobilitätsagentur Wien ist maßgeblich bei der Einrichtung von Schulstraßen beteiligt. Sie forscht und arbeitet darüber hinaus intensiv an Fragen der aktiven Mobilität in Wien. Sofern nicht anders angegeben beziehen sich die Informationen in diesem Kapitel auf das Expertinneninterview mit der zuständigen Fußgänger:innenbeauftragten Petra Jens sowie die Informationen auf der Homepage der Mobilitätsagentur (Wien zu Fuß A). Die Mobilitätsagentur bewirbt das Konzept der Schulstraßen mittels Informationsmaterials, Mobilitätsberatungen, Aussendungen sowie Informationsveranstaltungen. Eine Schulstraße kommt dann zustande, wenn entweder die Schule, die Eltern oder der Bezirk diesen Prozess startet und sich Bezirk und die zuständige Behörde MA46 über die Durchführbarkeit einig sind. Normalerweise ist auch die Mobilitätsagentur beratend in den Prozess involviert, um auf mögliche Probleme und Notwendigkeiten hinzuweisen.

Sollte sich bei den Verhandlungen ergeben, dass eine Schulstraße nicht möglich oder nicht optimal ist, so können sich im Laufe des Prozesses auch andere Lösungen ergeben. Bei einer Schule war z.B. eine Schulstraße aufgrund zahlreicher Garageneinfahrten schwierig, die Verkehrssituation vor der Schule konnte jedoch durch eine geänderte Einbahnführung dennoch verbessert werden.

Der typische Prozessablauf ist eine Anfrage von Schule oder Eltern bei der Mobilitätsagentur, welche anschließend erste Gespräche und Informationsveranstaltungen abhält. Falls das Resultat dieser Gespräche der Wunsch nach einer Schulstraße ist, wird der Bezirk kontaktiert und die notwendigen politischen Beschlüsse gefasst. Am Ende steht das Ersuchen des Bezirks an die zuständigen Behörden eine Schulstraße einzusetzen und die eventuell erforderlichen Begleitmaßnahmen umzusetzen. Eine Rücksprache mit der Verkehrsbehörde MA46 ist auch im Laufe der Beratungen möglich, manchmal werden vor dem Beschluss auch Verkehrszählungen durchgeführt. Eine direkte Einbindung der Kinder oder Anrainer:innen ist dabei nicht vorgesehen. Dies liegt auch daran, dass sich Politik und Behörden, laut Petra Jens, darüber im Klaren sind, dass die Interessen und Sicherheit von hunderten Kindern höher zu bewerten sind als kurzfristige Einschränkungen weniger Anrainer:innen, die ja noch dazu ebenfalls von weniger Verkehr durch Elterntaxis profitieren.

Der gegenwärtige rechtliche Status mit einem Fahrverbot, nach dem ein Aufenthalt auf ihr auch in einer Schulstraße nicht erlaubt wäre, ist immer wieder Gegenstand von Diskussionen und ein Kompromiss zwischen Befürchtungen Kinder könnten sich daran gewöhnen ohne Vorsicht die Fahrbahn zu betreten und der Notwendigkeit von Aufenthaltsflächen für Kinder und Eltern. Laut Mobilitätsagentur ist der Unterschied zwischen Schulstraßenzeiten und den gewohnten Zeiten sehr offensichtlich und es gab bisher keine Probleme für die Kinder diesen auch zu bemerken und die Fahrbahn auch als Aufenthaltsflächen zu nutzen. Mittlerweile erlaubt die neue StVO auch in Schulstraßen das Betreten der Fahrbahn (Klimaaktiv), die bestehenden Schulstraßen in Wien sind jedoch noch als temporäre Fahrverbote ausgeschildert. Manchmal sind Schulstraßen eine schnelle und billige Vorstufe für weitergehende und permanente bauliche Veränderungen. Dies war in der Märzstraße, einem der Fallbeispiele der Fall und ist aktuell eine Option bei den Schulstraßen Wichtelgasse und Hasnerstraße. In diese Umgestaltungen ist dann die Mobilitätsagentur nicht mehr involviert.

Zum Zeitpunkt des Interviews 2021 gab es keine Bestandsaufnahme der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Schulumfeld, aber Überlegungen eine solche durchzuführen. Abseits der Pilotstudien über einzelne Schulen gibt es keine wienweite Untersuchungen über Schulwegmobilität oder Distanzen der Kinder zur Schule. Die Wohnorte der Kinder und Schulwege werden im Rahmen der Schulwegpläne einzelner Schulen erfasst, diese werden jedoch nur alle 10 bis 25 Jahre aktualisiert und bilden daher nicht immer die aktuellen Gegebenheiten ab. Hier fordert die Mobilitätsagentur die Frequenz der Erhebungen zu erhöhen. Auch wenn es keine umfassenden Erhebungen über die Mobilität der Kinder und Distanzen zur Volksschule gibt hat die Mobilitätsagentur den Eindruck, dass die meisten Kinder an Volksschulen in der Nähe der Schulen wohnen und nicht mit dem Auto in die Schule gebracht werden. Jedoch können auch nur einige wenige Elterntaxis zu Problemen im Schulbereich führen. Dies deckt sich auch mit meinen Beobachtungen der Schulvorplätze.

Projekte um Beginnzeiten von Zielen in Schulumfeld, wie Ärzt:innen oder Ämter, zu streuen gibt es nicht. Die Unterrichtszeiten der Schulen an sich zu staffeln um die Verkehrsbelastungen zu Spitzenzeiten ist ein altbekanntes Thema, welches an manchen Schulen gut funktioniert, oft aber in der Umsetzung schwierig ist, da Eltern, Kinder und Lehrer bestimmte Anfangszeiten gewohnt sind. Auch die Wiener Linien wären hier aufgrund der Auslastungen der öffentlichen Verkehrsmittel an gestaffelten Beginnzeiten interessiert.

Im Rahmen der Pilotstudie der Schulstraße Vereinsgasse wurde an 4 Zählpunkten mittels Verkehrskameras und Zählpersonal die Anzahl der ein- bzw. ausfahrenden, der haltenden PKWs und von regelwidrigem Verhalten erfasst. Vor der Schule wurde auch das Verhalten der Schüler:innen aufgezeichnet. Die Pilotstudien hat ergeben, dass es zu einer deutlichen Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens vor der Schule, sowohl des Durchzugs, als auch des Elternverkehrs, gekommen ist. Der befürchtete Verlagerungseffekt ist nicht eingetreten da sich der, zuvor in der neuen Schulstraße vorhandene, Autoverkehr relativ gut im Umfeld verteilt hat (Rosinak & Partner 2018). Bei der Untersuchung am Nachmittag an einer anderen Schule wurde ebenfalls eine starke Reduktion des Autoverkehrs vor der Schule festgestellt. Hier gab es auch einige kritische Situationen an den gesperrten Einfahrten. Dies könnte daran liegen, dass die

Untersuchung nur eine Woche nach der Einführung stattfand, viele also noch weiterhin ihren gewohnten Weg fahren wollten. Eventuell sind dort aber auch zusätzliche Maßnahmen nötig um Konflikte zu entschärfen (Rosinak & Partner 2019). Um zu unterstützen, dass Eltern nicht an anderen Orten außerhalb der Schulstraße regelwidrig parken, bzw. um eher einen Verzicht auf die Fahrt mit dem Auto zu erreichen werden bei Schulstraßen auch bewusst keine Kiss & Go Zonen eingerichtet.

Zum Zeitpunkt des Interviews gab es gerade Vernetzungsbestrebungen der unterschiedlichen Schulstraßenkonzepte in Österreich, um die Prozesse und Regeln zu harmonisieren. Darüber hinaus gibt es immer wieder Anfragen aus dem Ausland, um Erfahrungen über Schulstraßen auszutauschen. Bisher haben die Festschreibungen bezüglich Schulvorplätze in den Strategiepapieren noch nicht dazu geführt wienweite Förderschienen oder Aktionen für Schulvorplätze zu starten. Sie können jedoch gut als Argumente verwendet werden. Die Thematik der Schulwegmobilität ist in Wien zwischen sehr vielen Zuständigkeiten in Politik und Verwaltung aufgeteilt. Hier versucht die Mobilitätsagentur zwischen diesen zu vermitteln und entsprechende Beratungsangebote zur Verfügung zu stellen. Eine Ausweitung des Schulbereichs auf den Straßenraum vor der Schule ist in Wien sehr schwierig, da die Schulen nicht daran interessiert sind zusätzliche Erhaltungsaufgaben- und -Kosten im bisher öffentlichen Raum zu übernehmen.

3.2 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Schulumfeld

Neben der Umgestaltung von Schulvorplätzen zu autofreien Zonen gibt es auch noch weitere mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Qualität von Schulvorplätzen. Diese stellen oft eine Zwischenstufe am Weg zu einem autofreien Schulvorplatz dar und können auch temporärer Natur sein. Zu den möglichen Maßnahmen zählen:

Schülerlots:innen

Diese temporäre Maßnahme besteht aus geschultem Personal, manchmal auch Polizist:innen, welche auf bekannte Gefahrenstellen am Schulweg den Verkehr zugunsten der Kinder regeln. Wird dies von Polizist:innen im Nahbereich des Schulvorplatzes gemacht so erzeugt dies auch allgemein zusätzliche Aufmerksamkeit und Respekt vor Verkehrsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzung. Auch lediglich mit Warnweste ausgestattete sonstige Personen können die Aufmerksamkeit der Autofahrenden erhöhen. Schülerlots:innen kommen bei einigen beobachteten Schulen zum Einsatz. Während dafür keine baulichen Maßnahmen nötig sind, fallen permanente Personalkosten an. Vor Allem im ländlichen Raum gibt es auch Projekte bei denen die Eltern ehrenamtlich abwechselnd die Sicherung des Schulweges übernehmen. Da diese jedoch auch eine spezielle Schulung benötigen und zur regelmäßigen Übernahme von Verantwortung bereit sein müssen sind diese nicht immer leicht zu organisieren. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2015: 13, ÖAMTC 2019, Land Oberösterreich 2018)

Pedibus/Bicibus

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um einen begleiteten Schulweg. Die Kinder können von ihren Eltern zu Sammelpunkten in einiger Entfernung der Schule gebracht werden oder selbstständig dort hinkommen. Das letzte Stück Weg wird dann gemeinsam in Begleitung engagierter Eltern oder anderer qualifizierter Personen, zurückgelegt. Ein wesentliches Element ist dabei oft auch die Forderung, durch bauliche Verbesserungen, sichere und selbstständige Mobilität von Kindern auch dauerhaft zu ermöglichen. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 28, Klimabündnis.at, Radlobby)

Polizeikontrollen bzw. Parkraumüberwachung

Als weitere temporäre Maßnahme können bei bekannten Problemstellen vermehrt Polizeikontrollen durchgeführt werden. Diese führen nicht nur während der Kontrolle zu vorsichtigerem Verhalten, sondern wirken auch noch einige Zeit nach, da regelmäßig in der Gegend Fahrende nun damit rechnen. Regelmäßige Parkraumüberwachung vor und während Schulbeginn und -Ende kann dazu führen, dass Halteverbotszonen für Beeinträchtigtentransporte, Kiss & Ride Zonen und sonstige Flächen auf denen Halten und Parken verboten ist mehr respektiert werden. Zwar gelten die meisten Kurzparkzonen in Wien erst ab 9:00, jedoch sind auch davor Parkraumüberwachungsorgane unterwegs um generelle Halteverbote, Ladezonen, und ähnliches zu kontrollieren. Auch diese Maßnahmen erfordern keine baulichen Veränderungen aber laufende Personalkosten. Vor Allem zu Schulbeginn finden oft Schwerpunktmaßnahmen im Schulumfeld statt. Kontakt mit der Polizei und den Parkraumüberwachungsorganen um den Wunsch nach mehr Kontrollen zu deponieren, wurden bei einigen Expert:inneninterviews als erste schnelle Maßnahme bei Verkehrsproblemen im Schulumfeld genannt. (Bundesministerium für Inneres 2022, Expert:inneninterviews)

Bewusstseinsbildung

Diese Maßnahme kann auf zwei Ebenen geschehen. Auf der einen Ebene kann die allgemeine Bevölkerung über die Thematik des Verkehrs vor Schulen und Bedeutung von aktiven Schulwegen für die Kinder informiert werden. Dies geschieht mit Infokampagnen, Medienbeiträgen zum Schulstart, Warnschildern oder Tempoanzeigen vor Schulen (Amt der NÖ Landesregierung 2020: 44, Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 11 – 16). Auf der anderen Ebene kann direkt in der Schule auf die Gefahren durch Elterntaxis und die Vorteile einer aktiven Schulwegmobilität hingewiesen werden. Dies kann sich sowohl an die Kinder als auch die Eltern oder das Schulpersonal richten. Die Stadt Wien bietet eine eigene „Schulweg – Box“ an, um den Schulweg im Unterricht zu thematisieren. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2015: 13 & 14, Die Stadt & Du)

Tempo 30

Die einfachste Maßnahme zur Verbesserung der Situation vor Schulen ist ein Tempolimit auf 30 km/h. Dieses Tempolimit kann auch nur zu bestimmten Zeiten zu Schulbeginn und -ende gelten. Die Kosten dafür sind überschaubar und beschränken sich auf Verkehrsschilder und zusätzliche Maßnahmen wie Piktogramme oder Warntafeln. Zusätzliche bauliche Maßnahmen können erfolgen, werden aber meistens nur im Zusammenhang mit Kreuzungen oder Fußgänger:innenübergängen errichtet. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 11 – 16)

Wohnstraße

Zahlreiche Schulen befinden sich in Wohnstraßen. Dort ist das Befahren nur im Schrittempo erlaubt, Fußgänger:innen dürfen die Straße betreten und haben Vorfahrt, solange sie den Verkehr nicht blockieren, auch Radfahrende haben einige zusätzliche Rechte. Autoverkehr darf in Wohnstraßen eigentlich nur zum Zu- und Abfahren verkehren. Während diese Rechtsform an sich hohes Potential für kindergerechte Schulvorplätze bietet, wird dieses in Wien selten genutzt. In Wohnstraßen befinden sich oft viele Parkplätze, weder Schrittgeschwindigkeit noch unerlaubtes Durchfahren werden häufig kontrolliert. Das Zu- und Abfahren erlaubt vermutlich auch Elterntaxis, ein Streitfall wäre eventuell das dabei notwendige Halten auf der Fahrbahn. Wohnstraßen sind ohne weitere bauliche Maßnahmen möglich, um effektiv zu sein würden sie aber solche benötigen. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 9 – 11)

Begegnungszone

In Begegnungszonen ist meist Tempo 20 erlaubt, Fußgänger:innen dürfen die Fahrbahn betreten und haben Vorrang, das Parken ist nur auf markierten Flächen erlaubt. Da bei Begegnungszonen im Normalfall auch eine bauliche Umgestaltung im Sinne einer einheitlichen Verkehrsfläche mit mehr Aufenthaltsqualität durchgeführt wird verringern sich dort Anzahl und Geschwindigkeit der

Autos. Elterntaxis bleiben aber nach wie vor erlaubt. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 11)

Fußgänger:innenzone

In Fußgänger:innenzonen ist das Befahren mit Autos, bis auf Ausnahmen untersagt. Das Betreten und Verweilen auf der Fahrbahn ist erlaubt, Radfahren kann im Schritttempo erlaubt werden. Die baulichen Maßnahmen bieten von der zentralen Geschäftsstraße bis zum kurzen Verbindungsweg in einer Wohnsiedlung ein breites Spektrum. Ohne bauliche Maßnahmen wie Poller oder einer sehr hohen Fußgänger:innenfrequenz wird das Fahrverbot aber oftmals nicht respektiert. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 7 – 8, 17)

Fahrverbot mit Ausnahmen

Eine weitere Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung sind Fahrverbote. Diese umfassen oft Ausnahmen wie Fahrräder oder Anrainer:innen und können auch temporär sein. Schulstraßen wurden in Österreich bisher als solch Fahrverbote umgesetzt, darüber hinaus gibt es aber auch zahlreiche weitere Straßen mit Fahrverboten. Ohne bauliche Gestaltung und Absperrung werden Fahrverbote vor Schulen jedoch oft nicht respektiert, was auch daran liegen kann, dass sich Elterntaxis als Anrainer:innenverkehr betrachten. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 17, Amt der NÖ Landesregierung 2020: 20)

Ausweitung/Öffnung des Schulbereichs

Während eine Ausweitung des Schulbereichs in den öffentlichen Raum, zwar den Schulvorplatz autofrei machen würde aber sehr selten geschieht, kommt es umgekehrt oft vor, dass die Schule ihren Platz, zumindest zu Schulbeginn und -Ende öffnet. Dies kann natürlich nur geschehen, wenn ein solcher, z.B. ein halböffentlicher Hof oder eine abgetrennte Gartenfläche, vor der Schule vorhanden ist. Geschieht dies so können Eltern und Kinder diesen Raum als Aufenthaltsfläche nutzen. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 8 – 9, Stadtentwicklung Wien, MA18 2012)

Gehsteigverbreiterung

Bei dieser Maßnahme wird der Gehsteig vor dem Schuleingang verbreitert. Meist geschieht dies auf Flächen die zuvor als Parkplatz genutzt wurden, manchmal wird auch die Fahrbahn verschwenkt, welches zusätzlich die Geschwindigkeit verringert. Der solcherart verbreiterte Gehsteig kann mit einem Gitter, Pflanztrögen oder anderen Mitteln vom Straßenraum abgetrennt werden und bei ausreichender Breite auch Platz für Sitzmöbel bieten. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 18 – 21)

Parklet

Bei Parklets handelt es sich um temporäre Gehsteigverbreiterungen. Diese können in Wien von verschiedenen Personen, Geschäften und Institutionen beantragt werden. Sie werden meist partizipativ aus Holz oder ähnlichen Do it Yourself tauglichen Materialien errichtet. Während die Idee als Guerilla Urbanism, durch Besetzen von Parkplätzen mit alternativen Nutzungen, gestartet ist, finden diese mittlerweile in Wien in einem formellen Rahmen statt und können finanziell gefördert werden (Streetlife Wien, Grätzloase A).

Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion

Diese Maßnahmen wie Schwellen, Kreuzungsaufdoppelungen, Fußgänger:innenübergänge, Ampeln, Mittelinseln oder Fahrbahnverengungen sollen das Tempo der Autos reduzieren und die Sichtbarkeit sowie Möglichkeiten von Fußgänger:innen erhöhen. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 20 – 24)

Halteverbote, bzw. Fahrrad/Rollerstände oder Baumscheiben

Im Bereich rund um den Schuleingang, sowie vor den anliegenden Kreuzungen können Parkplätze mit Halteverbot belegt werden, um die Sichtbarkeit von Kindern zu erhöhen. Optimalerweise

werden sie dabei mit Ständern für Fahrräder oder Roller ausgestattet oder begrünt. Dadurch wird nicht nur das unerlaubte Halten unterbunden, sondern auch die Aufenthaltsqualität und Funktionalität des Schulvorplatzes an sich verbessert. (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene 2016: 19)

Supergrätzl (Superblocks)

Bei dieser relativ neuen Methode handelt es sich um die Verkehrsberuhigung eines ganzen Viertels, welches für den Durchzugsverkehr gesperrt wird. Zentrale Plätze werden dabei autofrei. Oftmals befinden sich an diesen Plätzen, oder den ebenfalls beruhigten Straßen, Schulen, welche dann natürlich auch von dieser Maßnahme profitieren und im Optimalfall auch schon in die Planung miteinbezogen werden. Ein Supergrätzl wird im Idealfall partizipativ geplant und gestaltet. Pilotversuche und temporäre Maßnahmen machen daraus ebenfalls ein Werkzeug des „Tactical Urbanism“ bei dem, bis zur endgültigen Umsetzung, verschiedene Optionen ausprobiert werden können. (Stadtplanung Wien, Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung 2022.) Da mögliche Supergrätzl oft eine oder mehrere Schulen umfassen gibt es hier hohes Potential autofreie, oder zumindest autoverkehrsberuhigte Schulvorplätze zu schaffen, diese Schulen sind auch ein guter Ansprechpartner für partizipative Projekte.

3.3 Status Quo der Wiener Schulvorplätze

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln verschiedene verkehrstechnische Eigenschaften von Schulvorplätzen besprochen wurden, soll dieses Kapitel einen Überblick über die vorhandene Gestaltung von Schulvorplätzen in Wien bieten. Für Studie „Der öffentliche Platz vor der Schule. Umsetzungsstrategien zur Nutzung und Gestaltung.“ wurden umfassende Kriterien von Schulvorplätzen erhoben:

- *„Grundinformationen zur Schule (Schulname, Bezirk Schultyp, Anzahl der Klassen, Anzahl der SchülerInnen, mehrere Schulen im Block/Campus)“*
- *Fläche Schulvorplatz und LOS-Wert (Personen/m² je 15 Minuten)*
- *Verkehrsorganisation*
- *Öffentliche Freiräume*
- *Zonierung auf dem Schulvorplatz*
- *Schul-Freiräume und Ausstattung*
- *Freiräume auf Parzelle und Größe*
- *Äußere Erschließung (Zugang von Straße zum Gebäude)*
- *Städtebauliche Ausrichtung*
- *Position des Vorplatzes zum Eingang*
- *Grundform Schulvorplatz*
- *Räumliche Abgrenzung des Schulvorplatzes*
- *Funktionale Abgrenzung*
- *Lage in der Stadt*
- *Gebietstyp“*

Aufbauend auf diesen Merkmalen wurden 5 Grundtypen und 20 Subtypen von Schulvorplätzen entwickelt. Diese Grundtypen sind:

- *„Gehsteig*
- *Zugang*
- *Platz*
- *Ecksituation*
- *Verbund“*

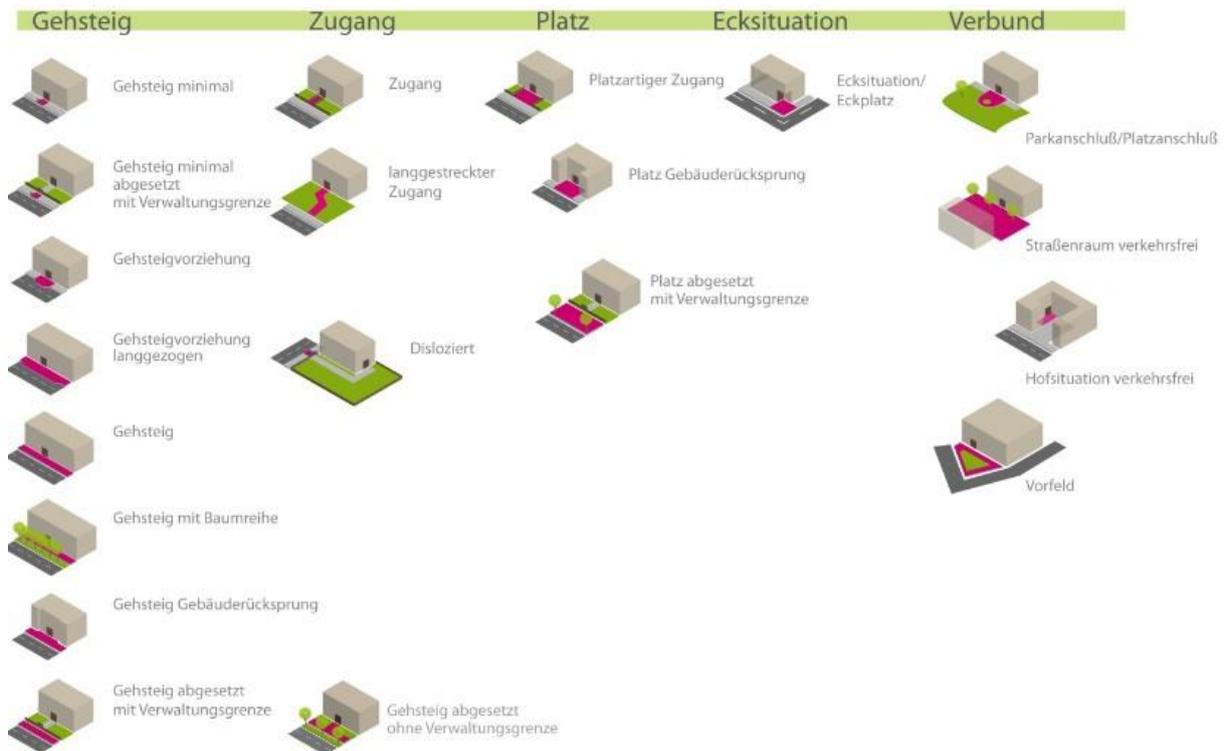


Abb. 1: Typologie von Schulvorplätzen (Stadtentwicklung Wien, MA18 2012: 20)

Einen vollständigen Überblick über die Typen mit grafischer Darstellung bietet Abbildung 1. Dabei handelt es sich nicht um eine grundlegende Kategorisierung sämtlicher möglicher Schulvorplätze sondern um eine Typologisierung der in Wien vorgefundenen. Da diese Studie aus dem Jahr 2012 stammt, sind in ihr die neuen Möglichkeiten der Begegnungszone, Fahrradstraße und Schulstraße nicht berücksichtigt. Diese Subtypen wurden anschließend nach quantitativem und qualitativem Handlungsbedarf, bzw. Potential für Verbesserungen eingeteilt. Unter quantitativem Bedarf wird die Notwendigkeit einer größeren Fläche bezeichnet, um eine sichere Verkehrs- und Aufenthaltsfläche für die Schüler:innen, Eltern und je nach Gebietstyp unterschiedlich zu erwartenden, sonstigen Fußgänger:innen darzustellen. Qualitativer Bedarf bezieht sich auf nötige und mögliche Verbesserungen, um attraktive Räume für die Schullnutzung an sich zu werden. Für den quantitativen Bedarf wurde ein „Level of Service“ Wert der zu erwartenden Personen pro Quadratmeter errechnet, für den qualitativen folgende sicherheits-, bzw. qualitätsmindernde Merkmale im Straßenraum erhoben:

- „Verkehr (Straße mit Autoverkehr (Einbahn oder Gegenverkehrsstraße oder Ein/Mehrspurig))
- Verkehr Ohne Temposchwellen (Zusätzlich keine Temposchwellen vorhanden (Verkehr und Temposchwellen))
- Keine Wohnstraße/Verkehrsfrei (Zusätzlich keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen erkennbar (Wohnstraße oder Verkehrsfrei))
- Öffentlicher Freiraum NICHT direkt an Schulvorplatz anschließend (Kein Anschluss an Park oder Platz, sondern lediglich an Straßenfreiraum)
- Öffentlicher Freiraum NICHT am Grundstück/im Block (Auch im Block der in der unmittelbaren Nähe befindet sich kein öffentlicher Freiraum außer der Straßenfreiraum)
- KEIN Belagswechsel (Der Schulvorplatz weist keine Zonierung bzw. Abgrenzung mittels Belagswechsel auf)
- KEINE sonstige Zonierung (Am Schulvorplatz sind keine zonierenden Elemente erkennbar)“

(Stadtentwicklung Wien, MA18 2012: 19)

Während diese Kategorisierungen schon einen deutlich höheren Detailgrad als die zuvor genannten Ermöglichen, beschränken sie sich nach wie vor auf die physisch-bauliche Ebene des Schulvorplatzes. Die soziale Funktion der Nutzung und die psychologische der Wahrnehmung wurde für vier Fallstudien in Beobachtungen, Aufzeichnungen und mittels Interviews erhoben.

Für die grobe Typisierung wurden 375 Schulstandorte mittels Karten und Luftbildanalyse untersucht. Zwar wurden Art der Schule und Details zur Straße erhoben, jedoch nicht genauer ausgewertet, das heißt z.B. für die Einstufung als „Gehsteig minimal“, mit hohem qualitativem und quantitativem Verbesserungsbedarf, ist es unerheblich, ob die Straße eine zweispurige Hauptstraße mit Tempo 50 oder eine Wohnstraße ist. Die beiden Subtypen die im Sinne meiner Arbeit als „autofrei“ bezeichnet werden können sind „Straßenraum verkehrsfrei“ und „Parkanschluß/Platzanschluß“. Unter „verkehrsfrei“ verstehen die Autoren hier den allgemeinen Autoverkehr. Während letztere den geringsten Handlungsbedarf aufweist und demzufolge als optimaler Subtyp bezeichnet werden kann, gibt es zwei Typen, welche in Teilaspekten besser bewertet werden. In qualitativer Hinsicht ist dies das „Vorfeld“, da ein solches im Sinne der Studie ein informell abgegrenzter, und als attraktiver Aufenthaltsbereich für die Schule gestalteter, Teil des öffentlichen Raumes ist. In quantitativer Hinsicht ist dies der „Platz/Gebäuderücksprung“, da er eine räumliche Trennung des Aufenthaltsbereich der Schule und des Verkehrsbereich von anderen Fußgänger:innen ermöglicht. Dies kann als Hinweis darauf verstanden werden, dass ein verkehrsfreier Straßenraum zusätzliche Gestaltung und Lenkungselemente benötigt, um sein volles Potential zu entfalten und als „Platz“ verstanden zu werden. Der durchschnittliche Handlungsbedarf der Subtypen ist in Abbildung 2 dargestellt.

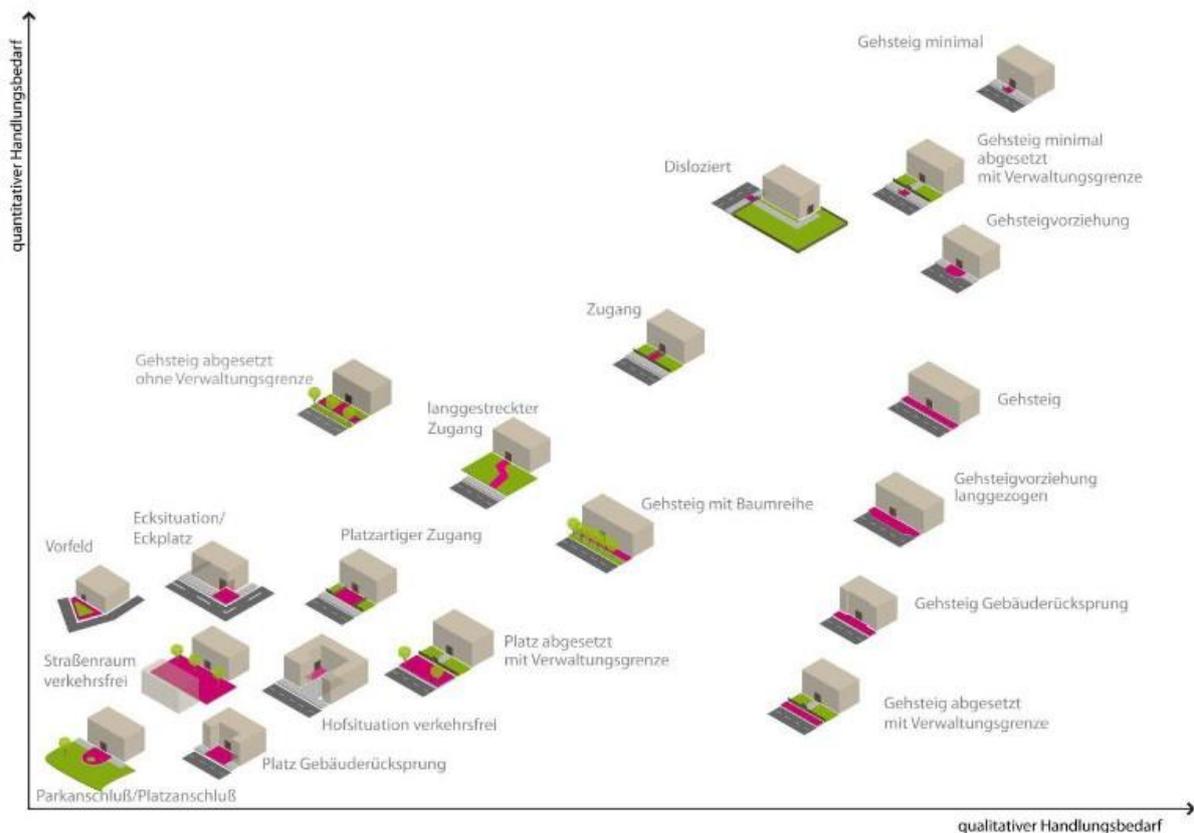


Abb. 2: Handlungsbedarf der einzelnen Typen (Stadtentwicklung Wien, MA18 2012: 26)

Die beiden Subtypen „Straßenraum verkehrsfrei“ (11) und „Parkanschluß/Platzanschluß“ (34) machen zusammen nur 12% der Standorte aus. Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass einzelne Standorte anderer Typen, wie z.B. der „Hofsituation verkehrsfrei“ durchaus auch einen attraktiven, ausreichend großen und gut vom Verkehr abgegrenzten Schulvorplatz bieten können, im Durchschnitt weisen diese Subtypen aber eben doch höheren qualitativen und/oder quantitativen

Handlungsbedarf auf. Dies kann zum Beispiel daran liegen, dass diese Plätze zu klein oder unattraktiv gestaltet sind. Sämtliche Typen mit Gehsteig, sowie die Typen „langgestreckter Zugang“, „Zugang“ und „Disloziert“ können als verbesserungswürdig betrachtet werden. Diese umfassen mit 218 Schulvorplätzen über 58%. (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2012: 18 – 26 & 110 – 117). Da diese Studie bereits über 10 Jahre alt ist gibt es mittlerweile sicherlich einige Verbesserungen, dennoch ist das Potential für weitere Attraktivierungen hoch. Die aktuell auch für Schulvorplätze relevanten Gestaltungsmaßnahmen der Begegnungszone und der temporären Schulstraße gab es zum Zeitpunkt der Studie noch nicht. Vermutlich würde die Begegnungszone, analog zur Wohnstraße, nicht extra unterschieden werden, temporär autofrei, also z.B. Schulstraße oder temporäre Fußgänger:innenzone könnte ein eigener Subtyp ähnlich dem „Straßenraum verkehrsfrei“ sein. Da die temporäre Natur die Möglichkeiten der Gestaltung als Aufenthaltsfläche einschränkt hätte dieser Subtyp wohl auch einen höheren qualitativen Handlungsbedarf.

Einen weiteren Überblick über die Wiener Schulvorplätze bietet Bernhard Tretzmüller in seiner Bachelorarbeit „Inventarisierung der Gestaltung von Schulvorplätzen“ von 2019. Diese analysiert sämtliche Vorplätze von öffentlichen Volksschulen in Wien. Sie unterscheidet dabei nach verschiedenen Merkmalen, wobei bestimmte Kombinationen möglich sind und die Qualität von vorhandenen Eigenschaften nicht weiter qualitativ oder quantitativ erhoben wurde. Dabei sind nicht alle Spezifikationen für alle Standorte relevant, z.B. spielt die Frage, ob es eine Absperrung zur Fahrbahn, oder Tempolimits, gibt bei Schulen in autofreien Straßen keine Rolle. Das Inventar umfasst 215 Schulen, wobei davon nur 128 nach den Kriterien untersucht wurden, da es sich bei dem Rest um freistehende Schulen handelt. Diese wurden ausgenommen, da sie mit den gewählten Merkmalen nicht sinnvoll kategorisiert werden können (Tretzmüller 2019: 2 & 16). Sie befinden sich meist in peripheren Lagen. Die Merkmale werden in die 2 grundlegenden Kategorien „Sicherheit“ und „Qualität“ eingeteilt. Bei „Sicherheit“ finden sich folgende Merkmale:

- *Fließverkehr*
 - *Wohnstraße*
 - *Begegnungszone*
 - *Fußgängerzone*
 - *Fahrradstraße*
 - *Aufenthaltsfläche*
 - *Sackgasse*
 - *Tempo 30*
 - *Tempo 50*
- *Ruhender Verkehr (jeweils vor der Schule und gegenüber)*
 - *Halte- und Parkverbot*
 - *Längsparker*
 - *Schrägparker*
 - *Querparker*
- *Querungshilfe*
 - *Schutzweg*
 - *Schutzweg mit Mittelinsel*
 - *Gehsteigvorziehung*
 - *Verkehrslichtsignalanlage*
- *Verkehrsberuhigung*
 - *Fahrbahnerhöhung*
 - *Fahrbahnversatz*
 - *Piktogramm*
- *Fahrradweg*
- *Fahrradstände*

(ebd.: 2-7)

Bezüglich der Qualität von Schulvorplätzen werden folgende Spezifikationen unterschieden:

- *Sitzgelegenheit*
 - *Begrünung*
 - *Bodenbegrünung*
 - *Bäume*
 - *Bodenbelag*
 -
- (ebd.: 7 & 8)

Unter „Aufenthaltsfläche“ versteht Tretzmüller Freiflächen auf Schulgrund welche zwischen dem öffentlichen Raum und dem Schulgebäude liegen. Diese sind zum öffentlichen Raum mit einem, während der Schulzeiten geöffneten, manchmal auch offenstehendem, Tor abgegrenzt. (ebd.:8) Während diese, bei ausreichender Größe, einen attraktiven Aufenthaltsraum für Schüler:innen oder auch bringende, bzw. abholende Eltern bieten können, hängt ihre Wirkung bezüglich der allgemeinen Verkehrssicherheit neuerlich von dem Übergang zum öffentlichen Straßenraum ab. Auf die Problematik der Elterntaxis haben sie keine Auswirkung, bzw. bei mehreren Ausgängen z.B. entweder auf eine Straße oder in eine Fußgängerzone nur eine begrenzte. Außerdem sind sie meistens für sonstige Anwohner:innen nicht nutzbar.

Insgesamt zählt er 29 Schulen, d.h. 22,7% der 128 analysierten, zu den autoverkehrsfreien Schulen, wobei jedoch nur 2 in einer Fußgängerzone liegen, der Rest verfügt über große verkehrsfreie Aufenthaltsflächen (ebd.: 16). Diese umfassen auch Schulen mit einem großen halböffentlichem Hofbereich, welcher aber nur von einer Stelle aus betreten werden kann. Hier gibt es also ausreichend große Aufenthaltsflächen aber dennoch eine Gefahrenstelle in Bezug auf Verkehr, insbesondere Elterntaxis, am Eingang. Ähnliches gilt auch für die freistehenden Schulen. Manchmal handelt es sich dabei um Schulen in einem parkähnlichem, öffentlichem Gelände, manchmal jedoch um Schulen mit einem eingezäunten Freibereich rund um das Gebäude welcher zwar Aufenthaltsflächen bietet aber eben ebenfalls oft nur von einem Eingang aus betreten werden kann. Weitere 16 Schulen (12,5%) liegen in verkehrsberuhigten Bereichen, d.h. Sackgassen oder Wohnstraßen, 70, also 54,7%, in Tempo 30 Zonen. Die Sackgasse ist schwierig zu bewerten, da einerseits mit weniger und langsamerem Verkehr, andererseits aber mit gefährlichen Wendemanövern zu rechnen ist. Besonders prekär ist die Lage bei 13 Schulen, d.h. 10,2 Prozent, die ihren Eingang auf Straßen mit Tempo 50 haben (ebd.: 16). Vergleicht man dies mit dem Stand Ende 2022 so zeigt sich, dass es hier immerhin ein Problembewusstsein gibt. Mittlerweile wurden nämlich bei 3 davon (Allerheiligenplatz, Vorgartenstraße 208 und Prandaugasse) die Straßen zu einer Tempo 30 Zone umgewidmet, bei einer weiteren (Hochsatzengasse) immerhin eine der beiden Straßen, der Schuleingang befindet sich nämlich am Eck zur Linzer Straße (ViennaGIS).

3.4 Zwischenfazit

Während keine eindeutige Definition von Schulvorplätzen existiert, sind sich Studien, Richtlinien und Dokumente einig, dass unter diesen nicht nur den unmittelbaren Eingangsbereich von Schulen zu verstehen ist. Diese Diplomarbeit versteht unter Schulvorplatz den kompletten Straßenraum vor einer Schule, wobei auch die Anbindung an Querstraßen und die nächstgelegenen Verkehrsflächen entscheidend ist. Auf die Frage „**Welche Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung von Schulplätzen gibt es?**“ konnten zahlreiche Antworten gefunden werden. Zusammenfassend können diese grob nach verschiedenen Aspekten eingeteilt werden:

- autofrei – temporär autofrei – verkehrsberuhigt

Neben der vollständigen Umgestaltung zu einem autofreien Schulvorplatz gibt es auch noch die Möglichkeit temporärer Sperrungen und verschiedene Stufen der Verkehrsberuhigung. Bei der (temporär) autofreien Umgestaltung sind Ausnahmen, z.B. für Anrainer:innen möglich.

- Ausmaß der baulichen Maßnahmen

Bei den verschiedenen Arten der Verkehrsberuhigung sind unterschiedliche bauliche Maßnahmen möglich. Das Spektrum bewegt sich dabei bei allen Umgestaltungen zwischen einfachen Schildern oder Piktogrammen bis hin zu aufwändigen Umbauten des gesamten (ehemaligen) Straßenraumes. Auch eine Verkehrsberuhigung ohne bauliche Maßnahmen, z.B. durch Lotsen, Pedibus oder Bewusstseinsbildung ist möglich.

- permanent – temporär

Die meisten baulichen Maßnahmen sind permanent, Maßnahmen wie Lotsen wirken natürlich nur solange sie durchgeführt werden. Verkehrsbeschränkungen die mit baulichen Maßnahmen einhergehen können jedoch als solche auch nur temporär sein. Interventionen des Tactical Urbanism, wie Parklets oder versuchsweise aufgestellte Durchfahrtsperren, sind an sich temporär, können jedoch das Potential permanenter Umbauten aufzeigen.

- kurzfristig – langfristig bzw. günstig - teuer

Einige Maßnahmen wie Verkehrsbeschränkung, Lotsen oder Bewusstseinsbildung sind schnell und günstig umsetzbar, größere bauliche Maßnahmen gehen oft mit einer grundsätzlichen Attraktivierung des Platzes, z.B. mit neuen Sitzgelegenheiten oder Bäumen, einher und benötigen dementsprechend mehr Zeit und Budget. Hier liegt eine große Stärke temporärer Möglichkeiten, um diese zeitliche Lücke bei der Lösung eines Problems zu überbrücken.

Die Frage „**Wie schauen Schulvorplätze in Wien aus?**“ wurde anhand zweier Überblicksarbeiten über Wiener Schulvorplätze behandelt. Diese zeigen, dass es ein hohes Verbesserungspotential gibt. Bezüglich des quantitativen und qualitativen Angebots konnten 2012 nur 34, d.h. 12%, den attraktivsten Typen zugeordnet werden, 218, d.h. 58% besaßen hohen Handlungsbedarf in zumindest einer der beiden Dimensionen. Hinsichtlich der Verkehrsorganisation konnten 2019 29 der, nicht freistehenden, öffentlichen Volksschulen, also 22,7% als attraktiv bewertet werden. Diese Bewertung umfasst nicht nur autofreie Schulvorplätze, sondern auch Plätze mit ausreichendem Abstand zu Verkehrsflächen. Bei 70 Schulen, deren Eingang in Tempo 30 Zonen liegt, gab es Verbesserungspotential, bei 13 in Tempo 50 Straßen kann dieser als dringend bezeichnet werden. Die Tatsache, dass seit 2019 bei mindestens 3 davon Tempo 30 eingeführt wurde zeigt, dass sich die Verantwortlichen der Problematik durchaus bewusst sind. Es gibt in Wien also ein breites Spektrum zwischen sehr attraktiven, großzügigen und verkehrsberuhigten Schulvorplätzen und problematischen Standorten, bei denen der Schulvorplatz im Wesentlichen aus einem Gehsteig entlang einer vielbefahrenen Straße besteht.

4 Schulvorplätze in Wiener Strategiepapieren

Dieses Kapitel soll einen Überblick über die Positionen der Wiener Strategiepapiere hinsichtlich Schulvorplätzen geben. Die Schwierigkeit bei der Beurteilung von Schulvorplatzplanungen und entsprechenden Strategien ist, dass es in Wien keine dezidierte Zuständigkeit dafür gibt. Die Neuplanung von Schulstandorten in Stadtentwicklungsgebieten fällt in andere Zuständigkeiten als die Attraktivierung der Schulen im bestehenden Stadtumfeld oder die generelle Verbesserung des öffentlichen Raumes. Die grundlegende Verkehrsorganisation kann im Flächenwidmungsplan erfolgen, für kleinere Änderungen sind auf politischer Ebene die Bezirke zuständig, je nach Art der Planung gibt es auch unterschiedliche Modelle von Partizipation. Für die Details und die Umsetzung sind auf jeden Fall unterschiedliche Magistratsabteilungen zuständig. Daher kommt übergeordneten Strategieplänen und Richtlinien hier eine besondere Bedeutung zu, wobei diese an sich nicht verpflichtend sind. Dieses Kapitel untersucht sämtliche relevanten Materialien nach Hinweisen zur Planung von Schulvorplätzen. In den Rechercheinterviews (siehe Kapitel 3.1 & 4.7) soll darauf aufbauend versucht werden mögliche Abläufe und Zuständigkeiten von Seiten der Planungsbehörden herauszufinden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird dieser Teil chronologisch nach den einzelnen Papieren gegliedert. Da davon auszugehen ist, dass Veränderungen der letzten Jahre nicht nur auf das aktuelle, 2015 veröffentlichte, Fachkonzept Mobilität zurückzuführen sind wird mit dem älteren Masterplan Verkehr aus dem Jahr 2003 begonnen. Zu unterscheiden sind außerdem Inhalte, welche sich dezidiert auf Schulvorplätze und Schulwegmobilität beziehen, sowie weitere Themen bei denen davon auszugehen ist, dass autofreie Schulvorplätze dazu einen Beitrag leisten können (siehe Kapitel 2.1 und 2.2). Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden direkte und indirekte Ziele und Maßnahmen des gleichen Themas gemeinsam betrachtet.

4.1 Masterplan Verkehr Wien 2003

Die erste direkte Nennung gibt es in Kapitel 3.1.2 zum Thema „Ausbildungsverkehr“ (siehe Kapitel 2.2.5). Für diesen werden folgende Ziele festgelegt:

- *„Vermeidung der Verlagerung von Ausbildungswegen auf den PKW*
- *Verbesserung der Qualität im Öffentlichen Verkehr für den Ausbildungsverkehr*
- *Nutzung der Ausbildungswege im Öffentlichen Verkehr zum Aufbau von StammkundInnen der Wiener Linien*
- *Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit von Schulwegen und*
- *Erhöhung des Radverkehrsanteils im Ausbildungsverkehr“*

(Stadtentwicklung Wien, MA 18 2003: 49)

Zur Erreichung dieser Ziele sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- *„Verbesserung der Schulwegsicherheit durch der Gehgeschwindigkeit von Kindern angepasste Ampelphasen, konsequente Gehsteigvorziehungen oder andere Querungshilfen in fußläufigen Einzugsbereichen der Schulen, verkehrsfreie Vorfeldzonen bei Schuleingängen und Verbesserung der Sicherheit bei Haltestellen des Öffentlichen*

Verkehrs (Haltestellenkaps. Aufdopplung der Fahrbahn), Schulwegpläne mit verkehrssicheren Routen, Fahrradkurse und -prüfungen an Schulen

- *Erschließung von Schulen und Universitäten durch Radwege und Radrouten, Schaffung von gesicherten Fahrradabstellanlagen bei Schulen und Universitäten,*
- *Bindung der NutzerInnen des Öffentlichen Verkehrs im Ausbildungsverkehr als künftige StammkundInnen durch besondere Angebote z B Schülerwettbewerbe Studententarife, etc. und*
- *Limitierung des Stellplatzangebotes in den Zielgebieten des Ausbildungsverkehrs (Universitäten, Fachhochschulen)*

(Stadtentwicklung Wien, MA 18 2003: 49)

Hier lässt sich feststellen, dass der Ausbildungsverkehr und die Gestaltung des Schulumfeldes schon 2003 als Problemfeld, und „verkehrsfreie Vorfeldzonen“ als Maßnahme für eine Verbesserung, identifiziert wurden. Allerdings wird hier dezidiert nicht vom „Schulvorplatz“ sondern lediglich von einer „Vorfeldzone“ gesprochen. Das Vorbeifahren an Schulen und somit auch das direkte Vorfahren der Eltern Taxis wird damit nicht unterbunden. Ein weiterer Punkt sind die Begleitwege, welche 2003 in Wien 6% aller Wege ausgemacht haben (ebd.: 57). Ein hoher Anteil davon entfällt auf das Bringen und Abholen von Schulkindern (ebd.: 59), daher werden hier unter Anderem ähnliche Maßnahmen wie bei den Ausbildungswegen an sich empfohlen:

- *„Verbesserung der fußläufigen und fahrradmäßigen Erreichbarkeit von städtischen Kultur- und Freizeiteinrichtungen, insbesondere für Kinder*
- *Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit von Schulwegen“*

(ebd.: 60)

Der Masterplan geht nicht darauf ein, dass Volksschulen von diesen Wegen besonders betroffen sind und liefert leider auch keine Zahlen über den Modal Split, da in der Erfassung sämtliche Begleitwege mit sämtlichen geschäftlichen und dienstlichen Wegen zusammengefasst wurden.

Nach der Auflistung der verschiedenen Wege und den diesbezüglichen Zielen und Maßnahmen widmet sich der Masterplan dem Thema Sicherheit. Dabei spielen der Schulweg, und damit auch Schulvorplätze, eine wichtige Rolle. Ausgehend von einer Reduktion der Verkehrstopfer in den 80ern und Stagnation in den 90ern setzt sich die Stadt Wien folgendes Ziel:

„Als langfristiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit verfolgt Wien die „Vision Zero — keine Todesopfer im Straßenverkehr“. Mittelfristig soll der negative Trend der letzten Jahre wieder gebrochen werden Die Zahl der Toten soll möglichst rasch gesenkt werden Insgesamt soll die Zahl der Toten und Verletzten bezogen auf das Jahr 2002 um 50 % bis 2020 reduziert werden.“ (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2003: 69)

Um dies zu erreichen, schlägt der Masterplan eine Fülle an Maßnahmen vor, wobei nochmal Wert auf „besonders gefährdeten VerkehrsteilnehmerInnen (FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Kinder und Jugendliche sowie SeniorInnen)“ gelegt und bezüglich detaillierter Maßnahmen auf eigene Kapitel verwiesen wird (ebd: 70).

Vor diesen Kapiteln widmet sich der Masterplan noch dem Thema der Platzverteilung und den öffentlichen Räumen. Hier werden verkehrsfreie Flächen vor Schulen als eines der Ziele genannt: „Autoverkehrsfreie Zonen, Fußgängerzonen, Plätze. Vorfelder sensibler Gebäudenutzungen wie Schulen, Kirchen, Seniorenheime, Krankenhäuser“ dabei jedoch dezidiert nur von einem nicht näher definierten „Vorfeld“, nicht der gesamten Straße, gesprochen. Eine weitere Maßnahme sind „temporäre autofreie Zonen in Straßenzügen und auf Plätzen“, womit die Grundlage für

Schulstraßen und andere Verkehrsversuche gelegt wird. In diesem Kapitel werden auch Wohnstraßen behandelt. Hier kommt der Masterplan zu dem Schluss, dass diese in Wien ihre angedachte Funktion als Mischfläche selten erfüllen (ebd.: 75).

Am Ende der Analyse der öffentlichen Räume entwickelt der Masterplan als Antwort auf unvermeidbare Ziel- und Interessenskonflikte eine Prioritätenreihung.

1. *„Mindeststandards für FußgängerInnen bei Gehsteigbreite, Grünphase, Wartezeiten, Schutzweg, erhöhte Standards für den Fußgängerverkehr im Hauptnetz des Fußgängerverkehrs*
2. *Ansprüche des Öffentlichen Verkehrs keine Fahrzeitenverluste auf der freien Strecke und Reduktion der mittleren Verlustzeiten bei Haltestellen an Kreuzungen unter 10 Sekunden, besondere Priorität im ÖV-Hauptstraßennetz*
3. *Komfortverbesserung für FußgängerInnen über die Mindeststandards hinaus auch in jenen Straßen, die nicht zum Hauptnetz des Fußgängerverkehrs zählen*
4. *Mindeststandards für den Radverkehr im Hauptradverkehrsnetz Radverkehrsanlagen in den Hauptstraßen, Mitbenutzung von Busfahrstreifen, sichere Führung bei Straßenbahn- und Bushaltestellen, keine Umwegführungen über das Nebenstreckennetz*
5. *Priorität des Kfz-Fließverkehrs vor dem ruhenden Verkehr im MIV-Hauptstraßennetz“*

(Stadtentwicklung Wien, MA 18 2003: 75 & 76)

Ausnahmen sind in Einzelfällen möglich, müssen jedoch gut begründet und gegen die Ziele des Masterplans abgewogen werden (ebd.).

Eine weitere Erwähnung von Schulwegmobilität findet sich im Zusammenhang mit Gender Mainstreaming, aufgrund der Tatsache, dass Begleitwege, zu denen der Schulweg oft zählt, nach wie vor überwiegend von Frauen erledigt werden müssen. Hier wird aber auch darauf hingewiesen, dass Einschränkungen beim MIV keine Zusatzbelastung für Frauen, insbesondere Alleinerzieher:innen sein sollen (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2003: 161).

4.2 Masterplan Verkehr Wien 2003 – Evaluierung 2008 & 2013

2008 fand die erste Evaluierung und Fortschreibung des Masterplan statt. Dabei wurde festgestellt, dass, unter Anderem, die Ziele „Verbesserung der Schulwegsicherheit“ und autoverkehrsfreie Zonen vor Schulen weiterhin gültig sind (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2008: 27 & 28). Hier wurde erstmals als mögliche Lösung auch das Shared Space Konzept der Begegnungszone erwähnt und empfohlen diese in der StVO zu verankern (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2008: 28). Eine weitere Neuerung ist die Empfehlung „Zonen mit erhöhten Anforderungen an eine fußgänger:innengerechte Planung“ zu entwickeln und in Pilotprojekten zu testen. Als solche Zonen werden auch die Bereiche um Schulen, bzw. die Verbindungen von Schulen zu Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs genannt (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2008: 29). Die Reduktion von Schulwegunfällen, ohne konkrete Werte dieser, wird als ein zusätzliches Kriterium zur Evaluation der Verkehrssicherheit bestimmt (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2008: 50 & 51).

2013 wurde eine weitere Evaluierung des Masterplan Verkehrs 2003 veröffentlicht. Neben dem Stand der Entwicklungen sollte diese auch die Grundlage für den 2014 erarbeiteten neuen Masterplan STEP 2025 bilden. Verkehrsberuhigte Schulvorplätze waren dabei kein Kriterium für die Evaluierung. Mit direktem Bezug zur Schulwegmobilität finden sich zwei andere Kriterien: Angepasste Grünphasen für zu Fuß gehende im Einzugsbereich von Schulen, Krankenhäusern und Seniorenheimen und Reduktion der Schulwegunfälle. Das erste Kriterium erfüllten bereits 90% der Ampeln, wobei hier Schulen nicht extra erfasst und kein Erhebungsjahr angegeben wurde, bei den Schulwegunfällen konnte 2002 bis 2011 eine Reduktion um 15% erreicht werden

(Stadtentwicklung Wien, MA 18 2013: 57). Beides entspricht den Zielen des Masterplan Verkehr Wien 2003. Resümee und Empfehlungen für folgende Verkehrsstrategien erwähnen die Problematiken der Schulwegmobilität, Verkehrssicherheit für Kinder, Platzbedarf rund um Schulen nicht, es bleibt hier bei

generellen Zielen wie Reduktion des MIV und Förderung aktiver Mobilität. (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2013)

4.3 STEP 2025

Der 2014 beschlossene neue strategische Masterplan STEP 2025 erwähnt weder die Problematik der Schulwegmobilität noch der verkehrsberuhigten Bereiche rund um Schulen. Da der 2013 fortgeschriebene Masterplan Verkehr 2003 bis 2020 gültig sein sollte, kann daher nur angenommen werden, dass diese Ziele und Maßnahmen, bis zur Veröffentlichung des Fachkonzepts Mobilität, Teil der übergeordneten Ziele des STEP 2025 im Bereich Verkehr und Aufenthaltsqualität waren.

4.4 Fachkonzept Mobilität

Das aktuell gültige Fachkonzept Mobilität wurde 2014 unter Mitwirkung zahlreicher Magistrate, Expert:innen und einer Bürgerbeteiligung erarbeitet und 2015 veröffentlicht. Aufbauend auf der Evaluierung des Masterplan Verkehr 2003 aus 2013 und den übergeordneten Vorgaben des STEP 2025 werden darin Handlungsfelder und Maßnahmen definiert. (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2015: 107 – 114). Schon im einleitenden „Mission Statement“ bekommt der Platz vor den Schulen auf der ersten inhaltlichen Seite des Konzepts große Aufmerksamkeit:

„„miteinander mobil“ braucht:

Aktive und sichere Mobilität für die Jüngsten

Kinder erleben ihren Schulweg zu Fuß, am Rad oder im öffentlichen Verkehr. Vor der Schule gibt es genug Platz zum sicheren Ankommen und Weggehen. Die Stadt Wien schafft geeignete Rahmenbedingungen für sichere Mobilität, Eltern und Betreuungspersonen unterstützen die Kinder in ihrer aktiven Mobilität.“ (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2015: 9)

Die Thematik der Schulvorplätze wird im Fachkonzept als eigene Maßnahme „Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen“ im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum“ behandelt. Wie die meisten anderen Fachkonzepte versteht das Fachkonzept Mobilität unter „Maßnahme“ keine konkreten Maßnahmen, sondern fasst unter dieser Bezeichnung verschiedene detaillierte Maßnahmen zu einer Thematik mit definierten Zielen zusammen. Im Unterschied zum Masterplan Verkehr 2003 werden die Ziele und Detailmaßnahmen nicht aufgelistet, sondern mit einem Text umschrieben. Folgende Ziele können dabei identifiziert werden:

- *„Kinder sollen den Schulweg sicher und komfortabel zu Fuß oder mit dem Rad, oder auch mit Scootern, bewältigen können.*
- *Die Notwendigkeit von Hol-Bring-Verkehr soll vermieden werden.“*

(Stadtentwicklung Wien, MA 18 2015: 51)

Um diese Ziele zu erreichen, werden drei Ansätze genannt:

- *„Autoverkehrsfreie bzw. verkehrsberuhigte Zonen vor (Pflicht-)Schulen und Kindergärten*
- *Anbindung an Geh- und Radwege sowie Rad-Abstellplätze in Verbindung mit schulischem Mobilitätsmanagement*
- *Temporäre Straßensperren vor Schulen“*

(Stadtentwicklung Wien, MA 18 2015: 51)

Für diese Arbeit ist vor Allem der erste Ansatz relevant, dieser wird so formuliert:

„Hierfür sollen auch in Zukunft bei Bedarf autoverkehrsfreie bzw. verkehrsberuhigte Zonen vor (Pflicht-)Schulen und Kindergärten ausgewiesen werden. Dies wird vor allem durch Geschwindigkeitsreduktion und (bei bestehenden Schulen) durch die Neuorganisation der Kfz-Stellplätze umgesetzt. Handlungsbedarf besteht vor allem bei Schulen, deren Schulgebäude direkt (ohne Freifläche) an den Straßenraum angrenzt. Ziel ist es, möglichst viele Vorplätze von Pflichtschulen im Sinne dieser Maßnahme zu adaptieren.“ (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2015: 51)

Bereits aus dieser Formulierung lassen sich einige Rückschlüsse ziehen. „Bei Bedarf“ deutet darauf hin, dass es kein Ziel der Stadtentwicklung ist generell alle Schulvorplätze umzugestalten, sondern dass irgendjemand Verbesserungsbedarf feststellen muss. Weiters wird klar, dass neben autofreien Schulvorplätzen auch verkehrsberuhigte Zonen, vor Allem mit reduzierter Geschwindigkeit, möglich sind, eine Verkehrsberuhigung ermöglicht allerdings weiterhin die direkte Zufahrt von Eltern-Taxis. Die Formulierung „Neuorganisation der Kfz-Stellplätze“ deutet darauf hin, dass eine Reduktion der Stellplätze, ohne welche ein komplett autofreier Schulvorplatz selten möglich ist, nicht gewünscht, oder zumindest nicht so explizit wie noch 2003 benannt, wird. Dass Schulen, welche direkt an den Straßenraum angrenzen, Priorität haben sollen ist im Sinne der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Platzsituation beim Bringen und Holen verständlich. Allerdings besteht die Problematik der Eltern-Taxis, mit ihren Auswirkungen, wie weniger Bewegung der Kinder und Erhöhung des allgemeinen Verkehrsaufkommens (siehe Kapitel 2.2) natürlich auch bei Schulen die bereits über einen ausreichend großen Vorplatz verfügen.

Eine andere Herangehensweise legt das Fachkonzept bei dem Ansatz der temporären Straßensperren vor Schulen dar. Dies bezieht sich auf das Projekt der Schulstraßen, welches mittels Pilotprojekten getestet werden soll. Das Ziel ist hier rasche und kostengünstige Lösungen zu ermöglichen. Hier kündigt also das Fachkonzept an, dass die Stadtplanung von sich aus aktiv werden wird, was ja auch geschehen ist. Schulen an Hauptverkehrsstraßen und Straßen mit öffentlichem Verkehr werden explizit ausgenommen. Hier sollen andere Lösungen erarbeitet werden. Das Fachkonzept erwähnt auch nicht die Möglichkeit, dass aus den temporären Schulstraßen permanente Lösungen entstehen können. Hier wird also ein Konzept des Tactical Urbanism verwendet, ohne auf einen der Vorteile dieser Konzepte abzielen (siehe Kapitel 2.3.3). Dies könnte jedoch ein Versuch sein dem Argument der Gegner von temporären Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, dass diese bei Erfolg zu permanenten Sperren, bzw. Reduzierung von Kfz-Stellplätzen führen, auszuweichen.

Relevant für Schulvorplätze sind außerdem noch andere Maßnahmen des Fachkonzepts. Maßnahme 8 „Fokus auf das Miteinander im Verkehr“ widmet sich hauptsächlich dem, damals neuen, Instrument der Begegnungszone, welche auch eine Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung vor Schulen darstellt. Diese ermöglicht zwar ebenfalls weiterhin das direkte Zufahren vor die Schule, und somit Eltern-Taxis, sie lässt sich jedoch auch auf notwendigen Verbindungsstraßen mit öffentlichem Verkehr umsetzen (siehe Kapitel 3.2). Maßnahme 8 beinhaltet auch Wohnstraßen und den Hinweis, dass diese für eine erfolgreiche Verkehrsberuhigung besser gestaltet werden

müssen (siehe Kapitel 3.2) (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2015: 49 - 51). Hier findet sich auch ein Exkurs zum „Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf“ welcher die Bedeutung öffentlicher Räume, unter anderem für Kinder und Jugendliche, sowie Menschen mit Betreuungspflichten, nochmal hervorhebt:

„Kinder, Jugendliche, ältere Menschen (ab 75 wird in der Regel der Aktionsradius deutlich kleiner) und Menschen mit Betreuungs- und Versorgungspflichten legen viele Alltagswege zu Fuß in der unmittelbaren Wohnumgebung zurück und nutzen dort den öffentlichen Raum am intensivsten. Sie profitieren daher in einem besonders hohen Ausmaß von einer Gestaltung, die auf unterschiedliche NutzerInnenbedürfnisse Bedacht nimmt und bei Interessenskonflikten sorgfältig abwägt“ (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2015: 50)

Maßnahme 10 „Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität“ (ebd.: 51 – 53) weitet das Konzept der Schulstraßen für andere Zwecke, z.B. Flaniermeilen an Wochenenden oder regelmäßige Straßenfeste, aus. Diese Maßnahme beinhaltet auch die Spielstraßen. Dabei handelt es sich um temporäre, und im Idealfall regelmäßige, Sperren von Straßen um Kindern dort am Nachmittag das Spielen zu ermöglichen, welche manchmal von Vereinen der Kinder- und Jugendbetreuung begleitet werden.

„Straßen, in denen Schulen mit Nachmittagsbetreuung, Horte oder andere Einrichtungen für Kinder liegen, eignen sich besonders gut. Kooperationen mit angrenzenden Schulen, Horten oder anderen Kindereinrichtungen sorgen für Belebung und praktische Unterstützung.“ (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2015: 52)

Abgesehen davon, dass diese Maßnahme den Schulen und Kindern zumindest an manchen Tagen mehr Platz auf der Straße gibt, könnten dadurch auch eingeübte Verkehrsmuster aufgebrochen werden, da an diesen Tagen das Abholen der Kinder mit dem Auto direkt von der Schule nicht möglich ist.

Maßnahme 15 „Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben“ betont nochmal die Bedeutung von aktiver Mobilität am Schulweg. Hier findet sich auch das Argument, dass diese zu einer Entlastung der öffentlichen Verkehrsmittel zu Spitzenzeiten beiträgt. Eine mögliche Maßnahme zur Verkleinerung der Verkehrsspitzen rund um Schulen sind dabei auch gestaffelte Schulbeginnzeiten. Unter Mobilitätsmanagement versteht das Fachkonzept auch *„die Mitarbeit bei der Gestaltung des öffentlichen Raums vor der Schule“* (ebd.: 60) und die Zusammenarbeit mit Eltern und Lehrer:innen. Mobilitätsmanagement, das bisher meist von Eltern, Lehrer:innen oder Bezirken initiiert wird soll aktiv von der Verwaltung angeboten werden. (ebd.: 59 – 60)

4.5 Fachkonzept Öffentlicher Raum

Da es sich bei verkehrsberuhigten Schulvorplätzen um öffentliche Räume handelt, sind auch Themen des entsprechenden Fachkonzepts relevant. Neben allgemeinen Maßnahmen bezüglich der Quantität und Qualität öffentlicher Räume bezieht sich dabei die Maßnahme 8 „Vielfältig benutzbare Straßenräume schaffen“ unter Anderem explizit auf Schulvorplätze. Das Fachkonzept bezieht sich hier auch auf den Fairness Check:

„Zudem unterstützt eine MIV-freie Gestaltung gerade Ältere, Kinder und Jugendliche in der selbstständigen Bewältigung ihrer Alltagswege.“ (Stadtentwicklung Wien, MA18 2018: 35).

Außerdem trifft es eine Priorisierung von Gebieten:

„Um die vorhandenen finanziellen Mittel bei knapper werdenden Budgets effizient einsetzen zu können und dabei den größtmöglichen Mehrwert für die Stadt und ihre Bewohnerinnen zu erzielen, werden folgende Stadträume als prioritär angesehen:

- *Schulvorplätze: Wie auch im Fachkonzept Mobilität festgelegt, sollen bei Maßnahmen im Straßenraum insbesondere die Plätze vor Schulen und vergleichbaren Einrichtungen für Kinder und Jugendliche in den Blick genommen werden.*“ (Stadtentwicklung Wien, MA18 2018: 36)

Darüber hinaus finden sich im Fachkonzept Öffentlicher Raum diverse Ziele, Vorschläge und Anregungen zur attraktiven Gestaltung öffentlicher Freiflächen in Wien, die es natürlich auch bei neuen Schulvorplätzen zu berücksichtigen gilt (Stadtentwicklung Wien, MA18 2018).

4. 6 Die Wiener Kinder- und Jugendstrategie 2020 – 2025

Dieses Strategiepapier wurde erst im Juni 2020 veröffentlicht und kann daher bei den vorgestellten, im Sommer 2020 ausgewählten, Fallbeispielen noch keine Rolle gespielt haben. Es soll hier jedoch kurz darauf hingewiesen werden, dass die Probleme, Lösungen und Prozesse welche zu attraktiven und kindgerechten, autofreien Schulvorplätzen führen an mehreren Stellen, insbesondere in den Kapiteln „Raum und Platz, Mitsprache und Meinung sowie Mobilität und Verkehr“ eine wesentliche Rolle spielen (Magistrat der Stadt Wien 2020). Im Kapitel „Mobilität und Verkehr findet sich auch eine Absichtserklärung für mehr autofreie Schulvorplätze:

„In Wien wird gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen an Kindergarten- und Schulvorplätzen geplant, damit sie zunehmend kindgerecht und autofrei sind. Wo das nicht möglich ist, sollen sie verkehrsberuhigt bzw. mit Fahrverboten für die Zeiten des Schulbeginns und -endes versehen sein (Schulstraßen).“ (Magistrat der Stadt Wien 2020: 52)

4.7 Rechercheinterview

Um mehr über die Planung von Schulvorplätzen in Wien zu erfahren wurde ein Rechercheinterview mit Astrid Klimmer-Pölleritzer von der, für Strategiepapiere zuständigen, MA18 geführt. Die Erkenntnisse daraus haben geholfen die grundsätzlichen Abläufe der Planung von Schulvorplätzen in Wien zu verstehen und sind daher in die Gestaltung der vorherigen Punkte eingeflossen. Um dieses Kapitel abzuschließen sind hier noch die aktuellen Informationen, Projekte und Aussichten des Interviews zusammengefasst: Aktuell ist eine Ausweitung der Schulstraßen (siehe Kapitel 3.1) vor Mittelschulen und Höheren Schulen geplant. Die Studie der MA18, welche im folgenden Kapitel vorgestellt wird (Stadtentwicklung Wien, MA18 2012), ist immer noch aktuelle Grundlage und Nachschlagewerk für Schulvorplätze. Strategiepapier Fußverkehr (Stadtentwicklung Wien, MA18 2014 B) und die Fachkonzepte Mobilität (Stadtentwicklung Wien, MA18 2015) und öffentlicher Raum (Stadtentwicklung Wien, MA18 2018) sind Grundlage für die Planung der Umgestaltungen. Das Strategiepapier Fußverkehr wurde davor nicht explizit behandelt, da es zwar Familien und Kinder als besondere Zielgruppe und Sicherheit am Schulweg als Ziel anführt, aber keine expliziten Aussagen zu Schulvorplätzen beinhaltet (Stadtentwicklung Wien, MA18 2014 B). Zum Zeitpunkt des Interviews lief gerade ein Pilotprojekt im Bildungsgrätzl Triesterviertel, in dem die räumliche Vernetzung der beteiligten Bildungseinrichtungen Thema war. Im Zuge dessen gab es eine umfassende Bestandsanalyse. Dieses hat zu punktuellen Maßnahmen und Vorschlägen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität der Schulvorplätze geführt (Wien.gv.at A). Die Erkenntnisse dieses Projekts sind auch in das Projekt „Supergrätzl Favoriten“ eingeflossen (siehe Kapitel 3.2). Astrid Klimmer-Pölleritzer betonte im Interview auch die Vorteile von temporären Lösungen wie Schulstraßen, Parklets oder Spielstraßen. Die MA18 erarbeitet neben den Strategiepapieren auch Pilotprojekte und Vorschläge für Verbesserungen. Sollte der Bezirk sich zur Umsetzung entscheiden führen die zuständigen Magistratsabteilungen die Detailplanung durch wobei im Laufe des Prozesses auch die MA 18 Stellungnahmen abgibt und dabei die geplanten Umgestaltungen hinsichtlich der Ziele ihrer Strategiepapiere bewertet.

4.8 Zwischenfazit

Die Frage „**Welche Haltung haben die Strategiepapiere der Stadt Wien bezüglich Schulvorplätzen?**“ kann dahingehend beantwortet werden, dass in den aktuellen Strategiepapieren an mehreren Stellen die Bedeutung von Schulvorplätzen für verschiedenste urbane Themen wie Mobilität, Sicherheit, Öffentliche Räume und Kinder- bzw. jugendfreundliche Stadt betont wird. In den Dokumenten findet sich auch das Ziel Schulvorplätze attraktiver und verkehrsfreier zu gestalten. Dies wird jedoch nicht mit konkreten Vorgaben hinsichtlich einer Mindestqualität der Plätze und einer in einem bestimmten Zeitraum zu planenden Anzahl an Umbauten verbunden. Dennoch können diese Papiere eine gute Argumentationsgrundlage für Diskussionen um Umgestaltungen bilden. Darüber hinaus sind sie auch die Grundlage für Pilotprojekte und detailliertere Studien in denen dann auch konkrete Schulvorplätze mit Verbesserungsbedarf genannt werden.

5. Erklärungsmodell: Multiple-Streams-Ansatz

Da sich diese Arbeit der Frage „**Welche Prozesse haben die erfolgreiche autofreie Umgestaltung von Schulvorplätzen ermöglicht?**“ widmet benötigt sie einen theoretischen Hintergrund als Erklärungsmodell für Prozessabläufe und Akteure. Dies ermöglicht es die unterschiedlichen Fallbeispiele nach einem gemeinsamen Muster zu analysieren und verdeutlicht Gemeinsamkeiten und Unterschiede. Der Multiple-Streams-Ansatz wurde ausgewählt, da er es ermöglicht unterschiedliche Entscheidungsprozesse in komplexen Settings systematisch zu betrachten. Er soll im Folgenden allgemein und in Bezug auf den Untersuchungsgegenstand vorgestellt werden. Danach werden zwei Modelle auf unterschiedlichen Ebenen skizziert und eines davon bereits im Detail in Bezug auf Wiener Schulvorplätze diskutiert.

5.1 Multiple-Streams-Ansatz

Der Multiple-Streams-Ansatz (MSA) ist eine Technik der Politikfeldanalyse um Entscheidungsprozesse in komplexen Settings mit multiplen und wechselnden Akteuren, sowie unklaren und veränderlichen Akteurspräferenzen und Rahmenbedingungen zu analysieren. Dieses Modell wurde 1984 von John W. Kingdon entwickelt um vor Allem die Auswahl bestimmter Themen und Lösungsvorschläge (Agendasetting) zu erklären (Kingdon 1984). John W. Kingdon erweiterte dabei verschiedene Ansätze zur Untersuchung von Entscheidungsprozessen in Organisationen, welche eigenen Regeln unterworfen sind, auf Prozesse von Politik und Verwaltung (Bandelow et al 2014: 31). Er unterscheidet dabei drei parallel verlaufende und nicht klar voneinander abgrenzbare Ströme von Problemerkennung, Formulierung von Lösungen (Policy) und Entscheidungsfindung (Politics). Hinzu kommen drei Annahmen, welche auch auf das europäische Politiksystem zutreffen und von Bandelow et al, unter Bezugnahme auf Zahariadis folgendermaßen zusammengefasst werden:

Die erste Annahme geht davon aus, dass die Präferenzen zentraler politischer Akteure variabel und mehrdeutig sein können und sich oft erst im Laufe eines Prozesses herausbilden. Dies ergibt sich aus zeitlichen und organisationalen Begrenzungen, sowie den Veränderungen, denen viele politische Institutionen aber auch andere Beteiligte wie z.B. Verwaltungen, unterworfen sind. Während einige Akteure durchaus konkrete und stabile Politikziele verfolgen, trifft dies auf Andere nicht zu. Der MSA soll hier also die Ziele und Zielentwicklung analysieren. Die zweite Annahme bezieht sich auf variierende Teilnehmer und Ressourcen. Die drei Ströme durchlaufen dabei unterschiedliche Gremien und Prozesse, wobei sich die beteiligten Personen und Organisationen ändern. Die dritte Annahme geht davon aus, dass nicht alle Akteure Kenntnisse über die eigene Position innerhalb des Prozesses oder einzelner Organisationen haben und deshalb rationale Entscheidungsmodelle nicht ausreichen. (Bandelow et al 2014: 32 & 33, Zahariadis 2003, 2008)

„Politik wird nicht als stufenweiser Ablauf von Entscheidungsphasen, d.h. als Problem lösend, interpretiert, sondern als gleichzeitige und über weite Strecken unverbundene Entwicklung von subjektiven Problemwahrnehmungen, Lösungskonzepten und Machtverhältnissen. Diese drei Ströme stellen zusammen mit der Vorstellung eines zeitlich begrenzten Entscheidungsfensters und dem Konzept des politischen Unternehmers die fünf zentralen Elemente des Ansatzes dar.“ (Bandelow et al 2014: 34)

Bezieht man den Multiple-Streams-Ansatz auf das Thema dieser Arbeit, kinderfreundliche Schulvorplätze, so lassen sich hier mehrere Bezüge herstellen:

Problemstrom

In der Politikfeldanalyse wird ein Zustand dann als Problem, bzw. Herausforderung, verstanden wenn Bürger:innen oder politische Akteure einen Handlungsbedarf wahrnehmen (Zahariadis 2008: 517). Dabei kann zwischen allgemeinen und konkreten Entwicklungen unterschieden werden. Auf der allgemeinen Ebene ist hier die generelle Diskussion über das Problemfeld des Verkehrs im Zusammenhang mit der Klimakrise sowie das zunehmende Problembewusstsein über Verkehrsbelastung und Raumnutzungskonflikte in Städten aber auch in ländlichen Siedlungskernen, zu nennen (siehe Kapitel 2.1). Hinzu kommen Gesundheitsfragen, gerade in Bezug auf Bewegungsmangel bei Kindern und Jugendlichen, und Überlegungen zur Rolle von selbstständiger Mobilität bei der Entwicklung von Kindern und Jugendlichen (siehe Kapitel 2.2.6), sowie zur Berücksichtigung deren Interessen im Sinne einer partizipativen Demokratie und Stadtentwicklung (siehe Kapitel 2.3.2). Im Konkreten sind die Zunahme von Elterntaxis und deren Auswirkungen auf die Sicherheit am Schulweg sowie das generelle Verkehrsaufkommen relevant (siehe Kapitel 2.2.5). Außerdem besteht in dicht bebauten Gebieten ein hoher Bedarf an Freiflächen die einerseits von Schulen, andererseits aber auch außerhalb der Schulzeiten von Kindern, Jugendlichen und Anrainer:innen genutzt werden können (siehe Kapitel 2.1 & 2.2) und der Wunsch von Betroffenen ihre unmittelbare Umgebung mitzugestalten. Einen weiteren Einfluss können positive Beispiele darstellen. Diese können sowohl für vergleichbare Räume vorliegen als auch für vergleichbare Lösungsansätze. Erweisen sich zum Beispiel Verkehrsberuhigungen bei anderen Problemlagen wie z.B. Einkaufsstraßen, als erfolgreich und populär so entsteht ein Interesse dieses Modell auch auf andere Räume auszuweiten. In diesem Fall wird also nicht aus einer Problemlage heraus eine Lösung gesucht sondern es wird nach Problemen gesucht bei denen eine bekannte, erfolgreiche und erprobte, Lösung angewendet werden kann. (Bandelow et al 2014: 34 - 37)

Lösungsstrom

Hier findet die Entwicklung und Diskussion möglicher Lösungen und Konzepte statt. Dabei werden oft verschiedene weitere Akteure, wie z.B. wissenschaftliche Expert:innen, miteinbezogen. Da es hier darum geht Lösungen für die Probleme zu finden, die nicht nur dazu geeignet sind diese Herausforderungen zu bewältigen, sondern auch angesichts der gegebenen Umstände, Einschränkungen und Machtverhältnisse des Politiksystems umsetzbar sein müssen, steht dieser Strom im ständigen Austausch mit den anderen beiden Strömen. Dies trifft auf die Problematik der Schulvorplätze in besonderem Ausmaß zu, da zahlreiche Akteure, deren Aufgabe, oder Anliegen, es ist Lösungen zu erarbeiten, wie z.B. Verwaltung, Bezirkspolitik, Schulverwaltung, Eltern oder andere zivile Initiativen, auch an der Formulierung der Probleme und Rahmenbedingungen, sowie der Entscheidungsfindung beteiligt sind. Eine Abschätzung über das machbare Budget stellt z.B. eine scheinbar klare Rahmenbedingung dar. Diese Rahmenbedingung kann sich allerdings durch neue Budgetbeschlüsse, Förderprogramme oder Kürzungen, schnell ändern, wobei dafür teilweise dieselben Gremien zuständig sind die auch am Lösungsstrom beteiligt sind. Ein wesentliches Element ist in diesem Stream auch die stete Überzeugungsarbeit von Initiativen oder Expert:innen, beteiligte politische Akteure für ihre Lösungen und Konzepte zu gewinnen. (Bandelow et al 2014: 38 & 39)

Politics-Stream:

Die Analyse dieses Stroms betrachtet die politischen Prozesse der Entscheidungsfindung und der Verhandlungen über einen Konsens. Dabei sorgen laut Kingdon drei Faktoren dafür, dass diese ebenfalls komplex und veränderbar sind: Änderungen der Regierungsadministration, der öffentlichen und internen Meinung und die Mehrdeutigkeit von Positionen innerhalb politischer Organisationen (Kingdon 2011: 150 ff). Ähnlich wie bei Zahariadis Überlegungen zur Übertragung des Multiple Streams Ansatz auf Entscheidungsprozesse der EU (Zahariadis 2008) kommt bei der

Thematik der Schulvorplätze das Mehrebenensystem der Wiener Politik und Verwaltung hinzu. Zwar fällt die grundsätzliche Entscheidungsgewalt über die Nutzung von Verkehrsflächen, zumindest abseits der Hauptstraßen, in den Zuständigkeitsbereich der Bezirke, größere Umbauten benötigen allerdings die finanzielle Unterstützung, und damit auch Zustimmung, der Stadt. Wesentliche Rahmenbedingungen gibt außerdem der Bund über die Regeln der Straßenverkehrsordnung vor. Hier kann es vorkommen, dass trotz Zugehörigkeiten zu denselben Parteien, unterschiedliche Lösungen bevorzugt werden, auch auf derselben Ebene können unterschiedliche Personen einer Partei unterschiedliche Standpunkte vertreten, wodurch es bei einem personellen Wechsel auch zu einem Wechsel in der Politik kommen kann. Als Teil des Politics – Strom kann auch ein grundlegender Wandel des Verständnis von Stadtplanung von einem technokratischem Top-Down Prozess hin zu mehr Beteiligung und Berücksichtigung schwächerer Gruppen, betrachtet werden. Die öffentliche Meinung spielt bei der Thematik der Schulvorplätze ebenfalls eine wichtige Rolle. Die zunehmenden Diskurse über faire Platzverteilung im öffentlichen Raum, Klimaschutz, Sicherheit und Kinderrechte sind hier geeignet, um dieses Thema auf die politische Agenda zu bringen (siehe Kapitel 2.1). Außerdem benötigt eine akzeptierte Lösung auch die Zustimmung diverser Verwaltungsabteilungen und muss verschiedene Normen und Vorgaben erfüllen. Diese Rahmenbedingungen sind ebenfalls veränderlich und außerdem ihrem eigenen Wechselspiel zwischen Politik und Verwaltung unterworfen: Nicht gewählte Beamt:innen reagieren auf die politische Stimmungslage und wahrgenommenen Haltungen von gewählten Politiker:innen um ihre eigene Position zu sichern (Kingdon 2011: 149), umgekehrt verlassen sich Politiker:innen, zumindest manchmal, auf die Einschätzung ihrer Fachleute bzw. nutzen diese auch als öffentliche Rechtfertigung für ihre Entscheidungen. Ähnlich wie in der Politik kann auch hier ein Wechsel von Personen, bzw. Zuständigkeiten, zu einer neuen inhaltlichen Positionierung führen.

Gelegenheitsfenster und politische Unternehmer:innen

Hinter dem Konzept des Gelegenheitsfenster steht die Überlegung, dass die erfolgreiche Koppelung der drei Ströme nur in zeitlich begrenzten Phasen gelingen kann. Dieses Zeitfenster kann sich durch eine Veränderung im Problemstrom, z.B. durch ein Ereignis, welches dieses Thema auf die Agenda bringt, durch neue Ansätze im Lösungsstrom, oder im Politics Strom z.B. durch die Bereitschaft neuer Akteure oder neue rechtliche Rahmenbedingungen, bzw. Zuständigkeiten, öffnen. Da Gelegenheitsfenster oft nur sehr kurz sind, muss für ein erfolgreiches Agenda Setting eine schnelle Koppelung zwischen den einzelnen Strömen erfolgen. Laut dem Multiple Streams Ansatz reicht allerdings ein Lösungsfenster alleine nicht aus, es benötigt auch die Figur der oder des politischen Unternehmer:in. Ein Akteur welcher in diesem unklaren und mehrdeutigen Umfeld ein eindeutiges Ziel verfolgt, rechtzeitig Gelegenheitsfenster erkennt und erfolgreich Problem und Lösungsansatz bei Entscheidungsträger:innen durchsetzen kann. Dies können sowohl Einzelpersonen oder Verbände sein, formale Entscheidungsmacht muss dafür nicht unbedingt erforderlich sein. Dabei handelt es sich oft um Personen oder Gruppierungen, welche dem Thema eine höhere Bedeutung beimessen als die anderen Akteursgruppen, z.B. aufgrund von persönlicher Betroffenheit oder spezifischer Kompetenzen, und sich daher argumentativ eher durchsetzen können. (Bandelow et al 2014: 41 - 43). Bandelow, Kundolf und Lindloff benennen vier Mechanismen zur Beeinflussung des Agenda Settings:

1. *„Ressourcenausstattung (Kompetenz, Verlässlichkeit, Durchsetzungsfähigkeit, Charisma, monetäre Ressourcen, Zeit)*
2. *Eine ausgearbeitete, umsetzbare Idee bekannt und populär machen.*
3. *Gelegenheitsfenster erkennen und schnell handeln.*
4. *Geeignete Strategien verwenden um die eigene Lösung bei Entscheidungsträger:innen bekannt zu machen und sie von dieser zu überzeugen.“*

(Bandelow et al 2014: 43)

Sie fassen den Multiple-Streams-Ansatz folgendermaßen zusammen: „*Ausschlaggebend für politischen Wandel ist das Zusammenspiel aller fünf Elemente des Ansatzes. Während eines geöffneten Gelegenheitsfensters verbinden politische Unternehmer:innen ein wahrgenommenes Problem mit einem ausgearbeiteten und im Vorfeld verbreiteten Konzept und der herzustellenden Zustimmung der Entscheidungsträgerinnen.*“ (Bandelow et al 2014: 44)

Dieses Konzept lässt sich auch auf die strategische Planung des STEP 2025 anwenden: Der Stadtentwicklungsplan, und die dazugehörigen Fachkonzepte, definieren Probleme, bieten Lösungen an und verankern den Diskurs in der Politik. Eigentlich sollten sie auch die politische und verwaltungstechnische Durchsetzbarkeit gewährleisten, da sie vom politischen Entscheidungsgremium beschlossen wurden und als Orientierungshilfe für Entscheidungsträger:innen in der Verwaltung gelten. Dies ist jedoch aufgrund von Zielkonflikten, begrenzten Budgetmitteln und unklaren Prioritätensetzungen nicht immer der Fall. Hier wären konkrete quantitative und zeitliche Vorgaben, sowie eigene Budgettöpfe, eine Möglichkeit, um sozusagen ein „künstliches“ Gelegenheitsfenster aufzumachen. Aufgrund komplexer Zuständigkeiten fehlt in den Entwicklungsplänen auch der politische Akteur, um das Thema der Schulvorplätze auf die Agenda zu setzen und dessen Durchsetzung voranzutreiben.

5.2 Multiple-Streams-Ansätze für Schulvorplätze

In dieser Arbeit soll der Multiple-Streams-Ansatz als ein Modell betrachtet werden, anhand dessen die einzelnen Fallbeispiele analysiert werden. Die Thematik als solches findet jedoch auf zwei verschiedenen Ebenen statt: Der übergeordneten Strategie der Stadt Wien, eingebettet in gesamtgesellschaftliche Diskurse, eigene organisatorische Regeln, und rechtliche Vorgaben vom Bund, und der jeweils einzelnen konkreten Problemstellung eines spezifischen Schulvorplatzes mit eigenen Problemen, Lösungsvorschlägen und Beteiligten. Ausgehend von den vorhin Besprochenen Bezügen des MSA auf den Untersuchungsgegenstand können also zwei verschiedene Prozessebenen zusammengefasst werden.

- Die übergeordnete Ebene der Stadt und des gesamtgesellschaftlichen Diskurses

Auf dieser Ebene existiert ein Problemstrom mit mehreren, immer dringlicher wahrgenommenen Thematiken, die dazu führen, dass der Verkehr vor Schulen als problematisch wahrgenommen wird. Parallel dazu entwickelt sich ein Lösungsstrom in dem einerseits neue Lösungsmöglichkeiten wie Schulstraßen, Begegnungszonen oder temporäre Interventionen auftauchen, andererseits bereits seit längerem existierende Lösungen sich über die Jahre bewährt haben und als Beispiel herangezogen werden können. Im Politics Strom führen sich ändernde Mehrheitsverhältnisse, aber auch persönliche Haltungen von Entscheidungsträger:innen in Politik und Verwaltung und die Erwartungshaltung der Öffentlichkeit an diese und an Planungsprozesse generell, ebenfalls laufend zu Veränderungen. Gelegenheitsfenster ergeben sich hier durch rechtliche Änderungen im Lösungsstrom oder Regierungswechsel. Vorstellbar wären auch einzelne Ereignisse, wie in den letzten Jahren zum Glück nicht vorgekommene, dramatische Unfälle oder erfolgreiche Kampagnen zur Thematisierung des Problems. Diese Kampagnen könnten von politischen Akteur:innen ausgehen, welche bemühte Politiker:innen oder Stellen innerhalb der Verwaltung wie die Mobilitätsagentur. Hier spielen auch Akteure wie z.B. „Platz für Wien“ Kampagne oder der VCÖ eine wichtige Rolle um das Problem bekannt zu machen.

- Die konkrete Ebene des spezifischen Schulvorplatzes

Bei jedem Schulvorplatz in Wien lässt sich ein eigenes Zusammenspiel der Faktoren des MSA beobachten. Elemente aus dem übergeordneten Problemstrom können je nach Standort stärker oder geringer wirken, manche Lösungen wären leicht möglich, manche nur sehr schwer. Ebenso unterscheidet sich die Zusammensetzung des Politics Strom nicht nur bezüglich der einzelnen Personen, sondern auch bei den insgesamt Beteiligten Stellen und Themen, z.B. falls öffentlicher Verkehr betroffen ist. Auf dieser spezifischen Ebene können sich auch durch Baustellen,

Änderungen bezüglich der Schulorganisation oder andere politische Mehrheiten, bzw. Zuständige auf lokaler Ebene, zusätzliche Gelegenheitsfenster ergeben. Im Vergleich zur übergeordneten Ebene gibt es hier auch ein zusätzliches Potential an politischen Akteuren: Lehrer:innen, Eltern oder Politiker:innen welche direkt Probleme vor Ort wahrnehmen können sich entsprechend engagieren, zusätzlich gibt es oft Nachbarschaftsinitiativen.

Das Modell des Multiple-Streams-Ansatz bildet die Basis für die Analyse der Fallbeispiele erfolgreicher Umsetzungen. Die übergeordnete Ebene wird im Anschluss noch genauer in Bezug auf Wiener Schulvorplätze vorgestellt, die konkreten Modelle für spezifische Schulvorplätze werden in Kapitel 7 beim jeweiligen Schulvorplatz besprochen.

5.3 MSA Modell der übergeordneten Planung von Schulvorplätzen

Im vorangehenden Kapitel wurden die grundsätzlichen Zuordnungen und Auswirkungen bestimmter Entwicklungen zum Multiple-Streams-Ansatz besprochen, hier werden sie nun mit den Erkenntnissen der Analyse Wiener Schulvorplätze zusammengeführt und in ihrer zeitlichen Entwicklung kurz nachskizziert. Eine Betrachtung sämtlicher Themen über Jahrzehnte würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen, der Fokus liegt daher auf konkreten Entwicklungen in, oder mit Auswirkungen auf, Österreich und Wien. Das Modell wird in Abb. 3 grafisch dargestellt.

Problemstrom: Viele Elemente des Problemstroms, wie Verkehrsbelastung, Verkehrsunfälle, Umweltthemen, Bewegungsmangel und Schwierigkeiten für Kinder selbstbestimmt mobil zu sein sind keineswegs neu. Manche davon sind Schwankungen unterworfen, manche stellen ein permanent auf ähnlichem Niveau zu verortendes Problem dar. Bei manchen Sachen stellt sich hier auch die Frage der Bewertung: In Wien könnte der Rückgang des MIV Anteils von 27% auf 26%, als kleiner werdender Problemstrom interpretiert werden. Da sich die Stadt allerdings das Ziel gesetzt hat bis 2025 den Anteil auf 20% zu senken, stellt dies eigentlich mit jedem Jahr. mit dem dieses Ziel noch nicht erreicht ist. Ein größeres Problem dar (Wiener Linien & Wien zu Fuß C, Stadtentwicklung Wien, MA18 2015: 22). Diese diskutierbaren Entwicklungen werden in der Grafik als Grundproblem, bzw. Hintergrundschwankungen, dargestellt. Darüber hinaus gibt es jedoch einige Probleme deren Entwicklung deutlicher festgehalten werden kann. Die Entwicklung der Schulwegmobilität deutet auf einen Anstieg der Elterntaxis hin. Dies verstärkt nicht nur Verkehrsbedingte Probleme, sondern auch die Probleme Bewegungsmangel und selbstständige Mobilität. Das prognostizierte Wachstum der Wiener Bevölkerung führt auch zu mehr Schulkindern. Diese Entwicklung betrifft nicht nur den Stadtrand, wo neue Schulen oft großzügige Schulvorplätze anbieten können, sondern auch innerstädtische Bezirke wie Brigittenau, Meidling und Rudolfsheim-Fünfhaus (A&W blog 2019). Dort werden meist bestehende Schulen ausgebaut. Mehr Schulkinder führen wiederum zu mehr Elterntaxis und generell zu einem höheren Druck auf verfügbare Flächen vor der Schule. In Summe kann also davon ausgegangen werden, dass der Problemstrom in den letzten Jahren kontinuierlich stärker geworden ist.

Lösungsstrom: Ähnlich wie beim Problemstrom gibt es hier seit Jahrzehnten ein Grundangebot an vorhandenen Lösungen wie Gehsteigverbreiterungen, Wohnstraßen oder Fußgänger:innenzonen. Veränderungen im Lösungsstrom ergeben sich zum einen aus neuen Möglichkeiten wie Schulstraßen oder Begegnungszonen und zum anderen aus einer wachsenden Anzahl an erfolgreichen Beispielen. Nicht zuletzt erleichtert hier die Verankerung von Lösungen in Richtlinien wie der RVS die behördlichen Verfahren und damit erfolgreiche weitere Umsetzungen. Auch diese RVS Vorgaben gibt es schon länger, bzw. finden sich darin seit Jahren schon Hinweise zur Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern, es ist jedoch davon auszugehen, dass die Aktualisierungen diese verstärkt thematisieren und neue Lösungsvorschläge anbieten.

Politics Strom: Hier zeigt die Existenz von schon vor Jahrzehnten verkehrsberuhigten Schulvorplätzen und die Tatsache, dass neue Schulgebäude spätestens seit den 1960er Jahren meist mit großzügigen Freiflächen vor den Eingängen, oft auch ohne direkte Straßenzufahrt für Eltern, dass ein gewisser Grundstrom an Personen, welche sich mit der Thematik befasst und

entsprechende Veränderungen zuwege gebracht haben schon seit Langem existiert. Dieser ist durch den Wechsel von politischen Mehrheiten und entscheidenden Personen sicherlich auch ständigen Schwankungen unterworfen. Betrachtet man die in Kapitel 4 vorgestellte Entwicklung der Thematik in offiziellen Dokumenten so lässt sich auch hier ein steigendes Problembewusstsein auf Seiten der Entscheidungsträger:innen in Politik und Verwaltung feststellen. Hinzu kommt, dass die wachsende öffentliche Thematisierung der Probleme des Problemstroms, selbst wenn diese an sich nicht gestiegen sind, einerseits dazu beiträgt Wissen über die Problematik in entsprechende Gremien zu tragen und andererseits zu steigenden Erwartungshaltungen an Entscheidungsträger:innen führt, Lösungen zu ermöglichen. Auch hier ist noch zu erwähnen, dass die Verankerung der Problematik in Strategiepapieren, Richtlinien sowie Aus- und Weiterbildungen dazu führt, dass Entscheidungsträger:innen in der Verwaltung mittlerweile ein höheres Problembewusstsein und ein größeres Wissen über mögliche Lösungen besitzen als vor einigen Jahren.

Gelegenheitsfenster: Da es in Wien zum Glück keine größeren Unfälle auf Schulvorplätzen gab, gibt es auf dieser Ebene keine klar feststellbaren Gelegenheitsfenster. Kleinere ergeben sich allerdings rund um die Veröffentlichung neuer Strategiepapiere zur Thematik, da deren Inhalte sicherlich in Politik und Verwaltung diskutiert werden, im Zuge von Regierungsverhandlungen nach Wahlen und bei großen, öffentlich diskutierten, Initiativen. Die Fachkonzepte, sowie Wahl- und Regierungsprogramme, wären auch vorstellbare Dokumente, um konkrete Zielsetzungen und Maßnahmen zu vereinbaren. Insofern beginnen die entsprechenden Zeitfenster natürlich mit den ersten Diskussionen von konkreten Inhalten dafür. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind die Zeitfenster in der Grafik rund um das Jahr der Veröffentlichung, bzw. der Wahlen angeordnet.

Politische Akteur:innen: Auf dieser Ebene sind das neben den Entscheidungsträger:innen in Politik und Verwaltung auch NGOs oder größere Initiativen der Bevölkerung.

Lösung: Wichtig für das Verständnis dieser Ebene ist, dass es hier noch keine Lösung gibt. Die Umsetzung von autofreien Schulvorplätzen erfolgt bisher auf der spezifischen Ebene einzelner Schulvorplätze, ein dezidiertes Bekenntnis zu einem bestimmten Anteil autofreier Schulvorplätzen, kombiniert mit einem Pfad, auf dem diese zu erreichen sind, oder diesbezügliche rechtliche Vorgaben, fehlen hier nach wie vor. Dies kann daran liegen, dass die einzelnen Ströme und politische Akteur:innen nicht stark genug waren um die bisherigen kleinen Gelegenheitsfenster zu nutzen, oder dass sich noch kein entsprechend großes Gelegenheitsfenster ergeben hat.

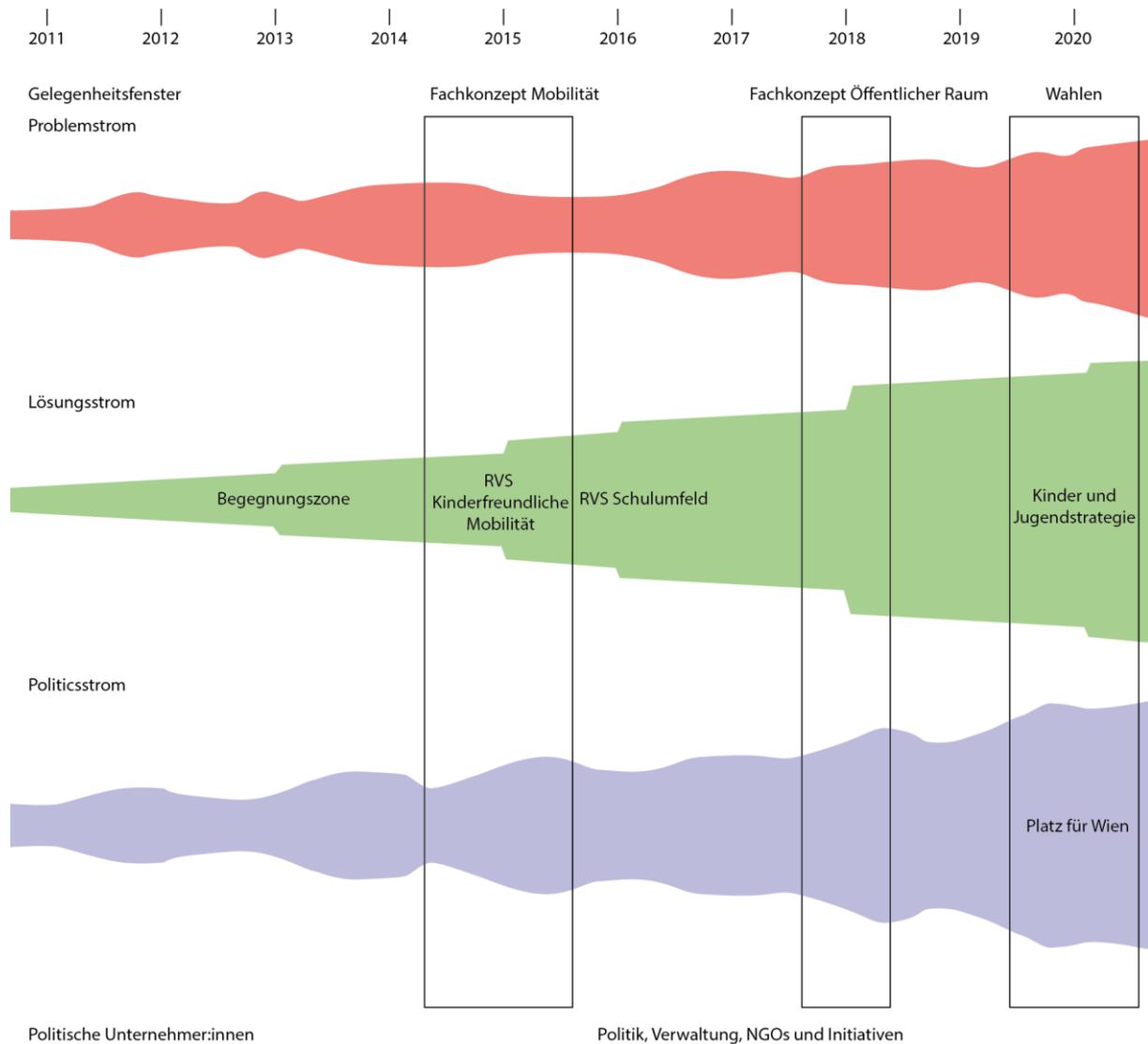


Abb. 3: MSA Modell der übergeordneten Planung von Schulvorplätzen (eigene Darstellung)

5.4 Zwischenfazit

Der Multiple-Streams-Ansatz eignet sich gut um die Prozesse rund um die Umgestaltung von Schulvorplätzen zu analysieren. Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass eine scharfe Trennung zwischen den einzelnen Strömen, bzw. Zuordnung von Akteuren zu diesen, nicht immer möglich ist. Betrachtet man die übergeordnete Ebene der strategischen Stadtplanung so haben hier die Entwicklungen im MSA noch nicht zu einer erfolgreichen Lösung hinsichtlich der Schulvorplätze geführt. Die Verwendung des Multiple-Streams-Ansatz ermöglicht es Gemeinsamkeiten und Unterschiede der einzelnen Fallbeispielen herauszuarbeiten. Durch die entscheidenden Komponenten „Gelegentliches Fenster“ und „Politische Akteure“ zeigt der Ansatz außerdem Eingriffsmöglichkeiten auf, um Entscheidungen zu unterstützen.

6. Fallstudie 1: Beobachtung von Schulvorplätzen

Die Beobachtungen sollen erstens einen groben Überblick über das Verkehrsgeschehen vor Schulen und auftretende Probleme liefern, zweitens als Gesprächsgrundlage für die Interviews dienen und sind drittens ein Teil der Analyse der baulichen Maßnahmen sein. Nachdem in Kapitel 3 und 4 ein allgemeiner Überblick über mögliche Schulvorplatzgestaltungen, Schulvorplätze in Wien und die Ziele der Stadt, gegeben wurde, ermöglichen es die Beobachtung einen praktischen Einblick in die alltägliche Situation auf Schulvorplätzen zu gewinnen. Die Frage „**Wie ist die Verkehrs- und Platzsituation vor Schulen in Wien?**“ wird also nicht aus der Literatur oder aus Karten, sondern aus dem Untersuchungsgegenstand heraus beantwortet. Dies deckt sich auch mit dem Raumverständnis der Arbeit, demnach es nicht ausreicht die baulichen Gegebenheiten zu analysieren, da erst die sozialen Interaktionen, Praktiken und unterschiedlichen Wahrnehmungen von Raum aus einer Ansammlung von bestimmten Gestaltungen einen öffentlichen Platz machen. Bei Schulvorplätzen kommt hinzu, dass erst die „Everyday“ Praktik des Schulweges aus einem Platz einen Schulvorplatz macht. Im Folgenden wird die Auswahl der Fallbeispiele und Durchführung der Beobachtung erklärt, anschließend werden die Fallbeispiele besprochen und abschließend zusammengefasst.

Auswahl der Beispiele

Um das Thema einzugrenzen, wurden Wiener Volksschulen beobachtet, da hier die Dringlichkeit wohl am größten ist. Ältere Kinder benötigen zwar ebenfalls ihre Freiräume, sollten sie nur begleitet in die Schule kommen spielen dabei aber Sicherheitsaspekte keine zentrale Rolle mehr. In ländlichen Regionen ist der Anteil an mit dem Auto in die Schule gebrachten Kindern höher, aufgrund von anderen Raumsituationen und einem anderen Verkehrsumfeld ergeben sich dort allerdings auch andere Probleme, mit anderen potentiellen Lösungen. Ziel war es einen Überblick über möglichst verschiedene Arten von Schulvorplätzen zu gewinnen. Daher wurden aufgrund persönlicher Kenntnisse, und mittels Literatur- und Kartenrecherche, 10 Schulen für eine Beobachtung ausgewählt. Die vier Fallbeispiele der detaillierten Fallstudie wurden ebenfalls nach demselben Schema beobachtet, deren Auswahl wird in Kapitel 7 erläutert. Die Ergebnisse dieser vier Beobachtungen werden im Anschluss an die Beschreibung der Umgestaltungsprozesse vorgestellt. Die Schulen wurden anhand von vier Eigenschaften unterschieden:

- Verkehrsorganisation am Schulvorplatz
- Typologieeinschätzung (nach Stadtentwicklung Wien, MA 18 2012)
- ungefähre Schüler:innenzahl
- Lage der Schule

Zusätzlich gab es die Mindestvoraussetzung, dass die Verkehrssituation vor der Schule von einer Person beobachtbar sein sollte. Dadurch wurden z.B. große Schulen mit Zugängen von mehreren Seiten ausgeschlossen. Das wichtigste Kriterium war die Verkehrsorganisation am Schulvorplatz. Dabei sollten folgende Arten abgedeckt werden: Nebenstraße, Hauptverkehrsstraße jeweils mit Tempo 30 und 50, Schulstraße, Park, ältere autofreie Umgestaltung. Zusätzlich zu diesen sechs wurden weitere Schwerpunkte gesetzt von denen Erkenntnisse in Bezug auf den Untersuchungsgegenstand erwartet wurden. Dies waren zwei weitere ältere autofreie Umgestaltungen, eine davon temporär, und jeweils eine weitere Hauptverkehrsstraße mit Tempo 30, bzw. 50. Die älteren autofreien Umgestaltungen sollen einen Vergleich mit den aktuellen Umgestaltungen bieten. Sie ermöglichen es außerdem auch andere Gestaltungsmöglichkeiten als jene der aktuellen Umgestaltungen zu analysieren. Die zwei weiteren Hauptstraßen wurden ausgewählt, um weitere Einblicke in die Situation an den Standorten mit dem größten Handlungsbedarf zu bekommen. Unter der Annahme, dass dort mehr Elterntaxis beobachtet werden können, wurden dabei bewusst Schulen am Stadtrand gewählt.

Da bei der Studie der MA 18 von 2012 keine vollständige Tabelle der Typologie im Anhang enthalten ist, und die genaue Abgrenzung unterschiedlicher Subtypen über Messungen und Berechnungen, mit nicht genau aufgeführten Schwellenwerten, erfolgte, konnte nur abgeschätzt

werden, zu welchen Typen die Fallbeispiele am ehesten gehören. Außerdem hat sich seit 2012 einiges bei Schulvorplätzen geändert. Die Schulvorplätze der zwei Beispiele in der Studie für die Typen mit dem höchsten Bedarf, „Gehsteig minimal“ (Reisnerstraße 43) und „Gehsteig minimal abgesetzt / Verwaltungsgrenze“ (Gilgegasse 12) wurden mittlerweile umgestaltet, Schulstraßen oder Begegnungszonen gab es damals noch nicht. In der Reisnerstraße gibt es eine Gehsteigvorziehung über mehrere Parkplätze, in der Gilgegasse einen neu gestalteten Schulvorplatz am Ende der Sackgasse und eine Schulstraße in der gesamten Gasse. Bei den beiden Standorten mit über 1000 Schüler:innen handelt es sich nicht nur um Volksschulen, sondern um Standorte mit weiterführenden Schulen am selben Ort. Diese wurden gewählt, um sich speziell daraus ergebende Besonderheiten beobachten zu können. Die ausgewählten Schulen und deren Eigenschaften sind in Tabelle 3 angeführt. Aus Platzgründen und weil es an manchen Standorten mehrere Schulen, bzw. Schulformen gibt werden in der Tabelle nicht die Schulnamen, sondern die Straßennamen angeführt. Die Schulen werden in der chronologischen Reihenfolge der Beobachtungen besprochen und gelistet. Zum Vergleich werden auch schon hier die vier Fallbeispiele erfolgreicher Umgestaltungen am Ende der Tabelle angeführt.

Schule	Verkehrsorganisation	Typologie	Größe	Lage
Friesgasse	Nebenstraße, Fahrverbot zu Schulbeginn	Gehsteig	1500	Zentral außerhalb des Gürtels
Favoritenstraße (Theresianum)	Hauptverkehrsstraße Tempo 50	Gehsteigvorziehung	1000	Innerhalb des Gürtels
Vereinsgasse	Nebenstraße, Schulstraße	Gehsteigvorziehung	300	Zentral im 2. Bezirk
Hietzinger Hauptstraße	Hauptverkehrsstraße Tempo 30	Platzartiger Zugang	500	In ehemaligem Vorortkern, hohe Dichte
Hannah Arendt Park (Campus Seestadt)	Park Autofrei	Parkanschluß	600	Peripheres Stadtentwicklungs- gebiet
Reichsapfelgasse	Nebenstraße Fahrverbot bzw. Tempo 30	Eckplatz Straßenraum verkehrsfrei	450	Zentral außerhalb des Gürtels
Oberlaaer Straße	Hauptverkehrsstraße Tempo 30	Vorfeld	200	In ehemaligem Vorortkern, geringe Dichte
Grinzinger Straße	Hauptverkehrsstraße Tempo 50*	Gehsteig abgesetzt o. Verwaltungsggr.	300	Peripher außerhalb des Gürtels
Goldschlagstraße	Autofreier Schulvorplatz	Straßenraum verkehrsfrei	300	Zentral außerhalb des Gürtels
Ortnergasse	Nebenstraße Tempo 30	Gehsteigvorziehung langgezogen	200	Zentral außerhalb des Gürtels
Waltergasse	Temporär Autofrei	Straßenraum verkehrsfrei	700	Innerhalb des Gürtels
Märzstraße**	Temporäre Intervention: Durchfahrtsperre	Platzartiger Zugang	450	Außerhalb des Gürtels
Gasgasse	Autofrei	Straßenraum verkehrsfrei	160	Zentral außerhalb des Gürtels
Schulgasse	Autofrei	Parkanschluss	300	Zentral außerhalb des Gürtels

Tabelle 3: Fallbeispiele für die Beobachtung

*Hier wurde aufgrund der Darstellung im Stadtplan (ViennaGIS) Tempo 50 angenommen. Tatsächlich gilt es ein situationsabhängiges Tempolimit von 30 km/h, welches bei der Beobachtung, so wie vermutlich an jedem Schultag, aktiviert war.

** Situation zur Zeit der Beobachtung, autofreie Umgestaltung im Gange

Durchführung der Beobachtungen

Die Beobachtungen fanden im September und Oktober 2020 bei trockener Witterung statt. Die letzte Schule wurde erst im Juni 2021 beobachtet, da es Mitte Oktober 2020 wieder zu coronabedingten Einschränkungen des Schulbetriebs mit gestaffelten Einlasszeiten kam. Eine umfassende quantitative Erhebung war aus mehreren Gründen nicht möglich: Eine vollständige Zählung der ankommenden Schüler:innen, Elterntaxis, Verkehrsverstöße und anderer relevanter Ereignisse ist als Einzelperson und von einem Standort aus, nicht durchführbar. Die dazu notwendige Anzahl an vergleichbaren Tagen (Wetter, Schulbetrieb, Wochentag) hätte außerdem den Rahmen der Beobachtungen gesprengt. An vielen Standorten befinden sich außerdem Volksschulen und weiterführende Schulen in unmittelbarer Nachbarschaft, eventuell auch Kindergärten. Hier schnell zwischen 9 oder 10, 5 oder 6 Jahre alten Kindern zu unterscheiden wäre unmöglich. Aufgrund der Situation rund um COVID-19 war außerdem absehbar, dass es im Laufe des Herbstes zu Änderungen im Schulbetrieb und dem generellen Mobilitätsverhalten kommen wird. Da die Beobachtung eine möglichst dichte Beschreibung der Situation vor Schulen ermöglichen sollte ist generell eine qualitative Beobachtung diesen quantitativen Zählungen vorzuziehen. Die Beobachtung erfolgte daher grundsätzlich nicht-standardisiert, die Situation und Auffälligkeiten wurden stichwortartig protokolliert. Um aber bestimmte Verhaltensweisen, deren Vorkommen im Vorfeld angenommen wurde, z.B. Falschparker, schnell zu erfassen und zwischen den Fällen vergleichbar zu machen, wurden diese schon bei der Beobachtung standardisiert vermerkt. Beobachtet wurde im Zeitraum von 7:30 bis 8:10. Nachmittags wäre zwar aufgrund der längeren Verweildauer der Eltern vor der Schule mit größeren Problemen zu rechnen gewesen, unterschiedliche Abholzeiten hätten hier jedoch die Beobachtung verkompliziert und Vergleiche erschwert. Die Beobachtung wurde nicht-teilnehmend, verdeckt und unwissentlich durchgeführt. Dies wäre anders nicht möglich gewesen, und ist ethisch nicht so problematisch, da sie anonym im öffentlichen Raum geschah. Aufgrund der großen Anzahl an Eltern, welche oft darauf warteten, dass ihnen ihre Kinder vom Fenster zuwinken, oder für ein Gespräch auf andere Eltern warteten, glaube ich nicht, dass die Beobachtung vielen aufgefallen ist. Fragen zur Beobachtung gab es kein einziges Mal.

Um einen Eindruck über die Lage der Schulen im städtischen Gefüge zu vermitteln, wird für jeden Standort eingangs ein Luftbild der näheren Umgebung präsentiert. Zur Darstellung der Verkehrsorganisation rund um die Schule wurde ein Ausschnitt aus dem Stadtplan der Stadt Wien verwendet.

6.1 Friesgasse, 1150

21.9.2020, Wolkenlos, mild, kein Wind ca. 14 Grad

Beschreibung der Schulen:

In der Friesgasse in Wien 15 befinden sich zwei Schulstandorte. In der Nummer 4, an der Ecke zur Fünfhausgasse, der Bildungscampus Flora Fries (ehemals Schulzentrum Friesgasse), eine katholische Privatschule mit Kindergarten, Volksschule, Mittelschule, AHS (Gymnasium u. Realgymnasium), Handelsschule, HAS, HAK-Aufbaulehrgang und Hort und ca. 1400 Schüler:innen (Schulzentrum Friesgasse, Bildungscampus Flora Fries). In der Nummer 10 befindet sich die städtische Volksschule Oskar Spiel Schule mit ca. 160 Kindern (Oskar Spiel Schule). Der Bildungscampus Flora Fries verfügt über einen Innenhof und Sportanlagen, die jedoch angesichts der großen Anzahl an Schüler:innen, vor Allem für Volksschulkinder, nur sehr eingeschränkt nutzbar sein dürften. Die Oskar Spiel Schule hat einen sehr kleinen, begrünten Hof (ViennaGIS).



Abb. 4: Luftbild Friesgasse (ViennaGIS)



Abb. 5: Karte Friesgasse (ViennaGIS)

Beschreibung der Situation:

Die Friesgasse ist eine kurze Einbahn mit Parkspuren für Längsparker auf beiden Seiten. Im Eingangsbereich der Schulen gibt es Gehsteigvorziehungen welche zur Fahrbahn hin durch Gitter abgetrennt sind. Das Gebäude der Oskar Spiel Schule ist ca. 2 Meter zurückversetzt und bildet einen kleinen, durch einen Zaun vom Gehsteig getrennten, Schulvorhof. Die Gasse ist seit ungefähr 2007 im Zeitraum von 1.9. bis 30.6. zwischen 7 und 9 Uhr für den Autoverkehr gesperrt (Kurier. 2017). Radfahrende, sowie die Zufahrt zu genehmigten Stellplätzen sind ausgenommen, das Verbot ist lediglich ausgeschildert, Poller oder Absperrungen gibt es keine. Da es sich um ein Fahrverbot, keine Wohnstraße handelt, ist trotz Fahrverbot weder das Gehen auf der Fahrbahn, noch das Radfahren gegen die Einbahn erlaubt. Aufgrund der Nähe zum Schutzweg ist auch ein Überqueren der Straße direkt vor der Schule StVO widrig. Die Kreuzungsbereiche an beiden Enden sind aufgedoppelt, im Westen gibt es auf der Seite der Schule einen Fußgänger:innenübergang, im Osten an allen drei Seiten. Beide Kreuzungen haben Gehsteigvorziehungen welche teilweise durch Straßenschilder und Poller gegen ein Befahren abgesichert sind. An beiden Kreuzungen ist das Parken bis direkt vor den Übergängen möglich. Die Fünfhausgasse im Osten ist eine Einbahn Richtung Norden, die Kranzgasse im Westen Richtung Süden. Bäume, Büsche oder sonstiges Grün gibt es im Umfeld des Schulzentrums Friesgasse keine, am Vorhof der Oskar Spiel Schule steht ein kleiner Baum sowie kleinere Büsche und Grünflächen.



Abb. 6: Friesgasse Ecke Fünfhausgasse



Abb. 7: Friesgasse Oskar Spiel Schule

Beobachtung:

Zur Beobachtung wurde ein Standort an der östlichen Kreuzung mit der Fünfhausgasse gewählt, da sich hier die größere Schule, sowie die Einfahrt in die gesperrte Straße, befindet. Durch den vielen, immer wieder anhaltenden, Verkehr und die zahlreichen Schüler:innen entsteht an der Kreuzung eine unübersichtliche Situation. Die zugeparkte Fünfhausgasse ist relativ eng, im Schulbereich ist ihr Ende an einer unregelmäßigen Kreuzung mit Nachrang sichtbar. Dadurch sind die meisten Leute eher langsam und vorsichtig unterwegs. Auf die Schule wird auch davor schon hingewiesen. Im Beobachtungszeitraum kam es zu fünf Durchfahrten durch das Halteverbot ohne anzuhalten. Aufgrund der Verkehrssituation ist es für ortsunkundige Leute durchaus möglich, beim Linkseinbiegen die direkt an der Kreuzung stehenden Fahrverbote zu übersehen, ein Linksabbiegeverbot ist davor nämlich nicht ausgeschildert. Darüber hinaus sind fünf Elterntaxis in das Fahrverbot eingefahren, um Kinder aussteigen zu lassen. Eine dieser Einfahrten erfolgte kurz nach 8 mit sehr hoher Geschwindigkeit. Weitere drei Fahrzeuge sind trotz Fahrverbot in die Friesgasse eingefahren, um einzuparken, zwei davon steuerten, von der Kreuzung aus erkennbare, Parkplätze an. Da sich diese dadurch auch unmittelbar vor dem Schuleingang befinden entstanden durch das rückwärts einparken gefährliche Situationen. Zwei weitere Autos sind erlaubterweise eingefahren, um im Hof des Hauses gegenüber der Schule zu parken. Da die Gasse zu eng ist um in einem Zug durch das Tor zu fahren mussten auch diese direkt vor dem Schuleingang reversieren und haben gefährliche Situationen erzeugt. Vier in der Friesgasse parkende Fahrzeuge wurden während dem Beobachtungszeitraum ausgeparkt.

An der Kreuzung Friesgasse und Fünfhausgasse wurde 28 mal ein Anhalten auf der Fahrbahn zum Aussteigen lassen beobachtet. Die meisten Lenker:innen hielten direkt vor dem südlichen Zebrastreifen, einige nach der Kreuzung. Aus Sicht der Straßenverkehrsordnung handelt es sich beim Anhalten vor dem Zebrastreifen wohl um eine Grauzone, da argumentiert werden könnte, dass der Zweck des Anhaltens nicht das Aussteigen, sondern das Anhalten vor dem Schutzweg war. Ähnliches gilt für das mehrfach beobachtete und nicht gezählte Aussteigen aus Fahrzeugen weiter hinten im Rückstau. Trotzdem stellt das Aussteigen mitten auf der Fahrbahn für Kinder eine Gefahr dar, auch die Kinder vor dem Schutzweg können Fahrzeuge, die nicht primär wegen ihnen angehalten haben, schwerer einschätzen. Da der Rückstau an Fahrzeugen sehr groß war ist außerdem davon auszugehen, dass die am Lenkrad sitzenden Eltern einen Druck verspüren möglichst schnell weiterzufahren, wenn die Kolonne anfährt und somit weder ihren eigenen, aussteigenden, noch den eventuell zwischen den stehenden Autos durchlaufenden Kindern ihre volle Aufmerksamkeit schenken. Vier Fahrzeuge sind klar StVO widrig und gefährdend mitten am Kreuzungsplateau stehen geblieben, weitere drei halb auf dem Zebrastreifen, halb auf einem Parkplatz danach. Diese drei waren besonders gefährlich, da sie nicht nur den Zebrastreifen blockiert haben, sondern zum Ausparken auf das verbliebene Stück des Fußgängerübergangs zurückschieben mussten, und dies direkt an der uneinsichtigen Ecke neben dem Schuleingang. Es kam dabei auch zu einem kurzen Streit eines Lenkers mit einer, vom Schuleingang wieder weggehenden und fast übersehenen, Mutter. Weitere gefährliche Situationen waren ein Fahrzeug welches vor dem Schutzweg, trotz zahlreicher Kinder, nicht angehalten wurde sowie zwei Durchfahrten durch die Fünfhausgasse nach 8 mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit. Dass vor Schulbeginn ein Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit gar nicht möglich ist, ist immerhin eine positive Nebenwirkung der Elterntaxis.

Reguläre Parkplätze waren immer wieder frei, von Elterntaxis wurden aber praktisch nur 2 Lücken vor der Kreuzung wiederholt genutzt, jene danach nur im Ausnahmefall. Eine Vermutung wäre dass, wenn zufällig kurz vor dem der Schule am nächsten liegenden Punkt ein Platz frei ist, dieser von manchen genutzt wird die ansonsten vor der Schule halten. Es wäre auch zu hinterfragen ob rückwärts einparken, in einer Straße, welche immer wieder von Kindern gequert wird, überhaupt sicherer wäre, als das Anhalten mitten auf der Fahrbahn. Der allgemeine MIV Verkehr wurde von den Elterntaxis stark beeinträchtigt, zeitweise reichte der Stau fast bis zur 200 Meter entfernten Sechshausstraße zurück. Da es sich um eine Nebenstraße im Wohngebiet handelt, welche auch nur bedingt als Schleichweg taugt, hatte ich den Eindruck, dass der meiste Verkehr schulbedingt war. Anrainer:innen kennen wohl die Situation und meiden die Gasse in dieser Zeit. Auffällig waren allerdings einige Lieferwagen und Handwerksfahrzeuge, welche ebenfalls im Stau standen. Eltern, welche ihre Kinder am Arbeitsweg zur Schule bringen, müssen hier sicher mit 5 bis 10 Minuten Zeitverlust, nur durch die Aussteigesituation, noch ohne den Umweg zur Schule, rechnen.

Da die Gasse relativ schmal ist, wäre es unmöglich gewesen mit dem Rad am Stau vorbeizufahren, es wurde auch keine einzige radelnde Person beobachtet. Einerseits können so keine gefährlichen Situationen zwischen aussteigenden Kindern und Radfahrenden entstehen, andererseits verringert dies aber auch stark das Potential mit dem Rad zur Schule zu fahren. Dieses wird auch durch die fehlende Öffnung der Einbahn für Radelnde erschwert. Es wurden nur 10 radelnde Eltern und ältere Kinder beobachtet, welche ihr Rad am Gehsteig durchs Gedränge schieben mussten.

Abstand halten ist auf dem engen Gehweg vor der Schule schwierig bis unmöglich, die SchülerInnen stehen auch auf der gegenüberliegenden Seite. Dadurch sind auch Passant:innen in der Friesgasse beeinträchtigt. Dort, aber auch noch in der Fünfhausgasse, ist es mühsam gegen den Strom der ankommenden Schüler:innen zu gehen. Das Gedränge wird dadurch verstärkt, dass Eltern welche Volksschul- oder Kindergartenkinder begleiten, wieder weggehen, während weitere Eltern, aber vor Allem ältere Schüler:innen, ankommen. Ein Imbissgeschäft gegenüber der Schule führt dazu, dass hier viele Schüler:innen queren. Die gesperrte Straße wird kaum zum Gehen genutzt, allenfalls kürzen Schüler:innen ein oder zwei Parkplätze diagonal ab. Zum Aufenthalt wird sie gar nicht genutzt. Dies wäre auch, an sich, rechtlich nicht zulässig, hier vermindern die rechtliche Konstruktion des Fahrverbots, aber natürlich auch die fehlende bauliche Gestaltung und die Längsparker, das, an sich vorhandene, Potential der gesperrten Straße einen angenehmen Aufenthaltsort vor Schulbeginn zu bieten. Entspannte Gespräche zwischen Kindern vor Schulbeginn oder sich zufällig begegnenden Eltern sind in diesem Umfeld nicht möglich. Die Stoßzeit lag gefühlt zwischen 7:40 und 7:55.

6.2 Theresianum, 1040

22.9.2020, Heiter, 15 Grad

Beschreibung der Schulen:

In der ehemaligen Sommerresidenz der Habsburger in der Favoritenstraße 15, Wien 4, befinden sich neben der Diplomatischen Akademie auch mehrere private Bildungseinrichtungen mit Öffentlichkeitsrecht: Gymnasium, Volksschule und Kindergarten sowie ein Internat. Die Volksschule besuchen ca. 200 Kinder, die Anlage verfügt über mehrere Höfe, Sportanlagen und einen eigenen Park (Stiftung Theresianische Akademie Wien, ViennaGIS).



Abb. 8: Luftbild Theresianum (ViennaGIS)

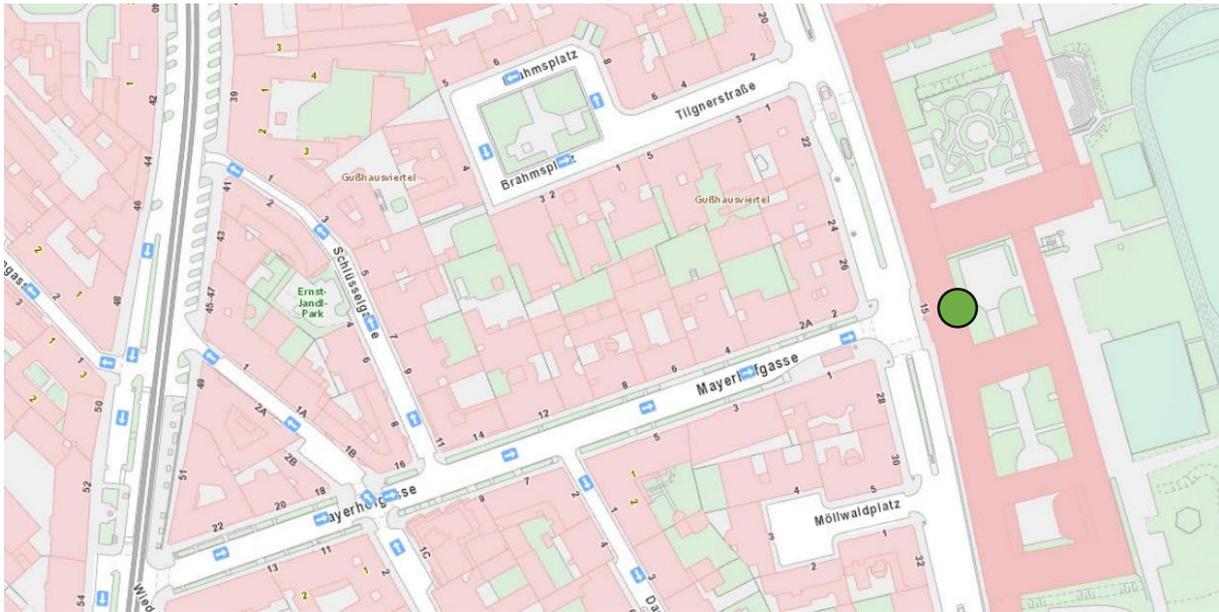


Abb. 9: Karte Theresianum (ViennaGIS)

Beschreibung der Situation:

Der Eingang befindet sich direkt an der stark befahrenen Favoritenstraße, eine wichtige Nord-Süd Verbindung zwischen Südtirolerplatz und Karlsplatz. Der Eingang zum Schulkomplex liegt direkt an der ampelgeregelten Kreuzung mit der Mayerhofgasse. Stadteinwärts, Richtung Norden, befinden sich vor der Kreuzung rechts Längsparker, nach der Kreuzung gibt es ein Halte- und Parkverbot, welches einige Meter nach dem Schuleingang nur von 06:00 bis 19:00 gilt. Stadtauswärts gibt es eine Fahrspur, einen Mehrzweckstreifen und Schrägparkplätze. Die beiden Fahrspuren sind durch einen schmalen Grünstreifen getrennt. In einem Bereich von ca. 10 Meter gibt es zu beiden Seiten des Eingangs eine Gehsteigvorziehung sowie schmale Absperrgitter. Direkt vor dem Schuleingang gibt es jedoch keine Gitter, da dieser auch als Einfahrt zum Schulgelände fungiert. An der Südseite, sowie über die zweispurige Einbahn Richtung Osten Mayerhofgasse, gibt es Fußgänger:innenübergänge, die Gehsteigen sind an den Ecken jeweils vorgezogen. Parken ist in der Favoritenstraße rechts bis direkt vor den Übergängen möglich. Auf der rechten Seite der Mayerhofgasse, im Südwesten der Kreuzung befindet sich hier ein Zugang zur U1 Station Taubstummengasse mit kleinem Vorplatz. Auf der linken Seite der Mayerhofgasse wurde die Parkspur zu einem Grünstreifen umgebaut und drei Bäume gepflanzt. Direkt nach dem Eingangstor der Schule befindet sich eine kleine Aula mit Portiersloge und danach einer von mehreren Innenhöfen. Die Favoritenstraße wird in diesem Bereich seit Sommer 2022 umgebaut und soll anschließend über breitere Gehwege, sicherere Kreuzungen, mehr Aufenthaltsflächen und Begrünung verfügen (Stadt Wien, Rathauskorrespondenz. 2022). Die Beobachtung fand noch vor diesen Maßnahmen statt. Tempo 30 wurde ebenfalls schon 2020 beschlossen, aber noch nicht umgesetzt (Kurier 2020, ViennaGIS).



Abb. 10: Theresianum Eingang



Abb. 11: Theresianum von Süden

Beobachtung:

Die Volksschule beginnt laut Auskunft des Portiers um 8:15 und das schon länger, nicht erst coronabedingt. Deshalb wurde hier bis 8:20 beobachtet. Die Beobachtung fand von einem Standpunkt nördlich des Schuleingangs aus statt. Daher konnten zwei zum Aussteigen genutzte Stellen nicht genau beobachtet werden. Eine dieser Stellen ist der Beginn der rechten Fahrspur in der Mayerhofgasse, teilweise in zweiter Spur, da sich dort, vor dem U-Bahn Zugang, noch Längsparkplätze befinden. Hier wurden schon vor 7:30 Elterntaxis beobachtet, und auch danach, durch kurzes Vorgehen vom eigentlichen Beobachtungspunkt aus, immer wieder. Grundsätzlich kann dort, ähnlich wie von normalen Parkplätzen aus, relativ sicher ausgestiegen werden. Baulich besteht kein Unterschied zu einer regulären Parkspur, hier wird also lediglich der Autoverkehr behindert. Ein paar Mal wurde aber auch beobachtet, dass dort kein Platz mehr war und Kinder auch aus Autos in der linken Fahrspur ausgestiegen sind. Der Autoverkehr wurde dadurch meistens kaum behindert, da die Ampelphase lange rot ist. Bei Grün werden der Ampel ergibt sich allerdings ein ähnliches Gefahrenpotential wie in anderen Beobachtungen durch das Aussteigen aus der Kolonne vor dem Schutzweg. Wann und ob sich diese Kolonne in Bewegung setzt ist für Eltern und Kinder nicht abschätzbar. Eine potentielle Gefahrensituation ergibt sich dort ebenfalls beim Aussteigen aus der rechten Spur, da diese nicht nur eine Rechtsabbiegespur ist, sondern auch links abgebogen werden kann. Radfahrende müssen daher diese Spur benutzen und dürfen rechts an anhaltenden Autos vorbeifahren. Aussteigende Kinder müssen daher hier auf Radfahrende achten. Vom Beobachtungsstandpunkt aus wurden zahlreiche Radfahrende, welche aus der Mayerhofgasse gekommen sind, gesehen. Darüber hinaus wurden zahlreiche Autos gesehen welche in den Möllwaldplatz, eine Sackgasse weiter südlich, eingebogen sind und kurz später wieder herausgefahren sind, oder bei der Einfahrt zu diesem angehalten haben. Vom Beobachtungspunkt konnte jedoch nicht festgestellt werden ob dabei Kinder ausgestiegen sind, ob die Lenkenden dort einen Parkplatz gesucht haben, oder ob sie diese Sackgasse als legale Umkehrmöglichkeit genutzt haben. Problematisch ist jedoch, dass diese Einfahrt auf einem der Wege zur Schule überquert werden muss und durch die Elterntaxis deutlich mehr Autos ein- und ausfahren als in so einer kurzen Sackgasse normal erwartet werden würden. Die Aussteigevorgänge an diesen beiden Stellen konnten nicht gezählt werden. Ebenfalls nicht gezählt wurden die Aussteigevorgänge, welche auf der Favoritenstraße stadteinwärts vor der roten Ampel beobachtet wurden, da diese zu zahlreich waren, nicht vollständig überblickt werden konnten, und sich in einem rechtlichen Graubereich befinden. Gefahrensituationen ergeben sich dabei aufgrund vorbeifahrender Radfahrer:innen, der Notwendigkeit bei Grün wieder weiterzufahren und dem Vorbeigehen an parkenden Autos. Hier waren nämlich immer wieder Parkplätze frei, welche auch von Eltern genutzt wurden.

Das eindeutig als gefährlich eingestufte Anhalten fand fast zur Gänze auf den ca. 10 Metern nach der Gehsteigvorziehung beim Schuleingang statt und wurde 16 mal beobachtet. Hier verbreitert sich die Fahrspur von einer auf zwei Spuren. Wird nur rechts angehalten und rechts ausgestiegen ist dies daher an sich nicht zu gefährlich, oft sind aber auch die Eltern links ausgestiegen und in sechs Fällen, damit dies bequemer und auch im Verkehr möglich ist, auch halb auf den, nicht zu breiten und stark frequentierten, Gehsteig aufgefahren. Ansonsten entsteht eine Gefahrensituation dadurch, dass aus der Mayerhofgasse zwei Spuren links in die Favoritenstraße einbiegen, deren rechte Spur wird also durch hier Parkende blockiert und dies überraschend und nach einer 90 Grad Kurve. Gefährlich ist dies auch für die zahlreichen Radfahrenden, welche auf der rechten Spur links abbiegen. Ein weiteres Auto hielt gegenüber halb auf dem Radstreifen, eines mitten auf der Kreuzung direkt vor dem Schuleingang.

Der direkt vom U-Bahn Ausgang über die Favoritenstraße zur Schule führende Zebrastreifen ist sehr stark frequentiert. Rechts aus der Mayerhofgasse abbiegende Fahrzeuge müssen hier warten. Zur Stoßzeit ist dies kein Problem da sehr viele Kinder unterwegs sind, hier wird allenfalls der KFZ Verkehr so aufgehalten, dass pro Grünphase nur ein bis zwei Autos über die Kreuzung können. Kurz nach halb 8 und dann später, ab 8, wurden jedoch schon Autofahrende beobachtet, welche bei Grün werden der Ampel „noch schnell vor den Kindern“ rechts abgebogen sind. Dies stellt vor Allem für die nach 8 Uhr eintreffenden Volksschulkinder, sowie für Zuspätkommende eine Gefährdung dar. Nach 8 hat sich die Lage deutlich beruhigt, hier zeigt sich, dass die Staffelung der

Schulanfangszeiten an einem Standort mit weiterführenden Schulen die Situation vor dem Schuleingang für Volksschulkinder deutlich entspannt.

Ansonsten wurde der KFZ Verkehr, wie bereits beschrieben, durch die widrig und gefährdend haltenden Eltern, sowie gelegentlich durch Aussteigevorgänge vor den Ampeln, aufgehalten. Eine weitere Verkehrsbehinderung entstand in beide Fahrtrichtungen durch legal in freie Parkplätze ein- bzw. ausparkende Eltern, hier konnte einige Male beobachtet werden, wie vor der roten Ampel wartende Autos bei Grün bis zum nächsten Parkplatz vorfahren und bis zur nächsten Rotphase zum Einparken benötigten, wodurch viele wartende Autos eine komplette Grünphase verpasst haben. Die Elterntaxis stellen also auf dieser, für den MIV sehr wichtigen Verbindung, ein großes Hindernis für andere Autofahrende dar. Immerhin senken sie dadurch auch die Geschwindigkeit, das Theresianum zählt nämlich zu den wenigen Volksschulen in den inneren Bezirken, vor deren Eingängen noch Tempo 50 erlaubt ist. Zumindest vor Schulbeginn wäre dieses Tempo jedoch aufgrund des starken Verkehrsaufkommens gar nicht möglich.

Es wurden sehr wenig mit dem Rad ankommende Eltern oder Schüler gesehen, zweifelsfrei gezählt wurden lediglich zwei Eltern, welche ihre Kinder mit dem Rad brachten. Der Schuleingang ist auch die Einfahrt zum Lehrer:innenparkplatz, hier scheint es jedoch eine interne Regelung zu geben rechtzeitig vor Schulbeginn anzukommen, da nur eine Einfahrt kurz vor halb 8 beobachtet wurde. Ein Verweilen vor dem Schuleingang ist aufgrund der Enge und des Verkehrs weder für Kinder noch Eltern angenehm. Die Kinder verfügen allerdings im Inneren des Geländes über großzügige Freiräume, coronabedingt war es zur Zeit der Beobachtung Eltern allerdings nicht erlaubt mit hineinzugehen, hier wurden immer wieder einige Eltern beobachtet, welche trotz der beengten Platzsituation kurze Gespräche führten. Die Stoßzeit lag zwischen 7:45 und 8:00

6.3 GTVS Vereinsgasse

24.9.2020. Heiter, 18 Grad

Beschreibung der Schule:

Die Ganztagesvolksschule in der Vereinsgasse 29 – 31 in Wien 2 verfügt über 11 Klassen für ca. 300 Schüler:innen und befindet sich in einem 1904 errichteten Gründerzeitbau mit Innenhof (GTVS Vereinsgasse, Wien Geschichte Wiki)



Abb. 12: Luftbild Vereinsgasse (ViennaGIS)

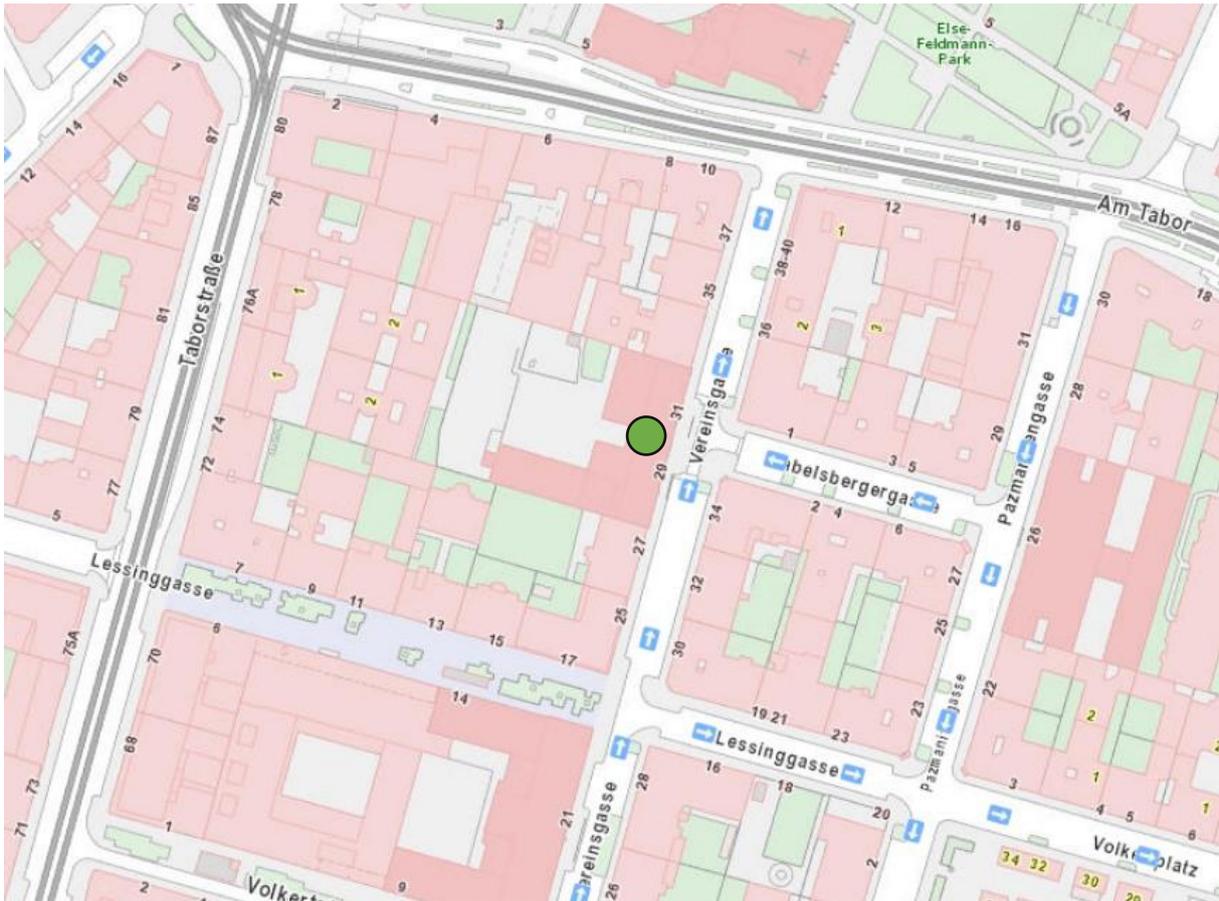


Abb. 13: Karte Vereinsgasse (ViennaGIS)

Beschreibung der Situation:

Die Vereinsgasse ist eine Erschließungsstraße im Wohngebiet welche parallel zur Taborstraße verläuft und nördlich der Schule als T-Kreuzung in die Straße „Am Tabor“ in der auch die Straßenbahn verkehrt, mündet. Der Durchzugsverkehr wird durch wechselnde Einbahnen unterbunden, vor der Schule geht die Einbahn in nördliche Richtung, die Vereinsgasse ist daher eine mögliche Ausfahrt vom nahen Volkertmarkt Richtung Norden. Die Schule befindet sich an der Kreuzung mit der kurzen Gabelsberggasse, eine Einbahn Richtung Westen, welche die Vereinsgasse mit der Pazmanitengasse verbindet. Dort befindet sich eine Mittelschule der Stadt Wien. In der Gabelsberggasse befindet sich außerdem auch ein Kindergarten. Die Schule selbst hat zwei Eingänge, mit Hinweisschildern welche Klassen welchen Eingang nutzen sollen. In der Vereinsgasse befinden sich links Längsparker, rechts Schrägparker. In der Gabelsberggasse befinden sich nördlich ebenfalls Längsparker, südlich Schrägparkplätze. Das Kreuzungsplateau vor der Schule ist aufgedoppelt, die Gehsteigecken sind jeweils vorgezogen. Schutzwege gibt es keine, die Ohrwaschl sind durch Poller vor Befahrung geschützt. Sitzgelegenheiten gibt es in der Nähe der Schule keine, gegenüber der Schule befanden sich allerdings zwei Parklets mit Bänken. Im weiteren Verlauf der Schulwege befanden sich früher keine Fußgänger:innenübergänge, bei der Beobachtung wurden jedoch die Kreuzungsbereiche sowohl im Süden, als auch im Norden, gerade umgebaut. Die Vereinsgasse und die Gabelsberggasse sind seit 2018 vormittags, seit 2020 auch nachmittags, eine Schulstraße, die Durchfahrt ist für motorisierte Fahrzeuge an Schultagen von 7:45 bis 8:15 gesperrt, die Sperre wird mittels Scherengitter verdeutlicht (Wien zu Fuß A). Näheres zu den Schulstraßen findet sich in Kapitel 3.1. Zum Zeitpunkt der Beobachtungen wurden sowohl in der Straße „Am Tabor“, als auch bei der nächsten Kreuzung, südlich der Schule Bauarbeiten durchgeführt. Kurz nach der Beobachtung wurden gegenüber der Schule sich zwei Baumscheiben errichtet und in der Vereinsgasse Richtung Norden sowie in der Gabelsberggasse weitere Bäume gepflanzt. Auf der Straße Am Tabor wurde ein Radweg errichtet.

Beobachtung:

Zur Beobachtung wurde ein Standort an der Ecke Vereinsgasse – Am Tabor gewählt, da von hier aus alle Durchfahrten erfasst werden konnten und auf dieser größeren Straßenverbindung mit den meisten gefährlichen Aussteigevorgängen gerechnet wurde. Aus dieser Richtung kommen auch Schüler:innen die mit der Straßenbahn anreisen. An der Nordseite der Straße „Am Tabor“ wurde der Parkstreifen gerade zur Errichtung eines Radweges aufgegraben, die Parkplätze im Südwesten und die Kreuzung an sich waren nicht beeinträchtigt, nach der Kreuzung gab es im Südosten ein Park- und Halteverbot ausgenommen Baustellenfahrzeuge. Ein Standort im Süden hätte aufgrund der dortigen Baustelle eine untypische Situation beschrieben, die dritte mögliche Zufahrt im Osten liegt direkt vor der Mittelschule Pazmanitengasse, deren Schüler:innenverkehr dort sicherlich den durch die Volksschule verursachten Verkehr überlagert. Um auch ein Bild von der Situation vor der Schule zu bekommen bin ich einige Male ein paar Meter vorgegangen.

Vor Inkrafttreten der Schulstraße wurden in 15 Minuten 10 Ausfahrten aus der Vereinsgasse beobachtet. Nach Ende der Schulstraße um 08:15, außerhalb des Beobachtungszeitraums, sind auch sofort wieder zahlreiche Autos durchgefahren. Während der Schulstraßenzeit wurde nur eine Ausfahrt beobachtet, ob dafür das Scherengitter umfahren wurde oder jemand aus einem Parkplatz ausgeparkt hat konnte nicht beobachtet werden.

An der Kreuzung wurden insgesamt sieben Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung beobachtet. Zwei Fahrzeuge hielten in der Haltezone für Baustellenfahrzeuge an, ein Verstoß der wohl kaum eine Sicherheitsgefährdung darstellt. Später war dies Elterntaxis nicht mehr möglich da dort ein Baustellen LKW geparkt wurde. Drei Elterntaxis hielten jedoch auf gefährliche Art und Weise an: Einmal wurde im Kreuzungsbereich länger die Gehsteigkanten verstellend geparkt, um die Kinder zum Schuleingang zu begleiten, einmal wurde auf der stark befahrenen Straße in zweiter Spur angehalten, und einmal wurde länger im Kreuzungsbereich stehengeblieben, um den Kindern hinterzuschauen, und anschließend direkt umgedreht. Weitere zwei Lenker:innen haben zwar regulär geparkt, anschließend allerdings auch direkt umgedreht.

*Anmerkung zu den Bildern: Da ich meine Kamera vergessen hatte konnte ich am Beobachtungstag keine Bilder machen. Als ich diese ungefähr einen Monat später machen wollte, war vor der Schule zur Errichtung von Baumscheiben aufgegraben, während beim Beobachtungsstandort bereits die Baustelle für den Radweg eingerichtet war. Die Google Maps Bilder von Anfang Oktober 2020 geben also ein besseres Bild über den Zustand zum Zeitpunkt der Beobachtung.



Abb. 14: Vereinsgasse (Google Maps)*
(Google Maps)*



Abb. 15: Vereinsgasse, Beobachtungsstandort

Aufgefallen ist mir außerdem, dass die Baustelle im Süden kaum abgesichert war, hier wurden öfters LKWs und kleinere Baufahrzeuge hin und her rangiert, Lärm und Staub haben für eine zusätzliche Beeinträchtigung des Schulweges gesorgt. Eventuell wäre in solchen Situationen eine Pause vor Schulbeginn sinnvoll.

Es wurden viele Kinder beobachtet, die mit dem Rad angekommen sind, Radabstellanlagen sind zwar vorhanden, waren allerdings schnell überlastet. Die Stoßzeit war zwischen 7:50 und 8:05, die letzten Kinder wurden um 8:17 beobachtet, weshalb es möglich ist, dass die Schule am Beobachtungstag coronabedingt bereits die Anfangszeiten gestaffelt hatte, daher wurde auch bis 8:20 beobachtet. Viele Kinder und Eltern haben die gesperrte Fläche direkt vor der Schule zum Überqueren der Straße genutzt. Der Gehsteig vor der Schule und an den Ecken, sowie die beiden Parklets, wurde von Kindern, plaudernden Eltern und zur Verabschiedung genutzt. Zu einem Gedränge wie bei anderen Schulen kam es dabei nicht, allzu großzügig ist das Platzangebot dennoch nicht. Trotz Niveaugleichheit und Pflasterung standen keine Gruppen auf dem gesperrten Kreuzungsbereich, dies wäre auch laut Straßenverkehrsordnung nicht erlaubt, handelt es sich dabei doch weder um eine Fußgänger:innenzone, noch eine Wohnstraße, sondern um eine Straße mit Fahrverbot für motorisierte Fahrzeuge. Ob die nicht vorhandene Nutzung der Straße als Aufenthaltsfläche daran liegt, dass dies den Eltern bekannt ist oder weil die Straße in ihrer baulichen Gestaltung trotz der beruhigenden Elemente und wohl auch weil sie den Rest des Tages als solche genutzt wird, eben als Verkehrsfläche gedeutet wird.

6.4 OVS Hietzinger Hauptstraße 166

29.9.2020. Bedeckt, in der Nacht davor noch leichter Regen, 12 Grad

Beschreibung der Schule:

Die Schule befindet sich im ehemaligen Vorort Ober Sankt Veit am westlichen Ende der Hütteldorfer Straße. Das Gebäude aus der Gründerzeit mit neueren Anbauten beherbergt ca. 500 Schüler:innen (OVS Hietzinger Hauptstraße 166).



Abb. 16: Luftbild Hietzinger Hauptstraße (ViennaGIS)

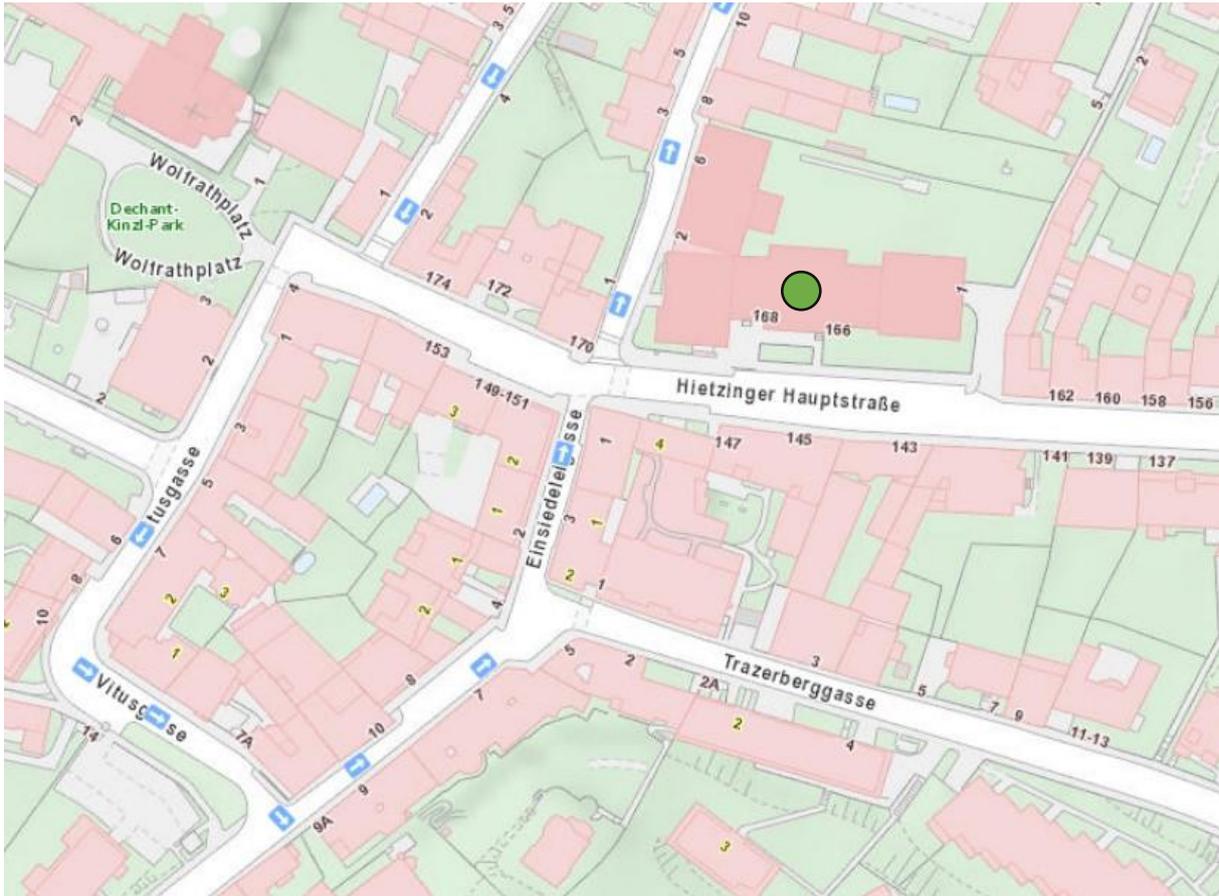


Abb. 17: Karte Hietzinger Hauptstraße (ViennaGIS)

Beschreibung der Situation:

Die Schule verfügt über zwei, nahe beieinander liegende, Eingänge in der Hauptfront an der Hietzinger Straße. Westlich der Schule befindet sich die vielbefahrene Kreuzung mit der Einsiedeleigasse und der Glasauergasse, einer wichtigen MIV Verbindung zum Wiental. Hier liegt auch der alte Ortskern von Ober Sankt Veit, welcher mit seinen engeren Gassen ein Nadelöhr für die motorisierten Bewohner:innen der an den Ausläufern des Wienerwaldes liegenden Siedlungsgebiete ist. Auch die Autobuszubringer zu U-bahn und Straßenbahn müssen hier durch, zusätzlich befinden sich hier auch zahlreiche Geschäfte, lokale und sonstige Einrichtungen. Die Bushaltestellen befinden sich nahe der Kreuzung, welche, abgesehen von der westlichen Seite, von Fußgänger:innenübergängen umgeben ist. Direkt vor den Schuleingängen oder weiter östlich befinden sich keine Schutzwege. In der Hietzinger Hauptstraße gibt es vor dem Schulgebäude gibt eine „Kiss and Ride“ Zone in der zwischen 7:00 und 8:00 nur Halten zum Zweck des Ein- und Aussteigens erlaubt ist. Hier können maximal 6 PKWs halten. Am Ostende des Schulgebäudes, ist zu Schulzeiten ein Stellplatz für Beeinträchtigtentransporte vorgesehen. Dort befindet sich auch der barrierefreie Nebeneingang der Schule. Dazwischen befinden sich noch einige Längsparker, gegenüber der Schule gibt es ebenfalls einen Parkstreifen für Längsparker sowie zwei Ladezonen. Generell ist der Bereich rund um die Schule ab 8:00 eine Kurzparkzone mit maximal 1,5h Parkdauer. Es gibt praktisch keine Radabstellmöglichkeiten, lediglich ein sehr alter Ständer für die Vorderräder und ein Begrenzungsgitter sind in der Nähe, für Roller gibt es einige Abstellmöglichkeiten. Vor dem Schulgebäude gibt es keine Sitzmöglichkeiten, auch nicht auf den platzartigen Erweiterungen im Osten oder gegenüber, die einzigen Sitzbänke befinden sich in den Wartehäusern der Busstation. Gegenüber der Schule befinden sich mit einem Supermarkt, einer Bäckerei und einem Drogeriemarkt auch für Schüler:innen interessante Geschäfte.

Beobachtung:

Zur Beobachtung wurde ein Standort gegenüber der Schule ausgewählt. Manchmal wurden die dortigen Kurzparkzonenplätze von Elterntaxis genutzt, 6 mal, trotz freier Plätze, in den beiden Ladezonen oder einer Einfahrt geparkt. Streng genommen ist in Einfahrten und Ladezonen das Halten zum Ein- bzw. Aussteigen lassen erlaubt, bei allen beobachteten Elterntaxis sind jedoch die Lenker:innen ausgestiegen um ihre Kinder zum Eingang zu bringen.

Das Problem dabei ist, dass die Kinder an einer Bushaltestelle vorbei, über den Zebrastreifen und an der anderen Bushaltestelle vorbei zur Schule gehen müssten, wobei der Platz bei den Bushaltestellen zur Stoßzeit relativ eng war. Es kam daher dreimal vor, dass Eltern mit ihren Kindern direkt beim Parkplatz zur Schule gequert haben. Dieses betrifft nicht nur jene Eltern welche in Einfahrten oder Halteverboten parkten sondern auch die auf regulären Parkplätzen haltenden Eltern, allerdings kann wohl davon ausgegangen werden, dass regulär parkende Begleitpersonen den Weg zum Eingang entspannter zurücklegen können.

Die Ladezone direkt gegenüber wurde von 7:42 – 7:50 von einem Lieferwagen der Bäckerei und ab 7:56 von einem, den Supermarkt beliefernden, Kühllastwagen genutzt. Die Ent- und Beladevorgänge beanspruchen dabei zusätzlichen Platz auf dem Gehsteig zwischen Bushaltestelle, Zebrastreifen und Bäckerei bzw. Supermarkt.

Ab 7:40 waren die, maximal 6, Kiss and Ride Parkplätze praktisch durchgehend verparkt, ein Auto stand schon vor 7:30, und anschließend den gesamten Beobachtungszeitraum über, im Parkverbot. Auch der Parkplatz für Beeinträchtigtentransporte war um 7:30 unerlaubterweise verparkt. Der einzig beobachtete Beeinträchtigtentransport hielt daher um 7:35 in der Ladezone gegenüber, was die Distanz zum barrierefreien Schuleingang für diese Kinder deutlich erhöht, da diese mit ihrer Begleitung natürlich den Umweg über den Schutzweg genommen haben. Bis 7:45 wurden 12 Elterntaxis im Kiss and Ride Bereich gezählt, sieben der bis 7:45 parkenden Eltern sind ausgestiegen, um ihr Kind zum Eingang zu begleiten, später sind Eltern auch mit den Kindern ins Gebäude hineingegangen. Das führt zu einem dazu, dass die Parkplätze länger als gedacht, und meistens auch StVO-widrig, belegt werden, und zum anderen dazu, dass durch die zahlreichen, auf der Straßenseite ein- und aussteigenden, Eltern gefährliche Situationen entstehen können. Zusätzlich kann die zweckgemäße Nutzung dieser Parkplätze dadurch nur schwer kontrolliert werden, einige Eltern gingen auch nach dem Begleiten der Kinder noch zum Supermarkt oder zur Bäckerei. Aufgrund der hohen Frequenz der Ankünfte und der generellen Unübersichtlichkeit der Situation wurden Kiss and Ride Elterntaxis nach 7:45 nicht mehr gezählt und beobachtet. Spätestens ab diesem Zeitpunkt kam es nämlich vermehrt dazu, dass Autos in der zweiten Spur angehalten haben. Dies wurde fünf Mal beobachtet und zählt zu den straßenverkehrsordnungswidrigen Verhaltensweisen, welche hier aufgrund der allgemeinen Verkehrssituation auch als gefährlich eingestuft wurde. Vier Eltern nutzten auch den, mittlerweile frei gewordenen, Parkplatz für Beeinträchtigtentransporte, ein Auto stoppte halb in einer Einfahrt auf der gegenüberliegenden Seite. Auch diese Aktionen wurden als gefährlich eingestuft.



Abb. 18: OVS Hietzinger Hauptstraße 166

Aufgrund des Rückstaus vor der Kreuzung wurde insgesamt fünf Mal vor der Schule umgedreht, ein Verhalten welches zwar gefährlich, aber nicht direkt verboten ist, wobei es hier im Falle eines Unfalls wohl diskutierwürdig wäre, ob gegen die Vorschriften „*Der Lenker eines Fahrzeuges darf mit diesem nur umkehren, wenn dadurch andere Straßenbenützer weder gefährdet noch behindert werden.*“ (StVO 1960 §14 (1) (RIS)) sowie „*Das Umkehren ist verboten: Bei starkem Verkehr*“ (StVO 1960 §14 (2)c (RIS)) verstoßen wurde. Darüber hinaus wurde eine weitere gefährliche Situation beobachtet: Ein Autofahrer hat versucht in zweiter Fahrspur haltenden Elterntaxis zu überholen, musste jedoch wegen Gegenverkehr bremsen und abrupt zurücklenken. Das stärkste Aufkommen an Bewegungen zur Schule war zwischen 7:35 und 7:55.

Es wurden sehr wenig Radfahrende beobachtet, bewusst wahrgenommen wurde nur ein Elternteil. Die Kreuzung im Westen wurde ab 7:35 bis kurz nach 8:00 von einem Polizisten geregelt, welcher auch als Schülerlotse fungierte. Dieser kam aus Richtung Westen und interessierte sich nicht für die Falschparker vor der Schule.

Der Einlass in die Schule war ab 7:45 möglich, zahlreiche Eltern warteten davor gemeinsam mit ihren Kindern, viele warteten auch länger bis ihnen die Kinder von einem Fenster aus zugewunken haben. Einige Eltern sind direkt danach zur Bäckerei oder zum Supermarkt einkaufen gegangen. Einzelne Fahrzeuge sind deshalb sehr lange im, eigentlich nur fürs Aussteigen gedachten, Kiss and Ride Bereich stehen geblieben. Schon kurz vor 8:00 wurden einige der Plätze von Personen ohne Kinder genutzt. Kurz vor Schulbeginn ankommende Elterntaxis sind daher in zweiter Spur oder an anderen Stellen stehen geblieben, was aufgrund der Eile in der sich die, sowieso schon knapp kommenden, Kinder befinden besonders gefährlich ist.

Während direkt beim Schuleingang ein bisschen mehr Platz vorhanden ist, ist in Richtung der Kreuzung das Vorbeikommen für sonstige Passant:innen erschwert, eine besondere Engstelle stellen die Bereiche um die Bushaltestellen dar. Erstens wird hier der Gehsteig aufgrund der Haltestellenhäuschen grundsätzlich enger, zweitens kommen hier zu den ankommenden Schüler:innen auch zahlreiche auf den Bus wartenden Kinder und Erwachsene hinzu. Dieser Bereich bildet noch dazu das historische Zentrum Ober St.Veits mit Geschäften, Lokalen und Büros. Die Überfüllung der Aufenthaltsflächen wurde einige Male dadurch verschärft, dass die Busse in verschiedene Richtungen und von verschiedenen Linien gleichzeitig gekommen sind. Dies erleichtert zwar das Umsteigen, führt aber dazu, dass sehr viele Aussteigende gleichzeitig auf sehr viele Wartende treffen. Hier wäre es sicherlich entlastend, wenn die Busse zeitlich versetzt und möglicherweise auch auf verschiedenen Haltestellen, ankommen würden.

6.5 Seestadt

30.9.2020, teilweise bewölkt, teilweise heiter, 12 Grad

Beschreibung der Schule:

Die Volksschule ist Teil des Bildungscampus Aspern Seestadt, verfügt über 25 Klassen für ca. 600 Kinder und wurde im Herbst 2015 eröffnet (Campus Aspern Seestadt). Ein hoher Anteil der Kinder sind solche mit besonderen Bedürfnissen, darunter auch zahlreiche Mobilitätseinschränkungen. Im selben Gebäude befindet sich auch ein Kindergarten, Gymnasium und Mittelschule sind in einem separaten Gebäude weiter östlich untergebracht.



Abb. 19: Luftbild Seestadt (ViennaGIS)

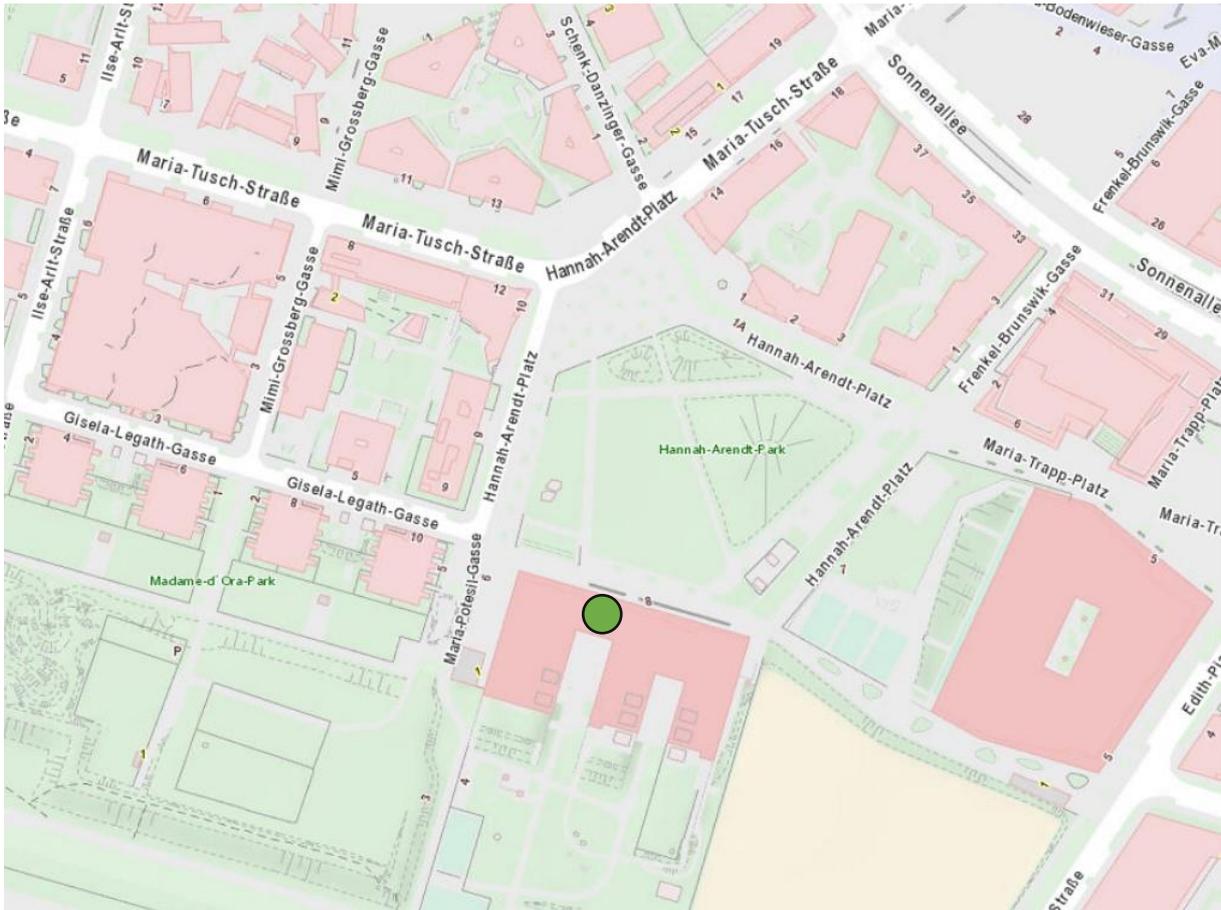


Abb. 20: Karte Seestadt (ViennaGIS)

Beschreibung der Situation:

Der Bildungscampus befindet sich an der Südseite des Hannah Arendt Platzes, dem zentralen Platz und Park der ersten Ausbaustufe der Seestadt. Im Norden befinden sich Wohngebäude mit Geschäften und Gastronomie, im Westen Wohnungen und im Südosten die weiterführenden Bildungseinrichtungen. Der Fläche zwischen Schule und Park ist autofrei, ebenso die Fläche vor den weiterführenden Schulen und die Wege zwischen den Gebäuden. Die Zufahrten sind mit Pollern, Pflanzentrögen, Radständern und Betonsteinen abgesperrt, die Zufahrt mit Fahrrädern ist erlaubt. Ausgewiesen ist diese Fläche als gemischter Geh- und Radweg, womit der Aufenthalt auf ihr, im Unterschied zu reinen Fahrverbotsflächen, erlaubt ist. Vor der Schule befindet sich eine lange Sitzbank, auf der westlichen Platzseite sind weitere Sitzgelegenheiten. Die nächst mögliche Zufahrt zur Schule ist über die Gisela - Legath Gasse welche, von Westen kommend, die Westseite des Platzes begrenzt. Die Entfernung zum Schuleingang beträgt in der Kurve am Platzenende ca. 50m.



Abb. 21: Seestadt, Zufahrt



Abb. 22: Seestadt, Park

In dieser Kurve befindet sich eine Durchfahrt für einen Radweg Richtung Süden sowie die Einfahrt zum Personalparkplatz, für Zuliefernde und zu drei großen Halteplätzen für Beeinträchtigtentransporte. Diese Einfahrt ist mit einem Fahrverbot, ausgenommen Radfahrende sowie Zufahrt zu genehmigten Stellätzen, ausgeschildert. Über Fußwege ist der Bildungscampus direkt durch den Park, durch die Gisela - Legath Gasse, die Fußwege zwischen den Schulgebäuden und über jene die von Osten kommend zum Park führen erreichbar. Jene im Osten führen zur 1km entfernten U Bahnstation, Autobushaltestellen befinden sich auf der Nordseite des Platzes ca. 200m entfernt. Es sind zahlreiche Rad- und Rollerabstellanlagen vorhanden. Die Schule verfügt über großzügige Freiflächen südlich des Gebäudes. Im Park sowie in der Gisela – Legath Gasse gibt es mehrere Bäume. In der Gisela – Legath Gasse befinden sich 3 Parkplätze die von 6:30 – 9:30 für Beeinträchtigte mit Wagenkarte reserviert sind. Daran anschließend ist eine Feuerwehreinahrt, die ersten regulären Parkplätze befinden sich erst in einiger Entfernung zur Schule. Entlang des Parks gibt es keine regulären Parkplätze. Die Gisela - Legath Gasse war früher eine Einbahn, mittlerweile ist die Durchfahrt in beide Richtungen möglich, im an den Park angrenzenden Block befinden sich in der Gisela Legath Gasse keine Tiefgarageneinfahrten.

Beobachtung:

Zur Beobachtung wurde ein Standort zwischen Gisela - Legath Gasse und Schule gewählt, da dieser einen Überblick über die der Schule am nächsten liegende Straße und den Schulvorplatz bietet. Elterntaxis wären auch im Bereich der Bushaltestellen im Norden, sowie auf den legalen, jedoch weiter entfernten Parkplätzen in der Gisela – Legath Gasse möglich. Die zahlreichen Parkplätze im Osten und Nordosten der Schule, an der Edith - Piaf Straße, sind ebenfalls nicht viel weiter entfernt. Diese sind nicht nur mit dem Auto besser, und für die Bewohner weniger störend, erreichbar, sondern würden den Kindern auch einen sicheren Weg zur Schule durch den Park ermöglichen. Ob diese Möglichkeit von Eltern genutzt wurde, konnte vom Beobachtungsstandort nicht gesehen werden. Die Bushaltestellen sind ca. 200m, die anderen Straßen 250m entfernt. Während der Beobachtung sind lediglich 5 Autos durch die Gisela - Legath Gasse gefahren ohne Kinder aussteigen zu lassen. Acht Elterntaxis haben direkt auf der Fahrbahn gehalten, um Kinder aussteigen zu lassen. Dies ist hier besonders gefährlich da es sich grundsätzlich um keine Einbahn handelt und somit sowohl Gegenverkehr, als auch Überholvorgänge durch ungeduldige Autofahrende möglich sind. Aufgrund der 90 Grad Kurve ist die Situation hier besonders unübersichtlich. Allerdings wurde dieses Gefährdungspotential paradoxerweise durch ein weiteres Fehlverhalten abgemildert: Insgesamt sechs Eltern hielten halb am südlichen Gehsteig der Gasse und haben manchmal auch ihre Kinder zum Eingang begleitet. Aufgrund der dadurch entstehenden Engstelle war es nicht möglich an auf der Fahrbahn haltenden Autos vorbeizufahren. Die am Gehsteig abgestellten Autos behinderten und gefährdeten dabei aber natürlich Leute, die dort unterwegs waren. Am Kreuzungsplateau selbst hielten vier Elterntaxis an. Diese benutzten den Platz vor einem Radständer, neben der Einfahrt zum Schulparkplatz, wie einen regulären Parkplatz. Abgesehen davon dass diese Lenker:innen dafür je zweimal den Rad- und Gehweg zur Schule queren mussten ist die Stelle abseits vom Verkehr und daher als Aussteigestelle ungefährlich. Aufgrund der Möglichkeit der Zufahrt von Schulpersonal und Beeinträchtigtentransporten muss hier rund um Schulbeginn sowieso mit querendem Verkehr gerechnet werden, eine Tatsache, auf die vielleicht besser hingewiesen werden könnte. Eines dieser Elterntaxis kam allerdings kurz vor 8 Uhr an und hat, vermutlich wegen zeitlichem Stress, nicht die Einfahrt zum Schulparkplatz genommen und auf dieser gewendet, sondern ist direkt auf diese Freifläche eingefahren und, nach dem Aussteigen von Kind und Begleitperson, recht flott rückwärts wieder über den Geh- und Radweg gefahren. Diese Situation war eindeutig sehr gefährlich. Allgemein zeigt sich an diesem Beispiel, dass der Respekt vor ungeschützten Freiflächen rund um Schulen sehr gering ist, da die einzige größere, nicht baulich vor dem Befahren geschützte, Fläche an der Kreuzung fast durchgängig befahren und zum Halten benutzt wurde. Zwei weitere Elterntaxis haben sogar neben dieser Fläche, direkt am Geh- und Radweg gehalten, da die Poller erst ca. 3 Meter weiter hinten stehen, vermutlich um kein Hindernis für Leute welche nach Süden, oder um die Kurve in die Gisela - Legath Gasse, weitergehen wollen, darzustellen. Auf der anderen Seite der Einfahrt parkte während der gesamten Beobachtung ein Anrainer für Ladetätigkeiten. Dies ist zwar ebenfalls nicht erlaubt, stellte jedoch keine Behinderung des Schulweges dar. Eventuell wurden dadurch sogar Eltern davon abgehalten dort zu halten und rückwärts wieder auszuparken. Die Einfahrt zum Schulparkplatz an sich wurde während dem Beobachtungszeitraum insgesamt 8 mal benutzt. Dabei wurde kein Schulpersonal beobachtet,

welches, ähnlich wie beim Theresianum, vermutlich auch hier bereits vor 7:30 ankommt. Vier Zufahrten waren Beeinträchtigtentransporte, weitere vier Eltern von offensichtlich mobilitätseingeschränkten Kindern. Ob letztere dazu berechtigt sind diesen Parkplatz zu nutzen ist nicht bekannt, es ist allerdings sicherlich verständlich. Die designierten Parkplätze für Eltern von mobilitätseingeschränkten Kindern waren nämlich durchgängig besetzt, dabei wurde auch einige Male beobachtet, dass auf Hilfe angewiesene Kinder begleitet wurden oder Berechtigungskarten in die Windschutzscheibe gelegt wurden. Ob aber alle dort haltenden Eltern auch dazu berechtigt waren konnte nicht festgestellt werden. Die Möglichkeit, dass StVO widrig nahe der Schule haltende Eltern dies tun müssen, weil ihre Kinder mobilitätseingeschränkt sind und legale Haltezonen für sie entweder nicht vorhanden, oder bereits zugeparkt sind, besteht freilich bei sämtlichen Beobachtungen. Fünf Lenker:innen haben nach dem Aussteigen der Kinder direkt auf der Kreuzung gewendet, ein gefährliches Verhalten welches vor Allem in Anbetracht des minimalen Umweges über die nächste Gasse vermeidbar wäre, allerdings nicht direkt verboten ist, da es sich um keine Vorrangstraße handelt (siehe Vereinsgasse und Hietzinger Hauptstraße). Die Stoßzeit war zwischen 7:40 und 7:55, wobei auch schon um 7:30 sehr viel los war. Eine Vermutung wäre, dass im Zentrum Wiens arbeitende Eltern hier ihre Kinder schon vergleichsweise früh zur Schule bringen müssen. Bei den Elterntaxis fiel eine hohe Anzahl von Nicht-Wiener Kennzeichen auf, welches darin begründet sein könnte, dass die Schule, mit ihrem Schwerpunkt auf Inklusionsklassen, auch das Umfeld bedient oder für Beschäftigte in der Seestadt offen steht. Die zahlreichen Elterntaxis wären somit ein Resultat der schlechten öffentlichen Anbindung der Seestadt an die benachbarten Gemeinden.

Es wurden viele Kinder und Eltern mit Rad oder Scooter beobachtet, zahlreiche Kinder kamen auch offensichtlich unbegleitet. Die unbegleiteten Kinder kamen fast alle durch den Park, die zahlreichen Kinder welche aus der, stark von Elterntaxis befahrenen, Gisela - Legath Gasse kamen und die Kreuzung queren mussten, wurden fast alle begleitet. Der Platz vor der Schule bietet Eltern und Kindern einen großzügigen und attraktiven Platz um entspannt zu Verweilen und wurde auch dementsprechend stark genutzt. Viele Eltern kamen auch sowohl mit Schul- als mit Kindergartenkindern. Im Gegensatz zu beengten Gehsteigen in befahrenen Straßen konnten sie sich hier in Ruhe von den Schulkindern verabschieden. In Anbetracht der Tatsache, dass sich in der Gisela - Legath Gasse praktisch keine allgemeinen Parkplätze befinden und der Verkehr fast ausschließlich aus Elterntaxis bestanden hat, stellt sich hier dennoch die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre diese, zumindest zu Schulzeiten, gänzlich zu sperren und zusätzlich für erlaubte Fahrten eine Einbahnregelung einzuführen. Somit könnten auch die westlich der Schule wohnenden Kindern entspannt und sicher ankommen und es gäbe genug Platz für die zahlreichen Transporte von mobilitätseingeschränkten Kindern. Die Elterntaxis würden sich dadurch auf die zahlreichen weiter entfernt und weniger gefährlichen Aussteigeplätze abseits von den Fuß- bzw. Radverbindungen zur Schule verteilen.

6.6 Reichsapfelgasse

2.10.2020, heiter 11 Grad

Beschreibung der Schule:

Die GTVS Reichsapfelgasse in der Reichsapfelgasse 30 im 15. Wiener Gemeindebezirk, verfügt über 18 Klassen und ca. 450 Schüler:innen, wobei ein Teil der Klassen in einer 300 Meter entfernten Expositur in der Siebeneichengasse untergebracht ist. Die Schule befindet sich in einem Neubau der 1970er oder 1980er Jahre (GTVS Reichsapfelgasse).



Abb. 23: Luftbild Reichsapfelgasse

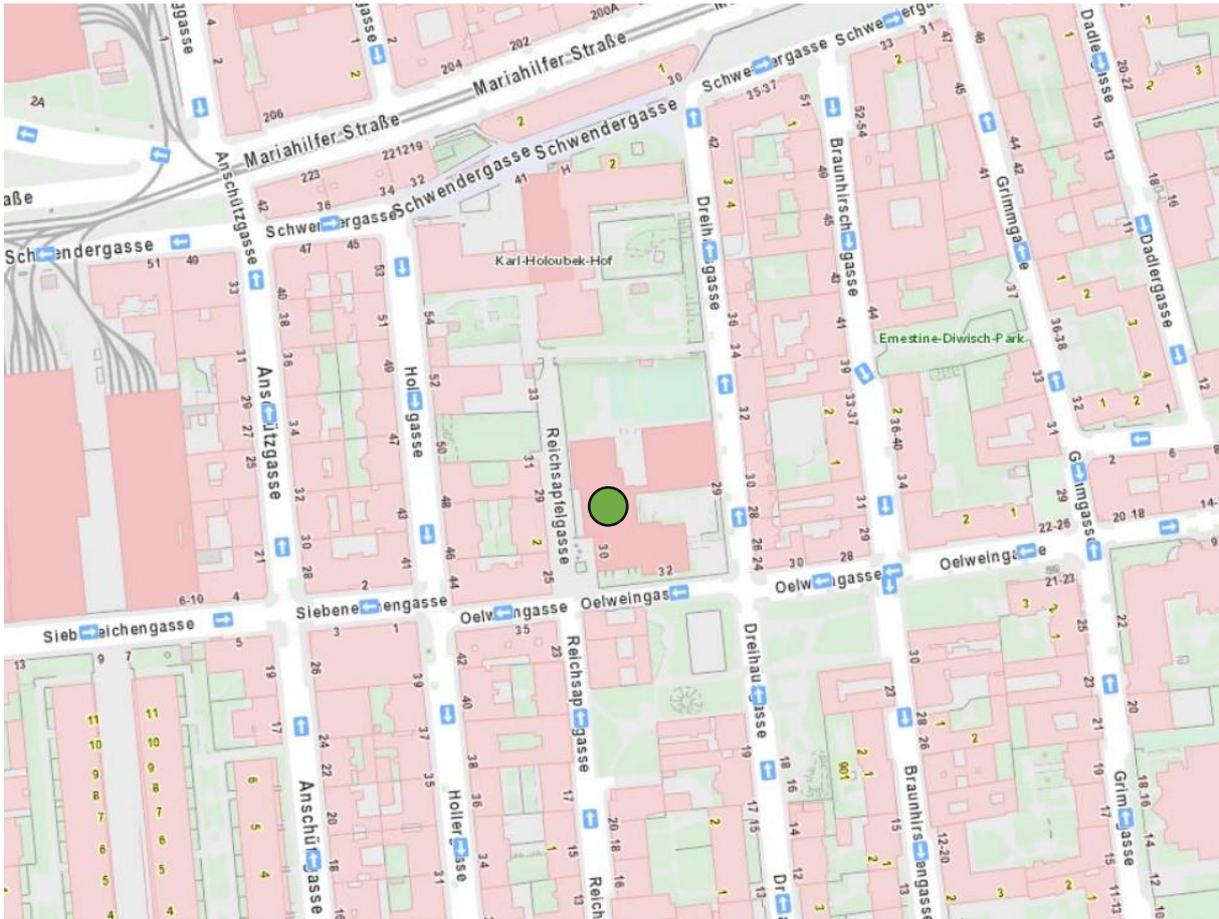


Abb. 24: Karte Reichsapfelgasse

Beschreibung der Situation:

Die Reichsapfelgasse vor dem Schuleingang wurde durch den Bau der Volkshochschule und des Wohnhochhauses an ihrem nördlichen Ende 1972 – 1976 zu einer Sackgasse (Wiener Wohnen). Spätestens seit 1998 wurde diese auch mit einem Fahrverbot, ausgenommen Anrainer und Radfahrende, belegt und später niveaugleich gepflastert. Dadurch, sowie durch den am Eck zurückversetzten Schulbau, entsteht ein kleiner verkehrsfreier Vorplatz, an dessen Ecke ein Baum steht. Gegenüber des Schuleingangs bildet die Ölweingasse eine Kreuzung mit dem südlichen Teil der Reichsapfelgasse. Obwohl, aufgrund der, teilweise, sehr alten Bebauung, die Gehsteige dieser Gassen sehr schmal sind gibt es fast überall Längsparkplätze. Die Nordseite der nach Westen führenden Ölweingasse ist selbst dafür zu schmal und durchgängig mit Pollern gegen unerlaubtes Parken abgesichert, Richtung Osten gibt es an der Südseite keine Parkplätze. Auch in dem mit Fahrverbot ausgestatteten Abschnitt der Reichsapfelgasse verhindern Betonsteine das unerlaubte Parken am Fahrbahnrand, welches wohl manche zu einer Einfahrt verleiten würden. Ein Schutzweg mit Fahrbahnaufdoppelung und Gehsteigvorziehung überquert die Ölweingasse zwischen Schuleingang und Reichsapfelgasse, die anderen Kreuzungsseiten sind ungesichert. Sitzgelegenheiten gibt es vorm Schuleingang, abgesehen von den Betonsteinen, nicht, Radabstellplätze nur wenige.

Beobachtung:

Es wurden keine Verstöße gegen das Fahrverbot beobachtet, allerdings wurde die Einfahrt ab 7:50 auch von einem Baumschnittfahrzeug blockiert. Vor 7:30 waren einige reguläre Parkplätze im Umfeld frei, diese wurden auch durch Elterntaxis genutzt. Vor dem Zebrastreifen, oder von Süden kommend vor der Kreuzung, haben sieben Elterntaxis zum Aussteigen angehalten, ein weiteres

hielt direkt auf der Kreuzung. Vier Autos wurden direkt in der Einfahrt zur Reichsapfelgasse angehalten, wodurch auf dem schmalen, von Westen kommenden, Gehsteig eine zusätzliche Engstelle entstand. Ein Elterntaxi hielt direkt auf der Gehsteigvorziehung und blockierte somit den Schutzweg, eindeutig eine sehr gefährliche Situation. Einige Autos wurden zweimal beobachtet, aus diesen stiegen Kinder mit Begleitpersonen aus, woraufhin die Lenkenden offensichtlich eine Runde gefahren sind, um die Begleitpersonen wieder abzuholen. Schräg gegenüber hat zu Beginn der Beobachtung ein direkt an der Ecke falsch Parkender die Kreuzung für Fußgänger:innen blockiert und die Sicht in die Kreuzung eingeschränkt. Diesem wurde um 7:40 ein Strafmandat ausgestellt, um 7:53 wurde das Auto wegbewegt. Eine weitere Gefährdung stellte ein sehr schnell, und ohne Rücksicht auf Fußgänger:innen abbiegender, Autolenker dar. Obwohl es in der Ölweingasse im Umfeld der Schule nur wenige Parkplätze gibt, stellt diese aufgrund der Einbahnregelungen für einige umliegenden Gassen mit privaten Tiefgaragen die schnellste Ausfahrtmöglichkeit Richtung Westen und Norden und für einige sogar die einzig mögliche Ausfahrt dar. Deshalb wurden auch viele Fahrzeuge, welche nicht die Schule als Ziel hatten, beobachtet. In zahlreichen dieser Autos saßen ebenfalls Kinder, es liegt also die Vermutung nahe, dass diese zu anderen Schulen gebracht werden. Dieser Verkehr wird einerseits durch die Elterntaxis der Reichsapfelgasse zusätzlich behindert und belastet andererseits die Schulwegsituation, einmal kam es aufgrund der verstellten Kreuzung auch zu einem Hupkonzert.

Die Stoßzeit war zwischen 7:35 und kurz vor 8 Uhr, es kamen einige Eltern und Kinder mit dem Fahrrad. Der Schulvorplatz wurde von Eltern und Kindern als Treffpunkt genutzt, einige standen auch auf der Straße. Anscheinend verbessert die klar von einer herkömmlichen Straße unterscheidbare bauliche Gestaltung sowohl den Respekt vor dem Fahrverbot, als auch die Wahrnehmung dieser als möglicher, wenn auch streng genommen nicht legaler, Aufenthaltsraum. Das Gedränge auf den sehr schmalen Gehsteigen zur Schule sowie der MIV bedingte Lärm rund um die Kreuzung bilden einen deutlichen Kontrast zum verkehrsberuhigten Schulvorplatz, der an sich ein entspanntes Ankommen in der Schule ermöglichen würde. Die Situation auf den Gehsteigen wird durch zahlreiche Passant:innen zusätzlich verschärft, die Ölweingasse stellt hier eine wichtige West-Ost Verbindung zu mehreren Kindergärten, der Busstation einen Block weiter westlich und dem Auer-Welsbach Park im Westen, dar, wodurch hier auch gerade morgens viele Jogger:innen und Menschen mit Hunden unterwegs sind.



Abb. 25: Reichsapfelgasse

6.7 VS Oberlaa

5.10.2020, Sonnig, Wolken im Westen, 13 Grad

Beschreibung der Schule:

Die halbtägige Volksschule Oberlaa hat 8 Klassen für ca. 200 Schüler:innen und befindet sich im alten Dorfzentrum des eingemeindeten Vororts Oberlaa im Süden des 10. Bezirks in einem Gebäude der Gründerzeit mit modernem Zubau. Zusätzlich zur Volksschule gibt es hier auch einen Hort. (VS Oberlaa)



Abb. 26: Luftbild Oberlaa (ViennaGIS)

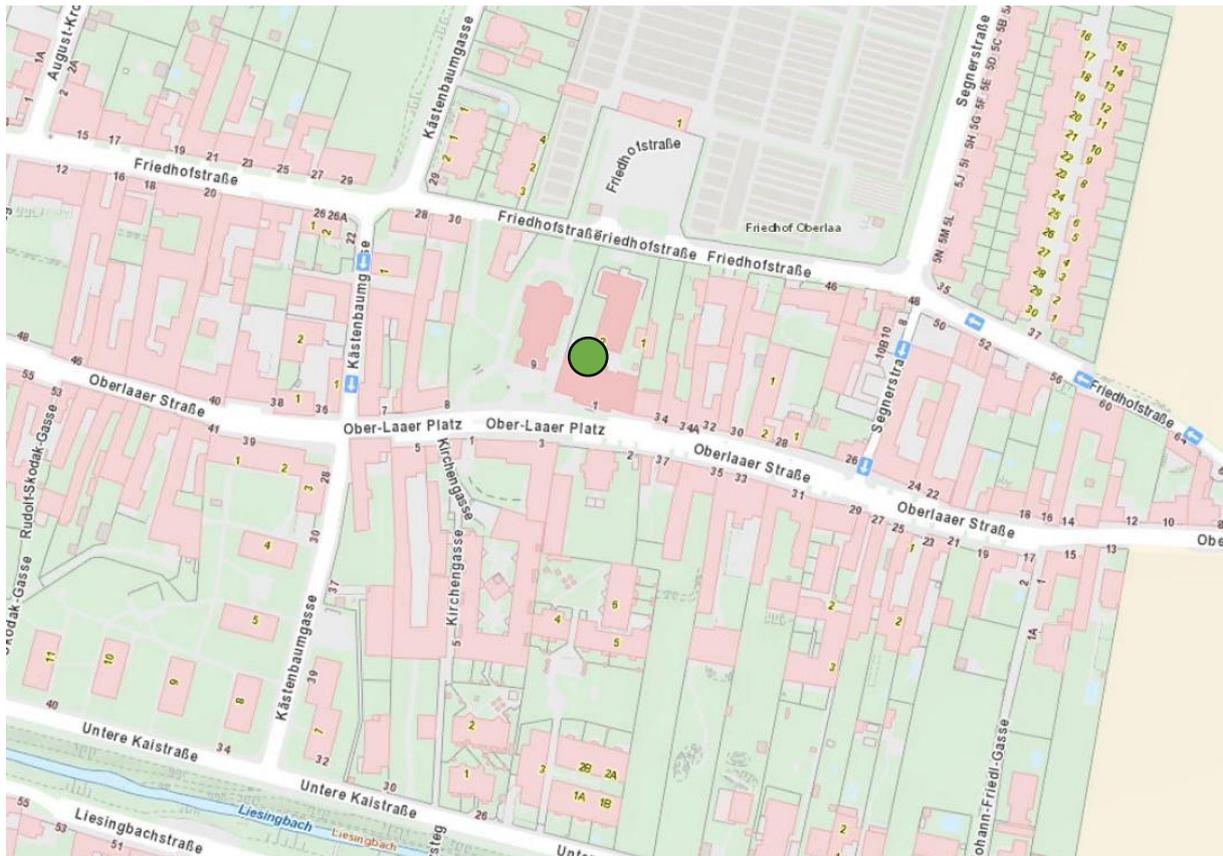


Abb. 27: Karte Oberlaa (ViennaGIS)

Situation:

Die Schule liegt direkt an der Hauptstraße des eingemeindeten Straßendorfes Oberlaa. Im Bereich der Schule weitet sich die Straße zu einem kleinen Platz, an dem sich auch die Kirche befindet. Der Haupteingang zur Schule liegt am Platz zwischen Kirche und Schule. Dies ist ein neuer Eingang zu einer Aula zwischen altem und neuem Schulgebäude. Um wegen der Coronasituation genügend Abstand gewährleisten zu können haben einige Klassen auch den alten Eingang, welcher ca. 20m weiter östlich direkt an der Straße liegt, benutzt. Dieser ist über einen mit Gittern abgesicherten Zugang erreichbar, zur Straße hin befindet sich außerdem ein Grünstreifen mit mehreren Bäumen. Aufgrund des Zubaus verfügt die Schule auf ihrem Gelände nur über kleine Freiräume.

Direkt vor dem Kirchplatz gibt es eine Bushaltestelle, mit Zebrastreifen und Mittelinsel, allerdings ohne Aufdoppelung. Der West-Ost Durchgangsverkehr wird auf der S1 um Oberlaa herumgeführt, die Einfahrtsstraßen in Richtung des Zentrums von Wien befinden sich weiter westlich. Gegenüber der Kirche führt ein Fuß- und Radweg in den südlicheren Ortsteil, sowie zum Liesingbachradweg. Im Platzbereich gibt es keine Parkplätze, diese befinden sich erst ca. 25m weiter östlich. Im Westen befindet sich schräg gegenüber ein kleines Lebensmittelgeschäft mit Bäckerei, vor dem sich zwei Parkplätze befinden, ansonsten ist die Straße Richtung Westen relativ schmal und weist nur schmale Gehsteige ohne Parkspur davor auf. Die etwas breitere nördliche Seite ist mit Pflanzentrogen gegen unerlaubtes Parken abgesichert. Der Platz selber ist nicht mit Pollern gesichert, unterscheidet sich mit seiner Kopfsteinpflasterung und recht schmalen Wegen aber deutlich vom Straßenraum. Ein großer Vorteil für die Gestaltung ist hier, dass die Zufahrt zur Schule für Personal, Anlieferungen, Müllabfuhr und Einsatzfahrzeuge von der Rückseite aus erfolgen können, da dies eine kleinmaßstäbige, autounfreundliche, Platzgestaltung erlaubt.

Am Platz befinden sich auch zahlreiche Bäume und Sitzgelegenheiten. Hinter der Kirche verläuft die Hintausgasse des Dorfes von der aus der kleine Personalparkplatz der Schule erreichbar ist. Hier befindet sich auch der Friedhof mit einem großen Parkplatz davor. Da dieser von einer eigenen Kurzparkzonenregelung, mit Maximaldauer von 1h, erfasst wird, ist hier auch mit Parkpickerl kein Dauerparken möglich. Diese gilt zwischen 9:00 und 19:00, bereits um 7:30 standen allerdings zahlreiche Parkplätze zur Verfügung. Zwischen Friedhofsparkplatz und Schul- bzw. Kirchplatz gibt

es einen aufgedoppelten Fußgänger:innenübergang, die schmale Gasse lädt auch nicht zum schnell fahren ein.

Beobachtung:

Die Situation wurde von einem Standpunkt gegenüber der Kirche beobachtet. Dadurch konnte der Parkplatz vor dem Friedhof, sowie generell die Rückseite der Schule nicht beobachtet werden. Da die zwei Parkplätze vor dem Geschäft besetzt waren, wurde kein einziges regulär haltendes Elterntaxi beobachtet. Allerdings konnten allgemein nur 5 Elterntaxis beobachtet werden, wobei diese alle gefährdend oder zumindest hindernd hielten. Ein Auto hielt an der Einfahrt zum südlich führenden Fuß- und Radweg und blockierte diesen, zwei hielten schräg in Hauseinfahrten gegenüber der Schule. Diese blockierten nicht nur den Gehsteig, sondern mussten anschließend auch auf die Straße zurückschieben. Da der Zebrastreifen hier einen kleinen Umweg bedeuten würde, wurde die Straße von den Kindern direkt überquert. Ein Auto hielt in zweiter Spur vor dem Lebensmittelgeschäft, ein Auto hielt direkt vor dem alten Schuleingang auf der Fahrbahn. Dieses fuhr anschließend auch viel zu schnell am Platz und Zebrastreifen vorbei, hier waren offensichtlich die Eltern zu spät dran. Generell wurde beobachtet, dass zur Stoßzeit zwischen 7:40 und 7:50 aufgrund der zahlreichen Kinder, von denen einige auch das Geschäft gegenüber aufgesucht haben, eher langsam und vorsichtig gefahren wurde.

Es wurden zahlreiche unbegleitete Kinder beobachtet, einige davon gingen in Gruppen, eventuell haben hier Eltern oder Schule eine Art Pedibus etabliert. Viele Kinder sind, teilweise auch unbegleitet, mit dem Bus angekommen, die Busse waren ziemlich voll. Während die Busse hielten, blockierten sie auch zumindest eine Fahrspur, dank der Verkehrsinsel konnten auch Fahrzeuge auf der anderen Spur die Kinder gut sehen und anhalten. Nach der Einfahrt eines Busses war somit der Übergang gut eine Minute komplett blockiert. Vor 7:40 und nach 7:50 wurden jedoch auch zahlreiche Autos beobachtet welche gefühlt schneller als 30 fuhren und sich auch dem, deutlich ausgeschilderten, Fußgänger:innenübergang ohne besondere Vorsicht näherten. Abgesehen von der Verkehrsinsel gibt es auch keinerlei baulichen Maßnahmen zur Senkung der Geschwindigkeit, das Tempolimit ist nur am Boden aufgemalt. An den Stangen zur Kenntlichmachung des Fußgänger:innenübergangs sind auf beiden Seiten Mistkübel angebracht, welche gerade für Kinder ein klares Sichthindernis darstellen. Vor 7:45 war der Verkehr deutlich geringer als erwartet, dieser nahm dann allerdings schnell zu, wobei in vielen vorbeifahrenden Autos Kinder saßen. Auch hier führten also vermutlich die Elterntaxis zu anderen Schulen zu mehr Verkehr vor der Schule. Da insgesamt nur sehr wenig Elterntaxis beobachtet wurden liegt die Vermutung nahe, dass zahlreiche Elterntaxis die Gasse hinter der Kirche genutzt haben. Sollten sie dort am großzügigen Parkplatz beim Friedhof gehalten haben stellt dies sicherlich eine gute Option für Eltern, welche tatsächlich auf das Auto angewiesen sind, dar. Dort ist genügend Platz für sicheres Aussteigen und der Weg zur Schule ist sicher und am Platz auch attraktiv. Sollten Kinder auf Begleitung angewiesen sein ist dies ebenfalls möglich.

Es wurden einige Kinder und Eltern auf dem Rad beobachtet. Die ankommenden Kinder und ihre Eltern hatten ausreichend Platz vor Schule und Kirche und nutzten diese auch für kurze Gespräche. Kurz nach 8 Uhr kam auch schon eine Schulklasse heraus welche ebenfalls den Platz genutzt hat.

6.8 VBS Grinzinger Straße

9.10.2020, Sonntag, 13 Grad

Beschreibung der Schule:

Die VBS Grinzing ist eine bilinguale Volksschule in der Grinzinger Straße 88 im 19. Wiener Gemeindebezirk. Das Schulgebäude wurde 1971 – 1973 errichtet (VBS Grinzing).

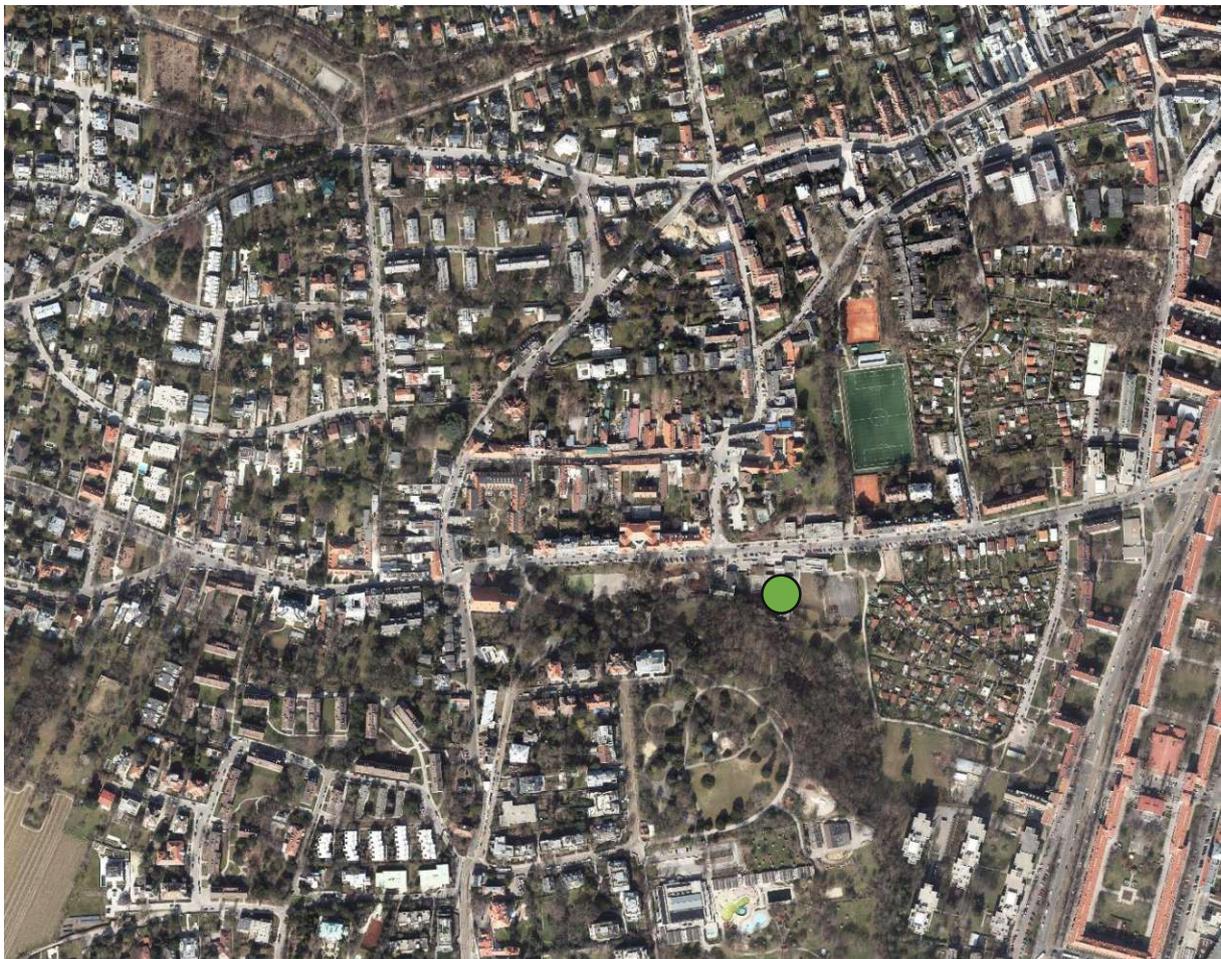


Abb. 28:Luftbild Grinzinger Straße (ViennaGIS)

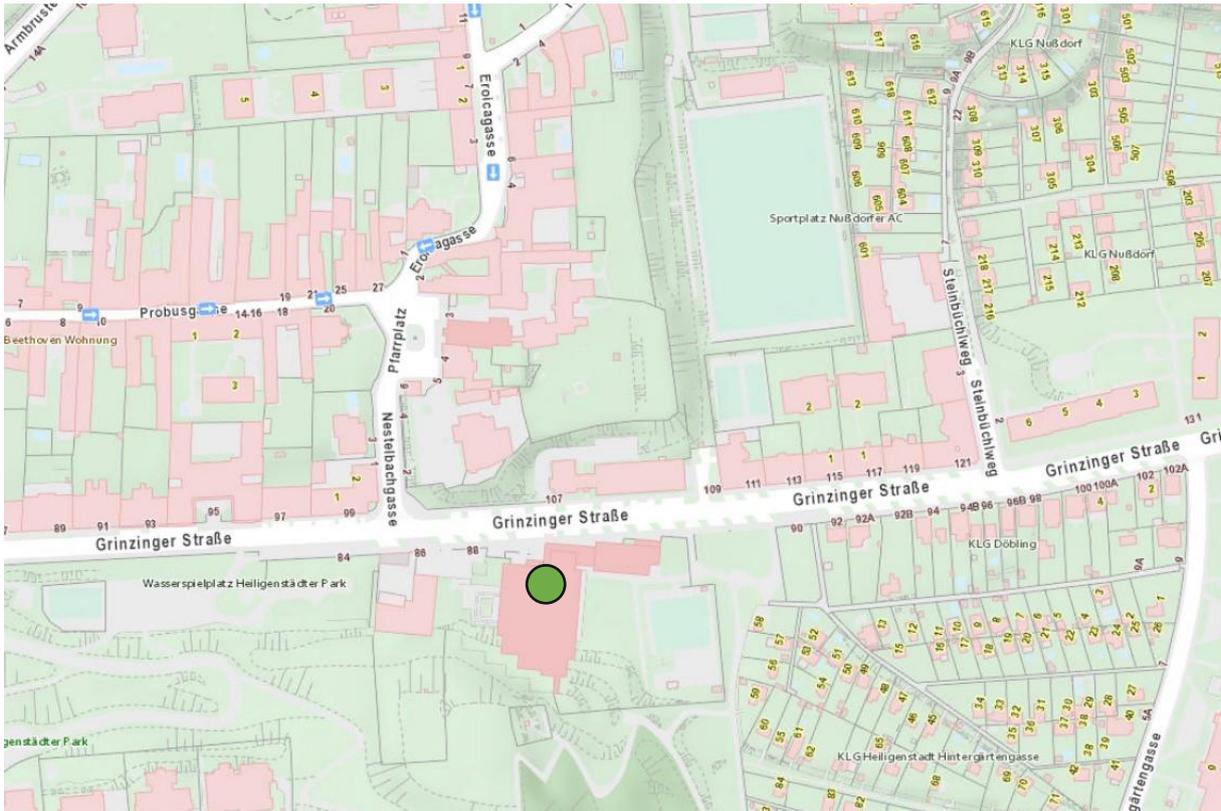


Abb. 29: Karte Grinzinger Straße (ViennaGIS)

Beschreibung der Situation:

Der Eingang zur Schule befindet sich direkt an der Grinzinger Straße, eine Hauptstraße, welche im Bereich der Schule in einem Tal verläuft und dadurch auch die einzig größere Verbindung zwischen dem ehemaligen Vorort Grinzing und den höherrangigen Straßen entlang von Donau und Donaukanal, darstellt. Das Schulgebäude ist von der Straße zurückversetzt und bildet vor dem Eingang einen Vorhof. Hier gibt es auch Sitzgelegenheiten, Rollerständer sowie ein paar Bäume und Grünflächen. Nach dem Eingang befindet sich eine große, teilweise offene Aula. Auf der Straße ist generell Tempo 50 erlaubt, zu Schulbeginn gilt jedoch im Nahbereich der Schule Tempo 30, welches auf digitalen Überkopfhinweisschildern angezeigt wird. Bauliche Maßnahmen zur Temporeduktion gibt es deshalb nicht. Ein Zick-Zack Gitter soll Fußgänger:innen daran hindern sich schnell dem Schutzweg zu nähern, eine Mittelinsel gibt es nicht. Vor der Schule befindet sich eine Bushaltestelle, die Haltestelle aus Richtung Osten liegt gegenüber, ca. 50m weiter östlich. Weiter im Westen und Osten gibt es einige Parkplätze zwischen Baumscheiben. Obwohl hier keine Markierungen vorhanden sind werden diese Flächen überwiegend zum Schrägparken genutzt. Dies verstößt nicht nur gegen die Straßenverkehrsordnung (StVO 1960 §23 (b) (RIS)) sondern führt auch dazu, dass die parkenden Fahrzeuge teilweise auf dem Gehsteig stehen und diesen deutlich verschmälern. Einige Lenkende haben sich wohl auch daher entschieden parallel zur Fahrbahn zu parken. Streng genommen wäre auch dies eigentlich nicht erlaubt da sich auch diese Flächen auf dem Gehsteig befinden und nicht als Parkplätze markiert sind. Allerdings ist der Gehsteig hier über Schrägen befahrbar. Sämtliche Möglichkeiten hier zu Parken scheinen von den Parkorganen akzeptiert zu werden.

Zwischen Januar 2021 und Dezember 2021 wurden Schrägparkplätze markiert und direkt vor dem Zebrastreifen beidseitig ein Fahrradständer errichtet (Google Maps). Westlich der Schule liegt die Einfahrt zum, durch eine Schranke gesicherten, Personalparkplatz, sowie zu einem gehobenen Restaurant und Weingut mit einer großen Einfahrt und Parkflächen für Zuliefernde. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite gibt es einige Längsparkplätze zwischen Baumscheiben, sowie eine Einfahrt zu einem offensichtlich leerstehenden Firmengelände. Eine Kreuzung einige Meter weiter westlich ist durch Poller gegen Parkende geschützt. Die Schule verfügt über einen großen Garten und eigene Sportplätze, westlich befindet sich gegenüber eine Privatschule.

Beobachtung:

Beobachtet wurde direkt vom Schulvorplatz aus, die Kreuzung im Westen konnte dadurch nicht eingesehen werden. Direkt auf der Straße wurden keine Elterntaxis beobachtet. Dies liegt wohl zum einen am starken Verkehr, zum anderen daran, dass im Nahbereich der Schule ständig zahlreiche Parkplätze frei waren. Falls sich die Parkenden für Schrägparken entschieden, wurde dabei der Gehsteig befahren, dies geschah im Nahbereich der Schule mindestens vier Mal, wobei die solcherart parkenden Elterntaxis dabei die Sicht auf die Parkplätze in größerer Entfernung verstellen haben. Vermutlich wurde auch weiter weg ähnlich geparkt, und somit der Platz auf dem Gehsteig für zu Fuß ankommende Kinder deutlich verschmälert. Gehalten wurde auch in der Einfahrt gegenüber. Drei Elterntaxis haben die Einfahrt, bzw. Lieferparkplätze des Restaurants zum Halten genutzt. Um dorthin zu gelangen, muss der Gehsteig, an einer Stelle, an der Kinder und Eltern auf dem Schulweg zu dieser Uhrzeit nicht mit Verkehr rechnen, überquert werden, wobei vor Allem das, zum Ausparken nötige, Reversieren über den Gehsteig gefährlich ist. Einfahrten zum Personalparkplatz wurden keine beobachtet, diese finden wohl schon vor 7:30 statt. Vier Mal wurde direkt vor der Schule umgedreht. Der Fußgänger:innenübergang wurde durch einen Schülerlotsen gesichert. Dies ist auch dringend nötig, da die Bushaltestelle auf der Seite der Schule nach dem Zebrastreifen liegt und hier auch zahlreiche Schüler:innen der Privatschule aussteigen. Diese sind beim Überqueren durch den Bus verdeckt, auch da es hier keine Mittelinsel gibt. Um 7:30 waren zahlreiche Autos, vor allem bergab Richtung Osten, deutlich zu schnell unterwegs, später war dies aufgrund des dichten Verkehrs, der, langen Haltezeiten der vollen Busse und der zahlreichen Anhaltungen von Autos vor dem Schutzweg, gar nicht mehr möglich. Hinter den Bussen, aber auch hinter ausparkenden Elterntaxis, bildeten sich schnell lange Kolonnen, hier wird also der sonstige Verkehr, welcher keine Ausweichmöglichkeit hat, durch den Schulwegverkehr stark beeinträchtigt. Auch Radfahrende haben hier keine Ausweichmöglichkeit und keinen baulich getrennten Radweg und wurden aufgehalten. Da die Grinzinger Straße für Radfahrende sehr unangenehm ist wurden auch keine mit dem Rad ankommende Schüler:innen oder Eltern beobachtet

Die Stoßzeit war zwischen 7:40 und 8:00. Wie bei anderen Schulen war auch hier der Kontrast zwischen dem Schulvorplatz, welcher ausreichend Aufenthaltsfläche für Verabschiedungen und zufällige Gespräche bietet, und dem Gedränge auf den schmalen, und zusätzlich teilweise verstellten, Gehsteigen zur Schule auffällig. Verstärkt wurde die Belastung der Gehsteige durch die ca. 100m entfernte benachbarte Schule, weshalb Kinder und Eltern im Bereich zwischen den Schulen in beide Richtungen unterwegs waren. Hier würde eine Klarstellung der Parkordnung als Längsparker, eine erste und einfache Verbesserung bringen. Eine weitere Engstelle ist die Absperrung vor dem Schutzweg, welcher ebenfalls in beide Richtungen stark frequentiert wurde, hier könnte ein zweiter Fußgänger:innenübergang weiter östlich, direkt bei der Bushaltestelle, die Situation entschärfen und auch das, wohl eher am Nachmittag gegebene, Risiko direkt und ungeschützt querender Kinder minimieren.



Abb. 30: Grinzinger Straße

6.9 EVS Goldschlagstraße

19.10.2020, bedeckt, 8 Grad

Die Europäische Volksschule Goldschlagstraße befindet sich in der Goldschlagstraße 14-16 im 15. Wiener Gemeindebezirk und hat 11 Klassen für ca. 300 Kinder (EVS Goldschlagstraße). Die Schule ist in einem Gebäude der Gründerzeit untergebracht und hat angrenzend in der Zinckgasse einen modernen Zubau.

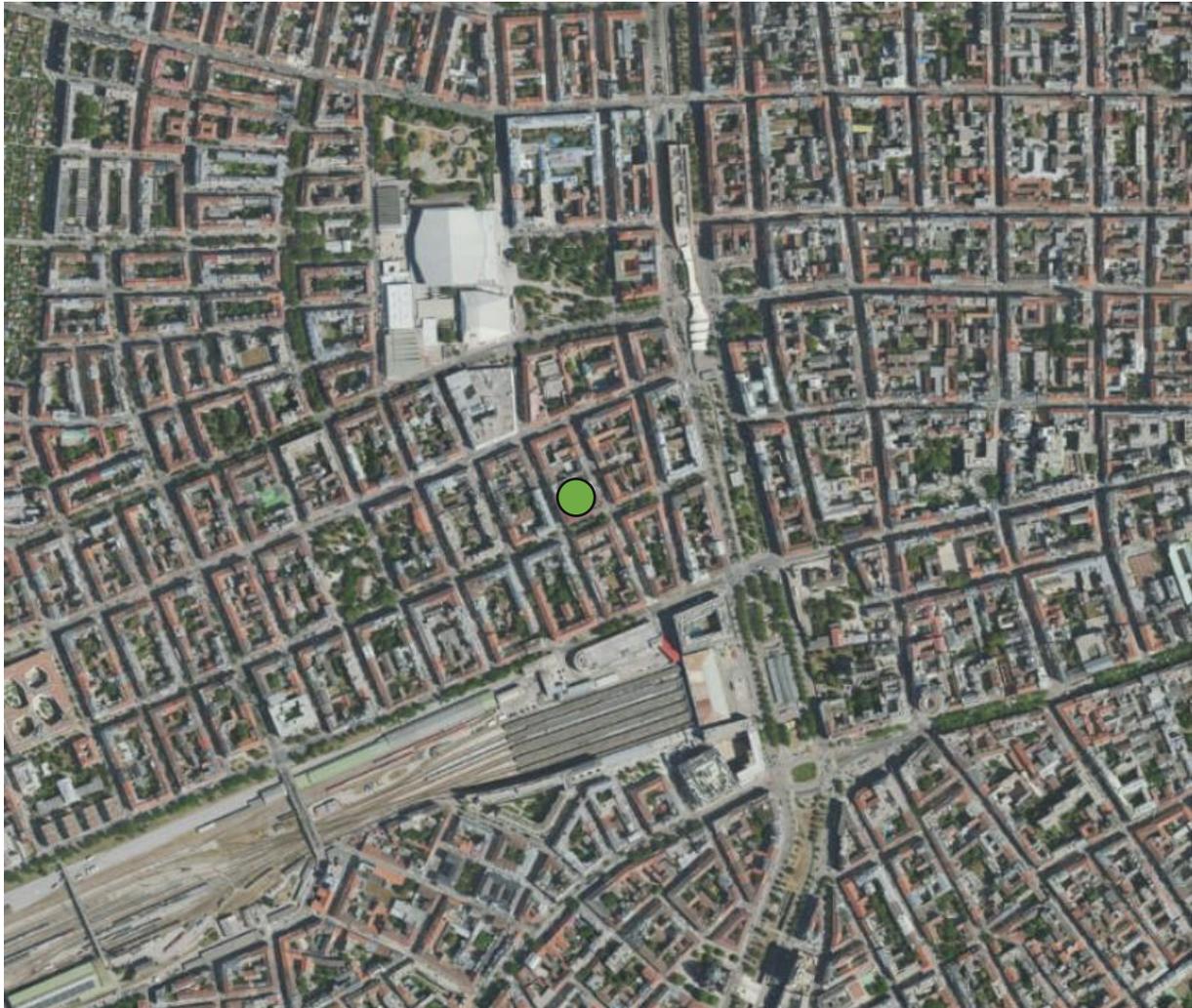


Abb. 31: Luftbild Goldschlagstraße (ViennaGIS)

Situation:

Der gesamte Block der Goldschlagstraße vor dem Schuleingang ist für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die Durchfahrt für Fahrräder, die Goldschlagstraße ist eine wichtige Radverkehrsroute, ist erlaubt und auf einer vom Eingang weg verschwenkten Fahrbahn möglich. Diese fungiert gleichzeitig als Zufahrt für Einsatzkräfte und ist durch Poller abgesperrt. In diesem Bereich befinden sich keine privaten Garageneinfahrten, an den gegenüberliegenden Ecken sind ein Restaurant und ein Kindergarten, im benachbarten Haus ein Verkaufslokal. Auf der verkehrsfreien Fläche befinden sich mehrere Bäume, sowohl Altbestand als auch Neupflanzungen, Grünflächen, Sitzgelegenheiten und Rad- bzw. Rollerstände. Die angrenzenden Straßen sind sowohl im Westen als auch im Osten Wohnstraßen, das gesamte Grätzl wurde vor einigen Jahren verkehrsberuhigt, theoretisch sollte damit im Schulumfeld kein Durchzugsverkehr mehr möglich sein. Im Westen geht die Wohnstraße Zinckgasse nur bis zum Kreuzungsbereich. Die, laut Straßenverkehrsordnung unklare, Frage, ob eine Einfahrt in eine Wohnstraße zum Zweck des Ein- oder Aussteigens erlaubt ist, wird im Kapitel 7.3 näher erläutert.

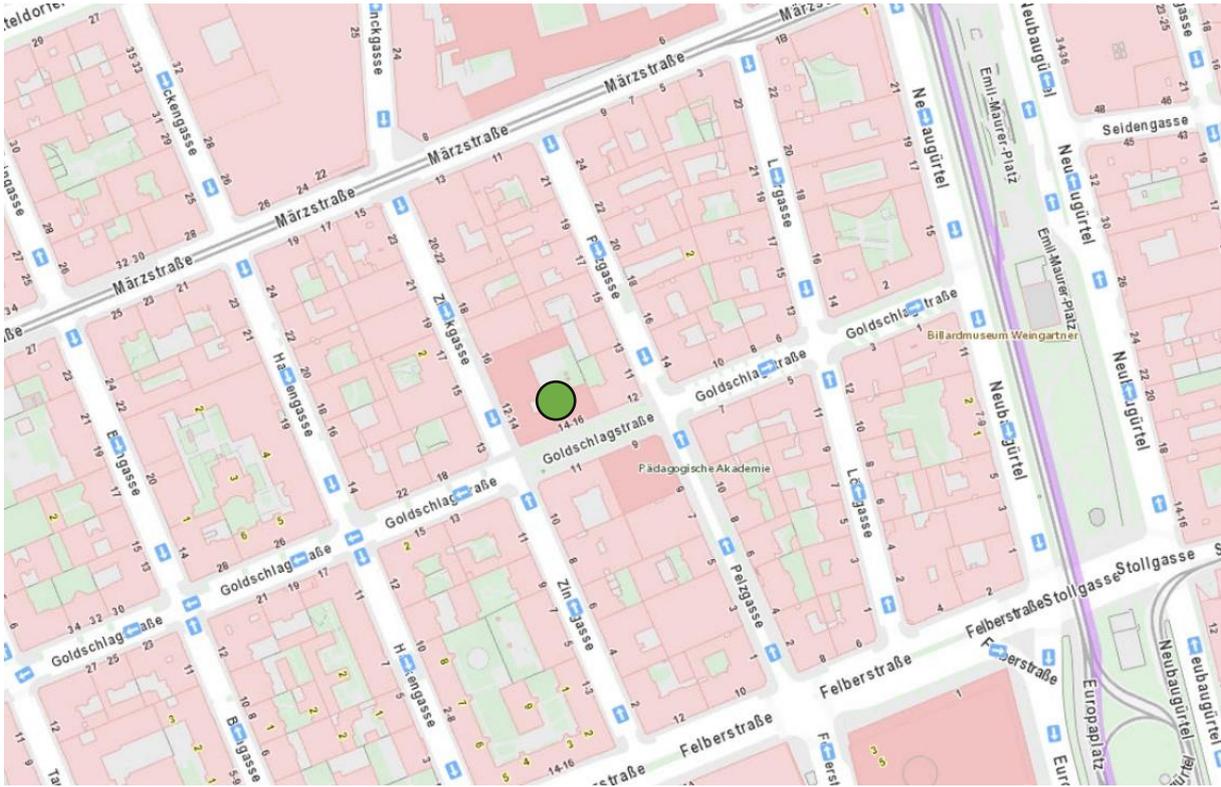


Abb. 32: Karte Goldschlagstraße

Während im Osten der Schleichweg um den Gürtel herum durch gegenläufige Einbahnen sowie so nicht mehr möglich ist, kann im Westen, bei Verstoß gegen die Wohnstraßenregeln, weiter durchgefahren werden. Die Schule besitzt einen Nebeneingang in der Zinckgasse welcher von Kindern, die mit Beeinträchtigtentransporten ankommen, und Lieferungen zur Schule verwendet wird. Etwas vor diesem Eingang gibt es eine gepflasterte Fahrbahnaufdoppelung und Verengung zur Temporeduktion, jedoch keinen Schutzweg, da es sich ja formell um eine Wohnstraße handelt. Danach befinden sich vor dem Eingang zwei Parkplätze, welche zu Schulbeginn und Ende ausschließlich zum Ein- und Aussteigen verwendet werden dürfen. Diese Regelung bezieht sich jedoch nicht ausschließlich auf Beeinträchtigtentransporte. Ansonsten gibt es in der Zinckgasse beiderseitige Längsparker, in der Goldschlagstraße Richtung Osten Schrägparker auf beiden Seiten, ansonsten auf einer Seite Längs, auf der anderen Schrägparker. Die Pelzgasse im Südosten wurde unlängst als Schwammstraße mit heller, versickerungsfähiger Pflasterung und wenig Parkplätzen neugestaltet. Bei der Kreuzung im Westen sind jeweils die Gehsteige der Goldschlagstraße aufgedoppelt und durchgezogen, eine Eckvorziehung gibt es jedoch nur im Süden, im Osten ist die erhöhte Wohnstraße Pelzgasse bis zum nördlichen Kreuzungsende durchgezogen. Die Kreuzungsbereiche sind nicht durchgängig gegen unerlaubtes Halten gesichert, stellenweise betonen Sperrflächen das Halteverbot an Stellen an denen dies sowieso nicht erlaubt wäre. Das Radfahren gegen die Einbahn ist überall erlaubt, wobei hier in den Wohnstraßen theoretisch, trotz Hauptroute, Schrittgeschwindigkeit gilt.



Abb. 33: Goldschlagstraße

Beobachtung:

Es wurde von der westlichen Kreuzung mit der Zinckgasse aus beobachtet, da dieser Standort näher am Eingang liegt und auch eine Sicht auf den Nebeneingang ermöglicht. Coronabedingt sollten einige Klassen den Seiteneingang benutzen, eventuell steht dieser auch im Normalbetrieb zur Verfügung.

Es wurden insgesamt 28 Durchfahrten durch die Wohnstraße Zinckgasse beobachtet, bei den meisten davon wären Parkplätze frei gewesen, d.h. es handelte sich offensichtlich nicht um Durchfahrten zur Parkplatzsuche. Sechs davon haben Kinder aussteigen lassen, wobei diese, bis auf ein Elterntaxi, erst im Kreuzungsbereich, also nach der Durchfahrt durch die Wohnstraße, hielten. Die anderen hielten Straßenverkehrswidrig und gefährdend im Kreuzungsbereich, wobei zumindest kein einziges Mal der Radweg oder die Gehsteigübergänge blockiert wurden. Die meisten hielten innen in der Kurve, wo durch die nicht vorhandene Gehsteigvorziehung eine freie Straßenfläche gegeben ist. FußgängerInnen wurden fast immer über den durchgezogenen Gehsteig gelassen, dadurch bildete sich aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eine Kolonne in der Wohnstraße, wodurch einerseits erhöhte Geschwindigkeit zu diesen Zeiten kein Problem darstellte, andererseits die Nutzung ganz klar exklusiv dem Autoverkehr vorbehalten war und jede Querung ein Risiko darstellte. Die zahlreichen regulären und freien Parkplätze wurden selten genutzt, die zwei direkt vor dem Seiteneingang durchaus. Vermutlich stiegen auch weiter hinten in der Kolonne immer wieder Kinder aus, dieser Straßenteil konnte jedoch nicht durchgängig beobachtet werden, da immer wieder Beeinträchtigtentransporter, aufgrund der belegten Aussteigeplätze, in zweiter Spur anhielten. Da aus diesen mehrere Kinder aussteigen, welche oft auf Hilfe angewiesen sind und zum Eingang begleitet werden müssen, hielten diese Transporter auch länger. Da dies in einer Wohnstraße geschah ist es aber wohl kaum als Beeinträchtigung des regulären Verkehrs zu bewerten. Bei freier Straße wurden leider auch fünf Durchfahrende mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit beobachtet. Abgesehen davon wurden keine Konflikte mit Fußgänger:innen beobachtet, jedoch einige, teilweise auch mit deutlichen Gesten, zwischen Radfahrenden und im Kreuzungsbereich haltenden Elterntaxis.

Generell gibt es auf dieser Radhaupttroute starken Radverkehr, es wurden auch einige Eltern und Kinder mit dem Fahrrad beobachtet. Aufgrund der von Fußgänger:innen getrennten und vom Schuleingang entfernten Radwegführung wurden hier keine Konflikte beobachtet. Soweit es einsehbar war, wurden im Osten wenig Elterntaxis gesehen, hier scheinen die baulich klare Gestaltung als Wohnstraße, und die Umwege erforderlich machenden Einbahnen, zu wirken. Der Fußweg im Kreuzungsbereich war dort jedoch eine Zeit lang durch einen ladenden Transporter blockiert, hier zeigt sich wieder einmal, dass diese Bereiche, wenn sie nicht geschützt werden, sofort befahren werden. Für eine leichte Behinderung am Schulweg sorgten auch von 7:40 bis 7:45 die Müllabfuhr, sowie von 7:45 bis 7:55 die Entleerung der Mistkübel am Schulvorplatz. Beide Male hielten die Fahrzeuge im Kreuzungsbereich.

Die Stoßzeit war zwischen 7:45 und 8:00, es wurden bis 8:15 Kinder beobachtet, hier wurde coronabedingt schon mit gestaffelten Einlasszeiten gearbeitet. Am Schulvorplatz wurden nämlich Wartepositionen markiert und die Kinder, wohl um ein Gedränge im Eingangsbereich und den Garderoben zu verhindern, schungweise eingelassen. Auch ansonsten wurde der Vorplatz von Kindern und Eltern gut genutzt.

6.10 Ortnergasse

2.6.2021, sonnig, 13 Grad

Die OVS Ortnergasse befindet sich in der Ortnergasse 4 im 15. Wiener Gemeindebezirk. Die integrative Schule wird von ca. 225 Kindern besucht, wobei ungefähr 100 Kinder auch die Nachmittagsbetreuung im gleichen Gebäude wahrnehmen. Das 1898 erbaute Gebäude wurde zuletzt 2002 – 2004 saniert und mit einem Dachausbau versehen. (OVS Ortnergasse. 2017)

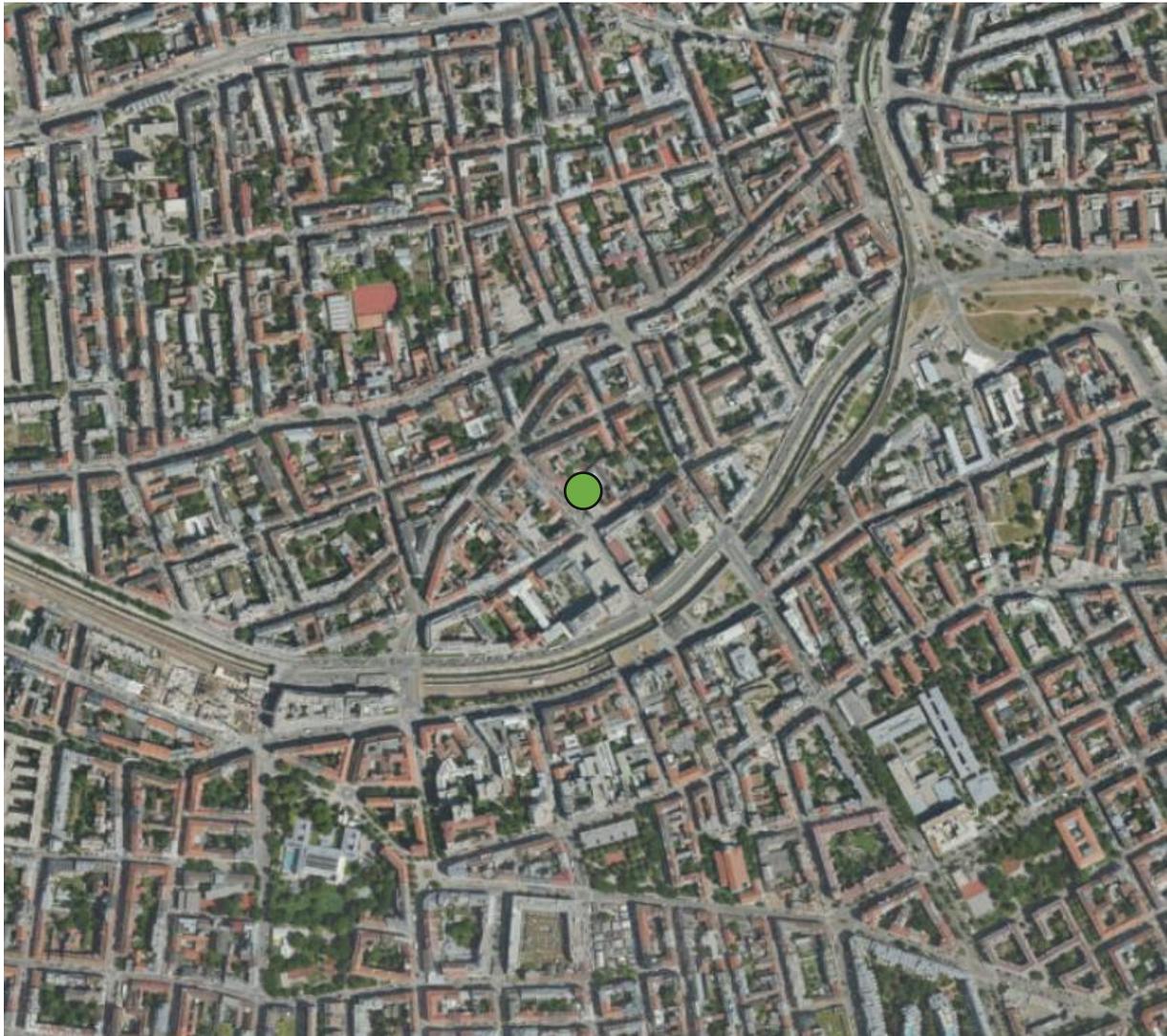


Abb. 34: Luftbild Ortnergasse (ViennaGIS)

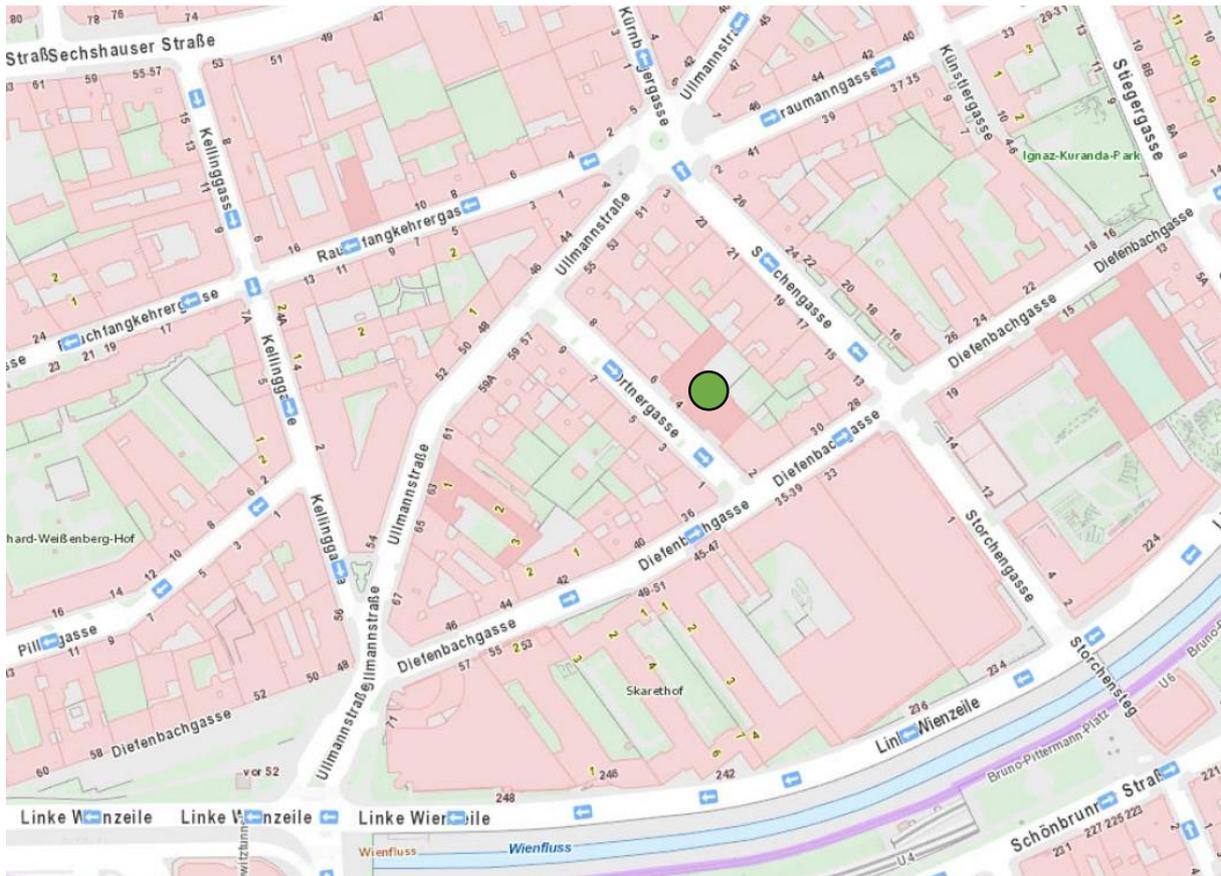


Abb. 35: Karte Ortnergasse (ViennaGIS)

Situation:

Die Schule befindet sich in einer kurzen Einbahn ohne Durchzugsverkehr in der Radfahren gegen die Einbahn erlaubt ist. Das Schulgebäude befindet sich auf der östlichen Seite. Auf dieser Straßenseite sind Längsparkplätze eingerichtet, wobei direkt vor der Schule nach 2019, anstelle der Parkplätze, eine Gehsteigvorziehung mit Abgrenzung zur Fahrbahn errichtet wurde (Google Maps). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind Schrägparkplätze eingerichtet, zwischen denen sich einige Baumscheiben mit älterem Baumbestand befinden. Gegenüber der Schule sind zwei Parkplätze während der Schulzeiten den Beeinträchtigtentransporten vorbehalten. Schule verfügt über zwei, nebeneinanderliegende Eingänge, in beidseitigen Rücksprüngen des Gebäudes sind Fahrrad- bzw. Rollerständer untergebracht. An den nahen Ecken der Ortnergasse gibt es Gehsteigvorziehungen und Zebrastreifen über die Ortnergasse. Im Norden auch einen durch Lotsen gesicherten Übergang über die Ullmannstraße. Während die Gehsteigvorziehungen im Norden durch Poller gegen Befahren und Halten geschützt sind gibt es im Süden keine Poller, dafür eine Gehsteigaufdoppelung.

Beobachtung:

Die Beobachtung erfolgte vom Süden aus, einerseits weil diese Kreuzung näher an der Schule ist und andererseits, weil die Kreuzung im Norden durch Schülerlotsen und Poller gesichert wird und somit weniger mit im Kreuzungsbereich anhaltenden Elterntaxis zu rechnen ist. Ob die Anhaltephasen vor dem Übergang, ähnlich wie in der Friesgasse (siehe Kapitel 6.1) zum Aussteigen von Kindern verwendet wurde konnte dadurch nicht beobachtet werden.

Insgesamt wurden 21 Elterntaxis beobachtet, welche auf der Fahrbahn anhielten. Lediglich ein Elterntaxi welches regulär eingeparkt hat wurde beobachtet, dies liegt wohl auch daran, dass anfangs keine Parkplätze frei waren. In den umliegenden Straßen waren jedoch jederzeit einige Parkplätze frei. Einige Autos hielten so weit links, dass ein Radfahren gegen die Einbahn, und damit auch die Zufahrt zur Schule mit dem Rad, nicht möglich gewesen wäre. Es wurden jedoch

weder Schüler:innen noch Lehrer:innen mit dem Rad beobachtet. Zwei Elterntaxis hielten dabei so weit links, dass die Autofahrer:innen dahinter zum Vorbeifahren verleitet wurden. Diese Situationen waren sicherlich gefährlicher als das Halten und Blockieren der Fahrbahn. Einer der Beeinträchtigtenparkplätze war durchgehend verparkt, es wurden allerdings keine entsprechenden Transporte beobachtet.

In der südlichen Diefenbachgasse wurde starker Verkehr von Elterntaxis in Richtung des nahen Gymnasiums beobachtet. Gegenüber der Einmündung der Ortnergasse befindet sich hier auch eine Ladezone, welche sehr stark von Elterntaxis genutzt wurde. Aus der Ortnergasse konnten 4 Elterntaxis beobachtet werden, welche, mit Kindern im Auto, Richtung Diefenbachgasse weiterfahren, die meisten kamen jedoch schon aus der Diefenbachgasse. An sonstigem Verkehr konnten lediglich wenige Parkplatzsuchende, sowie jeweils 2 im Beobachtungszeitraum Ein- bzw. Ausparkende gesehen werden. Dies dürfte auch daran liegen, dass die zahlreichen Elterntaxis die Ortnergasse immer wieder blockiert haben. Inwiefern diese Blockade zu einem Rückstau in der Ullmannstraße führte, konnte nicht beobachtet werden.

Positiv fiel auf, dass, trotz dem zu erwartenden Stau in der Ortnergasse, keine Elterntaxis der Volksschule über die Diefenbachgasse zufuhren. Hier wäre nämlich damit zu rechnen, dass diese entweder die Gehsteigvorziehungen und Bereiche vor dem Zebrastreifen verstellen, oder auf der rechten Seite der Diefenbachgasse halten, wodurch aussteigende Kinder die zu diesem Zeitpunkt doch stärker befahrene Straße queren müssten. Es wurden auch viele Kinder beobachtet, die zu Fuß zur Schule kamen, darunter auch sehr viele ohne Begleitung der Eltern. Der Platz auf der Gehsteigvorziehung war ab 7:40 ziemlich voll, nach dem Einlass ins Gebäude um 7:45 war weniger Gedränge. Das meiste Verkehrsaufkommen war zwischen 7:40 und 7:55. Während die Gehsteigvorziehung über wenig Aufenthaltsqualität verfügt, konnte sie dennoch für einige Gespräche zwischen Kindern und Eltern genutzt werden.



Abb. 36: Ortnergasse Schuleingang



Abb. 37: Ortnergasse / Diefenbachgasse

6.11 Resümee der Beobachtungen

Eine generelle Erkenntnis der Beobachtungen war, dass die Verkehrssituation bei den meisten Schulen vor 7:30 sehr ruhig war. Vor allem bei Schulen, die abseits der Haupttrouten des motorisierten Individualverkehrs und Geschäftszentren liegen, herrscht so früh eine entspannte Morgenatmosphäre. Kurz nach 7:30 änderte sich das mit Ankunft der Schüler:innen recht schnell, volle Gehsteige, mehr Autoverkehr und zahlreiche Halte- und Anfahrvorgänge sorgten für eine völlig andere, hektische Atmosphäre, ruhige Wohnviertel verwandelten sich in geschäftige, laute Orte. Vor allen Schulen wurden Autos beobachtet in denen Kinder saßen, die allerdings an der Schule vorbeifuhren. Natürlich ist nicht auszuschließen, dass diese einen regulären Parkplatz gesucht haben, oft waren die Kinder aber auch erkennbar älter. Auch auf den Gehsteigen wurden zahlreiche Eltern mit Kindern, oder unbegleitete ältere Kinder, beobachtet welche klar andere Schulen oder nahe gelegene Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ansteuerten. Hier sorgt der Schulbeginn um 8:00 also für eine deutliche Verkehrsspitze, welche sich zusätzlich mit dem einsetzenden Arbeitsverkehr überlagert. An manchen Orten wurde dies durch nahegelegene, ebenfalls um 8:00 öffnende, Einrichtungen wie Ämtern oder großen Gesundheitseinrichtungen noch verstärkt. Im Vergleich von Schulen mit großzügigen, verkehrsberuhigten Zonen und Jenen ohne, hat sich gezeigt, dass bei ausreichendem Platzangebot zumindest direkt vor der Schule eine Trennung dieser Verkehrsaufkommen möglich ist. Bei diesen Schulen sind die Zonen der haltenden Elterntaxis, der Verabschiedung zwischen Eltern und Kindern, der Begrüßung von Freund*innen und anderen Eltern, aber auch der Passanten mit anderen Zielen voneinander getrennt, weshalb sich jeder Bereich für sich deutlich weniger stressig angefühlt hat, als bei den Schulen wo diese Wege und Tätigkeiten an einem Ort zusammenkommen. Besonders deutlich war dies bei Schulen, wo auch der nicht im Zusammenhang mit der Schule stehende MIV wenig Gründe hatte, vorbeizufahren. Bei den temporär autofreien Schulen fiel auf, dass die nach wie vor dort parkenden Autos ein großes Hindernis darstellen. Diese nehmen wertvollen Platz weg und erschweren die Querung. Sie vermitteln auch das Bild, dass der gesperrte Straßenraum nicht als Aufenthaltsfläche, sondern als zu meidende Straße interpretiert wird, da er sich optisch nicht von dem gewohnten Bild einer Straße unterscheidet. Bereits die angehobene, nicht verparkte Kreuzungsfläche vor der Vereinsgasse oder die nur gering umgestaltete, aber nicht verparkte, Reichsapfelfgasse wurden ganz anders genutzt als die Friesgasse.

Gefühlt beginnt die Phase der Ankünfte bei weiter vom Stadtzentrum entfernten Schulen früher, was daran liegen könnte, dass dort viele Eltern noch längere Wege zu ihrem Arbeitsplatz vor sich haben. Da die totale Anzahl der Elterntaxis jedoch als Einzelperson nicht gezählt werden konnte, und hier für eine klare Aussage jeweils ein Beobachtungstag auch zu wenig wäre handelt es sich dabei nur um den subjektiven Eindruck. Diese zeitliche Entzerrung der Ankünfte sorgte jedenfalls an den Beobachtungstagen, für eine entspanntere Lage vor den Schulen, als bei einer knapperen Ankunft kurz vor 8 Uhr möglich gewesen wäre, bei den Schulen mit nach hinten gestaffelten Beginnzeiten war dies besonders deutlich.

Allgemein wurde bei den unterschiedlichen Schulen ein verschieden starkes Aufkommen an Elterntaxis beobachtet, wobei dies natürlich von der Größe der Schule und der Möglichkeit von einem Punkt möglichst viel zu Beobachten abhängt. Die Annahme, dass bei peripher gelegenen Schulen mehr Elterntaxis unterwegs sind, konnte nicht bestätigt werden. Zwar wurden in der Seestadt und in Ober Sankt-Veit sehr viele Elterntaxis beobachtet, in Grinzing und Oberlaa dafür nicht. Bei allen vier Schulen gäbe es an sich ein schlechter öffentlich oder fußläufig erschlossenes Einzugsgebiet. Dass in Oberlaa und Grinzing relativ wenig Elterntaxis beobachtet wurden kann damit zusammenhängen, dass es vor der Schule nur sehr wenig Parkplätze, in einigem Abstand dafür zahlreiche, gibt. Gleichzeitig dürfte es vielen Eltern unangenehm sein auf den Hauptstraßen, noch dazu mit Busverkehr, in zweiter Spur anzuhalten. Sollte dies zutreffen so würden dort auch mit dem Auto gebrachte Kinder zumindest die letzten Meter selbstständig zurücklegen können. Das stärkste Aufkommen an Elterntaxis wurde an den drei Standorten beobachtet, wo auch weiterführende Schulen untergebracht sind (Friesgasse, Theresianum und Waltergasse), hier wäre möglich, dass das Einzugsgebiet und somit der Anreiseweg, größer ist als bei Volksschulen.

Vor fast allen Schulen wurden unsichere Situationen mit dem MIV beobachtet. Dabei konnte festgestellt werden, dass diesbezüglich gar nicht so sehr die Quantität des Verkehrs ausschlaggebend ist. Das Halten auf Fahrbahnen und die Notwendigkeit stärker befahrene Straßen zu queren birgt zwar ein grundsätzliches Gefahrenpotential, für die auffälligen Gefährdungen und Behinderungen waren jedoch an allen Standorten nur einzelne Lenker:innen verantwortlich. Diese einzelnen Fehlverhalten können dazu führen, dass Eltern die Situation vor der Schule als gefährlich wahrnehmen und ihr Verhalten dementsprechend gestalten. Geringere bauliche Maßnahmen wie Halteverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen können zwar die allgemeine Lage verbessern, jedoch diese Einzelfälle an gefährlichem Verhalten nicht unterbinden. Dafür würde es entweder personalintensive ständige Überwachung und Ahndung solchen Verhaltens oder geeignete bauliche Maßnahmen, um dieses gefährliche Verhalten zu unterbinden benötigen. Autofreie Schulvorplätze sind daher die beste Möglichkeit, um solche sicheren Aufenthaltsflächen vor Schulen zu schaffen. Durch die Beobachtungen wurde auch gut sichtbar welche Belastung die Enge und der Lärm von zu kleinen, unattraktiven und von lautem Autoverkehr umgebene, Schulvorplätze auf dem täglichen Schulweg darstellen. Der Kontrast zu den großzügigen autofreien Schulvorplätzen wurde deutlich spürbar. Diese bieten nicht nur sichere Wege zur Schule, sondern auch Möglichkeiten zur Kommunikation und für einen entspannten Start in den Schultag.

Schule	Autoverkehr	Platzangebot	Einschätzung
Friesgasse	Friesgasse temporär autofrei, am Eck viele Elterntaxis	Beengt, parkende Autos im Weg	Nicht attraktiv, starkes Gedränge, Fahrverbot verhindert Schlimmeres
Favoritenstraße (Theresianum)	Sehr starker Verkehr, viel Durchzugsverkehr & Elterntaxis	Vor der Schule kein Platz, evt. Innenhof?	Laut, hektisch, gefährlich, Gespräche vor der Schule kaum möglich
Vereinsgasse	Autofrei	Ausreichend	Angenehm, Aufenthaltsqualität verbesserbar
Hietzinger Hauptstraße	Sehr starker Verkehr, viele Elterntaxis, Stau um die Kreuzung	Beim Eingang ausreichend, am Schulweg sehr eng	Laut, gefährlich, Vorplatz bietet deutliche Verbesserung
Hannah Arendt Park (Campus Seestadt)	Autofrei, am Eck viele Elterntaxis	Sehr großzügig	Sehr attraktiv und kommunikativ, an der Zufahrt dennoch Verbesserungspotential
Reichsapfelgasse	Teils autofrei, in der Ölweingasse mittelstarker Verkehr	In der Reichsapfelgasse und am Eck großzügig, am Schulweg eng	Weiter von der Straße entfernt angenehm aber stark versiegelt, Aufenthaltsqualität und Schnittstelle zur Straße verbesserbar
Oberlaaer Straße	Mittelstarker Verkehr, wenig Elterntaxis	Sehr großzügig	Am Platz sehr attraktiv und kommunikativ, im Straßenbereich verbesserbar
Grinzinger Straße	Sehr starker Verkehr, Stau vor dem Übergang	Beim Eingang ausreichend, am Schulweg eng	Laut, an den Zugängen gedrängt, direkt vorm Eingang besser, aber nicht attraktiv
Goldschlagstraße	Autofrei, Am Eck viele Elterntaxis	Großzügig	Sehr attraktiv und kommunikativ
Ortnergasse	Einige Elterntaxis	Durch Gehsteigvorziehung annehmbar	Kurzes Verweilen möglich, aber nicht attraktiv

Tabelle 4: Ergebnisse der Beobachtung

7. Fallstudie 2: Erfolgreiche Umgestaltungen

Nachdem zuerst die morgendliche Situation vor Schulen beobachtet wurde, werden in diesem Kapitel erfolgreich autofrei umgestaltete Schulvorplätze und deren Entstehungsgeschichte detailliert betrachtet. Es widmet sich also den Forschungsfragen **welche Schulvorplätze umgestaltet wurden, wie es dazu kam, ob es dabei Interventionen des Tactical Urbanism gab und wie diese Prozesse unter Berücksichtigung des Multiple-Streams-Ansatz beurteilt werden können.**

In einem ersten Schritt wurden also erfolgreiche Umgestaltungen gesucht. Dies geschah mittels Literaturrecherche, durch den Vergleich von Karten- und Bildmaterial, sowie anhand einer Nachfrage bei den Rechercheinterviews. Das von der Mobilitätsagentur getragene Projekt der Schulstraßen, also der temporären Sperre von Straßen rund um den morgendlichen Schulbeginn, und eventuell auch zu Schulende, fand zum Untersuchungszeitpunkt an fünf Standorten statt:

GTVS Vereinsgasse, Vereinsgasse 29 – 31, 1020

VS Gilgegasse, Gilgegasse 12, 1090

GTVS Rosa Jochmann, Fuchsröhrenstraße 25, 1110

VS Deckergasse, Deckergasse 1, 1120

Rothenburgschule, Rothenburgstraße 1, 1120

Da es sich dabei um temporäre Maßnahmen, oft ohne große Umbauten, handelt sind sie jedoch kein Thema dieser detaillierten zweiten Fallstudie. Schulstraßen können jedoch eine Vorstufe zu permanenten Umgestaltungen sein. Um daher einen Eindruck von ihnen zu bekommen, wurde die erste Schulstraße in der Vereinsgasse als Fallbeispiel für die Beobachtungen in Kapitel 6 ausgewählt. Als dezidiertes Pilotprojekt gibt es zu dieser Schule auch weiterführende Erhebungen. Diese und eventuelle Unterschiede bei jüngeren Prozessen wurden bereits in Kapitel 3.1 besprochen.

Ein, in den letzten Jahren erfolgter, Umbau zu (teilweise) autofreien Schulvorplätzen, bzw. eine Sperre der Straße für den motorisierten Individualverkehr, wurde bis zum Beginn der Erhebung im Herbst 2020, lediglich vor fünf Volksschulen gefunden:

OVS Waltergasse, Waltergasse 16, 1040

OVS Märzstraße, Märzstraße 178, 1140

Lerngemeinschaft 15, Gasgasse 6, 1150

OVS Bunte Schule Währing, Schulgasse 57, 1180

VS Sta. Christiana Rodaun, Willergasse 55, 1230

Außerdem wurde der Schulvorplatz vor dem Campus in der Ernst.Melchior-Gasse im Nordbahnviertel im zweiten Bezirk durch Poller abgesperrt und autofrei umgestaltet. Hier war jedoch von Anfang an ein Fahrverbot mit Ausnahme für den Bus geplant. Während der Baustellenphase des Stadtentwicklungsgebiet war es jedoch notwendig die Zufahrt zu erlauben, lediglich in eine Richtung war die Durchfahrt durch Betontrennelemente blockiert. Da das Fahrverbot nach Abschluss der Bauarbeiten kaum respektiert wurde, wurde die Buslinie verlegt, die Zufahrt mit Pollern versperrt und die Straßenfläche grafisch umgestaltet. Da hier aber eben ursprünglich kein Autoverkehr geplant war handelt es sich nicht um eine Umgestaltung zu einem

autofreien Schulvorplatz, sondern lediglich um eine Verbesserung dieses Status durch Absperrungen.

Um Unterschiede bei verschiedenen Prozessen herauszufinden sollten sich Fallbeispiele sowohl von der Zusammensetzung der Akteur:innen als auch dem erzielten Ergebnis unterscheiden. Dabei ist es jedoch schwierig ohne Nachfrage detaillierte Informationen über die durchgeführten Projekte zu bekommen. Bereits auf Ebene der Stadt gib es hier nämlich keine klaren Zuständigkeiten, ob erfolgreiche Verkehrsberuhigungen auf Initiativen der Schulen, der Eltern oder der Stadt zurückgehen, lässt sich aus den öffentlichen Presseberichten auch selten herauslesen. Aufgrund der geringen Zahl an erfolgreichen Umgestaltungen ergibt sich die Auswahl jedoch von selbst, dabei sind aufgrund von unterschiedlichen Ergebnissen und Bezirken auch unterschiedliche Prozesse zu erwarten. Von der Untersuchung ausgeschlossen wurde lediglich die VS Sta. Christiana Rodaun. Bei der Willergasse handelt es sich nämlich um eine Zufahrt zur Schule auf einen Hügel am äußersten Stadtrand. Dies also eine sehr spezifische Situation die sich mit den anderen Schulvorplätzen nur schwer vergleichen lässt. Von den verbleibenden vier ist die Waltergasse nur tagsüber an Schultagen autofrei gestaltet. Eine, teilweise autofreie, Wohnstraße war sie bereits vor dem jüngsten Umbau, jedoch ohne bauliche Gestaltung. Das Zustandekommen dieses Kompromiss kann dennoch interessant sein, möglicherweise handelt es sich dabei ja auch nur um eine weitere Zwischenstufe zu einem permanent autofreien Schulvorplatz. In der Märzstraße war die Umgestaltung zum Untersuchungszeitpunkt schon beschlossen, allerdings baulich nur als Durchfahrtsperre vor dem Schuleingang vorhanden. Somit kann hier zwar noch keine fertige Umgestaltung analysiert werden, es bietet sich jedoch die Möglichkeit einerseits eine temporäre Zwischenlösung zu studieren und andererseits die häufige Situation von Sackgassen vor Schulen zu beobachten. Ähnlich wie in Kapitel 6 werden die Fallbeispiele und ihre Eigenschaften nochmal in einer Tabelle gelistet, zusätzlich wird hier in der oberen Zeile die Situation vor der Umgestaltung zusammengefasst.

Schule	Verkehrsorganisation	Typologie	Größe	Lage
Waltergasse	Bis ca. 2010: Nebenstraße Danach: Wohnstraße Temporär Autofrei	Gehsteig	700	Innerhalb des Gürtels
	Wohnstraße Temporär Autofrei	Straßenraum verkehrsfrei		
Märzstraße	Nebenstraße	Gehsteigvorziehung langgezogen	450	Außerhalb des Gürtels
	Temporäre Intervention: Durchfahrtsperre	Platzartiger Zugang		
Gassgasse (Lerngemeinschaft 15)	Nebenstraße	Keine Schule	160	Zentral außerhalb des Gürtels
	Autofrei	Straßenraum verkehrsfrei		
Schulgasse (Bunte Schule Währing)	Nebenstraße	Gehsteig minimal	300	Zentral außerhalb des Gürtels
	Autofrei	Parkanschluss		

Tabelle 5: Fallbeispiele der detaillierten Fallstudie

7.1 GEPS - OVS Waltergasse

Beschreibung der Schule

Die Volksschule Waltergasse ist eine öffentliche Volksschule mit 14 Klassen für ca. 700 Kinder und wird seit dem Schuljahr 2020/21 als Ganztagesvolksschule geführt (GEPS Waltergasse). Das Schulgebäude wurde 1883 errichtet und 1909 um den Trakt in der Waltergasse erweitert. (Wien Geschichtewiki B). Im Westtrakt des Gebäudes, zur Schaumburgergasse, befindet sich eine Fachmittelschule, mit der sich die Volksschule den Hof teilt, aber einen eigenen Eingang besitzt. Direkt gegenüber befindet sich das Realgymnasium Waltergasse 4. Dieses steht frei auf einem umzäunten und von Grünanlagen umgebenen Grundstück. Der Eingang zum Areal des Gymnasiums befindet sich direkt gegenüber des Volksschuleingangs. Dieser befindet sich in der Mitte der Waltergasse, zusätzlich gibt es einen Nebeneingang in der Graf-Starhemberg-Gasse 8 – 10. Das Schulgebäude wurde von 2015 bis 2019 umgebaut, um den Anforderungen einer Ganztageschule besser entsprechen zu können. Expert:inneninterviews wurden mit Armin Puller, dem Vorsitzenden der Verkehrskommission und einem engagierten Elternteil durchgeführt. Sämtliche Informationen, für die keine anderen Quellen angegeben werden, stammen aus diesen Interviews.



Abb. 38: Luftbild Waltergasse 2021 (ViennaGIS)

Situation vor dem Umbau

Bereits seit ungefähr 10, 12 Jahren war die Waltergasse eine Wohnstraße sowie eine Einbahn mit einem Fahrverbot während der Schulzeiten. Die Sperre erfolgte durch Poller, wobei es anfangs ca. 30 mal pro Jahr zu Beschädigungen der Poller kam, mit der Zeit etablierte sich dieses System. Wie in zahlreichen Wiener Wohnstraßen hatte dieser Status allerdings keine Konsequenzen auf die Ausgestaltung der Straße. Diese bestand aus einer mittig gelegenen Fahrspur mit beidseitigem Längsparkstreifen.



Abb. 39: Luftbild Waltergasse 2016 (ViennaGIS)

Prozessablauf

Die ersten Anträge für eine autofreie Gestaltung stellen die Grünen vor ca. 20 Jahren (Die Grünen Wieden 2019). Mindestens einmal, 2015, wurde die Waltergasse auch für eine Spielstraße temporär gesperrt (MeinBezirk.at 2015). Aufgrund der Sanierung des Schulgebäudes war die Straße seit 2016 für den privaten Verkehr gesperrt. Gegen Ende der Schulsanierung kam von Seiten der Eltern und des Bezirks die Frage auf, was nach der Baustelle mit dem Platz vor der Schule geschehen soll, da seine Sperre in den letzten Jahren nicht für Probleme in der Verkehrsorganisation gesorgt hatte. Die Sitzungen des, für Umgestaltungen zuständigen, Bezirksparlaments sind ab 2016 auf der Homepage der Stadt Wien einsehbar.

Hier findet sich die erste Erwähnung der Waltergasse am 14.06.2018. In dieser Sitzung stellten die Grünen einen Antrag auf einen verkehrsfreien Schulvorplatz zwischen den Schulen in der Waltergasse. Dieser Antrag wurde, auf einen einstimmig angenommenen Antrag des damaligen Bezirksvorstehers Pasquali von der ÖVP hin, der Verkehrs- und Planungskommission zugewiesen. (Wien.gv.at 2018 A: 8 & 9). Am 15.10.2018 wurde dieser Antrag in der nicht öffentlichen Verkehrs- und Planungskommission gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt, worüber in der Sitzung am 13.12.2018 berichtet wurde. In der gleichen Sitzung stellte die SPÖ einen eigenen Antrag über die Gestaltung des Schulvorplatzes, worauf die Grünen mit zwei Abänderungsanträgen antworteten von denen einer abgelehnt und einer angenommen wurde.

Dieser abgeänderte SPÖ Antrag zur Schulvorplatzgestaltung wurde von SPÖ, ÖVP, FPÖ und NEOS sowie 3 Bezirksrät:innen der Grünen gegen 6 grüne Bezirksrät:innen angenommen (Wien.gv.at 2018 B: 3, 7 & 9). Dieser Antrag lautete:

„Die Bezirksvertretung Wieden ersucht die zuständige Abteilung Straßenverwaltung und Straßenbau (MA 28) Pläne für eine Umgestaltung der Waltergasse zwischen Graf-Starhemberg-Gasse und Schaumburggasse auszuarbeiten. Während der Schulöffnungszeiten soll eine kindgerechte Nutzung als Schulvorplatz mit entsprechender Aufenthaltsqualität möglich sein. Gleichzeitig sollen Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Bereich außerhalb der Schulöffnungszeiten parken können. Die Schülerinnen und Schüler der beiden anliegenden Schulen sollen in einem Beteiligungsprozess einbezogen werden.“ (Wien.gv.at 2018 C)

In der Sitzung am 21.März 2019 wurde die Durchführung eines Beteiligungsprozesses beschlossen und als Zeitrahmen für Umbauarbeiten die Fertigstellung der Schulsanierung anvisiert:

„Die Bezirksvertretung Wieden befasst sich mit der Umgestaltung des Schulvorplatzes Waltergasse. Sie spricht sich dafür aus, dass ein umfassender, partizipativer Beteiligungsprozess mit allen relevanten Gruppen, insbesondere AnrainerInnen, SchülerInnen, ElternvertreterInnen und LehrerInnen, stattfinden soll.“

- Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Außerdem wird beschlossen, dass der Partizipationsprozess so gestaltet werden soll, dass die Umbauarbeiten zeitgerecht, spätestens mit der Generalsanierung abgeschlossen sein können.

- Der Antrag wurde mehrstimmig angenommen.
 - Dafür: SPÖ, GRÜNE, ÖVP, NEOS
 - Dagegen: FPÖ“

(Wien.gv.at 2019 A)

Analog zu den Diskussionen im Bezirksparlament gab es auch im Beteiligungsprozess keine Einigkeit über das Ausmaß der Verkehrsberuhigung. Während Einige einen komplett autofreien Schulvorplatz forderten, beschwerten sich andere über die anderweitige Nutzung von acht Parkplätzen, oder forderten kürzere autofreie Zeiten. (MeinBezirk.at 2019 A, MeinBezirk.at 2019 B, MeinBezirk.at 2019 C) Der umgestaltete Vorplatz, mit seiner Kompromisslösung, konnte schließlich kurz nach Beginn des Schuljahres am 19.Oktober 2019 eröffnet werden (MeinBezirk.at 2019 D).



Abb. 40: Waltergasse 2001 (Wien Kulturgut)



Abb. 41: Waltergasse 2017 (Google Maps)

Während dem Prozess wurden die entsprechenden Strategien der Stadt Wien nicht dezidiert erwähnt, die Initiative ging auch vom Bezirk, nicht von übergeordneten Planungsstellen aus und lief formal nicht unter der Bezeichnung „Umbau eines Schulvorplatzes“. Die Problematik der Elterntaxi und generell der Schulwegsicherheit ist in der Verkehrskommission ein ständiges Thema. Bezüglich Schulvorplätze gibt es in der Bezirkspolitik aber auch die Befürchtung, dass bauliche Maßnahmen lediglich zu einer Verdrängung des Problems führen und nicht ausreichen, um die Gewohnheit der Elterntaxi zu ändern. Im Zuge des Beteiligungsprojektes gab es wiederholt Schwierigkeiten die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Dienststellen auf einen Nenner zu bringen und die notwendigen budgetären Mittel, z.B. für die Baumpflanzungen und Bewässerungen, zu sichern. Eine externe Planung wurde, auch aus Zeitgründen, nicht miteinbezogen. Laut Bezirk spielten die Strategiepapiere der Stadt Wien im politischen Diskurs eher keine Rolle, auch weil darin keine konkreten Vorgaben für Schulvorplätze enthalten sind. Eine größere Rolle spielen Strategiepapiere und Vorgaben bei der Verbesserung der Schulwegsicherheit. Die Vorgaben der RVS wurden kontrolliert und konnten bei dem Projekt ohne größere Diskussionen umgesetzt.

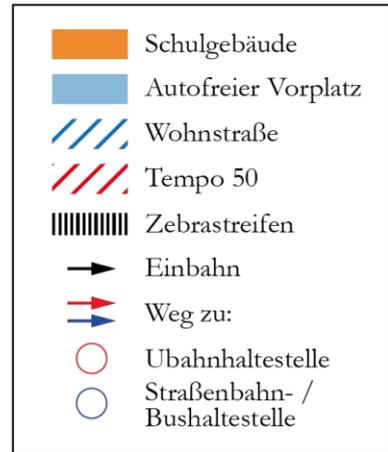


Abb. 42: Waltergasse 2020 (ViennaGIS, eigene Bearbeitung)

Ergebnis

Der neue Schulvorplatz liegt zwischen der OVS Waltergasse und dem gegenüberliegenden Gymnasium und ist weiterhin als Straße gewidmet. Diese Straße ist nun eine Wohnstraße mit Fahrverbot sowie Halteverbot an Schultagen zwischen 7:30 und 18:00. Die Straße ist eine Einbahn in Richtung Westen, Fahrräder sind vom Fahrverbot ausgenommen und dürfen in Wohnstraßen grundsätzlich auch gegen die Einbahn fahren. An der Südseite der Straße vor dem Gymnasium, ist eine Parkspur markiert, der begrünte Vorhof des Gymnasiums ist nach wie vor mit einem Zaun, sowie einem Geländesprung vom Straßenraum abgetrennt, vor diesem Zaun befinden sich nun einige Sitzbänke. Auf der nördlichen Straßenseite wurden in der ehemaligen Parkspur vier Bäume gepflanzt, zwischen diesen gibt es Sitzgelegenheiten und Fahrradbügel. Die Gehsteige und der Bereich zwischen den Bäumen wurde hell gepflastert, die Fahr- und Parkspur asphaltiert. Diese Asphaltdecke wurde im Herbst 2019 in einer gemeinsamen Aktion mit den Schüler:innen des Gymnasiums bemalt (MeinBezirk.at 2019 E).

Der politisch notwendige Kompromiss, einer lediglich temporär gesperrten Straße mit einseitiger Parkspur, hat die Gestaltungsmöglichkeiten stark eingeschränkt, einige Beteiligte sehen die offene freie Spielfläche jedoch auch als Vorteil. Die Sperre der Einfahrt geschieht nach wie vor mittels Poller, wobei weiterhin das Problem der regelmäßigen Beschädigung dieser besteht. Da die MA28 mit dieser Pollerlösung aufgrund des Aufwands nicht einverstanden war, werden diese von einer externen Firma auf und abgebaut. Ein automatischer Poller war keine Option da der Bezirk bereits mit einem solchen Poller am Karlsplatz schlechte Erfahrungen gemacht hat. Dort stellen neben dem noch teureren Vandalismus, auch Blockierungen durch Rollsplit ein Problem dar. Leider war es hier nicht möglich die Zuständigkeit für das rechtzeitige Aufbauen der Poller an die Schulwarte zu übertragen. Hier führt die temporäre Art der Sperre also auch zu einem hohen Aufwand, welcher auch mit Ausgaben für den Bezirk verbunden ist. Der Kreuzungsbereich im Osten wurde zur Gänze aufgedoppelt, abgesehen von der Wohnstraße gibt es Zebrastreifen an allen Übergängen. Die Kreuzung im Westen ist eine T - Kreuzung mit Zebrastreifen über die Schaumbergasse, wobei nur bei dem nördlichen eine Fahrbahnaufdoppelung gemacht wurde.



Abb. 43: Waltergasse

An der Einfahrt zur Wohnstraße sind die Gehsteige jeweils durchgezogen, allerdings stehen die Wohnstraßen Schilder auf beiden Seiten erst hinter dem durchgezogenen Gehsteig. Dadurch ist unklar ob hier im Zweifelsfall zu Fuß gehende oder Fahrzeuge Vorrang haben, letztendlich müsste hier wohl erst nach einem Unfall oder einer Strafe vor Gericht geklärt werden, ob es sich bei diesem Bereich um eine Fahrbahn oder einen Gehsteig handelt. Zusätzliche Zebrastreifen könnten hier Klarheit schaffen, würden allerdings auch mit weiteren Schildern einhergehen. Im Westen sind die Bereiche der Zebrastreifen und teilweise auch die Ecken der Kreuzung mit Pollern versehen, welche bereits vor dem Umbau vorhanden waren. Dort gibt es auch zwei bis drei Parkplätze für Kiss and Ride oder Beeinträchtigtentransporte. Auf beiden Seiten ist in allen Straßen Radfahren gegen die Einbahn erlaubt und teilweise vor dem Kreuzungsbereich auch ein entsprechender Streifen markiert. Bei den Kreuzungsbereichen gibt es einige Fahrradständer, welche auch sehr stark belegt waren.

Laut Auskunft des Bezirks finden immer wieder nach Beschwerden, dass das Park- und Halteverbot während Schulzeiten nicht respektiert wird, Schwerpunktkontrollen der Parkraumbewirtschaftung statt, welche dann eine Zeit lang zu weniger Problemen führen. Laut Bezirk ist das Feedback von der Schule und den Anrainer:innen bisher sehr gut. Sollte sich in Zukunft zeigen, dass es ein vermehrtes Nutzungsinteresse an den potentiellen Freiflächen auch außerhalb der Schulzeiten gibt, und der Druck, Parkplätze zu erhalten, abnehmen, so ist durch die bauliche Gestaltung eine Änderung des Konzepts in Richtung einer permanenten Verkehrsberuhigung oder einer Sperre im Sommer denkbar. Hier wurde bewusst eine Lösung gewählt, welche ohne neuerliche bauliche Umgestaltungen auch andere Nutzungen zulässt. Im Sommer 2020 wurde die Waltergasse auch einige Monate lang durchgehend für den Autoverkehr gesperrt und zur „coolen“ Straße erklärt (MeinBezirk.at 2020 A).



Abb. 44: Waltergasse

Ein weiteres Problem im Umfeld der Schule ist der Schulweg durch die relativ schmale Schaumburggasse mit sehr schmalen Gehsteigen. Dieser ist besonders problematisch, da sich dort ein Supermarkt befindet. Um die Zulieferung zu diesem zu ermöglichen, benötigt es eine Fahrspur und eine Ladezone, welche breit genug für Lastkraftwagen sein müssen. Eine Verbreiterung des Gehsteigs ist daher nicht möglich, weshalb der Bezirk gerne eine Schulstraße einrichten möchte, welche zu Schulbeginn die verkehrsberuhigte Zone bis zur Wiedner Hauptstraße vergrößern würde. Dies ist jedoch aus mehreren Gründen wie z.B. der Breite der Einfahrt, ungeklärter Zuständigkeiten für das Aufstellen der Scherengitter, rechtlicher Problematik bezüglich der Zufahrt zur Ladezone, etc. bisher nicht gelungen.

Beobachtung

8.10.2020, sonnig, 12 Grad

Die Situation vor der Waltergasse wurde vom Osten aus beobachtet. Da sich der Eingang zum Gymnasium direkt gegenüber befindet und direkt ums Eck auch ein Kindergarten ist, war es nicht möglich den Zustrom zur Volksschule getrennt zu betrachten. Bei der Kreuzung im Westen waren zum Zeitpunkt der Beobachtung sowohl die Kiss and Ride Parkplätze, als auch diejenigen im Kreuzungsbereich aufgrund einer Baustelle gesperrt, auch im Osten gab es zwischen Waltergasse und Mayerhofgasse eine Baustelle mit gesperrten Parkplätzen. Kurz vor dem Inkrafttreten der autofreien Zone wurden zwischen 7:25 und 7:30 zwei durchfahrende Autos und drei Ausparkvorgänge beobachtet, wobei in diesem Zeitraum auch bereits die ersten Schüler:innen eingetroffen sind. Am Beobachtungstag wurden keine Poller eingesetzt, eventuell waren diese wieder defekt oder die damit beauftragte Firma hat sich verspätet oder darauf vergessen.



Abb. 45: Waltergasse

Am Rande der Kreuzung neben den Fahrradständern, standen einige Sessel, welche den Eindruck erweckten, sie könnten für eine behelfsmäßige Sperre verwendet werden. Dies war jedoch nicht notwendig, da, bereits relativ früh, zahlreiche Kindern mit Begleitpersonen den Platz vor der Schule genutzt haben. Vermutlich war auch hier der Einlass in die Schule erst später, beziehungsweise coronabedingt gestaffelt möglich. Ab 7:30 wurde das Durchfahrverbot respektiert, hier haben vermutlich auch bereits die zahlreich anwesenden Menschen einen entsprechenden Effekt. Am Beobachtungstag waren auch nach 7:30 weiterhin 3 Autos im an sich gesperrten Bereich geparkt und haben den Aufenthalt, bzw. das Spielen in der Gasse beeinträchtigt.

Im direkten Kreuzungsbereich waren kaum freie Parkplätze zu sehen, dennoch wurden nur 10 Straßenverkehrsordnungswidrig haltende Elterntaxis beobachtet. Die meisten davon, 7, hielten einfach in den Einbahnen kurz an, 2 hielten jedoch auf den Radfahrmarkierungen vor der Kreuzung, wodurch einerseits der Radverkehr behindert, im Falle eines Einbiegens sogar gefährdet werden, und andererseits die Situation entsteht, dass andere Autos knapp am haltenden Auto vorbeifahren. Dies gefährdet nicht nur eventuell dort aussteigende Kinder sondern erschwert auch die Sicht auf den Fußgänger:innenübergang. Ein weiteres Auto hielt ähnlich knapp am Rand im Baustellenbereich um die Ecke. Auch hier wurde die Radspur gegen die Einbahn blockiert und enges Vorbeifahren herausgefordert. Der allgemeine MIV wurde durch diese Aussteigevorgänge kaum aufgehalten, da sich sehr früh ein Rückstau von der Mayerhofgasse ausgehend bis am Kreuzungsplateau vorbeiführend entwickelt hat. Der Stau entstand aber an der Kreuzung mit der Mayerhofgasse, nicht aufgrund der Elterntaxis. Auffallend war auch hier, dass der Verkehr zwischen halb 8 und 8 deutlich stärker als davor und danach war und in vielen, auch vorbeifahrenden, Autos Kinder saßen. Zusätzlich zu der Vermutung, dass Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zu anderen Schulen bringen, um diese Zeit losfahren, könnte es hier eine Rolle spielen, dass die Verbindung Waltergasse – Graf-Starhembergasse – Mayerhofgasse eine Schleife für Elterntaxis zum und vom Theresianum bildet. Autos die aus dem Norden kommend dort ihre Kinder absetzen können so am schnellsten wieder Richtung Innenstadt umdrehen, Elterntaxis welche beim Vorbeifahren keine Haltemöglichkeit gehabt haben, gelangen so in die Mayerhofgasse, deren rechte Spur in hohem Ausmaß zum Aussteigen lassen von Schüler:innen des Theresianums genutzt wurde (siehe Kapitel 6.2). Aufgrund dieses Verkehrs wurden auch 5 gefährliche Situationen beobachtet, da rechts in die Waltergasse abbiegende Lenker:innen so sehr auf den Autoverkehr konzentriert waren, dass sie die dort am Zebrastreifen querenden Kinder erst sehr spät bemerkt haben. Häufig blockierten auch, aufgrund der Verkehrslage anhaltende Autos, die Zebrastreifen und sorgen für zusätzliche Hindernisse und Gefahren.

Generell sind auf fast allen Seiten die zu den Schulen führenden Gehsteige sehr schmal und dicht benutzt. Auch hier ist aufgefallen, dass viele Kinder gar nicht zu den Schulen in der Waltergasse wollten, sondern Richtung Theresianum und Ubahn- und Straßenbahnstationen weitergingen, wodurch es auf den Gehsteigen, aufgrund unterschiedlicher Geh- und Querungsrichtungen, zusätzlich unangenehm wird.

Die Situation auf der Westseite konnte nicht beobachtet werden. Da es sich hier um eine T-Kreuzung in einer schmalen Einbahn mit Zebrastreifen handelt ist anzunehmen, dass sich ein ähnliches Bild wie z.B. in der Friesgasse ergibt, nämlich dass Elterntaxis zum Aussteigen vor dem Zebrastreifen anhalten, was zwar hinsichtlich der StVO diskutierbar, aber eher mit geringen Risiken verbunden ist (siehe Kapitel 6.1 & 6.2).

Es wurden viele Kinder und Eltern auf dem Rad beobachtet, die wenigen Radständer waren daher schon sehr bald vollständig belegt. Vermutlich waren viele davon ältere Kinder des Gymnasiums, welches wohl auch auf seinem Gelände über weitere Radständer verfügt. Hier zeigt sich aber auch ein besonders hohes Konfliktpotential zwischen den auf der Fahrbahn, manchmal sogar in der Radspur, haltenden und die Kreuzungen blockierenden Elterntaxis und mit dem Rad ankommenden Kindern, bzw. Eltern.

Auffällig war auch hier, dass die Eltern den Platz vor der Schule dazu nutzen konnten, kurz miteinander zu Plaudern und sich auch die Kinder, noch außerhalb des Schulgeländes begrüßen und untereinander austauschen konnten. Der verfügbare Platz und auch die Nutzungsmöglichkeiten wurden jedoch durch unerlaubt dort Parkende eingeschränkt. Nach 8:00 sind die meisten Begleitpersonen bald gegangen, daher wurde auch schon um 8:10 die erste unerlaubte Durchfahrt durch die Waltergasse mit einem Auto beobachtet. In den nächsten paar

Minuten sind weitere Autos durchgefahren und wurden teilweise auch im Halte- und Parkverbot vor der Schule abgestellt. Dabei wurde auch die Schrittgeschwindigkeit, teils deutlich, missachtet. Es zeigt sich also, dass es absolut nötig ist gesperrte Straßen vor Schulen auch physisch gegen unerlaubtes Befahren abzusichern und dass eine verstärkte Kontrolle von Falschparkern notwendig ist. Ähnlich wie bei anderen Schulen wurden zwischen halb 8 und 8 auch zahlreiche Kinder beobachtet welche am Weg zu anderen Schulen oder den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs waren. Da dadurch zahlreiche Kinder in unterschiedliche Richtungen unterwegs sind ist ein Vorankommen auf den sehr schmalen Gehsteigen rundherum sehr mühsam, ein Verweilen, z.B. wenn sich einander bekannte Kinder oder Begleitpersonen treffen und kurz plaudern wollen, meistens unmöglich.

Multiple Streams Ansatz

Betrachtet man die Umgestaltung der Waltergasse so lässt sich der Multiple Streams Ansatz auf mehrere Begebenheiten anwenden. Zusätzlich zu den Entwicklungen auf übergeordneten Ebenen finden sich hier nämlich auch lokale Entsprechungen. Im Problemstrom wird ersichtlich, dass der beengte Platz vor der Schule sowie die Verkehrssituationen schon länger auch ein Thema der Bezirkspolitik und der betroffenen Eltern darstellt. Im Lösungsstrom wurde ein Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Akteuren gefunden, während im Politics Strom ein personeller Wechsel an der Spitze der Bezirksvorstehung stattgefunden hat. Neben diesen personellen Veränderungen hat hier auch der Umbau der Schule ein entscheidendes Gelegenheitsfenster aufgemacht. Dieser hatte sowohl Auswirkungen auf den Problemstrom aufgrund des vermehrten Bedarfs nach Freiflächen als auch auf den Lösungsstrom, da sich während der temporären Sperre gezeigt hat, dass diese zu keinen schwerwiegenden negativen Auswirkungen auf die Verkehrssituation geführt hat. Zusätzlich wären nach der Baustelle sowieso Budgetmittel für die Wiederherstellung der Straße notwendig geworden. Als politische Akteur*innen auf lokaler Ebene waren in diesem Fall engagierte Elternvertreter:innen ein entscheidender Faktor, sicherlich in Wechselwirkung mit politischen Entscheidungsträger:innen die sich hier auch schon seit längerem um eine Lösung bemüht haben. Laut den Interviews, die ich führen konnte, hat sich die Schulleitung der Waltergasse nicht engagiert, auch in Zeitungsartikeln spielt die Schulleitung keine wesentliche Rolle, auf Interviewanfragen wurde nicht geantwortet. Auch diese Haltung hatte allerdings Auswirkungen auf das Ergebnis, hätte die Schule sich hier stärker beteiligt und auch eine stärkere Nutzung des Schulvorplatzes in Aussicht gestellt, so wäre vielleicht auch ein permanent autofreier Vorplatz mit entsprechend größerem Gestaltungsspielraum, möglich gewesen. Dies zeigt, dass im Multiple Streams Ansatz nicht nur beteiligte und engagierte Akteur:innen mit unterschiedlichen Ansichten eine Rolle spielen, sondern es auch entscheidend sein kann welche potentiellen Akteure sich nicht beteiligen oder neutral verhalten.

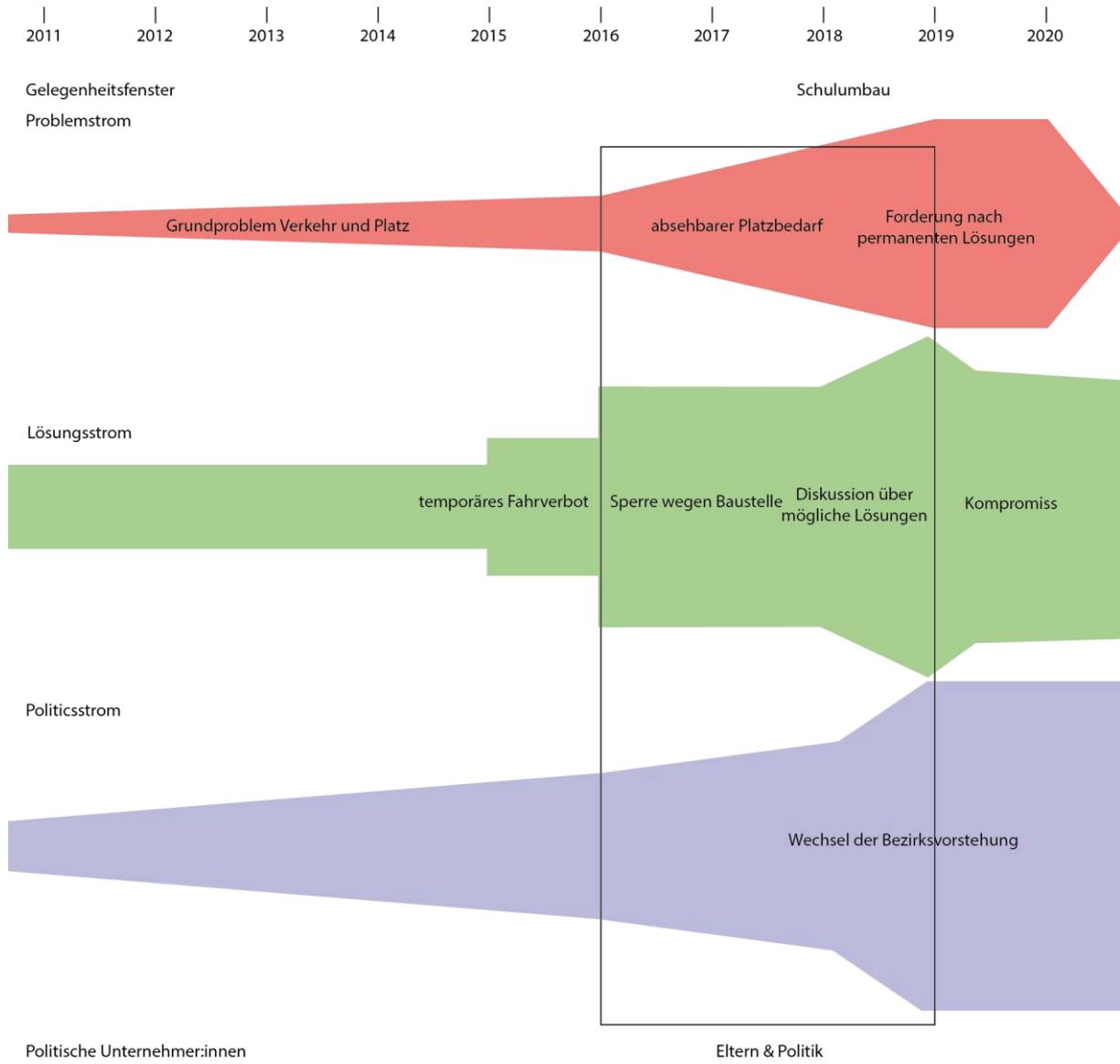


Abb. 46: Multiple-Streams-Ansatz der Waltergasse (eigene Bearbeitung)

7.2 Märzstraße

Die OVS Märzstraße ist eine Volksschule im 14. Wiener Gemeindebezirk mit ca. 450 Schüler:innen. Das Schulgebäude wurde 1911/12 errichtet (DEHIO) und befindet sich in der Mitte eines Häuserblocks am westlichen Ende der Märzstraße. Gegenüber der Schule liegt der Matznerpark. Expert:inneninterviews wurden mit Michaela Schüchner, der Bezirksvorsteherin des 14. Bezirks und Markus Mondre von der Gebietsbetreuung durchgeführt. Ein weiteres Interview wurde mit Isabella Schönbacher, der Direktorin der Schule, gemeinsam mit einer engagierten Mutter geführt, da die Direktorin erst seit Kurzem an der Schule ist und die Vorgeschichte daher nicht im Detail kennt.



Abb. 47: Luftbild Märzstraße 2020 (ViennaGIS)

Situation vor dem Umbau

Vor dem Umbau war die Märzstraße vor dem Schulgebäude in beide Richtungen befahrbar. Einst befanden sich dabei auf beiden Seiten Parkspuren, bei einer Sanierung 2014/2015 wurde der Schulvorplatz verbreitert, die Fahrbahn vor dem Eingang zur Südseite verschwenkt und die Parkplätze reduziert (ViennaGIS). Der Schutzweg zum Park wurde außerdem aufgedoppelt. Die Schule befindet sich in einer Tempo 30 Zone. Die Märzstraße wurde jedoch weiterhin als Schleichweg genutzt, wobei die Geschwindigkeit häufig überschritten wurde. Ein hohes Aufkommen von Elterntaxis, welche oft unmittelbar beim Schutzweg anhielten, hat außerdem ebenfalls zu gefährlichen Situationen am Schulweg beigetragen. Daher haben sich die Schule und der Elternverein für eine Verkehrsberuhigung eingesetzt.



Abb. 48: Märzstraße 1998 (Wien Kulturgut)

Smaranda Krings hat in ihrer Bachelorarbeit die Einführung der Schulstraße begleitet und dabei auch das Verkehrsaufkommen, sowie das Verhalten von Elterntaxis und Schüler:innen im Dezember 2019 erhoben. An zwei Tagen wurden zwischen 7 und 8 Uhr insgesamt 204, bzw. 169 Kraftfahrzeuge gezählt. Dabei handelte es sich mit 71, bzw. 66% vorrangig um Durchfahrende, 15 bzw. 18% waren Elterntaxis, der Rest Ein- bzw. Ausparkende (Krings 2020: 6-7). Mit 26, bzw. 23 verhielten sich 87, bzw. 74% der Elterntaxis regelwidrig (ebd.: 8 – 9). Auch diese Untersuchung bestätigt den hohen Durchgangsverkehr, sowie die nicht zu vernachlässigende Anzahl an Elterntaxis und deren Gefährdungspotential.



Abb. 49: Luftbild Märzstraße 2014 (ViennaGIS)

Prozessablauf

Die erste politische Reaktion auf die Anfragen von Schule und Eltern findet sich in der Bezirksratssitzung vom 14.6.2017. In dieser stellten die Grünen einen Antrag auf Prüfung einer Verkehrsberuhigung durch die zuständigen Stellen der Stadt, welcher bereits explizit eine Sperre für die Durchfahrt von motorisiertem Individualverkehr beinhaltet. Dieser Antrag bekam noch keine Mehrheit sondern wurde mit den Stimmen der anderen Parteien der Verkehrskommission zugewiesen. (Wien.gv.at 2017 A:21). Im Protokoll der Sitzung vom 18.10.2017 findet sich folgende Information:

„Der Antrag wurde in der Verkehrskommission am 30.8.2017 behandelt und eine Prüfung seitens der Fachabteilung beantragt. Dazu findet Ende Oktober eine Verhandlung statt und das Ergebnis wird danach in der Verkehrskommission im November behandelt.“ (Wien.gv.at. 2017 B: 4).

Bei der Sitzung im Dezember sollte der ursprüngliche Antrag der Grünen nochmal eingebracht werden, wurde allerdings als erledigt zurückgezogen. Leider lässt dies keine Rückschlüsse darauf zu ob die Verkehrskommission den Antrag positiv oder negativ beurteilt hat. (Wien.gv.at 2017 C: 17). Nachdem daraufhin nichts passiert ist, hat der grüne Bezirksrat Stark am 10.4.2019 eine Anfrage betreffend autofreier Schulvorplatz gestellt (Wien.gv.at 2019 B: 10). Diese Anfrage wurde erst bis zur übernächsten Sitzung am 16. Oktober 2019 schriftlich beantwortet (Wien.gv.at 2019 C: 14), wobei im September 2019 die jetzige Bezirksvorsteherin Michaela Schüchner angelobt wurde. Im Winter 2019/2020 wurde daraufhin offenbar die Einrichtung einer Schulstraße geplant, wobei diese direkt im Bezirksparlament nicht verhandelt wurde. Die nächste Erwähnung in der Sitzung am 26.2.2020 betrifft nämlich bereits diese Schulstraße. Einerseits soll auf Antrag der NEOS eine Lösung für die Zufahrt zur Parkgarage gefunden werden, andererseits soll die Verkehrskommission auf Antrag der Grünen die Errichtung eines dauerhaft autofreien Schulvorplatz, unter Miteinbeziehung der Betroffenen, prüfen:

*„Die Vizebürgermeisterin und Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung Birgit Hebein wird ersucht, die Magistratsabteilungen 19, 28 und 46 mit der Planung eines dauerhaft autofreien Bereichs zwischen der Volksschule Märzstraße und dem Matznerpark zu beauftragen. Die Ausgestaltung soll unter Einbindung von Anrainer*innen, SchülerInnen und Schulpersonal erfolgen. [...]*

Beschluss: Der Antrag wird einstimmig der Verkehrskommission zur Vorberatung und Berichterstattung zugewiesen.“ (Wien.gv.at 2020 A: 33)

In der Sitzung am 14.12.2020 wurde letztendlich beschlossen, bei der Stadt einen autofreien Schulvorplatz zu beantragen, dessen Ausgestaltung bei einem Partizipationsprozess diskutiert werden soll:

„Die zuständige Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität Mag.a Ulli Sima und der zuständige Stadtrat für Klima, Umwelt, Demokratie und Personal Mag. Jürgen Czernohorszky, die Magistratsabteilung 28 und die Magistratsabteilung 46 werden ersucht, in der Märzstraße zwischen der Volksschule Märzstraße und der Matznergasse, als Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine permanente Durchfahrtsperre zu prüfen und wenn möglich zu veranlassen. Die Zuweisung zur Mobilitätskommission wird beantragt. [...]

Beschluss: Der Antrag wird mit den Stimmen der SPÖ, ÖVP, Grünen, NEOS, HC und LINKS mehrheitlich der Mobilitätskommission zur Vorberatung und Berichterstattung zugewiesen (gegen die Stimmen der FPÖ).“ (Wien.gv.at 2020 B:16)

Da sowohl die Bezirksvorsteherin als auch die Schuldirektorin erst seit Kurzem im Amt sind beginnt die Geschichte der Umgestaltung aus ihrer Sicht im Herbst 2019. Damals wurde auf Druck der Eltern versucht das langjährige Verkehrsproblem in den Griff zu bekommen. Erste Maßnahmen waren verstärkte Polizeipräsenz, Geschwindigkeitsmessungen und Anzeigen gegenüber sich gefährdend verhaltenden Autofahrer:innen. Auf Initiative des Elternvereins kam dann ab 2020 eine Schulstraße, d.h. ein temporäres Fahrverbot zu Schulanfang (Krings 2020). Diese Lösung war jedoch problematisch da die MA46 den gesamten Straßenabschnitt sperren wollte, um eine

Sackgasse mit Umdrehmanövern zu verhindern. Jedoch befindet sich direkt westlich der Schule eine große Wohnanlage mit Tiefgarage, weshalb es Proteste seitens der Stellplatzbesitzer:innen gegen das temporäre Fahrverbot gab. Ein weiteres Problem war die Tatsache, dass die Zuständigkeiten für das Aufstellen der Gitter nicht so klar waren, und die Fahrverbotstafel alleine von Autofahrenden nicht respektiert wurde. Bevor die Schulstraße allerdings weiter evaluiert werden konnte, wurde aufgrund der Corona Pandemie der reguläre Schulbetrieb ausgesetzt. Gleichzeitig wurde bekannt, dass auf Teilen des Schulhofes ein neues Schulgebäude entstehen soll, wodurch die bestehende Schule einen Bedarf nach zusätzlichen Freiräumen hatte.

Ergebnis

Das Resultat war die temporäre Sperre der Durchfahrt durch die Märzgasse im Bereich des Zebrastreifens um zumindest den Schleichweg solange zu unterbinden bis eine permanente, größere Lösung umgesetzt wird. Da für den Schulneubau neue Leitungen verlegt werden müssen, kann eine permanente Neugestaltung erst nach Fertigstellung dieser Bauarbeiten durchgeführt werden. Zum Zeitpunkt der Erhebung präsentiert sich der Schulvorplatz als ein stark verbreiteter Gehsteig mit Bänken und Grünflächen. Zwischen Gehsteig und Fahrbahn befinden sich vier Baumscheiben. Die Durchfahrt durch die Märzstraße wird für den Autoverkehr im Bereich des aufgedoppelten Fußgänger:innenübergangs durch Betonblöcke unterbunden, Radfahrende können durchfahren. Dadurch entstehen zwei zur Schule führende Sackgassen. Um ein Wenden zu ermöglichen, befinden sich im Bereich vor dem Übergang, und somit direkt vor der Schule, keine Parkplätze.

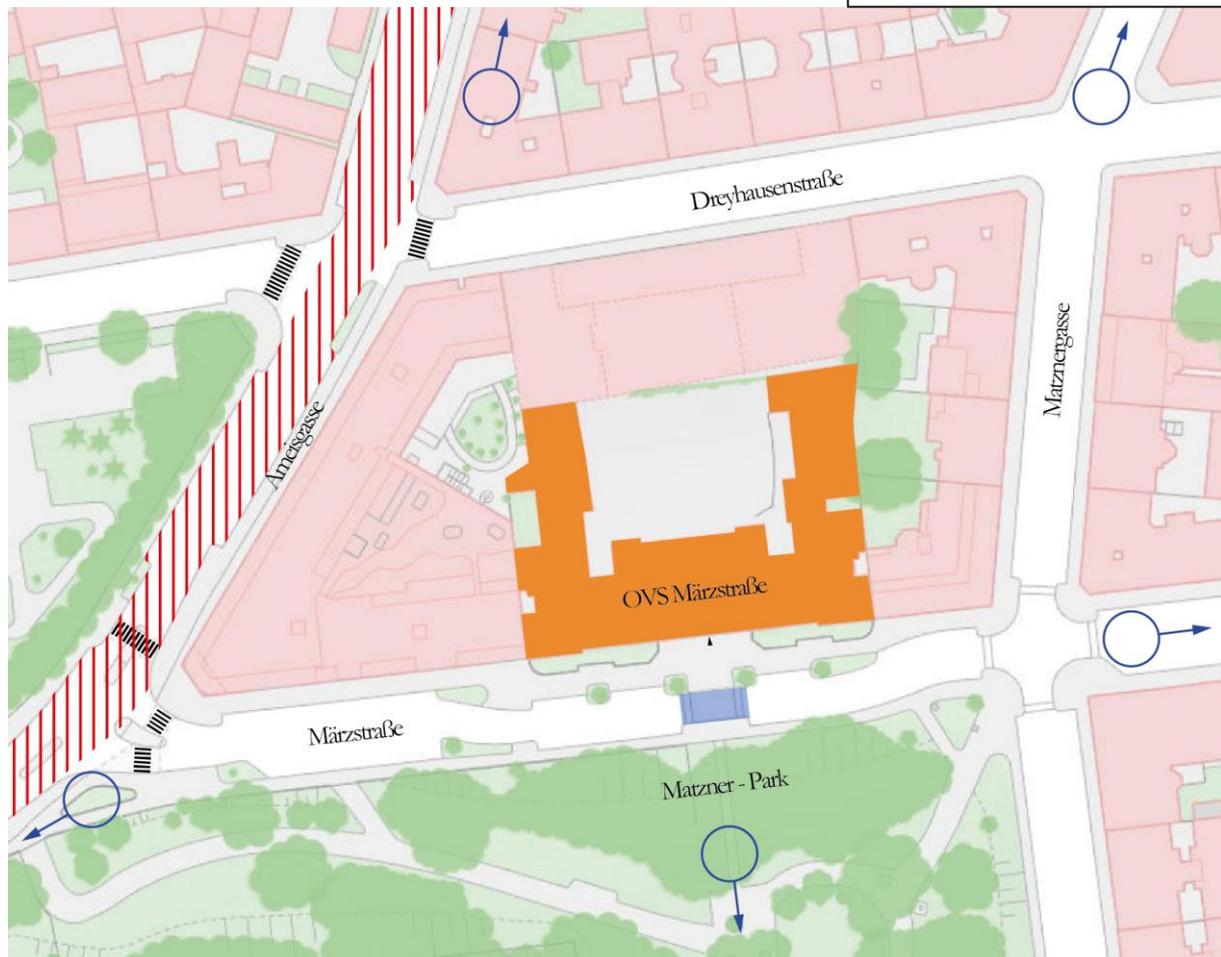
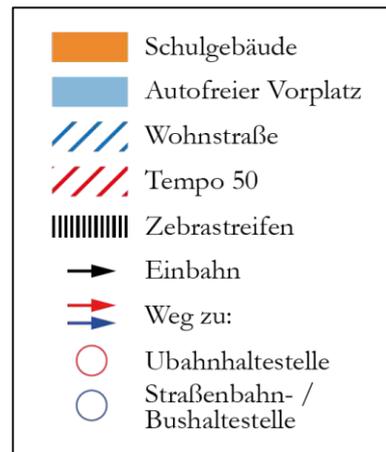


Abb. 50: Märzstraße 2020 (ViennaGIS, eigene Bearbeitung)

Die Lösung mit den Betonblöcken musste mehrfach adaptiert werden, da unbelehrbare Autofahrende versucht haben die Sperre zu umfahren. Um ein Umdrehen vor den Sperren zu ermöglichen, wurden einige Parkplätze aufgelassen. Diese temporäre Lösung vergrößert den Schulvorplatz zwar nur gering, ermöglicht aber die autofreie Verbindung zwischen Schule und dem gegenüberliegenden Park. Im Sommer 2021 war die Märzstraße vor der Schule eine der wenigen temporären Coolen Straßen. Dies sollte nicht nur zusätzliche Freiräume schaffen sondern auch die Anrainer:innen auf die anstehende Umgestaltung vorbereiten. 2022 wurde schließlich die gesamte Märzstraße vor der Schule gesperrt und Sitzmöbel auf den ehemaligen Parkplätzen aufgestellt. Aktuell läuft das Partizipationsprojekt zur Umgestaltung des Schulvorplatzes, erste Arbeiten sollen 2023 beginnen (GB* A).

Beobachtung:

15.10.2020, sonnig, 7 Grad

Die Situation vor der Schule wurde vom Schulvorplatz aus beobachtet, deshalb war eine Betrachtung der Situation bei den Kreuzungen an der Seite nicht möglich. Da davon auszugehen ist, dass sich dort ähnliche Szenen wie bei vergleichbaren Schulen, also z.B. Halten zum Aussteigen vor dem Zebrastreifen, fallweises blockieren der Kreuzung und Übergänge, fallweises knapp am Rand bzw. am Radstreifen parken, etc. abspielen stand bei der Beobachtung hier die Situation einer, oder derzeit sogar zwei, zum Schulvorplatz führenden Sackgasse im Mittelpunkt. Diese Situation wird voraussichtlich auch nach dem endgültigen Umbau im Westen weiter bestehen und besteht normalerweise auch in der Schulgasse, dort war sie baustellenbedingt nicht beobachtbar (siehe Kapitel 7.4). Sollte es vermehrt zu autofreien Schulvorplätzen, auch in breiteren Baublöcken, kommen, so werden vermutlich auch an anderen Standorten Sackgassenlösungen zum Einsatz kommen können.



Abb. 51: Waltergasse 2020

Vor Beginn der Beobachtung war in beiden Sackgassen je ein regulärer Parkplatz frei, im Westen wurde dieser auch nur durch Elterntaxis benutzt, stand also immer wieder zur Verfügung, im Osten blieb er durchgängig frei. Im östlichen Wendebereich stand während des gesamten Beobachtungszeitraums ein Falschparker und erschwerte das Umdrehen. Im westlichen Wendebereich hielten 6 Elterntaxis an, im östlichen 10, dabei wurde im Osten dreimal im Westen einmal, die Durchfahrt durch den Radweg blockiert, was vielleicht auch daran lag, dass das falschparkende Auto den Platz zusätzlich eingeengt hat. Im Vergleich zu den vor Einführung der Schulstraße von Smaranda Krings gezählten 26, bzw. 23 regelwidrig haltenden ein deutlicher Rückgang. Obwohl der Gehsteig im Wendebereich nur an einer Stelle durch Fahrradständer vor dem Befahren geschützt ist, wurde kein einziges Mal auf dem Gehsteig angehalten. Dies könnte daran liegen, dass eine Durchfahrt durch die Straße sowieso nicht möglich ist, die Lenkenden sahen also eventuell keine Veranlassung die Straße durch gefährliches Parken für andere Autofahrende frei zu halten. Die freien Parkplätze wurden nur dreimal genutzt, offensichtlich war es also für die meisten bequemer im Wendebereich anzuhalten. Dabei wurde auch nur dreimal beobachtet, dass Erwachsene ausgestiegen sind, um die Kinder zum Eingang zu begleiten. Einmal wurde in einer Einfahrt gehalten, im Westen wurden 5 Autos beobachtet, welche umgedreht haben, ohne ein Kind abzusetzen. Hier könnte es sein, dass die Fahrer:innen, wie früher möglich, die Ampel Ameisgasse / Hütteldorfer Straße umfahren wollten und die Sackgassenschilder bei der Einfahrt nicht gesehen oder beachtet haben.



Abb. 52: Waltergasse 2020

Die meisten Kinder kamen zwischen 7:35 und 7:55, dabei wurden auch immer wieder unbegleitete Kinder, vor Allem aus dem Park kommend, beobachtet. Durch die verkehrsfreie Zone vor der Schule eröffnet der Park ein großes Einzugsgebiet aus welchem nur einmal, an den anderen Seiten des Parks, Straßen überquert werden müssen, was dort auch an relativ sicheren Kreuzungen möglich ist. Selbst wenn Eltern ihre Kinder dabei begleiten möchten, können sie sie schon dort verabschieden und selbstständig die letzten hundert Meter zur Schule zurücklegen lassen. Dies wurde in der Seestadt, wo der Bereich bis zu den Bushaltestellen und Gebäuden auf der anderen Seite des Parks vor der Schule überblickt werden konnte, öfters beobachtet (siehe Kapitel 6.5).

Sowohl Kinder am Rad als auch vorbei Radelnde wurden nur wenige beobachtet, im Vergleich zu anderen Beobachtungen war es allerdings auch deutlich kühler. Der autofreie Vorplatz wurde von Kindern und Begleitpersonen gut genutzt, Bänke bieten hier zusätzliche Verweilmöglichkeiten an. Der Vorplatz wurde bereits kurz nach 8 von einer Klasse genutzt, um sich vor einem Ausflug nochmal zu sammeln und wohl den Tagesablauf zu besprechen. Um seine geplante Funktion als neue Freifläche der Schule zu erfüllen sind allerdings sicher weitere Adaptionen nötig, welche auch bereits geplant sind. Die beobachtete temporäre Lösung zeigt jedoch dennoch, dass schon wenige, günstige und temporäre, Interventionen die Situation verbessern und einen Eindruck von zukünftigen Potentialen bieten können.

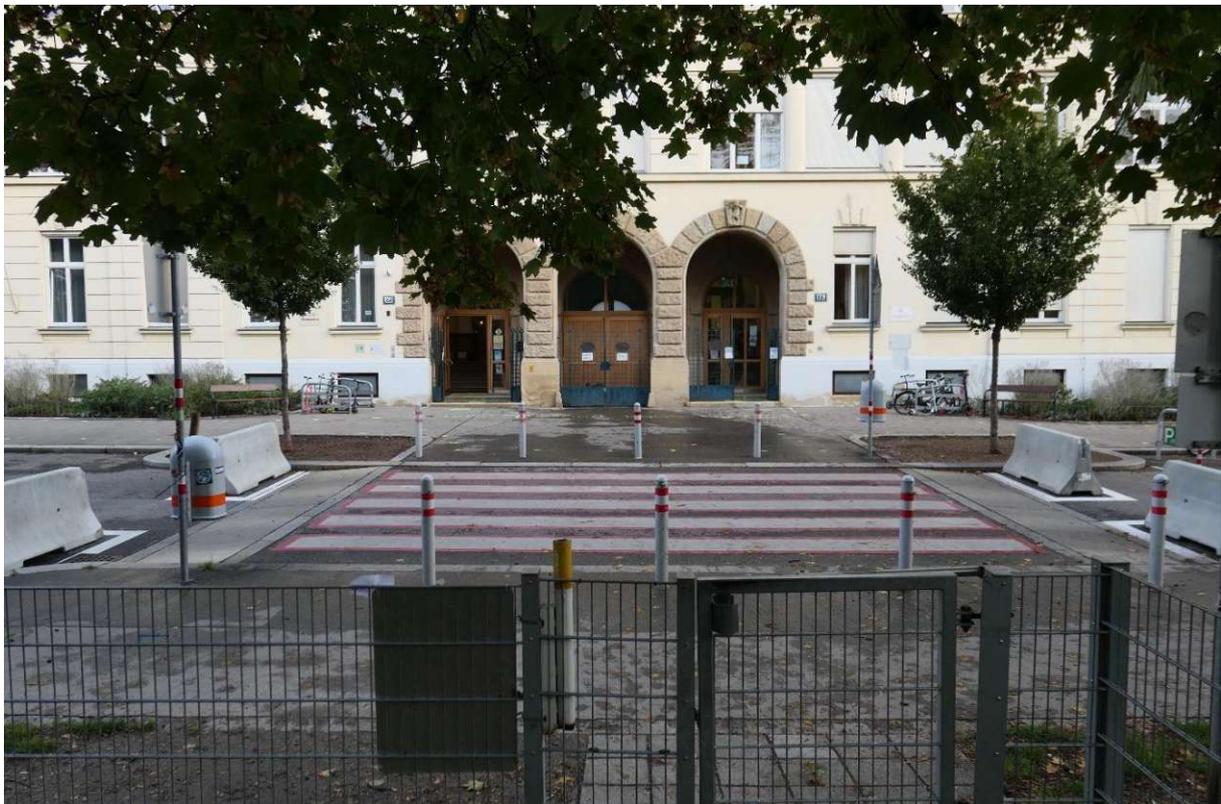


Abb. 53: Waltergasse 2020

Multiple Streams Ansatz:

Betrachtet man den Problemstrom so lässt sich zwar nicht so lange wie in der Waltergasse, aber doch auch schon einige Jahre ein Bewusstsein für das spezifische Verkehrsproblem des Standorts feststellen. Zusätzlich zu den Elterntaxis stellt hier vor Allem die Nutzung der Märzstraße als Schleichweg ein Problem dar. Ähnlich wie in der Waltergasse verschärft ein anstehender Umbau der Schule aufgrund einer größeren Schüler:innenanzahl, sowie der Verbauung bisheriger Freiflächen, den Nutzungsdruck auf den Schulvorplatz. Im Lösungsstrom spielt dieser nur eine untergeordnete Rolle, da er zum Zeitpunkt der Untersuchung erst anstand, es also zu noch keiner dadurch begründeten Sperre der Straße gekommen ist. Eine kleine Rolle können hierbei aber die notwendigen Leitungsarbeiten spielen, da die Straße dafür sowieso aufgedrungen und wiederhergestellt werden muss, bauliche Änderungen hier also keine zusätzliche Baustelle und ein geringeres zusätzliches Budget benötigen. Wesentlich war hier aber eine andere Änderung im Lösungsstrom, nämlich die Etablierung von Schulstraßen als Möglichkeit temporär Straßen zu sperren. Dies wurde hier als erster Schritt genutzt und konnte das Potential gut vermitteln. Im Politics Strom gab es auch im 14. Bezirk, neben den allgemeinen, übergeordneten Änderungen, einen Wechsel an der Spitze der Bezirksvorstehung. Mit Michaela Schüchner wurde hier sogar eine ehemalige Lehrerin, mit entsprechender Sensibilisierung, Bezirksvorsteherin. Einen weiteren Personalwechsel gab es mit einer neuen Direktorin in der Schulleitung. Diese Veränderung lässt sich im Multiple Streams Ansatz etwas schwer einordnen, da die Schule in dem Fall gleichzeitig Teil der Verwaltung, also der Politics Ebene, ist, als auch ein direkt betroffener Akteur. Diese Veränderungen bei den möglichen Lösungen und Akteuren, sowie der anstehenden Umbau lassen sich in diesem Fall als Gelegenheitsfenster identifizieren, mit einer Koalition aus Eltern, Schulleitung und Bezirkspolitik:innen als treibende politische Akteure.

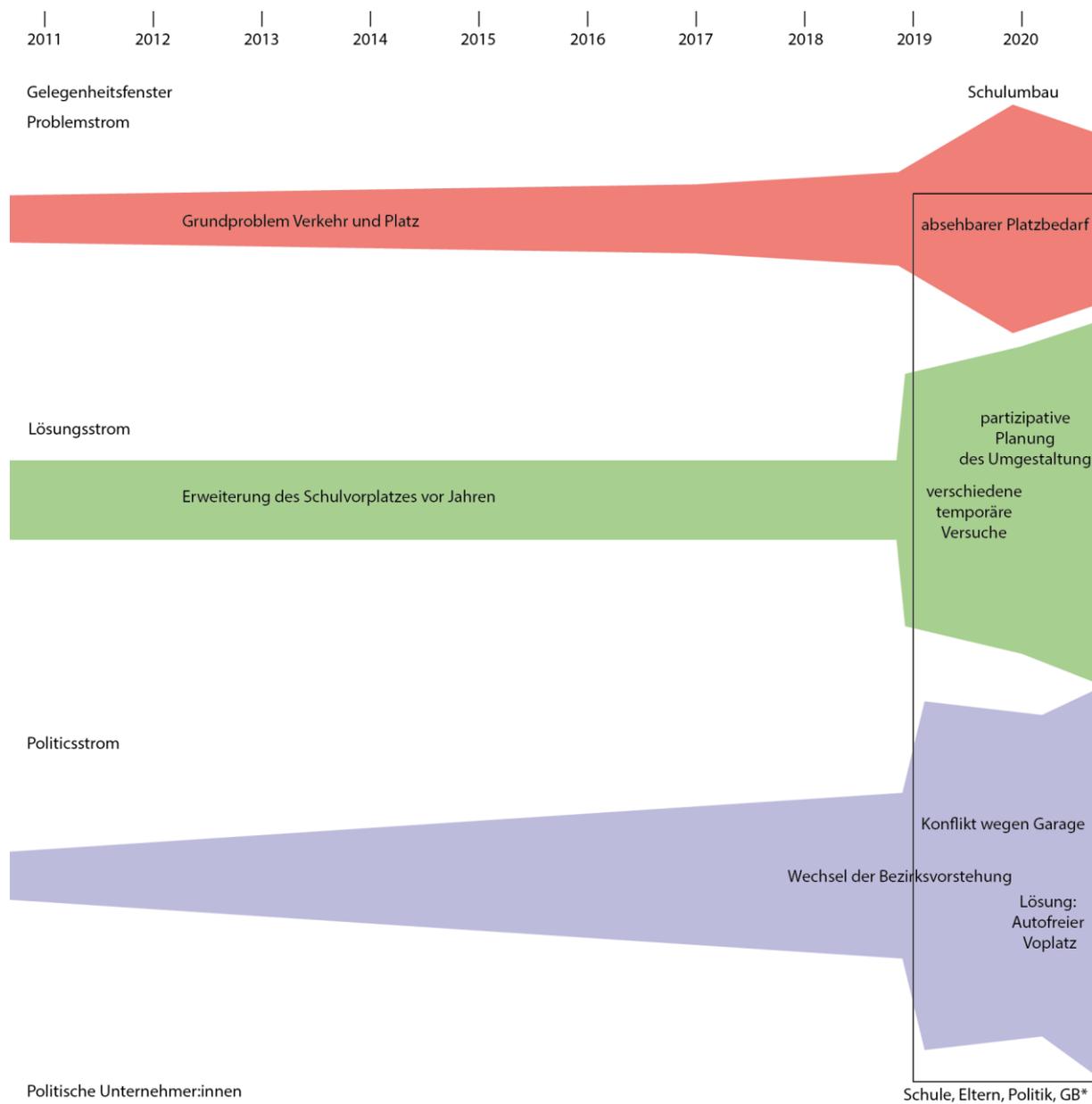


Abb. 54: Multiple-Streams-Ansatz der Märzstraße (eigene Bearbeitung)

7.3 Gasgasse (Lerngemeinschaft 15)

Beschreibung der Schule:

Die Lerngemeinschaft 15 in der Gasgasse 6 in Wien 15 ist eine gemeinsame Schule für Kinder von der 1. bis zur 8. Schulstufe. Die Lerngemeinschaft entstand 2004 aus der ersten integrativen Mehrstufenklasse der Volksschule Friedrichsplatz und wird von dieser gemeinsam mit der NMS Selzergasse und dem Sonderpädagogischen Zentrum Kröllgasse betrieben. Die Schule besuchen derzeit ca. 160 Kinder in 8 Klassen. Die Lerngemeinschaft Gasgasse ist keine Ganztageschule, bietet jedoch eine Nachmittagsbetreuung an. (Lerngemeinschaft 15) Expert:inneninterviews wurden mit der Leitung der Expositur Gasgasse, mit Sylvia Kostenzer, eine der engagierten Eltern und mit Markus Mondre von der Gebietsbetreuung durchgeführt.



Abb. 55: Luftbild Gasgasse 2020 (ViennaGIS)



Abb. 56: Luftbild Gasgasse 2016 (ViennaGIS)

Situation vor dem Umbau

Das Gebäude wurde früher von der Post genutzt, welche am Westbahnhof ein großes Verteilzentrum betrieben hat, und war zeitweise auch eine Filiale der Post. Diese hatte in dem Bereich südlich des Westbahnhofs größere Anlagen, welche im Zuge des Bahnhofumbaus 2009 abgesiedelt und abgerissen wurden (Wien Geschichte Wiki C). Das bestehende Gebäude wurde nach 1992 errichtet, da die Fläche im Luftbild aus diesem Jahr noch als Parkplatz oder Lagerfläche genutzt wird (ViennaGIS). Bei der Errichtung wurde die Straße mit Längsparkern an der gegenüberliegenden Seite und einer Rangierfläche für die Post auf der Seite des Gebäudes gestaltet. Auf der Abbildung 57 von 1999 ist zu sehen, dass sich im Erdgeschoss eine erhöhte Laderampe für kleinere Lastwägen befindet, ein Gehsteig war damals nicht vorhanden. Zu diesem Zeitpunkt war die Gasgasse bereits eine Einbahn in Richtung stadtauswärts. Im Luftbild aus 2014 ist zu erkennen, dass die Einbahn umgedreht, und die Rangier / Ladezone der Post nun als öffentliche Schrägparkplätze genutzt wurde. Radfahren gegen die Einbahn war möglich und an der Seite des späteren Schulgebäudes befand sich spätestens ab 2014 jeweils eine Baumscheibe am Ende des Gebäudes (ViennaGIS).



Abb. 57: Gasgasse 1999 (Wien Kulturgut)

Prozessablauf

2017 wurde schließlich das Gebäude zur Schule umgebaut, da das Gebäude der Volksschule Friedrichplatz zu klein für die neue Lerngemeinschaft war. Im Zuge dessen haben einige Eltern bemerkt, dass der Gehsteig vor dem Schuleingang sehr schmal wäre und sich mit dem Anliegen nach einer Verbesserung an die Gebietsbetreuung gewendet. Dabei hatten sie die Unterstützung der Schule und des Elternvereins. Die Gebietsbetreuung nahm Kontakt mit der Bezirksvorstehung auf, anfangs noch mit dem kurzfristigen Ziel die Schrägparkplätze in Längsparker umzuwandeln, um eine Gehsteigverbreiterung zu ermöglichen und eventuell zusätzliche Bäume zu pflanzen. Dieses Anliegen wurde vom Bezirksvorsteher sehr positiv aufgenommen. Da das Gebäude über keine Außenflächen und auch nur wenig Pausenräume verfügt, war bald auch eine Nutzung der Straße als zusätzliche Fläche für die Schule im Gespräch. Hinzu kommt, dass die Lerngemeinschaft nach wie vor Räumlichkeiten am Friedrichsplatz und in den anderen Partnerschulen benutzt, die Schüler:innen also öfters als bei anderen Schulen das Gebäude verlassen, bzw. betreten müssen.

Aus Sicht der Bezirksvorstehung sprach nichts dagegen, die kurze Straße permanent für den Autoverkehr zu sperren, um diesen Raum für die Schule, aber auch die allgemeine Öffentlichkeit nutzbar zu machen. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass dies sehr schnell umgesetzt werden konnte. Der erste Kontakt erfolgte im März 2017, bereits zum Schulanfang im September 2017 war die Straße gesperrt. Damals wurden auch bereits zwei neue Bäume gepflanzt und erste Sitzmöbel aufgestellt. Aufgrund der Geschwindigkeit wurde daher auch nicht im Bezirksparlament über den autofreien Schulvorplatz debattiert, es gab lediglich den Punkt „Verkehrsberuhigung Gasgasse und Umgebung auf Grund der Inbetriebnahme der Schule Gasgasse“ bei den Mitteilungen des Bezirksvorstehers in der Sitzung am 8.6.2017. Zu diesem Tagesordnungspunkt, der sämtliche Mitteilungen des Bezirksvorstehers umfasst, hat sich lediglich ein Abgeordneter der Grünen zu Wort gemeldet. Da diese Partei bei anderen Debatten öfters autofreie Schulvorplätze fordert ist davon auszugehen, dass diese Wortmeldung entweder zustimmend war oder sich auf eine andere Mitteilung bezogen hat (Wien.gv.at 2017 D: 3 - 4). Negatives Feedback anderer Parteien zur Sperre der Gasgasse für Autos, auch in Nachrichtenartikeln, konnte ich keines finden, wäre eine Partei dagegen gewesen, so hätte sie vermutlich auch bei der nächsten Sitzung einen entsprechenden Antrag gestellt.



Abb. 58: Gassgasse 2020

Im Verlauf des Prozesses wurde nicht auf die, den Umbau unterstützenden, Passagen der Fachkonzepte Mobilität oder öffentlicher Raum, anderer Strategiepapiere oder der RVS Bezug genommen. Dies war auch nicht notwendig, da es auf politischer und Verwaltungsebene keinen Widerstand gegen die autofreie Umgestaltung gab. Dennoch ist anzunehmen, dass sich die umsetzenden Fachstellen an diesen Vorgaben orientiert haben. Nach dieser ersten, schnellen Umsetzung des autofreien Schulvorplatzes wurde gemeinsam mit Schule, Elternverein, Eltern, Kindern und den zuständigen Magistratsabteilungen und Politiker:innen die zukünftige Gestaltung des Platzes überlegt. Dabei wurden in einer ersten Phase Begehungen durchgeführt, um die Situation und das Potential zu erkunden. In einer zweiten Phase gab es Workshops und Diskussionen aller Beteiligten. Besonders war hier auch, dass Zuständige aus der Verwaltung an gemeinsamen Terminen mit Eltern und Kindern teilnahmen, um sich die Wünsche und Anliegen direkt anzuhören, aber auch zu erklären was möglich ist, und was, warum, nicht. Eine größere Anrainer:innenbeteiligung wurde nicht gestartet, da es eben primär um die Schule gehen sollte, eine engagierte Bewohnerin der Straße konnte sich dennoch in den Prozess einbringen.

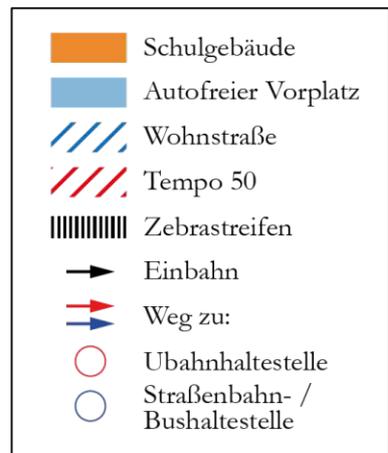
Der Prozess wurde nicht von einem externen Planungsbüro begleitet, auch die Verkehrsorganisation haben die Dienststellen selbst adaptiert. Da der Platz rechtlich eine Verkehrsfläche bleibt und als Feuerwehrezufahrt nutzbar sein muss, gab es zahlreiche Einschränkungen. So ist z.B. auf einer Verkehrsfläche als Belag nur Asphalt oder Pflasterung zulässig, höhere Spielgeräte dürfen jedoch in Wien nur auf Flächen mit einem weicherem Untergrund (Fallschutz) aufgestellt werden. Eine Umwidmung der Straße als Schulfläche, wie z.B. „Am Hundsturm“ im 5. Bezirk, war nicht möglich, da das Gebäude von der Lerngemeinschaft nur gemietet, also nicht im Besitz der MA10 ist. Die Umgestaltung mit zusätzlichen Sitzmöbeln und einem Wasserspiel wurde im Sommer 2019 umgesetzt und zum Schulstart 2019 abgeschlossen. Neben dem Schulvorplatz wurde auch die Verbindung zum Friedrichplatz, die Staglgasse, zur Wohnstraße umgewidmet und künstlerisch bemalt. Der gesamte Prozess wurde von der Gebietsbetreuung dokumentiert und soll Vorbildwirkung für ähnliche Umgestaltung haben (GB* B, GB* C).



Abb. 59: Gasgasse 2020

Ergebnis:

Die Gasgasse ist nun vor dem Schulgebäude, also zwischen der Zwölfergasse im Osten und der Staglgasse im Westen, autofrei. Dies wird nicht durch Fahrverbotschilder, sondern durch Poller erreicht. Ob das Radfahren auf der Fläche daher erlaubt ist, wird nicht ganz klar. Die Kreuzung mit der Zwölfergasse ist aufgedoppelt, bei der Staglgasse ist lediglich die Ausfahrt aus der Wohnstraße aufgedoppelt und somit als niveaugleicher Gehweg lesbar. Die gegenüberliegenden Ecken sind als Gehsteigvorziehungen, „Ohrwaschl“ ausgebildet und mit Pollern gegen Befahren, Parken und Halten abgesichert. Zebrastreifen finden sich an keiner der Kreuzungen. Der Bereich an der Kreuzung mit der Zwölfergasse war zum Zeitpunkt der Beobachtung aufgrund der Corona Pandemie eine „Pop Up Begegnungszone“ (Wien Zu Fuß B). Zu den zwei vorhandenen Bäumen am Anfang und Ende des Abschnitts auf der Seite des Schulgebäudes sind nun zwei weitere zwischen diesen gepflanzt worden. Einer dieser Bäume ist von einem beispielbaren Sitzmöbel, welches vom Büro zwoPK gestaltet wurde, umgeben, in der Nähe des zweiten Baumes befinden sich weitere Sitzmöglichkeiten. In der Mitte des Platzes bleibt eine Fahrgasse für Feuerwehr und andere Einsatzfahrzeuge frei. Diese ist mit Pollern abgesperrt und bietet auch eine große Freifläche für Spiele, Bemalungen, etc.. Pflanztröge und Fahrradständer trennen diesen Bereich vom ehemaligen Gehsteig auf der südöstlichen Seite des Platzes ab. Hier waren aufgrund von unterirdischen Einbauten keine Baumpflanzungen möglich.



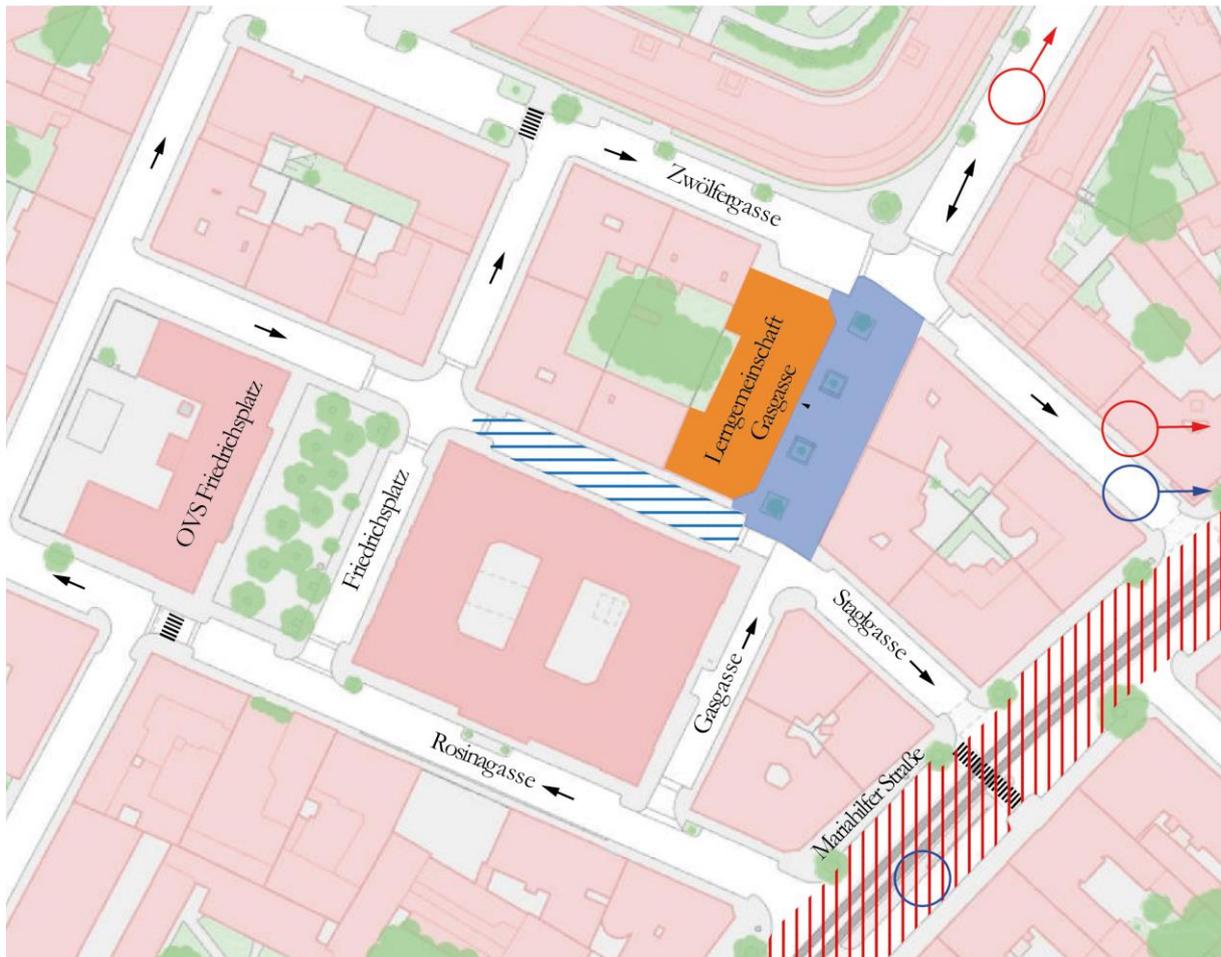


Abb. 60: Gasmasse 2020 (ViennaGIS, eigene Bearbeitung)

Eine im Beteiligungsprozess gewünschte Begrünung der Fassaden scheiterte bisher an den Kosten, ist aber für die Zukunft nicht ausgeschlossen. Bei den beiden Gründerzeithäusern gegenüber der Schule kommt hier erschwerend hinzu, dass diese zum Beobachtungszeitraum 2020 noch nicht saniert waren. Bei einem der beiden Häuser wurde 2021 mit einer Sanierung begonnen, eine Begrünung wäre hier also bald möglich. Im „Masterplan Freiraum2 für die zukünftige Gestaltung des gesamten Grätzls ist sowohl am sanierten Haus als auch am Schulgebäude, und an den Ecken des benachbarten Amtshauses, eine Fassadenbegrünung eingezeichnet (PlanSinn 2020). Auf der westlichen Seite des Platzes befindet sich zwischen den beiden Bäumen ein Wasserspiel mit Bodendüsen. Dies ist zu bestimmten Zeiten aktiv und kann von den Kindern mit einem Sensor ausgelöst werden. Direkt daneben ist auch ein Wasserbrunnen. Der Bereich um das Wasserspiel ist gepflastert, die restliche Fläche, abgesehen von den Baumscheiben asphaltiert. Hier hätten sich bei der Beteiligung natürlich viele eine hellere Pflasterung gewünscht, dies war jedoch aus Zeit- und Kostengründen nicht möglich. Aufgrund der ehemaligen Laderampen der Post befindet sich der Eingangsbereich der Schule im Hochparterre und ist über eine Stiege erreichbar. Dort befindet sich zwar ein Lift für Beeinträchtigte, die Schultransporte nutzen jedoch einen Nebeneingang an der Ostseite des Gebäudes, welcher direkten Zugang zum hauseigenem Lift ermöglicht. Zum Beobachtungszeitraum gab es dort keine eigene Haltezone für Beeinträchtigtentransporte, mittlerweile wurde diese im Zuge des Umbaus der Zwölfergasse jedoch eingerichtet. Dieser Umbau ist Teil einer großräumigeren Verkehrsberuhigung des Viertels. Im Zuge dessen wurden die Schulwege, vor allem die Verbindung zum Friedrichsplatz, verkehrsberuhigt, begrünt und für Fußgänger:innen attraktiver gestaltet (Wien.gv.at B). Diese Umbauten sind mittlerweile erfolgt und die Beschreibung des Prozesses, der Ergebnisse und die Beobachtung bezieht sich jedoch rein auf die Umgestaltung der Gasmasse vor der Schule und den Stand bis Herbst 2020.

Beobachtung Lerngemeinschaft Gasgasse

23.9.2020, sonnig, 15 Grad,

Als Beobachtungsposition wurde die Ecke Gasgasse/Staglgasse gewählt. Von diesem Punkt aus konnte sowohl der Schulvorplatz als auch die Wohnstraße Staglgasse gut beobachtet werden. Während dem Beobachtungszeitraum wurden 8 Durchfahrten durch die Wohnstraße gezählt. Bei vieren davon handelte es sich um Elterntaxis, wobei 2 noch in der Wohnstraße hielten, 2 erst im Kreuzungsbereich danach. Bei den vier Durchfahrten ohne aussteigende Kinder und den zwei bei denen die Kinder danach ausgestiegen sind, wurde gegen die Straßenverkehrsordnung für Wohnstraßen verstoßen, da in der Wohnstraße mehrere Parkplätze frei waren. Es kann sich somit nicht um Lenkende auf Parkplatzsuche gehalten haben. Paradoxerweise befinden sich die zwei Fälle, bei denen die Kinder in der Wohnstraße ausgestiegen sind in einer rechtlichen Grauzone, da in Wohnstraßen das Zu- und Abfahren erlaubt ist. Dabei ist nicht klar definiert, ob ein solches nur vorliegt, wenn auf einem legalen Parkplatz gehalten wird, oder ob hier auch das Zu- und Abfahren, zum Zwecke des Ein- oder Aussteigens, umfasst wird. Dennoch verboten bleibt das Anhalten auf der Fahrbahn, allerdings wäre hier argumentierbar, dass in einer Wohnstraße das kurze Anhalten und Aussteigen direkt auf der Fahrbahn sicherer wäre, als ein, zweifelsfrei legaler, Ein- und Ausparkvorgang, und der restliche Verkehr in einer Wohnstraße mit kurzen Behinderungen rechnen muss. Generell wurde in der Wohnstraße zwar nicht Schrittgeschwindigkeit, aber doch vorsichtig und langsam gefahren, die meisten Autos haben auch vor der Kreuzung mit der Gasgasse angehalten. Lediglich ein Fahrzeug ist mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit durch die Wohnstraße gefahren. Interessant ist auch, dass bis 7:40 und nach 8:00 keine Durchfahrten beobachtet wurden. Hier liegt die Vermutung nahe, dass sämtliche Durchfahrten in Zusammenhang mit der Abfahrt von Elterntaxis, welche Kinder zum Schulstandort am Friedrichsplatz gebracht haben, standen. Ein- oder Ausparkvorgänge wurden keine beobachtet, eine Schulstraße würde Anrainer:innen also wohl kaum belasten. Mittlerweile wurde die Staglgasse zur Fußgänger:innenzone umgewidmet, die Zufahrt zur Gasgasse ist nun nur mehr am Bezirksamt vorbei oder über die Zwölfergasse möglich, die Abfahrt vom Friedrichsplatz erfolgt über die Zwölfergasse.

Diese zweite mögliche Zufahrt zur Schule durch die Zwölfergasse konnte nur teilweise beobachtet werden. Hier war es nur möglich direkt im Kreuzungsbereich anhaltende Fahrzeuge zu sehen, ein Verhalten welches aufgrund des Blockierens der Kreuzung als StVO widrig und gefährlich eingestuft wurde. Dies haben insgesamt vier Lenkende gemacht. Der Kreuzungs-, und vermutlich auch Gehsteigbereich, direkt vor der Fußgängerzone wurde jedoch zweimal für eine längere Zeit von einem Beeinträchtigtentransport blockiert. Hier müssen die FahrerInnen auch aussteigen, gegebenenfalls den Kindern dabei helfen und diese anschließend zum Schuleingang begleiten, bzw. mit dem Rollstuhl schieben. Dieses Anhalten ist daher zwar verständlich und notwendig, aufgrund der Größe der Fahrzeuge allerdings auch relativ gefährlich. Eine Haltezone für Schüler:innentransporte gab es im Beobachtungszeitraum nicht, mittlerweile wurde diese eingerichtet. Hier wäre es bei einer neuen Beobachtung interessant zu sehen ob diese entsprechend genutzt werden kann, oder oft von Falschparkern, bzw. Elterntaxis blockiert wird.

Generell war die Situation bis 7:40 sehr ruhig, es wurde lediglich ein Auto, welches jemanden vor dem Amtsgebäude aussteigen ließ, und ein ausparkendes Fahrzeug beobachtet, das erste Elterntaxi kam um 7:41. Reguläre Parkplätze waren immer wieder frei und wurden auch zum Aussteigen genutzt. Der Peak war ungefähr zwischen 7:45 und 8:00. Kurz vor 8 hat der Verkehr deutlich zugenommen, einige Male wurden Menschen vor dem Amtsgebäude abgesetzt. Dort beginnen um 8:00 die Amtsstunden und auch die Ordinationszeiten der Amtsärzt:innen, hier liegt daher die Vermutung nahe, dass dies zu vermehrtem Verkehrsaufkommen führt.

Sehr viele Menschen sind mit dem Rad gekommen, beobachtet wurden Lehrende, Eltern und auch Kinder. Früher angekommene Kinder und Eltern konnten den Platz zum Plaudern und Spielen nutzen, auch viele Eltern sind noch nach Verabschiedung der Kinder ein paar Minuten plaudernd herumgestanden. Beobachtet wurden außerdem einige Kindergartenkinder, welche ebenfalls am

Platz spielen konnten. Hier ließ sich gut das kommunikative Potential eines autofreien Schulvorplatzes erkennen.

Abgesehen von dem einen schnell fahrenden Auto wurde keine gefährliche Situation beobachtet, sichtbar waren jedoch zahlreiche Linksabbieger aus der Gasgasse, vom Westbahnhof kommend, in die Zwölfergasse. Hier könnte eine Gefahrenstelle am Schulweg liegen, weitere Gefahrenstellen sind sicherlich die Übergänge von den Straßenbahnstationen auf der Mariahilferstraße in Richtung Schule.

Multiple Streams Ansatz

Der Problemstrom stellt sich bei diesem Fallbeispiel deutlich anders dar als bei den anderen Beispielen. Hier wurde nämlich das Problem schon angesprochen und thematisiert bevor es konkret vorhanden war. Im Unterschied zu den konkreten Problemen eines bekannt hohen Verkehrsaufkommens vor Schulen ging es hier also darum schon vor der Eröffnung der Schule Maßnahmen zu treffen, um dieses Problem zu vermeiden. Dies geschah natürlich im Kontext der Problemerkahrungen mit der Verkehrssituation vor Schulen im Allgemeinen. Auch das zweite große Problem, der fehlende Freiraum, wurde hier schon im Vorhinein angesprochen und mit bekannten Problemen an anderen Standorten verglichen. Interessant ist dabei, dass diese Diskussion von engagierten Eltern ausging. Von Seiten der offiziell mit der Planung befassten Stellen wurde anscheinend immer nur das Schulgebäude als solches geplant und nicht dessen Einbettung ins städtische Umfeld. Dabei bleibt jedoch unklar, ob dies eine generelle Lücke im Planungsprozess ist, da neue Schulstandorte im Altbaubestand eher selten realisiert werden, oder ob es daran liegt, dass die Lerngemeinschaft Gasgasse an diesem Standort nur temporär eingemietet ist, woraus sich andere Abläufe als bei der Neuerrichtung eines Schulgebäudes ergeben.

Im Lösungsstrom fanden sich hier anfangs verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation von denen sich sehr schnell eine autofreie Gestaltung als beste Option ergeben hat. Im Politicsstrom sind hier keine personellen Veränderungen entscheidend gewesen. Neben den allgemeinen Veränderungen in diesem Bereich hin zu mehr Partizipation und verkehrsberuhigter Stadtumgebungen fällt hier aber zusätzlich auf, dass Politik und Verwaltung in dem Fall zwar von selbst kein Problembewusstsein entwickelt haben, einmal darauf angesprochen aber sehr schnell und unkompliziert Lösungen erarbeiten konnten. Dies mag auch daran liegen, dass die Zustimmung aller Parteien und Gremien gegeben und das Budget überschaubar war.

Die entscheidende Rolle bei diesem Fallbeispiel haben sicherlich die engagierten Eltern als politischer Akteur. Diese haben das Problem als Erste erkannt, angesprochen und auch aktiv an einer Lösung mitgearbeitet. Dieses Engagement fällt auch mit dem offensichtlichen Gelegenheitsfenster zusammen, welches sich aus dem Umbau des ehemaligen Postgebäudes zur Schule ergeben hat. Das Problem eines Schulvorplatzes mit wenig Platz für Menschen ergab sich natürlich erst daraus, dass dieser Umbau auch mit einer Umgestaltung des öffentlichen Raumes einhergehen sollte war gut argumentierbar. Zusätzlich fielen auch während des Umbaus die meisten Parkplätze sowieso schon für die Baustelleneinrichtung weg. Problem und Gelegenheit haben sich in diesem Fall also gegenseitig bedingt und ergänzt, wesentlich ist jedoch, dass es sich um eine Übersiedelung einer bestehenden Schule handelte. Es gab daher also schon Eltern welche davon wussten und auch mit der Umgebung vertraut waren als entscheidenden politischen Akteur. Bei einem kompletten Neubau, bzw. Umbau eines bestehenden Gebäudes in eine neue Schule, wissen die Eltern erst sehr spät im Prozess, dass ihr Kind an diese Schule gehen wird. Es bräuchte daher politische Akteure auf anderer Ebene, um diese Mischung aus Problem und Gelegenheitsfenster zu nutzen.

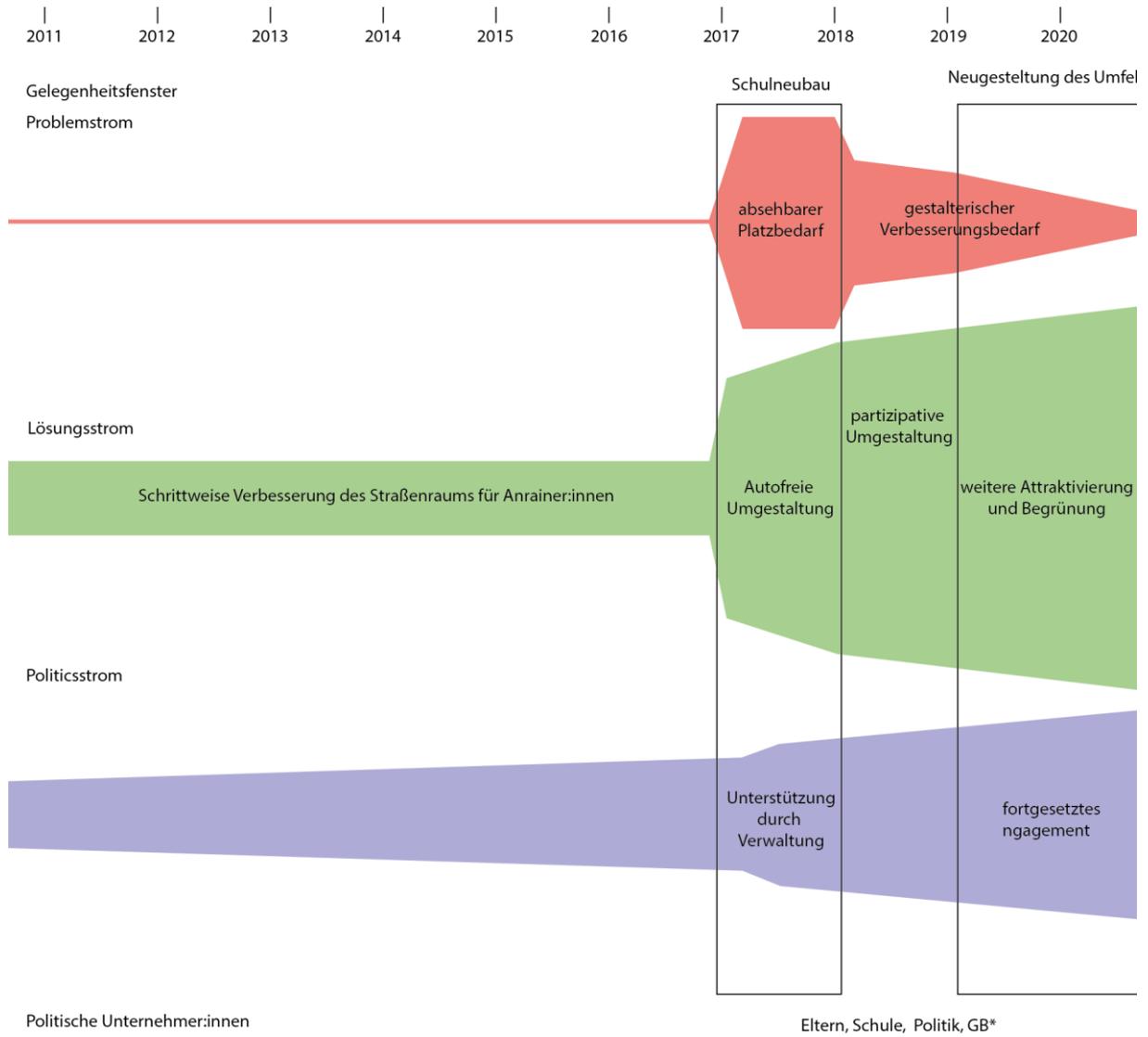


Abb. 61: Multiple-Streams-Ansatz der Gasgasse (eigene Bearbeitung)

7.4 Schulgasse

Die „Bunte Schule Währing“ ist eine OVS, eine offene Volksschule, mit ganztägiger Betreuung und derzeit (2021/22) 12 Klassen, d.h. ca. 300 - 350 Schüler:innen (Bunte Schule Währing). Das Schulgebäude wurde in der Gründerzeit am Südrand des damaligen Währinger Ortsfriedhof errichtet. Dieser wurde 1925 zum Schubertpark umgestaltet, wobei die Grabstellen von Ludwig van Beethoven und Franz Schubert erhalten blieben. (Wien Geschichte Wiki D) Die Schule verfügt nur über einen kleinen Hof. Ein Expertinneninterview wurde mit Silvia Nossek, der Bezirksvorsteherin von Währing, durchgeführt. Schule und beteiligtes Planungsbüro haben sich leider, trotz mehrmaliger Nachfrage, nicht zurückgemeldet.



Abb. 62: Luftbild Schulgasse 2021 (ViennaGIS)

Situation vor dem Umbau

Die Schulgasse führt ungefähr in West – Ost Richtung durch den 18. Bezirk und verläuft parallel zur Kreuzgasse im Süden und der Währinger Straße im Norden. Abgesehen von dem letzten Stück vor dem Gürtel war die Schulstraße vor dem Umbau durchgängig in beide Richtungen befahrbar, im Block vor der Schule befand sich auf beiden Seiten eine Parkspur für Längsparkplätze. Ungefähr 2012 wurde vor dem Schuleingang der Gehsteig bis zur Fahrbahn vorgezogen und durch ein Gitter von dieser getrennt, um einen minimalen Schulvorplatz zu erhalten. Der gegenüber der Schule liegende Schubertpark fällt Richtung Norden, zur Währingerstraße hin, ab, wodurch hier nördlich der Straße eine Böschung gebildet wird. Vor dem Umbau war diese dicht bewachsen und stellte eine Barriere zum Park dar, dessen Eingänge sich jeweils an den Ecken befinden. Die Schulgasse wurde vom Autoverkehr nicht nur zur Zufahrt zu Häusern und Parkplatzsuche verwendet, sondern auch als Schleichweg zur Umgehung von Kreuzgasse und Währingerstraße. Da die Schulgasse relativ eben verläuft und, im Unterschied zu Kreuzgasse und Währingerstraße, nicht von Straßenbahnen befahren wird, stellt sie auch eine wichtige Verbindung für Radfahrende dar. Im Süden der Schule gibt es weitere Schulen, deren Schulwege durch den Park und über die Schulgasse verlaufen, wodurch es zu einer zusätzlichen Belastung des Bereichs vor dem Schuleingang kommt.



Abb. 63: Luftbild Schulgasse 2016 (ViennaGIS)

Prozessablauf

Schon in den 90er Jahren gab es erste Bemühungen des Elternvereins die Sicherheit vor der Schule zu erhöhen. Darauf wurde jedoch lange nicht reagiert bis ungefähr 2012 eine Gehsteigvorziehung gemacht wurde. Die Protokolle der Bezirksratssitzungen seit Mai 2014 sind online abrufbar und geben einen Überblick über den Verlauf. Hier findet sich der erste Antrag der Grünen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Schulgasse am 18.9.2014. Dieser wurde jedoch mit den Stimmen der anderen Parteien abgelehnt (Wien.gv.at 2014: 5). Im Dezember 2015 wechselte die Bezirksvorstehung Währing von der ÖVP zu den Grünen und es fanden erste Gespräche mit der MA46 über eine Verkehrsberuhigung statt. Bei daraus resultierenden Verkehrszählungen wurde relativ wenig Durchzugsverkehr, dieser allerdings oft mit überhöhter Geschwindigkeit, sowie ein problematisches Verkehrsaufkommen durch Elterntaxis rund um Schulbeginn und Ende, beobachtet. Aus Sicht der MA46 war daher ein verkehrsfreier Schulvorplatz eine mögliche Lösung. Zusätzlich hat sich auch die Schule mehr Freiraum und einen besseren Zugang zum Park gewünscht. Mit der Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Währing 2016 haben sich neue Möglichkeiten zur Gestaltung öffentlicher Räume ergeben. Um dieses Potential zu Nutzen errichtete das Planungsbüro zweiPK gemeinsam mit der Schule einen „mobilen Schulvorplatz“ den sie folgendermaßen beschreiben:

„Der mobile Schulvorplatz soll eine dauerhafte Umgestaltung von Straßenräumen herbeiführen. Vor der Bunten Schule in Währing beschleunigte er in einem ergebnisoffenen Partizipationsprozess eine autofreie Neugestaltung des Schulvorplatzes. Es wurde bei Workshops mit den Schülerinnen und Schülern, durch Beobachtung der Raumnutzung und durch Befragungen der Bewohnenden und Gewerbetreibenden Ideen und Vorschläge eingeholt, aus denen zwei Varianten zu einer Umgestaltung entstanden. Diese wurden mittels einem temporären 1:1 Modell in realen Situationen vor Ort getestet. Die temporäre Umgestaltung stellt dabei die Minimalvariante dar, die bis zum tatsächlichen Baubeginn Lust auf Mehr verbreitet.“ (VCÖ A)



Abb. 64: Verkehrsversuch 2017 (BV18 in: MeinBezirk.at 2017 A)

Getestet wurde einerseits ein verkehrsfreier Schulvorplatz und andererseits eine Einbahnlösung. Ein Vorteil dieser Testphase war, dass temporäre Sperren ohne zeitaufwändige und unsichere Beschlüsse des Bezirksparlaments möglich sind und die Finanzierung über bestehende Förderschienen der Verwaltung gedeckt werden konnte. In diesen Prozess wurden neben der Schule und den Kindern auch Anrainer:innen involviert (MeinBezirk.at 2017 A, B & C). Bezirksvorsteherin Silvia Nossek berichtete in der Sitzung des Bezirksparlaments vom 14. Dezember 2017 folgendermaßen über den Stand der partizipativen Planung:

„Im Rahmen der Partizipativen Planung für den Schulvorplatz wurden an zwei Nachmittagen Ende September zwei Varianten „auf der Straße geplant“, d.h. direkt vor Ort ausprobiert. Auf Basis der dort gesammelten Rückmeldungen und Erkenntnisse und des gesamten Vorprozesses entwickelte das Planungsbüro eine Kompromissvariante als Vorentwurf. Dieser war in der Woche von 13. bis 17. November in der Bezirksvorstehung ausgestellt; an zwei Abenden gab es außerdem die Möglichkeit mit PlanerInnen, BehördenvertreterInnen und Politik zu diskutieren. Dazu wurden alle AnrainerInnen im größeren Umfeld, in Summe ca. 2.000 Haushalte, per persönlicher Adressierung eingeladen. Die Auswertung aller Rückmeldungen zeigt relativ große Einigkeit bei den gestalterischen Maßnahmen wie mehr Platz für Kinder vor der Schule, einen besseren Weg in den Park und Hochbeete im Park. Kontrovers diskutiert wurde die Frage, ob die Schulgasse im Bereich der Schule autofrei gestaltet werden oder weiterhin dem Autoverkehr zur Verfügung stehen soll.“ (Wien.gv.at 2017 E: 3)

Im weiteren Verlauf der Sitzung gab es dann auch einen entsprechenden Antrag welcher beschlossen wurde:

„Die zuständigen Stellen im Magistrat werden ersucht, die nötigen Schritte zu setzen (Entwurfs- und Ausführungsplanung, Kostenschätzung,...) um die Neugestaltung des Schulvorplatzes Schulgasse entsprechend dem in der Bezirksentwicklungskommission vorgestellten Vorentwurf (siehe Planskizze) in die Wege zu leiten. Begründung: Ausgangspunkt für den Wunsch eines großzügigen Vorplatzes vor der Bunten Schule und einer guten, fußläufigen Verbindung mit dem Schubertpark war der mangelnde Freiraum der Schule, die schlecht gestaltete Kreuzung mit der Leitermayergasse und die Übernutzung des Schubertparks. In einem partizipativen Planungsprozess wurden zwei Varianten als 1:1 Modelle vor Ort ausprobiert und diskutiert. Daraus hat das Planungsbüro einen Kompromissvorschlag entwickelt, der in einer Dialogwoche zur Diskussion gestellt wurde. Der Kompromissvorschlag erfüllt die Wünsche der Schule und vieler Anrainer, bietet eine autofreie und damit sichere Verbindung zum Schubertpark und erweitert die Angebote des Parks. Gemäß jüngster Verkehrszählung der MA 46 sollten sich aus der Verkehrsberuhigung in diesem Bereich der Schulgasse keine wesentlichen Mehrbelastungen für die umliegenden Straßen ergeben und die Autoabstellmöglichkeiten bleiben großteils erhalten. Damit trägt die Neugestaltung mit Augenmaß zum Ziel einer fußgängerInnenfreundlichen Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, sicheren Schulwegen und mehr Freiraum für Kinder und Jugendliche bei.“

(Wien.gv.at 2017 F)

Beschluss: Der Antrag wird mehrheitlich angenommen (12 Ja-Stimmen der GRÜNEN / 10 Nein-Stimmen der ÖVP / 8 Ja-Stimmen der SPÖ / 4 Nein-Stimmen der FPÖ / 3 Nein-Stimmen der NEOS).

(Wien.gv.at 2017 E: 5)

Ein Antrag auf Beibehaltung der Fahrspuren in beide Richtungen von der FPÖ wurde abgelehnt, die NEOS haben einen eigenen Antrag gestellt, welcher darauf abzielte die beiden Testvarianten jeweils 2 Monate lang provisorisch einzurichten. Dies sollte ihrer Meinung nach die Akzeptanz einer Verkehrsberuhigung erhöhen und eventuell eine größere Lösung ermöglichen, wobei nicht klar wird welche größere Lösung gemeint ist, da eine solche, wie z.B. die Umgestaltung des kompletten Blocks, nicht getestet wurde. Auch dieser Antrag wurde abgelehnt. (Wien.gv.at. 2017 E: 6 & Wien.gv.at 2017 G)

Im Sommer 2018 fand daraufhin der Umbau zu einem autofreien Schulvorplatz statt, welcher auch einen neuen, direkten, Zugang zum Park ermöglichen soll. Auch dieser Umbau wurde von zwoPK partizipativ gestaltet, die Möbel wurden im Rahmen eines AMS Projektes für arbeitslose Jugendliche gebaut (zwoPK, MeinBezirk.at 2018 A). Die lokale Agenda Währing gab es zu Beginn der Planungen noch nicht, weshalb sie nicht involviert war. Ein wichtiges Argument war auch die Nutzbarkeit des neuen Freiraums durch die Anrainer:innen und die Vergrößerung der nutzbaren Parkfläche. Dies hat letztendlich auch den Ausschlag für die komplette Verkehrsberuhigung und gegen die Einbahnlösung gemacht. Die Umgestaltung wurde durch vergleichende Verkehrszählungen begleitet, um im Falle von starker Verkehrszunahme in den umliegenden Gassen weitere Maßnahmen zu setzen. Dabei wurde keine starke Verkehrsverlagerung festgestellt. Neben dem Fachkonzept Mobilität wurde bei der Planung auch die Tatsache, dass die Schulgasse eine Achse im Freiraumkonzept der Stadt Wien darstellt als Argumentation verwendet. Aus Sicht der Bezirksvorsteherin war es wichtig nicht den vermeintlichen Verlust von Parkplätzen und Fahrspuren ins Zentrum der Diskussion zu stellen sondern den Zugewinn an Sicherheit und Freiräumen für Kinder und Anrainer:innen.

Ergebnis

Die Schulgasse ist nun im Bereich vor der Schule autofrei und hell gepflastert. Zum Schubertpark gibt es einen neuen Stiegenabgang, westlich davon wurde die Böschung mit Spiel- und Sitzelementen gestaltet, östlich bildet eine lange Sitzbank den Abschluss zum Park. Die Durchfahrt mit Fahrrädern ist nach wie vor im Schritttempo möglich, Schüler:innen am Schulweg zu den weiter südlich gelegenen Schulen müssen hier nun keine Straße mehr queren und können Abstand zum Schuleingang halten. Am Schulvorplatz befindet sich außerdem eine Baumscheibe sowie Sitzmöglichkeiten aus Holz. Ein weiterer Baum konnte am Eck gepflanzt werden. Die Trennung zu den weiterhin befahrbaren Teilen der Schulgasse wird durch Poller gewährleistet, wobei die verbliebene Sackgasse im Westen eine Wohnstraße mit einer Parkspur auf der Seite der Gebäude ist. Obwohl sich dort nur wenige Parkplätze befinden, konnte dieser Teil der Straße nicht autofrei gemacht werden da er auch als Zufahrt zu einer privaten Garage dient.



Abb. 65: Schulgasse 2021

Teile des Elternvereins forderten den gesamten Block verkehrsfrei zu gestalten, hier musste allerdings eine Kompromisslösung gefunden werden. Diese Lösung wurde bewusst so gestaltet, dass sie in Zukunft verlängert werden könnte. Ähnlich wie in der Märzstraße und Waltergasse kommt es gelegentlich zu Beschädigungen der Poller. Diese sind jedoch notwendig, da das Fahrverbot sonst nicht respektiert wird (MeinBezirk.at 2018 B). Um Elterntaxis in der Sackgasse zu vermeiden gib es im Westen Kiss and Ride Parkplätze zum Absetzen der Kinder sowie regelmäßige Informations- und Bewusstseinskampagnen in der Schule. Diese Maßnahmen zur Verringerung von Elterntaxis in Situationen, wo eine bauliche Verkehrsberuhigung (noch) nicht möglich ist, soll bei Erfolg auch an weiteren Schulstandorten durchgeführt werden. Laut der Bezirksvorstehung sind Schule und Anrainer:innen mit der Umgestaltung sehr zufrieden und nehmen die Möglichkeiten des neuen Freiraums gut an.

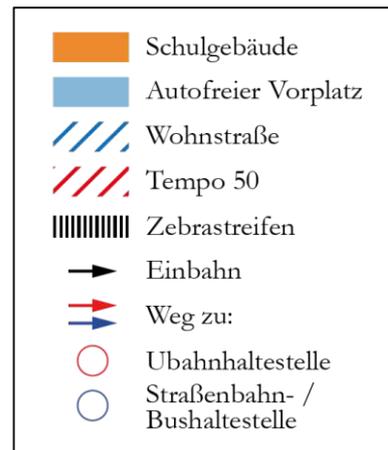


Abb. 66: Schulgasse 2020 (ViennaGIS, eigene Bearbeitung)

Beobachtung Schulgasse

1.10.2020 Bedeckt, vereinzelt sonnig, 13 Grad

Beobachtet wurde von der östlichen Seite des Schulvorplatzes, an der Ecke Schulgasse – Leitemayergasse. Westlich an den Schulvorplatz anschließend war die Schulgasse zum Beobachtungszeitpunkt aufgrund einer Baustelle für Kfz gesperrt, das Einfahren und Wenden in der Sackgasse war daher nicht möglich. Mit dem Rad und zu Fuß war es möglich an der Baustelle vorbeizukommen. Die Kreuzung mit der Teschnergasse im Westen konnte vom Beobachtungsstandpunkt ein bisschen eingesehen werden. Die Kiss & Ride Parkplätze weiter westlich konnten nicht beobachtet werden, die etwas östlich des Parks gelegene Sackgasse Weimarer Straße auch nicht. Schulgasse und Leitemayergasse sind für Fahrräder geöffnete Einbahnen Richtung Westen, bzw. Süden.

Aufgrund des neuen Schulvorplatzes und des Parks ist es mit dem Auto nur möglich von der Schulgasse links in die Leitemayergasse einzubiegen. Die Fahrbahn dieser Kurve, der ehemalige Kreuzungsbereich ist aufgedoppelt, es gibt Gehsteigvorziehungen und vor der Kreuzung links und rechts Fahrrad, bzw. Rollerstände. Die Außenseite der Kurve, Richtung Park und Schule, ist mit Pollern versehen, das Ohrwaschl innen nicht. Hier befindet sich auch links nach der Kreuzung ein Radständer, direkt davor steht noch eine Telefonzelle, welche die Sicht einschränkt. Am Beginn der Gehsteigvorziehung befindet sich auch ein Mistkübel, welcher die Sicht auf querende Personen, vor Allem Kinder, erschwert. Während der Haupteingang der Schule am neuen Schulvorplatz liegt, gibt es auch einen Nebeneingang in der Leitemayergasse. Da hier auch keine Parkplätze sind, sondern der Gehsteig verbreitert und mit einem Gitter gegen die Fahrbahn abgegrenzt wurde, wird dieser Eingang wohl auch im regulären Betrieb, nicht nur als coronabedingter Zweiteingang, genutzt. Nach Fertigstellung der Baustelle wird der Schulvorplatz auch im Westen mit Pollern gesichert.



Abb. 67: Schulgasse 2021

Es wurden generell wenig Elterntaxis beobachtet, die meisten davon haben regulär eingeparkt. Ein Auto hielt schräg in einer Einfahrt kurz vor der Kreuzung, wodurch Radfahren gegen die Einbahn blockiert wurde, ein Auto hielt gleich nach der Kurve auf der Fahrbahn, direkt vor dem Absperrgitter. Im Westen konnte ein Auto, welches direkt im Kreuzungsbereich hielt, beobachtet werden. Nahe dieser Kreuzung hielt auch ein Beeinträchtigtentransporter auf einem regulären Parkplatz, dezidierte Parkplätze für den Transport beeinträchtigter Schüler:innen gibt es derzeit nicht.

Die meisten Kinder kamen zwischen 7:40 und 8:00, wie bei den anderen beobachteten Fallbeispielen konnte der autofreie Schulvorplatz gut für die Verabschiedung und kurze Gespräche zwischen Kindern und Eltern, sowie zwischen verschiedenen Eltern, genutzt werden. Kurz nach 8 Uhr kam auch schon eine Klasse aus der Schule heraus und nutzte den Platz für Spiele. Es wurden wenige Schüler:innen der Volksschule mit dem Rad beobachtet aber einige Radfahrende in der Schulgasse wobei keine Konflikte beobachtet wurden. Die zahlreichen Schüler:innen und Eltern sorgen wohl für angepasstes Tempo, auch die Autofahrenden fuhren langsam um die Kurve. Bei der Kreuzung im Westen wurden hingegen zahlreiche Autos beobachtet die mit schnellerem Tempo Richtung Norden, zur Währingerstraße, gefahren sind. Diese Kreuzung ist zwar aufgedoppelt, Zebrastreifen für den Schulweg gibt es jedoch keine.

Generell wurde auf beiden Seiten viel Verkehr beobachtet, wobei in zahlreichen Autos Kinder gesehen wurden. Dies könnte an den zahlreichen Schulen welche sich im Nahbereich der Schulgasse, etwas südlich und westlich, befinden liegen. Elterntaxis, die zu den dortigen Schulen unterwegs sind, kommen dabei auch hier vorbei und fahren eventuell am Rückweg über die Teschnergasse. Auch zahlreiche ältere Schüler der nahen weiterführenden Schulen kommen auf ihrem Schulweg durch den Park am neuen Schulvorplatz vorbei, einige davon auch auf mit Fahrrädern. Diese Kinder sind aus dem Norden kommend Richtung Süden unterwegs, queren also den Westen orientierten Zustrom zur Volksschule. An der Kreuzung mit der Leitermayergasse ist durch den neuen Schulvorplatz genug Platz vorhanden, um dieses Zusammentreffen konfliktfrei abzuwickeln, vor dem Schuleingang in der Leitermayergasse war der Platz auf dem Gehsteig jedoch sehr eng. Um 7:55 wurde der Weg zur Schule ein bisschen erschwert, da die Mülltonnen der Schule zwischen die Poller gestellt wurden.



Abb. 68: Schulgasse 2021

Multiple Streams Ansatz

Beim Problemstrom ist auch hier sichtbar, dass das Problem seit Jahren bekannt ist. Im Unterschied zu den anderen Fallbeispielen gab es hier allerdings keine wesentliche Änderung auf lokaler Ebene. Beim Lösungsstrom fällt hier die temporäre Intervention auf, welche gezeigt hat, dass eine Änderung der Situation möglich ist. Entscheidend ist bei diesem Fallbeispiel jedoch die Änderung im Politics Strom. Hier hat nicht nur ein personeller Wechsel an der Spitze der Bezirksvorstehung stattgefunden, sondern es haben sich auch die Mehrheitsverhältnisse im Bezirk geändert. Seit 2015 stellen hier die Grünen, welche autofreien Schulvorplätzen gegenüber sehr aufgeschlossen sind, die Bezirksvorsteherin und verfügen im Bezirksparlament gemeinsam mit der SPÖ auch über eine notwendige Mehrheit für diese Politik. Ob die positive Einstellung der Verwaltung zu einem autofreien Schulvorplatz mit dieser Änderung zusammenhängt, kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht gesagt werden. Hier würde wohl auch dieses Beispiel alleine nicht ausreichen da es vor der Verkehrserhebung mit positiver Haltung zu einem autofreien Schulvorplatz keine älteren Erhebungen gab.

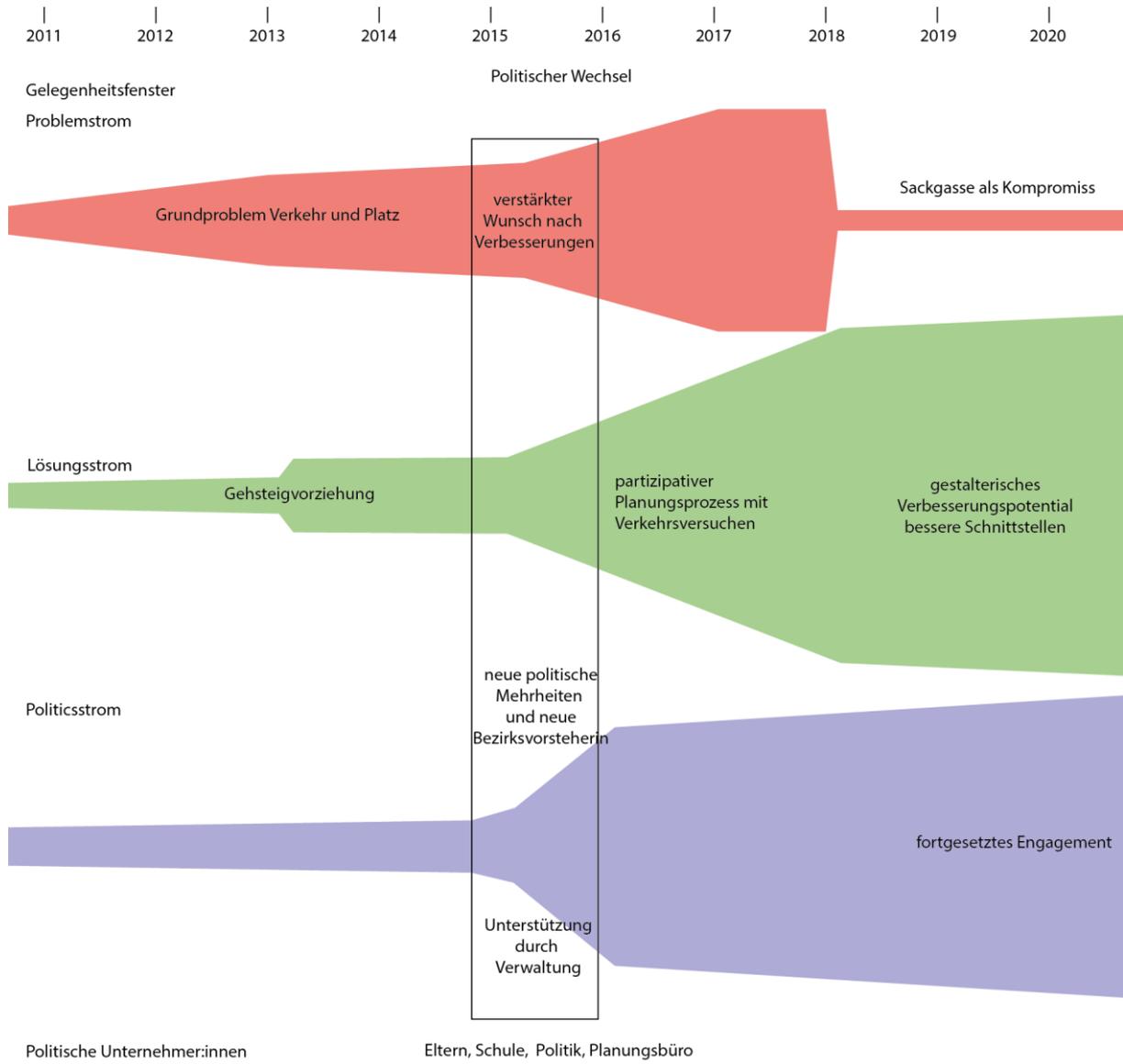


Abb. 69: Multiple Streams Ansatz der Schulgasse (eigene Bearbeitung)

7.5 Zusammenfassung der Beobachtungen

Dieses Kapitel fasst nur die Beobachtungen der umgestalteten Schulvorplätze zusammen, um einen Vergleich mit den Beobachtungen in Kapitel 6 zu ermöglichen. Eine komplette Zusammenfassung der Fallstudie erfolgt im Schlussteil der Arbeit, da deren Erkenntnisse mehrere Forschungsfragen betreffen.

Eine Aussage, ob durch den Umbau tatsächlich weniger Elterntaxis unterwegs waren, kann durch meine Beobachtung nicht gemacht werden. Dafür wäre ein Vorher - Nachher Vergleich mit möglichst umfassender quantitativer Erfassung an mehreren Tagen notwendig. Darüber hinaus müssten die Unterschiede bezüglich Anzahl der Schüler:innen, Art der Schule und Dauer der Baumaßnahmen (wenn ein neuer Schulvorplatz, wie in der Waltergasse mit einem größeren Umbau der Schule einhergeht) miteinbezogen werden.

Im Vergleich mit den nicht autofreien Schulvorplätzen fällt jedoch generell auf, wie sehr die morgendliche Atmosphäre vor einer Schule von der autofreien Gestaltung profitiert. Bewegt man sich um 7:30 durch die Stadt, so ist diese abseits der großen Straßen und Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs noch sehr ruhig. Dies trifft auch auf das Umfeld fast aller beobachteten Schulen zu. Vor Schulen ändert sich dieses Bild jedoch ab 7:30 deutlich, wenn nach und nach die Kinder und deren Eltern herbeiströmen. In einem Zeitraum von 30 Minuten müssen die Bereiche um den Schuleingang hunderte Kinder, deren Eltern und eventuell mitkommende kleinere Geschwister bewältigen, mit deutlichen Spitzen ca. zwischen 7:45 und 7:55. Dies ist durchaus vergleichbar mit dem Personenaufkommen bei mittelgroßen Veranstaltungen. An Orten mit wenig Platz entstand dabei dichtes Gedränge und zahlreiche enge Begegnungen zwischen ankommenden Kindern, bzw. Eltern, weggehenden Eltern und Passanten mit anderen Zielen. Kommen dazu noch Elterntaxis oder durchfahrende Autos hinzu, so entsteht schnell eine unangenehm dichte und laute Atmosphäre. Dies wird auch dadurch verstärkt, dass um kurz vor 8 allgemein stärkerer Verkehr, sowohl von zu Fuß gehenden, als auch Autos, beobachtet wurde. Viele dieser Personen waren ebenfalls Eltern oder Kinder am Weg zu anderen Schulen in der Nähe, bzw. Personen mit Zielen wie Ärzt:innen oder Behörden welche ebenfalls oft um 8 Uhr öffnen. Nach 8 ist die Atmosphäre wieder merklich ruhiger.

Bei den autofreien Schulvorplätzen zeigte sich aufgrund des deutlich besseren Platzangebotes, aber auch durch das Wegfallen von Straßenlärm, eine merkbar entspanntere Atmosphäre. Begegnungen zwischen Personenströmen in unterschiedlichen Richtungen waren problemlos möglich, immer wieder bildeten sich auch lockere Gruppen von miteinander kommunizierenden Eltern und Kindern. Die Möglichkeit sich in Ruhe von den Kindern zu verabschieden, kurz mit anderen Eltern zu plaudern oder einfach unbehelligt an einer Schule vorbeizugehen, sind auf autofreien Schulvorplätzen um ein Vielfaches besser. Natürlich gibt es auch bei den nicht autofreien Schulvorplätzen deutlich bemerkbare Unterschiede, wie auch in der in Kapitel 3.3 vorgestellten Studie „Der Öffentliche Platz vor der Schule“ festgestellt (Stadtentwicklung Wien, MA 18 2012). Bei bestehenden Schulen lässt sich ein Umbau in Richtung der vorteilhaften Eingangssituationen, wie z.B. ein halböffentlicher Hof, nur schwer erreichen, in Ausnahmefällen könnte z.B. die Verlegung des Eingangs, manchmal in Zusammenhang mit einem neuen Anbau, zu solch einer Verbesserung führen. Eine autofreie Neugestaltung der Straßen vor Schulen ist hingegen fast überall schnell und mit wenig Aufwand umsetzbar und birgt demnach ein hohes Potential die Qualität der alltäglichen Wege der betroffenen Kinder und Eltern zu steigern.

Bei den nach wie vor vorhandenen Elterntaxis fiel bei den Beobachtungen auf, dass nur ein Teil davon unmittelbar am Rand des autofreien Schulvorplatzes anhielt und sich selbst diese auf mindestens zwei, manchmal auch mehr, Stellen aufteilten. Einige Elterntaxis hielten auf regulären Parkplätzen weiter weg, eine Beobachtung die sich auch mit jener der Pilotstudien zur Schulstraße (siehe Kapitel 3.1) deckt. Diese Eltern sind oft ausgestiegen und haben ihre Kinder zum Eingang begleitet. Um die Gründe dafür zu erfahren und allgemein Veränderungen und Haltungen der Eltern abzufragen, wäre natürlich eine eigene Erhebung notwendig, es kann jedoch vermutet werden, dass zwei Veränderungen dabei eine Rolle spielen. Erstens wird der Weg vom Auto zum Schuleingang

länger, und ist nicht immer vom Parkplatz aus einsehbar. Eltern die ihre Kinder (noch) nicht unbegleitet zur Schule gehen lassen, müssen sie also auf diesem Weg zu Fuß begleiten. Dadurch wählen sie eher einen regulären Parkplatz, anstatt in zweiter Spur zu halten. Zweitens ermöglicht der autofreie Schulvorplatz es sich vor der Schule entspannter vom Kind zu verabschieden und eventuell anderen Eltern zu begegnen, die Option die Kinder auf diesen letzten Metern zu begleiten wird also attraktiver.

Schule	Autoverkehr	Platzangebot	Einschätzung
Waltergasse	Autofrei, am Eck starker Verkehr, Stau um die Kreuzung	An sich sehr großzügig, durch Falschparker eingeschränkt	Attraktiv und kommunikativ, stark versiegelt, Parkspur schränkt Möglichkeiten ein
Märzstraße	Einige Elterntaxis in den Sackgassen	Zum Ankommen großzügig, als Schulfreiraum noch zu wenig	Attraktiv und kommunikativ, Verkehrssperren verbesserbar (Ausweitung bereits geplant)
Gasgasse (Lerngemeinschaft 15)	Autofrei, am Eck einige Elterntaxis	großzügig	Attraktiv und kommunikativ, stark versiegelt
Schulgasse (Bunte Schule Währing)	Autofrei, am Eck wenige Elterntaxis	Am Vorplatz großzügig, durch Zugang zum Park sehr großzügig	Attraktiv und kommunikativ, direkter Parkzugang gut gelöst

Tabelle 6: zusammengefasste Ergebnisse der detaillierten Fallstudie

8. Exkurs: London & Paris

Eine weitere Gemeinsamkeit der Beispiele der zweiten Fallstudie ist, dass jeder Schulvorplatz an sich als ein eigenes Problem betrachtet wurde. Dadurch müssen für jede erfolgreiche Umgestaltung die im Multiple-Streams-Ansatz besprochenen Elemente zusammenfinden und genutzt werden. Um zu verstehen, wie dies auf einer höheren Ebene ineinandergreifen könnte wird an dieser Stelle ein kurzer Blick nach London und Paris gemacht. Städte welche mit ambitionierten Programmen sehr schnell eine hohe Anzahl an Verkehrsberuhigungen vor Schulen umsetzen konnten.

8.1 London School Streets

In England gibt es das mit den Schulstraßen vergleichbare Konzept der School Streets. Auch dabei werden der gesperrte Bereich und die gültige Zeit auf die Situation der Schule angepasst. Ähnlich wie in der neuen StVO Regelung für Österreich gibt es diverse Ausnahmen, im Unterschied zu Österreich sind diese jedoch nicht generell festgelegt sondern es werden individuelle Genehmigungen aufgrund von zu diskutierenden Grundlagen erteilt. 2021 wurden 5 davon in London qualitativ und quantitativ evaluiert. Da es hier keine Daten von vor der Einführung gab wurde der Verkehr während der Sperren und zwischen diesen Zeiten verglichen und eine deutliche Reduktion während der Sperren festgestellt. In den Interviews wurde festgestellt, dass die vielfältigen Möglichkeiten auf den speziellen räumlichen Kontext der Schule einzugehen, einerseits positiv beurteilt werden und für Akzeptanz notwendig sind, andererseits aber auch mit einem hohen Arbeitsaufwand für die Beteiligten und einer ständigen Überprüfung und Verbesserung der Regelungen einhergehen. (Transport for London 2022)

Die erste Schulstraße in London wurde 2017 eingeführt, bis 2019 konnten bereits 90 Schulstraßen umgesetzt werden. London hat die Covid19 Pandemie zum Anlass genommen tiefgreifende Veränderungen im öffentlichen Raum umzusetzen. Im März 2022 gab es daher bereits über 500 Schulstraßen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass diese Maßnahmen, ähnlich wie in Wien, meistens auf Bezirksebene (Borough) umgesetzt werden (Transport for London. 2022) und es daher große Unterschiede in den Herangehensweisen und der Anzahl der umgesetzten Projekte gibt. Der London Borough of Hackney ist dabei einer der ambitioniertesten und hat schon 2017 erste Pilotprojekte gestartet, 2019 wurde dieses intensiviert. Ein wesentlicher Unterschied zu den Wiener Schulstraßen ist, dass die Initiative dabei nicht von den Schulen, sondern von der Bezirksverwaltung ausgeht:

“In November 2019, Hackney Council announced that we would assess all primary schools in the borough for a School Street and, unless the school opted out, we would install School Streets at all suitable locations. By committing to such a large scale implementation, Hackney was continuing to make it safer to walk and cycle to school for our most vulnerable residents and making strides towards reclaiming our streets from the dominance of motor vehicles.” (Hackney School Streets 2021: Foreword)

Ein weiterer Unterschied zu Wien ist, dass es in London ab 2020 ein dezidiertes Förderprogramm „Streetspace for London“ gab, welches mit einem eigenen Budget ausgestattet war und 322 Schulstraßen begleitet und finanziert hat (Transport for London A). „Streetspace for London“ wurde als Sofortmaßnahme eingerichtet, um während der Covid19 Pandemie Social Distancing zu erleichtern und umfasste auch andere Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Straßen und Radwege (Transport for London A).

Ein weiterer Faktor, welcher erfolgreiche und schnelle Umsetzungen erleichtert, sind die umfangreichen Toolkits, Handbücher welche nicht nur Argumente für verkehrsberuhigte Schulvorplätze liefern, sondern detaillierte Empfehlungen zur Gestaltung des Prozesses, aber auch der planerischen und baulichen Maßnahmen beinhalten (Hackney School Streets 2021). Dies entspricht sehr stark der auch im Multiple-Streams-Ansatz vorkommenden Idee, dass es möglich ist erfolgreiche Lösungen bekannt zu machen und auf ähnlich gelagerte Probleme anzuwenden.

8.2 Paris

Das französische Bildungssystem bezeichnet mit unseren Kindergärten vergleichbare Einrichtungen für Kinder von 3 – 6 Jahren als „Vorschule“ („École Maternelle), danach folgt die fünfjährige „Grundschule“ („École Élémentaire) für Kinder von 6 bis 11 Jahren (Wikipedia). Programme für Schulen, darunter auch jene für autofreie Schulvorplätze, beziehen sich auf diese zwei Schulstufen. Die nächste Schulstufe wird „Collège“ genannt und ist in der Bezeichnung Schule, also „École“ nicht enthalten (Wikipedia). Dies wird vermutlich auch von den meisten übersetzten Artikeln so übernommen, ein direkter Vergleich der Volksschulen ist daher also nicht möglich. Im Unterschied zu vielen anderen Arbeiten über „Schulen“ ist allerdings klar, dass Mittlere und Höhere Schulstufen nicht mitgezählt werden. Aus Gründen der Lesbarkeit ist auch in dieser Arbeit, wenn es um französische Schulen geht, die französische Definition gemeint.

Die Verkehrsberuhigung von Straßen vor Schulen ist in Paris in ein allgemeines Programm zur Förderung aktiver Mobilität, Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Begrünung der Stadt eingebettet. Mit Stand 6.4.2023 gibt es in Paris insgesamt 180 Schulstraßen, davon wurden 126 seit dem Sommer 2020 neu eingerichtet. Laut Informationen der Stadt Paris profitieren davon 230 Schulen, da es in einigen Straßen mehrere Schulen gibt. Allein im Winter 2022 wurden 12 neue Straßen verkehrsberuhigt, für 2023 sind noch 30 weitere geplant (Paris 2023 A). Ähnlich wie in London gibt es dafür vereinheitlichte Argumente, Hilfestellungen zur Prozessgestaltung und Designrichtlinien (Arep). Der Pariser Vizebürgermeister und politische Verantwortliche für „Transformation der Öffentlichen Räume, Mobilität und Straßenregeln“ („Adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie“) hat angekündigt 300 Straßen vor Schulen verkehrsberuhigen zu wollen (David Belliard), wobei nicht klar ist ob dabei die bereits vor 2020 bestehenden miteinberechnet oder 300 neue gemeint sind. Sowohl David Belliard (ebd.) als auch die Stadt Paris (Paris 2023 A) argumentieren dabei sehr stark mit der in Paris sehr hohen Belastung durch Schadstoffe. Schulstraßen sind dabei in zwei Varianten möglich:

- Permanente Sperrungen mit Pollern oder ähnlichen um Einsatzfahrzeuge, Müllabfuhr usw. die Zufahrt zu ermöglichen.
- Fahrverbote mit Ausnahmen, Schritttempo und Vorrang für zu Fuß gehende in Straßen mit Zufahrten zu privaten Stellplätzen, oder in denen Lieferverkehr notwendig ist

Bei beiden Varianten gibt es keine öffentlichen Parkplätze und frei werdende Flächen werden soweit wie möglich begrünt. Mit April 2023 wurden 40 besonders aufwändig beruhigt und mit Begrünung, Aufenthaltsflächen, neuen Belägen, etc. ausgestattet, einige vorerst nur mit temporären Gestaltungen ausgestattet und einige lediglich durch eine Beschilderung vergleichbar zu den österreichischen Wohnstraßen ausgewiesen. Auch bei diesen gibt es aber oft neue Bäume und vor Allem keine Parkplätze (Rue Pirandello). Die minimalen oder temporären Umgestaltungen sind oft eine Zwischenstufe zur permanenten Umgestaltung (Rue de l'Arbalette), eine umfangreiche Begrünung ist jedoch nicht überall möglich (Paris 2023 A). Neben den am stärksten durch Verschmutzung belasteten Standorten, finden Umbauten im öffentlichen Raum häufig in „Zielquartieren“ statt. Im Zuge dessen werden auch die Straßen vor Schulen im Quartier thematisiert. Diese Prozesse werden auch partizipativ gestaltet (Paris 2023 B).

Aus Sicht der Initiative „La Rue Est À Nous!“ geschieht noch zu wenig, bzw. an den falschen Orten. Auf ihrer Homepage gibt sie einen Überblick über sämtliche Schulen und die umgesetzten Maßnahmen. Sie unterscheidet dabei zwischen guten, durchschnittlichen und schlechten/unzureichenden Lösungen. Gute Lösungen sind die Varianten mit permanenten Sperrern, durchschnittliche entsprechen der Variante mit Fahrverboten, keinen Parkplätzen und verkehrsberuhigender Gestaltung. Bei Schlechten wird meist vermerkt, dass es lediglich Fahrverbote mit Ausnahmen aber keine verkehrsberuhigende Umgestaltung gibt und die Fahrbahn nicht von Eltern oder Kindern genutzt werden kann. Eine kurze Stichprobe lässt vermuten, dass es sich dabei überwiegend um die älteren, vor 2020 bestehenden, Schulstraßen handelt. Derzeit verzeichnet die Karte 808 Schulen. Davon wurden bei 88 gute, bei 29 durchschnittliche und bei 33 unzureichende Maßnahmen umgesetzt (La Rue Est À Nous A). Dies ist für die Initiative angesichts der anvisierten 300 Schulen noch zu wenig, sie bemängelt außerdem, dass nur 58% der Umsetzungen in „guter“ Qualität durchgeführt wurden. Verkehrsberuhigungen „guter“ Qualität finden laut „La Rue Est À Nous“ überwiegend dort statt wo die Ausgangslage einfach ist, z.B. bei Sackgassen, geringem Verkehrsaufkommen oder kurzen Straßen. Standorte mit hoher Verkehrs- und damit auch Schadstoffbelastung, wurden bisher eher ausgelassen. Ende 2021 wurden die Situation der 300 am meisten durch Emissionen belasteten Schulen nur bei 27 verbessert (La Rue Est À Nous B). Die interaktive Karte gibt leider keinen Aufschluss über die Aktualität und Vollständigkeit der Daten da sie von der Initiative zusammengetragen wird. Die, laut Informationen der Stadt Paris, aktuellsten Schulstraßen fehlen z.B. derzeit (La Rue Est À Nous A). Daraus, und aus unterschiedlichen Definitionen, z.B. ob Vorschule und Schule in einem Gebäude als eine oder als zwei Schulen zählen, könnte sich die Diskrepanz zwischen den 150 erfassten der Initiative und den 180 angegebenen der Stadt Paris ergeben. Obwohl ein direkter Vergleich mit Wien, aufgrund der unterschiedlichen Definition von Schulen, den unterschiedlichen Bevölkerungszahlen, Stadtstrukturen und einer unterschiedlichen Ausgangslage nicht möglich ist, kann festgehalten werden, dass die Zahl von 126 Umgestaltungen in nicht einmal 3 Jahren, davon ein Großteil in guter oder durchschnittlicher Qualität, eindrucksvoll ist.

9 Conclusio und Ausblick

In diesem Schlussteil werden die Antworten auf die Forschungsfragen der ersten Kapitel nochmal rekapituliert und als Basis verwendet um die Forschungsfragen der detaillierten Fallstudie, sowie die zentrale Frage welche Prozesse erfolgreiche Umgestaltungen ermöglicht haben, zusammenfassend zu besprechen. Danach wird die Herangehensweise der Arbeit kritisch reflektiert und abschließend ergibt sich aus den Erkenntnissen über das Thema und die Forschungsarbeit der weitere Forschungsbedarf.

9.1 Zusammenfassende Beantwortung der Forschungsfragen

Abschließend werden die Erkenntnisse der Forschungsfragen nochmal kurz zusammengefasst. Die zentrale Forschungsfrage wurde hauptsächlich mittels der zweiten Fallstudie behandelt und wird daher nach den ersten, dem Verständnis des Themas dienenden, Unterfragen diskutiert.

- **Wie betrachtet die Stadt- und Verkehrsforschung Kinder?**

Ausgehend von unterschiedlichen Definitionen und einem Wandel des Verständnisses von Kindheit(en) gibt es unterschiedliche Forschungspositionen zum Themenkomplex Kinder, Stadt und Mobilität. Bei manchen stehen die Auswirkungen von Stadt und Verkehr auf die kindliche Entwicklung im Mittelpunkt, manche beschäftigen sich mit den Konsequenzen der körperlichen, kognitiven und mentalen Unterschiede verschiedener Altersstufen auf die Mobilität von Kindern. Manche thematisieren Praktiken der Raumeignung von Kindern und Jugendlichen vor dem Hintergrund von funktional getrennten urbanen Räumen mit den Vor- und Nachteilen eigener Bereiche für Kinder, bzw. Jugendliche. Neue Entwicklungen sind eine Veränderung vom „Forschen über Kinder“ hin zum „Forschen mit Kindern“. In der Planung werden Kinder oft zunehmend auch als wertvolle Ressource von Wissen über ihre Lebenswelten und Motivation an Erwachsene betrachtet ihre Umwelt nachhaltiger zu gestalten. Eine für diese Arbeit zentrale Erkenntnis ist die Wichtigkeit von aktiver, selbstbestimmter Mobilität und von städtischen Räumen, welche diese ermöglichen, nicht nur für die Kinder, sondern auch für deren Betreuungspersonen. Eine kindgerechte Stadt ist eine Stadt die auch für zahlreiche andere Nutzer:innengruppen attraktiv ist.

- **Wie sieht die (Schulweg)Mobilität von Kindern in Wien aus?**

Während ein hoher Anteil der Volksschulkinder zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Schule kommt, gibt es in Wien einen leicht rückgängigen, aber mit 13% immer noch hohen, Anteil an Elterntaxis. Der Anteil an Wegen welche Kinder selbstständig und aktiv zurücklegen können hat in modernen Städten abgenommen. Während es zahlreiche Forschungsarbeiten gibt die sich mit den Widersprüchen zwischen selbstständiger Mobilität, und dem Wunsch der Eltern ihre Kinder sicher an Ziele zu bringen, beschäftigen und in Bezug auf Schulwege auch die komplexen Wegketten moderner Lebensrealitäten, in zunehmend durchgeplanten Tagesabläufen, ein interessantes Thema darstellen fehlen dafür oft belegbare Zahlen. Der dafür notwendige Detailgrad übersteigt übliche statistische Erhebungen, Stichproben und qualitative Arbeiten bieten oft nur ausschnittsweise Einblicke in komplexe Lebens- und Mobilitätszusammenhänge. Vergleiche zwischen Kindern verschiedener Altersstufen sowie Menschen mit oder ohne Betreuungsaufgaben zeigen jedoch, dass es gerade bei jüngeren Kindern ein hohes Potential für mehr selbstständige Mobilität gibt.

- **Welche Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung von Schulvorplätzen gibt es?**

Die Recherche zu diesem Thema hat gezeigt, dass es eine Vielzahl an Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung von Schulplätzen gibt. Diese unterscheiden sich im Umfang der Verkehrsberuhigung von autofrei hin zu geringen, zeitlich begrenzten Einschränkungen, im Ausmaß der damit einhergehenden baulichen Maßnahmen, nach ihrem zeitlichen Wirkungsbereich

sowie dem zur Umsetzung benötigten zeitlichen und finanziellem Aufwand. Schnell und einfach umzusetzende Verbesserungen können oft eine Vorstufe für umfangreichere Attraktivierungen darstellen.

- **Wie schauen Schulvorplätze in Wien aus?**

Hier wurden zwei Überblicksarbeiten besprochen, welche zeigen, dass es in Wien ein breites Spektrum zwischen attraktiven, großzügigen und verkehrsberuhigten Schulvorplätzen und problematischen Standorten mit wenig Platz und viel Verkehr gibt. Während es also Schulen mit dringendem Handlungsbedarf gibt, existieren auch genügend positive Beispiele. Der Vergleich einiger Stichproben dieser älteren Arbeiten mit dem aktuellen Stand der Dinge zeigt, dass es bei vielen problematischen Standorten schon Verbesserungen gab.

- **Welche Haltung haben die Strategiepapiere der Stadt Wien bezüglich Schulvorplätzen?**

Die Wiener Strategiepapiere sind keine verbindlichen Vorgaben, sondern Dokumente, welche eine gewünschte Zukunftsvision der Stadt transportieren sollen. Sie thematisieren Problemfelder und verknüpfen diese mit Zielen und Maßnahmen. Schulvorplätze. Bzw. Schulwegmobilität kommt dabei in verschiedenen Themengebieten wie Mobilität, Sicherheit, Öffentliche Freiräume und Kinder- bzw. jugendfreundliche Stadt vor. Sie sollen attraktiver gestaltet werden und großzügigere vom Autoverkehr getrennte Bereiche beinhalten. Konkrete qualitative und quantitative Vorgaben fehlen jedoch, die Strategiekonzepte verstehen sich als Hinweis bezüglich Verbesserungspotential und Argumentationsgrundlage für Diskussionen. Sie bieten auch die inhaltliche Grundlage für Pilotprojekte, vertiefende Studien und Positionierungen der Verwaltung in Planungsprozessen.

- **Wie ist die Verkehrs- und Platzsituation vor Schulen in Wien?**

Die Beobachtungen der morgendlichen Verkehrssituation vor 14 Schulen zeigten, dass die Schulwegmobilität die Plätze und Straßen rund um Schulen jeden Morgen für eine halbe Stunde dramatisch verändert. Während die Stadt im Allgemeinen, zumindest abseits der Hauptverkehrsrouten und -Knotenpunkte um halb 8 relativ ruhig ist, entwickeln sich rund um Schulen zwischen halb 8 und 8 Uhr rege Aktivität. Zahlreiche Eltern und Kinder sorgen für volle Gehsteige, der Autoverkehr nimmt deutlich zu und die Anhaltevorgänge von Elterntaxis sorgen für Stress und Verkehrsbehinderungen. Eine interessante Erkenntnis war, dass dafür nicht ausschließlich die jeweils beobachtete Schule der Grund war. Viele Leute, darunter ältere unbegleitete Kinder oder auch Autos in denen Kinder zu sehen sind, sind zwar rund um Schulen unterwegs, steuern aber andere an. Dies ist aufgrund der Lage der Schulen in Wohngebieten auch nicht verwunderlich. Rund um Schulen wohnen auch zahlreiche Menschen, welche ebenfalls gegen 8 Uhr ihr Ziel erreichen müssen und sich daher in diesem Zeitraum auf den Weg machen. Dies, sowie die Tatsache, dass Begleitpersonen sich nach dem Absetzen der Kinder wieder von der Schule wegbewegen, führt dazu, dass es auf Schulvorplätzen nicht nur eine hohe Personendichte, sondern Verkehrsströme in unterschiedliche Richtungen gibt. Großzügige Schulvorplätze ermöglichen dabei ein konfliktfreies Ausweichen, und bieten darüber hinaus auch die Möglichkeit eines kurzen Aufenthaltes. Diese Kommunikation mit den eigenen Kindern oder anderen Eltern ist bei Schulen mit einbegrenztem Platzangebot nur schwer möglich.

Bei autofreien Schulvorplätzen verringert die Entfernung zum Autoverkehr die Lärmbelastung und sorgt für eine entspanntere Atmosphäre. Ebenfalls zur Entspannung beigetragen haben entzerrte Beginnzeiten. Bei peripher gelegenen Schulen wurden viele frühere Ankünfte beobachtet, ein Grund dafür könnte sein, dass die Begleitpersonen danach noch einen längeren Arbeitsweg ins Zentrum zu bewältigen haben, bei zumindest zwei Schulen hat der Unterricht für einige Kinder später begonnen.

Das Aufkommen an Elterntaxis war unterschiedlich, hier konnte bei den Volksschulen kein generelles Muster festgestellt werden. Entgegen der Annahme wurde lediglich in zwei der vier peripher gelegenen Schulen ein höheres Aufkommen an Elterntaxis beobachtet, wobei dies auch an einer besseren Parkplatzsituation an nicht einsehbaren Stellen unweit des Schuleingangs liegen könnte. Bei den Standorten mit weiterführenden Schulstufen wurden mehr Elterntaxis beobachtet. Dies könnte am größeren Einzugsgebiet im Vergleich zu Volksschulen liegen.

Unsichere Situationen in Zusammenhang mit dem Autoverkehr konnten fast überall beobachtet werden. Besonders auffällig war dabei gefährliches oder behinderndes Verhalten einiger weniger Lenker:innen. Dies zeigt, dass selbst eine drastische Verringerung des Autoverkehrsanteils nur dann wirklich sichere und angenehme Situationen ermöglicht, wenn gefährliches Verhalten, zumindest am Schulvorplatz, baulich unterbunden wird.

Der Vergleich von autofreien Schulvorplätzen mit den (noch) nicht umgestalteten zeigt einen deutlichen Kontrast. Sicherheitsgefühl und Aufenthaltsqualität sind auf den autofreien, oder zumindest großzügigen Schulvorplätzen merklich höher. Diese bieten darüber hinaus die Möglichkeit verschieden orientierte Verkehrsströme konfliktfrei ablaufen zu lassen. Auf beengten und lauten Schulvorplätzen wurden nur wenig Gespräche zwischen Eltern beobachtet. Ein Verweilen, um miteinander zu kommunizieren, würde im Gedränge auch ein Verkehrshindernis darstellen. Auch die Verabschiedung von den Kindern kann in diesem Umfeld nur sehr knapp erfolgen. Großzügigere Schulvorplätze bieten hier ein viel höheres Potential für entspannte Kommunikation, Verabschiedung und einen ruhigen Start in den Tag.

- **Welche Schulvorplätze wurden in den letzten Jahren autofrei umgestaltet?**

Die Recherche hat vier Schulplätze ergeben, welche in einer zweiten Fallstudie detailliert betrachtet wurden. Diese Ergebnisse werden nun vorgestellt, wobei an dieser Stelle mit der zentralen Forschungsfrage begonnen werden soll.

- **Welche Prozesse haben die erfolgreiche autofreie Umgestaltung von Schulvorplätzen ermöglicht?**

Um diese Frage zu beantworten wurden die vier Fallbeispiele beobachtet, die Geschichte der jeweiligen Umgestaltung recherchiert, das Ergebnis analysiert und der gesamte Prozess in Expert:inneninterviews rekonstruiert und mit Bezug zum Multiple-Streams-Ansatz analysiert. Als Orientierung dienten hier drei Unterfragen:

- **Wie kam es zur autofreien Umgestaltung von Schulvorplätzen?**

Die vier Fallbeispiele zeigen, dass es möglich ist Schulvorplätze in Wien autofrei umzugestalten. Während ihre Planungsgeschichte dabei eine weite Bandbreite von jahrelangen Forderungen bis zu kurzfristig aufkommenden Problematiken bietet, zeigen sie, dass es an sich auch möglich ist sehr schnell merkbare Verbesserungen für Kinder und Eltern zu erreichen. Schulstraßen als erste temporäre Maßnahme können schnell eingerichtet werden, aber wie das Beispiel Gaspasse zeigt sind auch permanent autofreie Schulvorplätze schnell möglich. Die Frage wie es zur autofreien Umgestaltung kam lässt sich nicht zusammenfassend beantworten, da es hier bei den einzelnen Fallbeispielen unterschiedliche Vorgeschichten gab. Entscheidend waren bei allen Umgestaltungen Gelegenheitsfenster, welche von engagierten politischen Unternehmer:innen genutzt wurden.

- **Eignen sich dafür Interventionen des Tactical Urbanism und wenn ja, welche?**

Tactical Urbanism hat bei allen vier Fallbeispielen eine Rolle gespielt, bzw. spielen diese nach wie vor. In der Waltergasse gab es schon länger ein temporäres Fahrverbot. Eine, nicht bewusst als Verkehrsversuch angelegte, Baustellensperre der Straße hat gezeigt, dass diese als Verkehrsverbindung verzichtbar ist. Aufgrund starker Interventionen für den Erhalt möglichst vieler Parkplätze ist auch die aktuelle Lösung eine temporäre Sperre. Während dabei die Schulseitige Hälfte der Straße permanent umgestaltet werden konnte, verdeutlicht auf der anderen Seite eine Bemalung den tagsüber geltenden Status als Aufenthalts- und Spielfläche. In der Märzstraße wurden zuerst eine Schulstraße und eine Coole Straße eingerichtet. Auch hier haben diese temporären Sperren gezeigt, dass die Straße als Verbindung für den MIV verzichtbar ist und sich die Verkehrssituation rund um den Schulvorplatz gebessert hat. Aufgrund von Konflikten rund um eine Tiefgarageneinfahrt gab es zum Beobachtungszeitpunkt eine permanente Durchfahrtsperre, diese wurde mittlerweile auf den gesamten Straßenraum vor der Schule ausgeweitet welcher nun als öffentlicher Freiraum zur Verfügung steht. Aufgrund von Baumaßnahmen wird eine permanente Umgestaltung erst später erfolgen, die Märzstraße zeigt jedoch sehr deutlich, dass schnelle Verbesserungen auch ohne teure und langwierige Umbauten möglich sind. In der Gasgasse wurde die Straße ebenfalls sehr schnell und ohne große Baumaßnahmen vom Autoverkehr und parkenden Autos befreit. Dort ist mittlerweile eine permanente Umgestaltung durchgeführt worden. In der Staglasse, der Verbindung mit der Volksschule Friedrichsplatz, hat eine bunte Bemalung von Sylvia Kostenzer den Status der Wohnstraße betont. Diese ist mittlerweile eine Fußgängerzone und ermöglicht die autofreie Verbindung der beiden Schulvorplätze. In der Schulgasse gab es mehrere temporäre Experimente. Um das Platzproblem vor der Schule schnell zu verbessern wurde ein Parklet eingerichtet. Im Umgestaltungsprozess wurden schließlich im Rahmen von Verkehrsversuchen zwei potentielle Umgestaltungen 1:1 provisorisch umgesetzt und ausgetestet. Diese haben es ermöglicht die beiden Optionen klar darzustellen und die Vorteile einer autofreien Umgestaltung, vor Allem in Bezug auf die direkte Anbindung zum Park, gut vermittelt. Auch die jetzige Lösung mit einer Sackgasse als Garagenzufahrt, wurde bewusst so gestaltet, dass sie später einfach adaptiert werden kann.

Als besonders effektiv haben sich Sperren der Straße über einen längeren Zeitraum hinweg erwiesen. Diese können z.B. als "Nebenprodukt" von Baustellen, oder gezielt, z.B. als Coole Straße initiiert werden. Die Schulstraße bietet ebenfalls eine schnelle Lösung welche gut dazu geeignet ist zukünftige Potentiale aufzuzeigen. Parkende Autos beeinträchtigen jedoch ihre Wirkung, weshalb sich hier eine Kombination mit Parkverboten, Umnutzung zu Rad/Rollerständen oder Parklets anbietet. Bei der Durchfahrtsperre handelt es sich ebenfalls um eine sehr schnell mögliche Intervention. Diese bietet sich besonders bei Garagenzufahrten, wie in der Märzstraße an, können jedoch auch Sackgassen mit den dazugehörigen Problemen produzieren. Verkehrsversuche sind gut geeignet bei partizipativen Diskussionen über Umgestaltungen mögliche Vorteile zu vermitteln, kürzere temporäre Aktionen wie Spielstraßen, Straßenfeste oder Pedibusse können Alternativen aufzeigen und Bewusstsein schaffen.

- **Welche Rolle bei der Umgestaltung haben die drei Ströme, sowie Gelegenheitsfenster und Politische Unternehmer:innen des Multiple-Streams-Ansatz gespielt?**

Das Konzept des Multiple-Streams-Ansatz lässt sich auf alle Beispiele sehr gut anwenden. Es zeigt sich, dass diesbezüglich bei erfolgreichen Prozessen die drei Ströme auf zwei Ebenen interagieren: Einerseits gibt es Problem, Lösungs und Politics Ströme auf der generellen Ebene der Thematik. Diese gelten für alle Schulstandorte gleichermaßen. Andererseits gab es bei jedem Beispiel spezifische zusätzliche Probleme sowie Veränderungen im Lösungs- und Politicsstrom. Eine Ausnahme mit konstantem Politicsstrom auf der lokalen Ebene gab es lediglich in der Gasgasse, in

der sich die Frage nach der Schulvorplatzgestaltung anlässlich eines neuen Projektes ergeben hat. Des Weiteren zeigt sich anhand der Fallbeispiele die Wichtigkeit von Gelegenheitsfenster und politischen Unternehmer:innen. Bei drei Beispielen waren Um- bzw. Neubauten der Schulen der Ansatzpunkt für Veränderungen, in der Schulgasse ergab sich die Gelegenheit rein aus der Veränderung im Politicsstrom. Bezüglich der politischen Unternehmer:innen spielten bei allen Standorten engagierte Eltern eine wichtige Rolle, ohne deren Beitrag hätte es die Projekte in der Form nicht gegeben. Dies unterstreicht die Notwendigkeit von schnellen Lösungen, gegebenenfalls über den Umweg temporärer Zwischenlösungen. Ohne Aussicht auf realistisch und schnell erreichbare Verbesserungen für die eigenen Kinder lassen sich Eltern schwer motivieren. Neben der Geschwindigkeit bieten diese eben auch zusätzlich die in Kapitel 2.3.3 erwähnten Vorteile das Projekt fassbar zu machen und die Akzeptanz zu erhöhen. Auch die Schulen haben in drei Fällen eine Verbesserung der Situation gefordert, das geringe Engagement der Schulleitung im Fallbeispiel Waltergasse hat möglicherweise zu dem Kompromiss der lediglich temporären Sperre beigetragen.

Die vier Beispiele können im Sinne des Multiple Streams Ansatz als die Veränderung im Lösungsstrom angesehen werden, die weitere Umsetzungen ermöglichen könnte. Sie haben gezeigt, dass schnelle Verbesserungen und individuell auf den Standort zugeschnittene Lösungen möglich sind. Betrachtet man die Fallbeispiele in Relation zu Wien, so muss natürlich darauf hingewiesen werden, dass sie alle in Bezirken mit SPÖ oder Grüner Bezirksvorstehung stattgefunden haben. Die Gassgasse wurde jedoch einstimmig beschlossen, in der Märzstraße und Waltergasse gab es sowohl einstimmige Beschlüsse als auch solche mit Gegenstimmen der FPÖ, was darauf hindeutet, dass diese nicht grundsätzlich gegen eine Verbesserung war, aber eine andere Lösung bevorzugt hätte. Lediglich in der Schulgasse waren ÖVP und FPÖ dagegen, die Neos hätten gerne eine längere Testphase gehabt. Manchmal haben ÖVP und FPÖ zwar versucht gegen eine autofreie Gestaltung Stimmung zu machen, die Ergebnisse des Prozesses jedoch zumindest teilweise akzeptiert und mitgetragen. In Wien haben ÖVP und FPÖ aktuell (2023) in keinem Bezirk eine Mehrheit, lediglich in Hietzing 20 von 40 Mandaten und somit die Möglichkeit Beschlüsse zu blockieren. Dass es in anderen Bezirken keine autofreien Umgestaltungen gab, liegt also nicht an einer eventuellen Blockade dieser Parteien.

Mit dem Multiple-Streams-Ansatz sind die Gründe dafür eher anderswo zu suchen. Vielleicht gibt es in manchen Bezirken keine, oder wenig, Schulen mit ausgeprägten Problemen und zusätzlichen Verstärkern im Problemstrom, vielleicht wurden die passenden Lösungen im Lösungsstrom noch nicht gefunden (z.B. bei Schienenstraßen oder zu geringem verfügbaren Budget) oder vielleicht scheitern Umgestaltungen im spezifischen Politics Strom an einzelnen Individuen in der Bezirkspolitik oder zuständigen Verwaltung. Gleichzeitig haben sich wahrscheinlich an vielen Standorten in den letzten Jahren keine, mit den Fallbeispielen vergleichbaren, Gelegenheitsfenster aufgetan, oder ähnlich engagierte Personen als politische Unternehmer:innen involviert. Mittlerweile haben auch weitere Volksschulen, wie die Pfeilgasse oder die Grubergasse, sowie weiterführende Schulen, wie die Herzgasse, Lessinggasse oder die Berufsschule an der Goldschlagstraße neue autofreie Schulvorplätze, es gibt also in dieser Hinsicht durchaus Bewegung. Die zentrale Frage lässt sich also dahingehend beantworten, dass bei jedem untersuchten Schulvorplatz eine Kombination aus mehreren Faktoren ausschlaggebend für den Erfolg waren:

Problematische, oder als solche wahrgenommene, Situationen schaffen ein Bewusstsein über den, auch hinsichtlich der Ziele der Stadt Wien unzureichenden, Status Quo einer räumlichen Gestaltung und erwecken das Bedürfnis diese zum positiven zu verändern. Darüber hinaus gibt es einen Katalog an verfügbaren Lösungsmöglichkeiten, oder Menschen, welche diese erarbeiten. Politik und Verwaltung unterstützen diese Bestrebungen. Entscheidend ist dabei das Engagement der politischen Unternehmer:innen, sich bietende Gelegenheitsfenster auch tatsächlich zu nutzen. Bei drei der untersuchten Beispiele gab es mit der Gebietsbetreuung GB* bzw. einem Planungsbüro, auch externe Akteur:innen, die durch ihre Erfahrung in der Prozessgestaltung und beim Vermitteln von Potentialen entscheidende Akteure sein können. Um dies weiter zu unterstützen, stellt sich die abschließende Frage:

- **Welche Empfehlungen lassen sich aus den untersuchten Beispielen ableiten?**

Die Erkenntnis dieser Diplomarbeit ermöglichen einen interessanten Ansatz auf der strategischen Ebene der Stadt Wien: Schulvorplätze kommen an zahlreichen Stellen in den Strategiepapieren und Absichtserklärungen der Stadt vor. Sie können auch als Ansatzpunkte für weiterführende Entwicklungen und Verbesserungen bei Themen wie Mobilität, öffentlicher Raum, Gesundheit und sozialer Zusammenhalt betrachtet werden. Die Umsetzung von autofreien Schulvorplätzen liegt jedoch in der Verantwortung der Bezirke und diese werden oft nur nach längerer Vorarbeit von engagierten Betroffenen wie Schulleitung oder Eltern und einzelnen Parteien aktiv. Dies mag vielerlei Gründe haben, z.B. weil Probleme ansonsten nicht erkannt werden, oder das begrenzte finanzielle, aber auch zeitliche und personelle, Budget. Gibt es keine, oder „zu leise“ auftretende politischen Unternehmer:innen für Schulvorplätze, so wird dies wohl für andere Projekte, welche von anderen politischen Unternehmer:innen vorgebracht werden, investiert. Somit werden also nur die Schulvorplätze autofrei, bei denen die Probleme am dringlichsten sind, bzw. am dringlichsten vorgebracht werden. Um eine systematische Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität mit möglichst autofreien Schulvorplätzen bei möglichst vielen Schulen zu erreichen, müsste also die Problematik auf der höheren Gesamtebene der Stadt betrachtet werden. Entscheidend sind dort nicht die spezifischen, zusätzlichen Probleme, Lösungsmöglichkeiten, Politiker:innen, Gelegenheitsfenster und Akteur:innen sondern die generelle Thematik der Schulvorplätze mit allen vielfältigen Lösungsmöglichkeiten. Der Blick nach London oder Paris in Kapitel 8 zeigt, dass es möglich ist Prozesse und Lösungen zu erarbeiten welche flächendeckend, schnell, effizient und gezielt bei Schulvorplätzen mit besonders dringlichen Problemen angewendet werden können, um erfolgreiche Umgestaltungen zu unterstützen.

Für das Funktionieren des Politics Strom bräuchte es dann vorrangig das Commitment der Stadtregierung, vermutlich verbunden mit der Bereitschaft den Bezirken bei Budget und Vermittlung entgegen zu kommen, und Verwaltung. In diesem Programm könnten dann einzelne Schulen gefunden werden, bei denen entweder die Probleme besonders dringlich oder die Lösungen besonders einfach sind. Manchmal könnte auch beides zutreffen, oft sind diese jedoch gegensätzlich miteinander verknüpft. An einer Tempo 50 Straße mit Straßenbahn und geringem Querschnitt ist mit größeren Problemen zu rechnen, während gleichzeitig autofreie Lösungen schwierig sind. In einer kurzen Wohnstraße, die noch dazu eine Sackgasse ist, sind die Probleme eher überschaubar, eine Lösung welche zusätzliche Aufenthaltsqualität und Sicherheit bietet wäre aber auch sehr leicht umsetzbar. Hier könnten dann auch spezifische Gelegenheitsfenster wie anstehende Umbauarbeiten oder neue, motivierte Beteiligte, identifiziert werden. Zusätzlich könnten auch Gelegenheitsfenster „künstlich“ geschaffen werden, in dem konkrete Programme und Evaluierungsvorgaben eine in einem bestimmten Zeitraum zu erreichende Anzahl an Umgestaltungen fordern oder eigene Budgettöpfe für Verbesserungen von Schulvorplätzen in einem bestimmten Zeitraum abgerufen werden können.

Entscheidend wäre aber auch auf dieser Ebene der „Politische Unternehmer“ bzw. die „Politische Unternehmerin“. Diesen braucht es, um die Problem- und Lösungsströme zu analysieren und zu erarbeiten, Politik und Verwaltung anzusprechen sowie Gelegenheitsfenster zu finden und zu nutzen. Auf übergeordneter Ebene wären dafür keine Einzelpersonen geeignet, sondern eigene Institutionen wie die Mobilitätsagentur, oder kleinteiliger aufgebaut die Gebietsbetreuungen und Büros der lokalen Agenda. Gebietsbetreuung und externe Planer:innen waren bei drei der untersuchten Projekte involviert, sind jedoch nicht die Initiator:innen dieser gewesen. Solch eine zentrale „Schulvorplatzombudsstelle“ könnte daher nicht nur Ansprechpartner für engagierte Bürger:innen und Hilfestelle bei der Gestaltung von Prozessen sein, sondern, von sich aus, systematisch daran arbeiten, die strategischen Ziele der Stadt Wien im Bereich der Schulvorplätze zu erreichen. An die Stelle von zahlreichen parallel laufenden Prozessen mit unterschiedlichen Ansprechpartner:innen, Expert:innen und zahlreichen Beteiligten, die sich die entsprechende Expertise neu erarbeiten müssen, würde eine Institution treten welche über breites Wissen und Erfahrung verfügt und mit den wichtigsten Beteiligten in Politik und Verwaltung vernetzt wäre. Der Erfolg dieses Ansatzes zeigt sich auch schon im Kleinen bei den Projekten Gassgasse und Märzstraße, bei denen die Gebietsbetreuung entscheidende Wege verkürzen konnte.

9.2 Kritische Reflexion über den Forschungsprozess

Dieser Abschnitt beschäftigt sich im Rückblick mit dem Forschungsprozess der Diplomarbeit. Rückblickend kann festgestellt werden, dass die Thematik der Schulvorplätze eine Vielzahl an Themen aus verschiedenen Disziplinen umfasst und dass die Strukturen der entsprechenden Prozesse hochkomplex sind. Die Einarbeitung in diese Themen und der Versuch diese komplexen Strukturen aufzuschlüsseln war mit einem hohen Aufwand verbunden. Um diesen in einem verhältnismäßigen Umfang zu halten, aber auch aufgrund Limitierungen der Methodik, welche später angeführt werden, war es nicht möglich sämtliche Aspekte der Problematik in der vermutlich gebotenen Tiefe zu analysieren. Dieser Kompromiss aus einem umfassenderen Verständnis eines Phänomens oder einer detaillierten Betrachtung eines ganz spezifischen Ausschnittes ist allerdings eine Abwägung, die bei allen Forschungsprojekten zu treffen ist. Im Nachhinein würde ich in einem ersten Rechenschritt nach vergleichbaren Arbeiten suchen. Dies hätte nicht nur die methodischen Überlegungen, vorhandene Methoden auf das Thema und die verfügbaren Ressourcen umzulegen erleichtert, sondern würde abschließend auch tiefere Möglichkeiten bieten die Arbeit mit vorhandenen Beispielen zu vergleichen.

Die Beobachtungen wurden ohne viel Vorwissen und -Überlegungen durchgeführt. Dies war einerseits bewusst gewählt, um gleich zu Beginn einen direkten, praktischen Einblick in die Thematik zu gewinnen, andererseits aber auch dem Umstand geschuldet, dass ich sie bei gutem Wetter und ohne absehbare Covid-19 Einschränkungen durchführen wollte. Daher war es wichtig im Herbst 2020 bald nach Schulbeginn mit den Beobachtungen zu starten. In einem optimalen Forschungsprozess hätten die theoretischen Überlegungen und Recherchen im Winter stattgefunden, im Frühling dann erste explorative Beobachtungen, um ein tieferes Verständnis zu entwickeln und im Herbst anschließend gut vorbereitete Beobachtungen bei denen gezielt auf bestimmte Sachen geachtet werden kann. Bei den Beobachtungen der ersten Fallstudie war dieser explorative Charakter einer dichten Beschreibung ohne vielen standardisierten Vorgaben bewusst gewählt, die Beobachtungen der zweiten Fallstudie hätten von einem gezielteren Blick auf die Situation sicherlich, vor Allem in Hinsicht auf ihre Vergleichbarkeit, profitiert. Grundsätzlich gilt bei allen Beobachtungen, dass mehrere Beobachtungen desselben Schulvorplatzes, im Optimalfall auch von zwei Personen an verschiedenen Standorten simultan, wünschenswert gewesen wäre. Hier zeigt sich, dass der mit einer Diplomarbeit verbundene Arbeitsaufwand eben mit Restriktionen einhergeht.

Auch bei den Expert:inneninterviews konnten nicht bei allen Schulen der gewünschte Umfang an Interviewpartner:innen erreicht werden. Dies ist aufgrund des Fokus auf erfolgreiche Projekte allerdings nicht ganz so problematisch da auch die Literatur und Dokumentenrecherche gezeigt hat, dass die meisten Umgestaltungen relativ konfliktfrei abliefen und die Umgestaltungen die Unterstützung von Politik und Verwaltung hatten. Bei dem Beispiel mit dem meisten Konfliktpotential, der Waltergasse, konnten Interviews mit beiden Seiten der Diskussion geführt werden.

In Bezug auf den theoretischen Hintergrund lässt sich feststellen, dass der Multiple-Streams-Ansatz ein geeignetes Modell ist, um Entscheidungsfindungen zu analysieren und vergleichbar zu machen. Die Diskussion wie zutreffend und notwendig seine Annahmen sind konnte im Zuge der Arbeit allerdings nur rudimentär geführt werden. Betrachtet man nämlich Wiener Entscheidungsprozesse, so zeigt sich, dass die strenge Trennung zwischen den einzelnen Strömen nicht aufrecht zu erhalten ist. Dies mag auf den höheren und stark spezialisierten Ebenen der Politik, welche üblicherweise mit dem MSA betrachtet werden, eher gegeben sein. Die Frage, inwiefern es für die Erkenntnisse der Arbeit problematisch ist, wenn politische Akteure gleichzeitig öffentlichwirksam Probleme definieren, an Lösungen, bzw. deren Verbreitung arbeiten und in die tatsächlichen politischen Entscheidungsprozesse eingebunden sind muss unbeantwortet bleiben. Außerdem zeigt sich beim MSA, wie bei vielen Modellen, dass die Sachen nach denen gezielt gesucht wird auch gefunden werden, andere Elemente, die im Modell nicht vorkommen, bleiben unbeachtet. Hier wäre es interessant mit einer ähnlichen Konzeption gescheiterte Projekte zu betrachten um festzustellen ob nicht doch bestimmte Einschränkungen oder gegen diese Lösung

agierende Akteur:innen eine wichtige, im MSA Ansatz jedoch nicht explizit berücksichtigte Rolle spielen.

Ein weiterer Punkt, welcher sich aufgrund der theoretischen Hintergründe anbieten, aber in der Arbeit nicht behandelt werden konnte, ist die Thematik des Forschens mit, nicht über Kinder. Dies ist allerdings nicht nur grundsätzlich mit komplizierten Überlegungen und hohem Aufwand verbunden, sondern sollte beim Untersuchungsgegenstand wahrscheinlich prozessbegleitend durchgeführt werden. Für eine Diplomarbeit, die nicht schon lange vorgeplant ist und den Untersuchungsgegenstand nicht über einen längeren Zeitraum begleiten kann, ist dies jedoch nicht machbar. Zwar wurde während dem Schreiben dieser Arbeit die Umgestaltung der Pfeilgasse fertiggestellt, dieser Umbau hätte allerdings schon 2019 starten und 2021 abgeschlossen sein sollen, die ersten Planungen und Beteiligungen der Kinder haben also schon Jahre davor stattgefunden. Auch bei der hier vorgestellten Schulgasse gab es die Verkehrsversuche 2017, der Umbau fand 2018 statt. Eine Begleitung der Kinder hätte also 2016 starten und frühestens 2019 deren Erfahrungen dazu abfragen können.

Abschließend kann gesagt werden, dass sich aus diesen Punkten und aus weiteren Fragen der Bedarf nach vertiefenden, vergleichenden und anders aufgebauten weiteren Forschungsarbeiten ergibt

9.3 Forschungsbedarf

Ein erster Ansatzpunkt für weitere Forschungsarbeiten wäre, die am Ende der Zusammenfassung skizzierte, Planungsstelle für Wiener Schulvorplätze. Neben der, schon erwähnten, Bestands-, Problem- und Potentialanalyse wären dabei einige Themen vorstellbar: Umsetzungsbegleitende Studien oder Evaluierung zu einzelnen Prozessen, den dadurch ausgelösten Veränderungen und der Akzeptanz können weiteres Detailwissen über einzelne Maßnahmen beitragen. Außerdem besteht ein Bedarf die, schwieriger zu untersuchenden, gescheiterten Versuche Schulvorplätze autofrei umzugestalten oder die Schulwegmobilität anderweitig zu verbessern, zu analysieren. Die alles würde auch helfen die Forschungslücke bezüglich Schulwegmobilität zu schließen. Vergleichende Studien mit nationalen und internationalen Beispielen können neue Möglichkeiten für den Lösungsstrom beisteuern und umgekehrt Wiener Lösungen verbreiten. Dieses „Nebenprodukt“ der Verbreitung eines kinderfreundlichen, modernen Stadtimages kann ein zusätzliches Vehikel sein um die Akzeptanz von autofreien Schulvorplätze bei Politik, Verwaltung und der Öffentlichkeit zu sichern. Der gebaute Raum vor einer Schule repräsentiert nach einem Umbau adäquater das in diversen Strategiepapieren erzeugte und gewünschte Bild von Stadt. Die Bewerbung von erfolgreichen Beispielen kann nicht nur dazu beitragen potentielle politische Unternehmer:innen auf Schulebene zu aktivieren, sondern auch allgemein das Bewusstsein für kinderfreundliche Schulwegmobilität und Schulumfelder stärken. Längerfristige Forschungsprojekte von öffentlichen Stellen könnten auch Projekte umsetzen, bei denen nicht über Kinder, bzw. deren Lebensrealitäten, sondern gemeinsam mit ihnen geforscht wird.

Eher im wissenschaftlichen Bereich anzusiedeln sind die methodischen Problematiken. Das Wissen über die Auswirkungen verschiedener Raumverständnisse, sowie der Verständnisse von Kindheit(en), Planungstheorien und politischen Ordnungen bzw. Governance Strukturen mit ihren internen und externen Machtverhältnissen auf die Erforschung alltäglicher Praktiken ist weiter zu verfeinern. Die Anforderungen an statistische Erhebungen, aber auch qualitative Feldforschungen und Fallstudien müssen genauer definiert werden, um Vergleichbarkeit und Qualität zu gewährleisten. Nicht zuletzt stellt sich bei all diesen Forschungen auch die Frage nach dem Verhältnis zwischen Wissenschaft und Politik, da die Umsetzung von Erkenntnissen und Empfehlungen letztendlich auch auf der kleinsten kommunalen Ebene eine politische Entscheidung ist.

Das komplexe Forschungsfeld im Zusammenspiel von Kindheit(en) – Mobilität – Raumeignung und Nutzung – Alltagspraktiken - lebenswerte Städte und Politik bietet also weiterhin vielfältige und spannende Beschäftigungsmöglichkeiten. Wünschenswert im Sinne der Schulkinder und aller anderen auf öffentlichen Raum und selbstbestimmte, aktive und klimafreundliche Mobilität angewiesene Menschen wäre es, wenn diese Erkenntnisse letztendlich auch dazu beitragen könnten von der Diskussion über mögliche zukünftige Städte auch in die aktive Umgestaltung unserer Städte in diese Richtung zu kommen.

10 Verzeichnisse und Anhänge

10.1 Literaturverzeichnis

- Achatz, P., Berger, M. & Dörrzapf, L. 2020. Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur?. In: Beyer C. et al (Hrsg.) 2020. Real Corp 2020 Proceedings/Tagungsband.
- Achatz, P. 2021. Transformation öffentlicher urbaner Räume als Prozess.
- Allee Hopp: <https://www.facebook.com/ALLEE-HOPP-1617366575161156/>
- ALM DIY: <http://almdiy.at/>
- Amt der Kärntner Landesregierung. 2016. Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035.
- Amt der NÖ Landesregierung 2020. Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes. Leitfaden.
- Appleyard, D. 1981. Liveable Streets.
- Arep. School Streets Initiative: <https://www.arep.fr/en/our-projects/school-streets-initiative/>
- Aspern.mobil LAB: <https://www.mobillab.wien/>
- A&W blog. 2019. Wien wächst rasant: noch mal 10.000 Volksschulkinder mehr bis 2040: <https://awblog.at/10000-volksschulkinder-mehr-bis-2040/>
- Baacke, D. 1984. Die 13- bis 18 jährigen: Einführung in die Probleme des Jugendalters.
- Baier, D. & Tully, C. 2011. Mobilitätssozialisation.
- Bandelow, N.C., Kundolff, S. & Lindloff, K. 2014. Agenda Setting für eine nachhaltige EU-Verkehrspolitik. Akteurskonstellationen, Machtverhältnisse und Erfolgsstrategien.
- Behnken, I. & Zinnecker, J. 1987. Vom Straßenkind zum verhäuslichten Kind. Zur Modernisierung städtischer Kindheit 1900 – 1980. In: Sozialwissenschaftliche Informationen 16(2): 87 – 96.
- Bendiks, S. & Degros, A. 2019. Traffic Space is Public Space.
- Bertolini, L. 2020. From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? In: Transport Reviews.
- Bildungscampus Flora Fries: <https://bcfries.at/>
- Björklid, P. & Gummesson, M. 2013. Children's Independent Mobility in Sweden: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11521/RelatedFiles/2013_113_childrens_independent_mobility_in_sweden.pdf
- Böhnisch, L. 2018. Sozialpädagogik der Lebensalter
- Braches-Chyrek, R. & Röhner, C. 2016. Kindheit und Raum. In: Braches-Chyrek, R. & Röhner, C. (Hrsg.) 2016. Kindheit und Raum
- Bracher, T. et al (Hrsg.) 2018. HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung.
- Bruntlett, C. & Bruntlett, M. 2021. Curbing Traffic. The Human Case for Fewer Cars in Our Lives.
- Bundesministerium für Inneres. 2022. Polizisten und Freiwillige sorgen für Sicherheit am Schulweg: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20220904_OTSS0009/polizisten-und-freiwillige-sorgen-fuer-sicherheit-am-schulweg-anhaenge
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. 2015. Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld: https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten/41_schulumfeld.html

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. 2016 A. Österreich unterwegs 2013/2014: https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/oesterreich_unterwegs/berichte.html

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. 2016 B. Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben. https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/oesterreich_unterwegs/berichte.html

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. 2017 A. Österreich unterwegs ...mit dem Fahrrad https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/oesterreich_unterwegs/berichte.html

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. 2017 B. Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern in unterschiedlichen Lebenslagen. https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/oesterreich_unterwegs/berichte.html

Bunte Schule Währing: <https://schulgasse.schule.wien.at/>

Burke, C. & Grosvenor, I.2003. The School I'd Like.

Busch, K. 1995. Kindgerechte Wohnumwelt – Grundsätze einer an den Bedürfnissen von Kindern orientierten Planung städtischer Wohnquartiere.

Büschges, B., Passenberger, J., Wintergerst, I. & Wittenberg, R. 1987. Straßenverkehrs-beteiligung von Kindern und Jugendlichen.

Bustin, R. 2010. Urban Renewal in Barcelona.

Campus Aspern Seestadt: <https://www.campus-seestadt.at/>

Childstreet 2005. Childstreet. <http://www.woonerfgoed.nl/int/Childstreet.html>

Cowman, K. 2017. Play streets: Women, children and the problem of urban traffic, 1930–1970. In: SocialHistory,42(2), 233–256.

Daschütz, P. 2006. Flächenbedarf, Freizeitmobilität und Aktionsraum von Kindern und Jugendlichen in der Stadt (Diss.).

David Belliard. Auf Twitter.com: https://twitter.com/David_Belliard/status/1275765920904986624

Degen-Zimmermann, D. & Hüttenmoser, M. 1995. Lebensräume für Kinder – Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder.

Dehio. Denkmalgeschützte Objekte in Penzing: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_denkmalgesch%C3%BCtzten_Objekte_in_Wien/Penzing

Die 20er*innen: <https://die20erinnen.webnode.com/>

Die Grünen Wieden. 2019. Grüne Initiative zur Partizipation beim Vorplatz Waltergasse wird umgesetzt. <https://wieden.gruene.at/themen/politik-mitbestimmung/gruene-initiative-zur-partizipation-beim-vorplatz-waltergasse-wird-umgesetzt>

Die Stadt & Du. Sicher unterwegs: mit der Schulweg Box: <https://www.diestadtunddu.at/schulweg-box/>

Dunn, J, Spencer, C.P. & Woolley, H. 2000. "Participating in Their towns: Children Feel Ignored.

Eilf, C. 2017. Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung - Wege der Partizipation (Diplomarbeit).

Faßmann, H. & Funk, W. 2002. Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr.

Faßmann, H., Funk, W. & Zimmermann, R. 2006. Lokale Kinderverkehrsicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland.

Flick, U. 2002. Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung

Friman, M., Olsson, L.E. & Westman J. 2017. What Drives Them to Drive? - Parents' Reasons for Choosing the Car to Take Their Children to School: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5682557/pdf/fpsyg-08-01970.pdf>

- Fritsche, C., Rahn, P. & Reutlinger, C. 2011. Kinder, Stadt und Raum – zur Entwicklung der Perspektive von Kindern als Akteurinnen und Akteure. In: Fritsche, C. et al 2011. Quartier macht Schule.
- Gallagher, C.B. 2004. „Our Town“ Children as Advocates for Change in the City. In:
- GB*: <https://www.gbstern.at/>
- GB* A. Freiluft Klassenzimmer: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/freiluft-klassenzimmer-maerzstrasse/>
- GB* B. Alles neu vor der „Schule der Vielfalt“: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/schulvorfeld-gasgasse/>
- GB* C. Grätzelheldinnen Stefanie Lichtwitz und Sylvia Kostenzer: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/graetzelheldinnen/stefanie-lichtwitz-und-sylvia-kostenzer-traum-einer-autofreien-stadt/>
- GEPS Waltergasse: <https://geps-waltergasse.schule.wien.at/unsere-schule/>
- Gehl, J. 2015. Städte für Menschen.
- Gehrau, V., Weicher, C. 2017. Die Beobachtung als Methode in der Soziologie.
- Google Maps: <https://maps.google.at>
- Grätzloase A: <https://graetzloase.at>
- Grätzloase B. Junges Grätzl: <https://graetzloase.at/de/junges-graetzl>
- GTVS Vereinsgasse: <https://gtvs-vereinsgasse.schule.wien.at/>
- GTVS Reichsapfelgasse: <https://gtvs15.schule.wien.at>
- Hackney School Streets. 2021. School Streets. Timed traffic restrictions. Toolkit for Professionals. 2021 Edition: <https://drive.google.com/file/d/1UVVvMxXgFBIKSgE-h9sZn3s4sP7wKWmC/view>
- Harvey, D. 2005. Räume der Neoliberalisierung.
- Häußermann, H., Läßle, D. & Siebel, W. 2008. Stadtpolitik
- Havemann, A. & Selle, K. (Hrsg.) 2010. Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel – Analysen Positionen und Konzepte.
- Highmore, B. 2002. The Everyday Life Reader.
- Hüttenmoser, M. & Sauter, D. 2016. Integrationspotentiale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. http://www.kindundumwelt.ch/files/NFP51_Integrationspotenziale_2006_2016.pdf
- Jacobs, J. 1961. The Death and Life of Great American Cities.
- Jong, T.M. d. 2005. Child perception in cities.
- Kind und Umwelt. Kind und Verkehr: <https://www.kindundumwelt.ch/kindundverkehr.htm>
- Kingdon, J.W. 1984. Agendas, Alternatives and Public Policies.
- Kirchner, M. et al 2019. Was geht ab? – Ein Projekt zur interdisziplinären Förderung von aktiver, selbstbestimmter und sicherer Mobilität von SchülerInnen
- Klimaaktiv. Die neue Schulstraße: <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/schulstrasse.html>
- Klimabündnis. Pedibus: <https://www.klimabuendnis.at/pedibus>
- Knox, P.L. & Pinch, S. 2000. Urban Social Geography.
- Knierbein, S. 2020. Critique of Everyday Life in the 21st Century. Lived Space and Capitalist Urbanization.
- Kollektiv Raumstation: <http://www.raumstation.space/>
- Kurier. 2017. Die Verbannung der Elterntaxis: <https://kurier.at/chronik/wien/die-verbannung-der-eltern-taxis/299.967.551>

- Kurier. 2020. Tempo-30-Limit auf der Wiener Favoritenstraße fixiert: <https://kurier.at/chronik/wien/tempo-30-limit-auf-der-wiener-favoritenstrasse-fixiert/400843289>
- Krause, J. & Schönmann, M. 1999. Mobilität und Raumeignung von Kindern
- Krings, S. 2020. Evaluierung der Wirksamkeit der Schulstraße OVS Märzstraße (Bachelorarbeit): https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/Studentenarbeiten/Bachelorarbeiten/2020_Krings.pdf
- Land Oberösterreich. 2018. Schülerlotsen | Erwachsenenlotsen in Oberösterreich: https://verkehrssicherheit.schule.at/fileadmin/Verkehrssicherheit/Dateien/Lotsenfolder_Maerz2018.pdf
- La Rue Est À Nous! A. Observatoire de Rues aux Écoles: <https://larueestanous.fr/observatoire-des-rues-aux-ecoles/>
- La Rue Est À Nous! B. 2022. Rues aux écoles : la mairie de Paris encore très loin de sa promesse de campagne: <https://larueestanous.fr/blog/2022/03/16/sortie-observatoire-des-rues-aux-ecoles/>
- Lefebvre, H. 1991. The Production of Space.
- Lefebvre, H. 2014. Critique of Everyday Life – The one volume edition.
- Lefebvre, H. 2016. Das Recht auf Stadt.
- Lerngemeinschaft 15: <https://www.lerngemeinschaft15.at>
- Limbourg, M. 2010. Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Prävention in NRW: https://www.unfallkasse-nrw.de/fileadmin/server/download/praevention_in_nrw/praevention_nrw_12.pdf
- Lokale Agenda 21 Wien: <https://www.la21wien.at/>
- Lydou, M. & Garcia, A. 2015. Tactical Urbanism: Short-term action for long-term change.
- Magistrat der Stadt Wien. 2020. Die Wiener Kinder- und Jugendstrategie 2020 – 2025.
- Magistrat der Stadt Wien, MA18. 2015. Mariahilfer Straße Neu! Der Prozess zur Umgestaltung und Neuorganisation: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/pageview/4461220>
- Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung. 2017. Masterplan für eine partizipative Stadtentwicklung. Frühzeitiges Beteiligen der Bevölkerung an städtebaulichen Planungs- und Widmungsprozessen.
- Mayring, P. 2023. Einführung in die qualitative Sozialforschung.
- MeinBezirk.at. 2015. Diese Straße gehört den Kids: https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/diese-strasse-gehört-den-kids_a1329724
- MeinBezirk.at. 2017 A. Ideen für Umgestaltung der Schulgasse werden gesucht: https://www.meinbezirk.at/waehring/c-lokales/ideen-fuer-umgestaltung-der-schulgasse-werden-gesucht_a2149857
- MeinBezirk.at. 2017 B. Mehr Platz für Kinder: https://www.meinbezirk.at/waehring/c-lokales/mehr-platz-fuer-kinder-wird-die-schulgasse-zur-sackgasse_a2319960
- MeinBezirk.at. 2017 C. Schulgasse: Mehr Platz vor der Bunten Schule: https://www.meinbezirk.at/waehring/c-lokales/schulgasse-mehr-platz-vor-der-bunten-schule_a2351859
- MeinBezirk.at. 2017 D. Leopoldstadt: Keine Sperre der Ernst-Melchior-Straße: https://www.meinbezirk.at/ottakring/c-lokales/leopoldstadt-keine-sperre-der-ernst-melchior-strasse_a2317828
- MeinBezirk.at. 2018 A. Von der Schule direkt in den Park: https://www.meinbezirk.at/waehring/c-lokales/von-der-schule-direkt-in-den-park_a2951079
- MeinBezirk.at. 2018 B. Grätzl Schulgasse: https://www.meinbezirk.at/waehring/c-lokales/graetzel-schulgasse-verkehrsberuhigung-regt-die-waehringer-auf_a2903696
- MeinBezirk.at. 2019 A. Debatte um die Waltergasse: https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/debatte-um-die-waltergasse_a3125034

MeinBezirk.at. 2019 B. Eltern fordern autofreien Raum für die Kinder: https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/eltern-fordern-autofreien-raum-fuer-die-kinder_a3289704

MeinBezirk.at. 2019 C. Nach Infoveranstaltung herrscht weiter Uneinigkeit: https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/nach-inforveranstaltung-herrscht-weiter-uneinigkeit_a3303171

MeinBezirk.at. 2019 D. Der neu gestaltete Schulvorplatz wurde eröffnet: https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/der-neue-gestaltete-schulvorplatz-wurde-eroeffnet_a3702909

MeinBezirk.at. 2019 E. Der Schulvorplatz ist jetzt bunt: https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/der-schulvorplatz-ist-jetzt-bunt_a3667740

MeinBezirk.at 2020 A. Waltergasse wird zur „coolen“ Straße: https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/waltergasse-wird-zur-coolen-strasse_a3925332

Muchow, M. 1935. Der Lebensraum des Großstadtkindes.

Neuhauser, H. & Stark, J. 2020. Mobilität von Kindern & Jugendlichen - Entwicklungen, Herausforderungen, Perspektiven.

ÖAMTC. 2019. Schulwegsicherung – was Eltern wissen sollten: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190821_OTS0082/oeamtc-schulwegsicherung-was-eltern-wissen-sollten

OECD. International Transport Forum 2020. COVID-19 Transport Brief. Re-spacing Our Cities For Resilience.

Oskar Spiel Schule: <https://www.oskarspielschule.net/>

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. 2015. RVS 03.04.13 Kinderfreundliche Mobilität.

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. 2016. RVS 03.04.14 Gestaltung des Schulumfeldes.

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). 2018. Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik: https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/5.Reiter-Publikationen/_%C3%96ROK_202_dt_klein_HP.pdf

OVS Hietzinger Hauptstraße 166: <https://vs-13.schule.wien.at/>

OVS Ortnergasse. 2017. Schulprofil 2017/2018. https://vs-ortnergasse.schule.wien.at/fileadmin/s/915071/system/user_upload/915071_-_VS_Ortnergasse_Schulprofil_2017-18.pdf

Paris. 2023. 180 “Rue aux Ecoles” dans Paris : <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197#arrondissement-centre-vlx72>

Park Fiction. 2016. Kollektive Wunschproduktion und das Recht auf Stadt: <https://park-fiction.net/kollektive-wunschproduktion/>

PlanSinn. 2020. Masterplan Freiraum - Vision Grätzl um den Westbahnhof: <https://www.wien.gv.at/bezirke/rudolfsheim-fuenfhaus/pdf/masterplan-ikea.pdf>

Platz für Wien: <https://platzfuer.wien/>

Pohlmann, M. 2022. Einführung in die qualitative Sozialforschung.

Radlobby. Bicibus: <https://www.radlobby.at/bicibus>

Randelhoff, M. 2017. Straßen als Räume für Mobilität und menschliche Interaktion: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/165000/urbane-mobilitaet/strassenraum-interaktion-bausteine-wandel-mobilitaet-foerderung/>

Ridder, H-G. 2017. The theory contribution of case study research designs: <https://link.springer.com/article/10.1007/s40685-017-0045-z>

RIS. Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

- Roorda, C. et al. 2014. Transition management in the urban context: Guidance manual.
- Rosinak & Partner 2018. Pilotprojekt Schulstraße. Begleituntersuchung Vereinsgasse , 1020 Wien. Endbericht: https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2018/12/Endbericht_Schulstrasse_Vereinsgasse.pdf
- Rosinak & Partner 2018. Pilotprojekt Schulstraße. GTVS Rosa Jochmann, 110 Wien. Begleituntersuchung Endbericht: https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/Schulstrasse-Nachmittag_GTVS_Rosa_Jochmann_110_Wien_Endbericht.-2019pdf.pdf
- Sadik-Khan, J. & Solomonow, S. 2011. Streetfight: Handbook for an urban revolution.
- Sandholzer, F. 2019. Zwischen Recht auf Stadt und Creative City – das Projekt „Alm DIY“.
- Scheiner, J. 2019. Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte.
- Schmidt, L. 2013. Entwicklungspsychologie und Kinder: Immer für Überraschungen gut. Netzwerk Verkehrserziehung: <https://www.netzwerk-verkehrserziehung.at/verkehrssicherheit/zu-fuss/immer-fuer-ueberraschungen-gut>
- Schönharting, J. & Schuhmann, M. 2009. Die Entwicklung der Verkehrsplanung bis heute: <http://www.trc-transportation.com/cms/images/dokumente/090804geschichtevp.pdf>
- Schulz, U. 2003. Die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag.
- Schulzentrum Friesgasse: <https://www.schulefriesgasse.ac.at/>
- Schützhofer, B., Stark J. & Rauch, J. 2018. The development of traffic competences – do children need special infrastructure to be safe in traffic?
- Siebel, W. 2015. Die Kultur der Stadt.
- Singleton, P.A., Stark, J. & Uhlmann, T. 2019. Exploring children's school travel, psychological well-being, and travel-related attitudes: Evidence from primary and secondary school children in Vienna, Austria.
- SORA & ZSI (Hrsg.) 2006. Evaluierung der Umsetzung der Lokalen Agenda 21 in Wien. Bericht. Fallstudie im 15. Bezirk: Sechshauserstraße.
- Soja, E. 2003. Thirdspace – Die Erweiterung des Geographischen Blicks.
- Space and Place: <https://spaceandplace.at/>
- Stadtentwicklung Wien, MA18 (Hrsg.) 2003. Masterplan Verkehr Wien 2003.
- Stadtentwicklung Wien, MA18 (Hrsg.) 2012. Der öffentliche Platz vor der Schule. Umsetzungsstrategien zur Nutzung und Gestaltung.
- Stadtentwicklung Wien, MA18 (Hrsg.) 2013. Masterplan Verkehr Wien 2003. Evaluierung 2013.
- Stadtentwicklung Wien, MA18 (Hrsg.) 2014 A. STEP 2025.
- Stadtentwicklung Wien, MA18. 2014 B. Strategiepapier Fußverkehr: <https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2016/06/Grundsatzbeschluss-Fussverkehr.pdf>
- Stadtentwicklung Wien, MA18 (Hrsg.) 2015. STEP 2025. Fachkonzept Mobilität.
- Stadtentwicklung Wien, MA18 (Hrsg.) 2018. STEP 2025. Fachkonzept Öffentlicher Raum.
- Stadtentwicklung Wien, MA18. 2021. Aktive Mobilität in Wien: <https://www.digital.wienbibliothek.at/urn/urn:nbn:at:AT-WBR-505068>
- Stadtplanung Wien. Supergrätzl Favoriten: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten>
- Stadt Wien, Rathauskorrespondenz. 2022. 4. Bezirk: Begrünungsmaßnahmen sowie Fahrbahn- und Gehsteigumbauarbeiten in der Favoritenstraße: <https://presse.wien.gv.at/2022/08/12/4-bezirk-begrueunungsmassnahmen-sowie-fahrbahn-und-gehsteigumbauarbeiten-in-der-favoritenstrasse>
- Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung. 2022. Das Supergrätzl. Wiener Straßenräume transformieren: https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/08/Supergraetzl_Infobroschuere-1.pdf

Stiftung Theresianische Akademie Wien: <https://www.theresianum.ac.at/>

Streetlife Wien. Ich mach' ein Parklet: <https://streetlife.wien/ich-mach-ein-parklet-streetlife-wien/>

Tactical Urbanist's Guide: <http://tacticalurbanismguide.com/>

Thole, W., Göbel, S. & Milbradt, B. 2013. Kinder und Kindheiten im Blick unterschiedlicher Fachkulturen. In: Stamm, M., Edelmann, D. (Hrsg.) 2013. Handbuch frühkindlicher Bildungsforschung.

Transport for London A. Streetspace funding and guidance: <https://tfl.gov.uk/info-for/boroughs-and-communities/streetspace-funding>

Transport for London B. Streetspace funding and guidance. Appendix Eight: School Streets guidance: <https://content.tfl.gov.uk/appx-eight-lsp-school-streets-guidance.pdf>

Transport for London. 2022. Getting to know School Streets. An in-depth analysis of five School Streets in London: <https://content.tfl.gov.uk/getting-to-know-school-streets-case-studies-2022.pdf>

Tretzmüller, B. 2019. Inventarisierung der Gestaltung von Schulvorplätzen (Bachelorarbeit).

UNICEF. Kinderrechtskonvention: <https://www.unicef.de/informieren/ueber-uns/fuer-kinderrechte/un-kinderrechtskonvention>

VCÖ. 2004. Kinder – Die Verlierer im Verkehr

VCÖ. 2017. Transformation von Mobilität und Transport unterstützen.

VCÖ: <https://www.vcoe.at/>

VCÖ A. (Mobiler) Schulvorplatz Währing: <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mobiler-schulvorplatz-schulgasse-2018?>

ViennaGIS. Stadtplan Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>

VS Oberlaa: <https://www.vs-oberlaa.com>

Walk-Space.at: <https://www.walk-space.at/>

Whyte, W.H. 1980. The Social Life of Small Urban Spaces.

Wien Gestalten. Kinder und Jugendpartizipation: <https://www.wiengestalten.at/landkarte-partizipation/kinder-und-jugendpartizipation/>

Wien.gv.at A. Kinder- und Jugendmobilität im Bildungsgrätzl Triesterviertel: <https://www.wien.gv.at/bildung/schulen/bildungsgraetzl/mobilitaet-triesterviertel.html>

Wien.gv.at B. IKEA-Umfeld beim Westbahnhof ist klimafitte Aufenthaltsoase: <https://www.wien.gv.at/bezirke/rudolfsheim-fuenfhaus/verkehr/ikea-umfeld-neu.html>

Wien.gv.at. 2014: <https://www.wien.gv.at/bezirke/waehring/politik/sitzungen/pdf/bv-protokoll-september.pdf>

Wien.gv.at. 2017 A: <https://www.wien.gv.at/bezirke/penzing/politik/sitzungen/pdf/14062017protokoll.pdf>

Wien.gv.at.2017 B: <https://www.wien.gv.at/bezirke/penzing/politik/sitzungen/pdf/18102017protokoll.pdf>

Wien.gv.at. 2017 C: <https://www.wien.gv.at/bezirke/penzing/politik/sitzungen/pdf/13122017protokoll.pdf>

Wien.gv.at. 2017 D: <https://www.wien.gv.at/bezirke/rudolfsheim-fuenfhaus/politik/sitzungen/pdf/protokoll-08-06-2017.pdf>

Wien.gv.at. 2017 E: <https://www.wien.gv.at/bezirke/waehring/politik/sitzungen/pdf/protokoll-20171214.pdf>

Wien.gv.at. 2017 F: <https://www.wien.gv.at/bezirke/waehring/politik/sitzungen/pdf/antrag-20171214-schulvorplatz-schulgasse.pdf>

Wien.gv.at. 2017 G: <https://www.wien.gv.at/bezirke/waehring/politik/sitzungen/pdf/antrag-20171214-testphase-schulgasse.pdf>

Wien.gv.at. 2018 A. Protokoll über die Sitzung der Bezirksvertretung des 4. Bezirks: <https://www.wien.gv.at/bezirke/wieden/politik/sitzungen/pdf/bv4prot-20180614.pdf>

Wien.gv.at. 2018 B. Protokoll über die Sitzung der Bezirksvertretung des 4. Bezirks:

<https://www.wien.gv.at/bezirke/wieden/politik/sitzungen/pdf/20181312.pdf>

Wien.gv.at. 2018 C. Beschlüsse der Bezirksvertretung Wieden vom 13. Dezember 2018.

<https://www.wien.gv.at/bezirke/wieden/politik/beschluesse/bvsitzung20181211.html> (März 2023 nicht mehr abrufbar)

Wien.gv.at 2019 A. Beschlüsse der Bezirksvertretung Wieden vom 21. März 2019.

<https://www.wien.gv.at/bezirke/wieden/politik/beschluesse/bvsitzung20190321.html> (März 2023 nicht mehr abrufbar)

Wien.gv.at. 2019 B: <https://www.wien.gv.at/bezirke/penzing/politik/sitzungen/pdf/10042019.pdf>

Wien.gv.at. 2019 C: <https://www.wien.gv.at/bezirke/penzing/politik/sitzungen/pdf/16102019protokoll.pdf>

Wien.gv.at. 2020 A: <https://www.wien.gv.at/bezirke/penzing/politik/sitzungen/pdf/20200226protokoll.pdf>

Wien.gv.at. 2020 B: <https://www.wien.gv.at/bezirke/penzing/politik/sitzungen/pdf/20201214protokoll.pdf>

Wien Kulturgut: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>

Wiener Linien. Wiener Linien ziehen positive Bilanz zu Öffi-Jahr 2021: trotz anhaltender Coronakrise positiver Trend zu den Öffis erkennbar: <https://www.wienerlinien.at/jahresr%C3%BCckblick-2021>

Wiener Wohnen: Karl-Holoubek Hof: <https://www.wpipe.at/web-portal/complex-description/1115364>

Wien Geschichte Wiki A. VS Vereinsgasse 29-31:

https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/VS_Vereinsgasse_29-31

Wien Geschichte Wiki B. Waltergasse: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Waltergasse>

Wien Geschichte Wiki C. Postamt 101:

[https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Postamt_101_\(Wien_Westbahnhof\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Postamt_101_(Wien_Westbahnhof))

Wien Geschichte Wiki D. Schubertpark:

[https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Schubertpark_\(18._W%C3%A4hring\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Schubertpark_(18._W%C3%A4hring))

Wien zu Fuß A. Schulstraße: <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>

Wien zu Fuß B. Temporäre Begegnungszonen: <https://www.wienzufuss.at/news/temporaere-begegnungszonen>

Wien zu Fuß C. Wienerinnen und Wiener sind klimafreundlich unterwegs: 44% aller Wege werden mit dem Rad oder zu Fuß erledigt: <https://www.wienzufuss.at/2022/03/30/wienerinnen-und-wiener-sind-klimafreundlich-unterwegs-44-aller-wege-werden-mit-dem-rad-oder-zu-fuss-erledigt/>

Wien zu Fuß D: <https://www.wienzufuss.at/>

Yin, R.K. 2014. Case Study Research. Design and Methods.

Zeiber, H. 1983. Die vielen Räume der Kinder. Zum Wandel räumlicher Lebensbedingungen seit 1945. In: Preuss-Lausitz, U. et al 1983. Kriegskinder, Konsumkinder, Krisenkinder.

Zeiber, H.J. & Zeiber, H. 1994. Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag von Großstadtkindern.

zwoPK: <http://www.zwopk.at/sozial/>

Sämtliche Links wurden zuletzt im Mai 2023 abgerufen und kontrolliert.

10.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über Forschungsfragen und Kapitel.....	12
Tabelle 2: Unterschiedliche Designs von Fallstudien (Ridder 2017: 292)	15
Tabelle 3: Fallbeispiele für die Beobachtung	66
Tabelle 4: Ergebnisse der Beobachtung	104
Tabelle 5: Fallbeispiele der detaillierten Fallstudie	106
Tabelle 7: zusammengefasste Ergebnisse der detaillierten Fallstudie.....	146

10.2 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Typologie von Schulvorplätzen (Stadtentwicklung Wien, MA18 2012: 20)	44	
Abb. 2: Handlungsbedarf der einzelnen Typen (Stadtentwicklung Wien, MA18 2012: 26).....	45	
Abb. 3: MSA Modell der übergeordneten Planung von Schulvorplätzen (eigene Darstellung)	64	
Abb. 4: Luftbild Friesgasse (ViennaGIS).....	68	
Abb. 5: Karte Friesgasse (ViennaGIS)	69	
Abb. 8: Luftbild Theresianum (ViennaGIS).....	72	
Abb. 9: Karte Theresianum (ViennaGIS).....	73	
Abb. 10: Theresianum Eingang	Abb. 11: Theresianum von Süden	73
Abb. 12: Luftbild Vereinsgasse (ViennaGIS)	76	
Abb. 13: Karte Vereinsgasse (ViennaGIS)	77	
Abb. 16: Luftbild Hietzinger Hauptstraße (ViennaGIS)	80	
Abb. 17: Karte Hietzinger Hauptstraße (ViennaGIS)	81	
Abb. 18: OVS Hietzinger Hauptstraße 166	82	
Abb. 19: Luftbild Seestadt (ViennaGIS).....	84	
Abb. 20: Karte Seestadt (ViennaGIS).....	85	
Abb. 21: Seestadt, Zufahrt	Abb. 22: Seestadt, Park	85
Abb. 23: Luftbild Reichsapfelgasse	88	
Abb. 24: Karte Reichsapfelgasse	89	
Abb. 25: Reichsapfelgasse	90	
Abb. 26: Luftbild Oberlaa (ViennaGIS)	91	
Abb. 27: Karte Oberlaa (ViennaGIS)	92	
Abb. 28: Luftbild Grinzinger Straße (ViennaGIS)	94	
Abb. 29: Karte Grinzinger Straße (ViennaGIS)	95	
Abb. 30: Grinzinger Straße	96	
Abb. 31: Luftbild Goldschlagstraße (ViennaGIS).....	97	
Abb. 32: Karte Goldschlagstraße	98	
Abb. 33: Goldschlagstraße	98	
Abb. 34: Luftbild Ortnergasse (ViennaGIS)	100	
Abb. 35: Karte Ortnergasse (ViennaGIS).....	101	
Abb. 38: Luftbild Waltergasse 2021 (ViennaGIS)	107	
Abb. 39: Luftbild Waltergasse 2016 (ViennaGIS)	108	
Abb. 42: Waltergasse 2020 (ViennaGIS, eigene Bearbeitung).....	110	
Abb. 43: Waltergasse	111	
Abb. 44: Waltergasse	112	
Abb. 45: Waltergasse	113	
Abb. 46: Multiple-Streams-Ansatz der Waltergasse (eigene Bearbeitung)	116	
Abb. 47: Luftbild Märzstraße 2020 (ViennaGIS).....	117	
Abb. 48: Märzstraße 1998 (Wien Kulturgut)	118	
Abb. 49: Luftbild Märzstraße 2014 (ViennaGIS).....	118	
Abb. 50: Märzstraße 2020 (ViennaGIS, eigene Bearbeitung)	120	
Abb. 52: Waltergasse 2020	122	
Abb. 53: Waltergasse 2020	123	
Abb. 54: Multiple-Streams-Ansatz der Märzstraße (eigene Bearbeitung).....	125	
Abb. 57: Gasgasse 1999 (Wien Kulturgut)	127	
Abb. 58: Gasgasse 2020.....	129	
Abb. 59: Gasgasse 2020.....	130	
Abb. 60: Gasgasse 2020 (ViennaGIS, eigene Bearbeitung)	131	
Abb. 61: Multiple-Streams-Ansatz der Gasgasse (eigene Bearbeitung).....	134	
Abb. 62: Luftbild Schulgasse 2021 (ViennaGIS).....	135	
Abb. 63: Luftbild Schulgasse 2016 (ViennaGIS).....	136	
Abb. 64: Verkehrsversuch 2017 (BV18 in: MeinBezirk.at 2017 A)	137	
Abb. 65: Schulgasse 2021.....	139	
Abb. 66: Schulgasse 2020 (ViennaGIS, eigene Bearbeitung)	140	
Abb. 67: Schulgasse 2021.....	141	
Abb. 68: Schulgasse 2021.....	143	
Abb. 69: Multiple Streams Ansatz der Schulgasse (eigene Bearbeitung).....	144	

Sämtliche Abbildungen ohne weitere Angabe sind von mir gemacht: Lippl, C. 2023.

Anhang

I Beobachtungsleitfaden

Schulvorplatzbeobachtung

Datum und Wetter

Beschreibung der Schule(n):

Beschreibung der Situation:

Beobachtung:

Verkehrsaufkommen

Durchfahrt durch das Fahrverbot ohne Anhalten:

Einfahrt zum Aussteigen lassen von Schüler:innen:

Einfahrt zum Parken:

Losfahrende Autos und Motorräder: 4

Anmerkung:

Kreuzung mit Straße:

StVOWidriges Anhalten zum Aussteigen lassen von Schüler:innen:

StVOWidriges und gefährdendes Anhalten:

Gefährdung ansonsten:

Beobachtete Streits:

Parkplatzsituation

Beeinträchtigung des sonstigen Autoverkehrs:

Radverkehr:

Platzangebot und Gefühl:

Kommunikationspotential:

Stoßzeit

Fragen zur Umgestaltung:

II Interviewleitfaden Petra Jens, Mobilitätsagentur

Aufzeichnung? Vorstellung der Arbeit. Verkehrsberuhigung von Schulvorplätzen, Fachkonzept Maßnahme 9. Auch direkte Konsequenzen von Maßnahmen 8, 10, 11 und Gender – Mainstreaming Strategie/Projekte. Kinder- und Jugendstrategie. Schulvorplätze weil die Maßnahme an sich wenig kontrovers ist, die konkrete Umsetzung dennoch oft schwierig. Fokus auf Volksschulen in Wien und erfolgreichen Umgestaltungen (zumindest teilweise). Fallanalyse – Erkenntnisse für Zukunft.

Dieses Interview dient zum vertiefen des Wissens über Schulvorplätze und Prozesse, bzw. Rollen der Stadtentwicklung. Der Fallanalyse vorgelagerte Recherche. Position der Mobilitätsagentur, bzw. der für Kinder- und Jugendstrategie zuständigen. (nicht persönliche, persönliche Meinung natürlich immer willkommen, aber bitte dazu sagen), also falls nötig gerne nachfragen oder auf zuständige verweisen. Anonymisierung nicht möglich, (Quelle für Rahmenbedingungen).

Einstieg: Können Sie sich an den Vorplatz ihrer Volksschule erinnern? War das in Wien? Stadt, Land? Kommen sie am Weg zur oder von der Arbeit an Schulen zu Beginn/Ende vorbei?

Wer initiiert eine Schulstraße?

Quantitative oder gestalterische Zielvorgaben bzw. Differenzierungen (andere Maßnahmen auf Hauptstraßen, Tempo 30)? Erwartungen? Partizipation? Geschwindigkeit?

Warum Fahrverbot, nicht Fußgängerzone mit Raderlaubnis? Vorfälle?

Aktuelle weitere Schulstraßen in Planung oder permanente Umgestaltung bestehender? (Märzstraße). Aufgegebene Schulstraßen (Kandlgasse)

Gibt es eine Bestandsaufnahme oder Monitoring? (2019 128 Volksschulen: 22% frei, 12,5% beruhigt 10% sogar Tempo 50)

Es gibt ja Pilotstudien zur Verkehrsmittelwahl der SchülerInnen bei einzelnen Schulen, gibt es darüber hinaus Daten, z.B. zur Schulwegdistanz? Für einzelne Schulen oder Wienweit? MA56?

Einige Fragen für die vermutlich andere zuständig sind, aber vielleicht wissen Sie ja auch etwas dazu: Neben Autos und Elterntaxis auch andere Probleme. Nahe Ziele (Arzt, Amt, ab 8, Müllabfuhr, andere Schulen)

Beeinträchtigung für Andere, z.B. Radfahrende. Schulvorplatz verdrängt Probleme. Lösungen für die neuen Schnittstellen? Empfehlungen an Zuständige?

Schulvorplatz, bzw. Schulwegbeauftragte?

Überwachung? Polizei?

Vergleich mit internationalen Projekten, London, Belgien, EU Einbindung?

Kinder- und Jugendstrategie: Umsetzungsgeschwindigkeit? Eigenes Budget? Partizipation? Prioritäten setzen?

Persönliche Frage: Zukunft Mobilitätsagentur? Vielen Dank, Fragen aufkommen, Ergebnisse zukommen

III Interviewleitfaden MA 18

Vorstellung der Arbeit. Verkehrsberuhigung von Schulvorplätzen, Fachkonzept Maßnahme 9. Auch direkte Konsequenzen von Maßnahmen 8, 10, 11 und Gender – Mainstreaming Strategie/Projekte. Schulvorplätze weil die Maßnahme an sich wenig kontrovers ist, die konkrete Umsetzung dennoch oft schwierig. Fokus auf Volksschulen in Wien und erfolgreichen Umgestaltungen (zumindest teilweise). Fallanalyse – Erkenntnisse für Zukunft.

Dieses Interview dient zum vertiefen des Wissens über Schulvorplätze und Prozesse, bzw. Rollen der Stadtentwicklung. Der Fallanalyse vorgelagerte RecherchePosition der MA18 (nicht persönliche, persönliche Meinung natürlich immer willkommen, aber bitte dazu sagen), also falls nötig gerne nachfragen oder auf zuständige MA verweisen. Anonymisierung nicht möglich, (Quelle für Rahmenbedingungen). Aufzeichnung?

Einstieg: Können Sie sich an den Vorplatz ihrer Volksschule erinnern? War das in Wien? Stadt, Land? Kommen sie am Weg zur oder von der Arbeit an Schulen zu Beginn/Ende vorbei?

Fachkonzept von 2013, neue Entwicklung Schulstraßen (seperates Interview angefragt) aktueller Status Quo?

Quantitative oder gestalterische Zielvorgaben bzw. Differenzierungen (andere Maßnahmen auf Hauptstraßen, Tempo 30)? Erwartungen? Priorisierung (2003)? Geschwindigkeit, temporäre Maßnahmen (Partizipation)?

Kennen sie aktuelle Umgestaltungen, wissen Sie von geplanten?

Wie ist die MA18 in Umgestaltungen involviert? Nur Strategiekonzept oder werden auch Projekte agestoßen? Beratend? Förderungen? Finanzen? Alte Umgestaltungen?

Gibt es eine Bestandsaufnahme oder Monitoring? Rückmeldung bei Umgestaltungen? (2019 128 Volksschulen: 22% frei, 12,5% beruhigt 10% sogar Tempo 50)

Es gibt ja Pilotstudien zur Verkehrsmittelwahl der SchülerInnen, gibt es darüber hinaus Daten, z.B. zur Schulwegdistanz? Für einzelne Schulen oder Wienweit? MA56?

Fragen für die vermutlich andere zuständig sind, aber vielleicht wissen Sie ja auch etwas dazu: Neben Autos und Elterntaxis auch andere Probleme. Nahe Ziele (Arzt, Amt, ab 8, Müllabfuhr, andere Schulen)

Beeinträchtigung für Andere, z.B. Radfahrende. Schulvorplatz verdrängt Probleme.

Schulvorplatz, bzw. Schulwegbeauftragte?

Persönliche Frage: Vielen Dank, Fragen aufkommen, Ergebnisse zukommen

IV Interviewleitfaden Expert:inneninterviews

Aufzeichnung? Vorstellung der Arbeit. Verkehrsberuhigung von Schulvorplätzen, diverse Strategiepapiere, Kinder- und Jugendstrategien. Schulvorplätze weil die Maßnahme an sich wenig kontrovers ist, die konkrete Umsetzung dennoch oft schwierig. Fokus auf Volksschulen in Wien und erfolgreichen Umgestaltungen (zumindest teilweise). Fallanalyse – Erkenntnisse für Zukunft.

Anonymisierung nicht möglich, da bei vier Fallbeispielen mit recht unterschiedlichen Lösungen leicht zuordenbar.

Einstieg: Können Sie sich an den Vorplatz ihrer Volksschule erinnern? War das in Wien? Stadt, Land?

Wie hat das Projekt begonnen?

Narrative Erzählung des Ablaufs und der Beteiligten

Nachfragen zu: Initiative von wem? Vorbilder? Überlegungen der Stadt zum Schulumbau? Alternativvorschläge? Gegenstimmen? Beteiligte? Schüler*innen, Anrainer*innen, Politik? Externe Planer*innen? Testphase? Rücknahme möglich? Ausbau möglich? Feedback? Beteiligungsformate? Was konnte nicht umgesetzt werden? Was hat gut funktioniert, was weniger? Belag? Bäume, Einbauten? Poller? Kontrolle? Parker abschleppen? Parkplätze für Beeinträchtigtentransporte? Schaumburggasse? Schulweg? Zukunft? Austausch mit anderen Schulen?

Wie sehr haben übergeordnete Richtlinien und Strategiepapiere eine Rolle gespielt? Fachkonzept Mobilität, RVS

Stimmung der Eltern, Kinder, Lehrer. Umfragen?

Zusätzlich bei Eltern/Direktion:

Neue bauliche Situation durch Schulumbau? Austausch mit anderen Schulen?

Anzahl der Schüler*innen aktuell, in Zukunft

Vorgaben für Unterricht im Freien

Vielen Dank, Fragen aufkommen, Ergebnisse zukommen