

# UNIVERSITÄT ZU KÖLN

Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät

Seminar für Geographie und Ihre Didaktik



## Weniger Platz für Autos - mehr *Raum* für Kinder?

Ein empirischer Vergleich von Rauman eignung und Mobilität innerstädtischer Grundschul kinder in einem konventionellen und einem autofreien Wohnquartier in Köln

Schriftliche Hausarbeit im Rahmen der Ersten Staatsprüfung, dem Landesprüfungsamt für Erste Staatsprüfungen für Lehramter an Schulen vorgelegt von:

Thomas Worrying

Betreuung: PD Dr. Günther Weiss  
Studiengang: LA Grundschule  
Abgabe: Köln, 26.11.2013

# Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	4
Abbildungsverzeichnis.....	5
Tabellenverzeichnis .....	7

## I. THEORETISCHER TEIL:

<b>1 Einführung .....</b>	<b>8</b>
<b>2 Raumkonzepte und Raumbegriffe .....</b>	<b>10</b>
2.1 Unterschiedliche Raumbegriffe, -vorstellungen und -konzepte .....	10
2.2 Schlussfolgerungen in Bezug auf Raumeignung und Mobilität von Kindern ....	12
<b>3 Kinder und Mobilität.....</b>	<b>13</b>
3.1 Über die räumliche zur kindlichen Mobilität.....	13
3.2 Kindliche Mobilität als Produkt verschiedener Einflussfaktoren .....	14
3.2.1 Körperliche und geistige Faktoren .....	14
3.2.2 Mobilitätsinteressen der Erwachsenen-Gesellschaft .....	16
3.2.3 Sicherheitsbedürfnisse der Eltern .....	16
3.2.4 Geschlecht .....	17
3.3 Forschungsergebnisse zur Mobilität von Kindern .....	17
3.3.1 Quantitative Merkmale.....	18
3.3.2 Verkehrsmittel und Wegezwecke.....	18
3.3.3 Sicherheitsempfinden und Begleitmobilität .....	19
3.3.4 Geschlecht .....	20
3.4 Folgen der Vernachlässigung kindlicher Mobilitätsinteressen .....	21
3.5 Zwischenfazit I .....	22
<b>4 Raumeignung von Kindern.....</b>	<b>23</b>
4.1 Die Entwicklung räumlicher Fähigkeiten .....	24
4.2 Raumeignung - Eine Begriffsbestimmung.....	25
4.3 Raumeignungsmuster im Kontext veränderter Aufwuchsbedingungen.....	27
4.3.1 Straßenkindheit und das Modell der konzentrischen Kreise .....	28
4.3.2 Verhäuslichte Kindheit und das Modell der verinselten Lebensräume ....	29
4.3.3 Folgen und Bewertung der veränderten Raumeignungsmuster .....	32
4.4 Weitere Einflussfaktoren .....	34
4.4.1 Geschlecht .....	34
4.4.2 Wohnumfeld.....	35
4.5 Zwischenfazit II.....	36

## II. EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG

<b>5 Die Untersuchungsgebiete</b> .....	38
5.1 Das Agnesviertel.....	39
5.1.1 Allgemeine Merkmale.....	39
5.1.2 Räume für Kinder.....	41
5.2 Die Autofreie Siedlung „Stellwerk 60“ .....	42
5.2.1 Allgemeine Merkmale.....	42
5.2.2 Räume für Kinder.....	45
<b>6 Vorbereitung und Durchführung der Untersuchung</b> .....	47
6.1 Konzeption.....	47
6.2 Der Fragebogen .....	49
6.3 Die Durchführung.....	51
6.4 Reflexion .....	52
<b>7 Kindliche Mobilität und Raumeignung unter Einfluss autofreien Wohnens</b> .....	53
7.1 Allgemeine Aspekte.....	54
7.2 Mobilität .....	55
7.2.1 Verkehrsmittelwahl .....	55
7.2.2 Wegezwecke.....	61
7.2.3 Begleitmobilität.....	62
7.3 Raumeignung .....	66
7.3.1 Allgemeine Aspekte des Raumeignungsverhaltens.....	66
7.3.2 Außerhäusliches Spiel .....	71
7.3.3 Kompensation .....	78
7.3.4 Subjektive Qualität des Wohnumfeldes .....	79
7.4 Elterliche Restriktionen und Ängste .....	86

## III. SCHLUSS

<b>8 Fazit und Ausblick</b> .....	94
<b>9 Literaturverzeichnis</b> .....	97
<b>10 Anhang</b> .....	103
Tabellen und Abbildungen .....	104
Aufruf .....	112
Fragebogen .....	113

## Abkürzungsverzeichnis

AfS	Autofreie Siedlung
AgV	Agnesviertel
BfVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
MfAGS	Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales
MiD	Mobilität in Deutschland
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

## Abbildungsverzeichnis

Abb.1: Modell der konzentrischen Kreise.....	28
Abb.2: Modell der Verinselten Lebenräume.....	31
Abb.3: Lage des Agnesviertels und der Autofreien Siedlung innerhalb Kölns.....	39
Abb.4: Satellitenaufnahme des Agnesviertels mit Animation.....	40
Abb.5: Lage und Verkehrsanbindung der Autofreien Siedlung „Stellwerk 60“.....	43
Abb.6: Lageplan der Autofreien Siedlung.....	43
Abb.7: Anzahl der Kinder nach Quartier.....	54
Abb.8: Alter nach Quartier.....	55
Abb.9: Geschlecht nach Quartier.....	55
Abb.10: Häufigkeit der Autonutzung nach Quartier.....	56
Abb.11: Häufigkeit zu Fuß nach Quartier.....	57
Abb.12: Häufigkeit der Fahrradnutzung nach Quartier.....	57
Abb.13: Häufigkeit mit Bus und Bahn nach Quartier.....	57
Abb.14: Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg nach Quartier.....	57
Abb.15: Verkehrsmittelwahl für die Nachmittagsaktivitäten nach Quartier.....	58
Abb.16: Verkehrsmittelwahl für die Sonstigen Aktivitäten nach Quartier.....	58
Abb.17: Allgemeine Verkehrsmittelwahl nach Quartier.....	59
Abb.18: Beliebtheit des Autos nach Quartier.....	60
Abb.19: Begleitmobilität auf dem Schulweg nach Quartier.....	63
Abb.20: Begleitmobilität bei den Nachmittagsaktivitäten nach Quartier.....	64
Abb.21: Begleitmobilität bei den sonstigen Aktivitäten nach Quartier.....	64
Abb.22: Begleitmobilität beim Aufsuchen der Spielorte nach Quartier.....	65
Abb.23: Begleitmobilität bei den Nachmittagsaktivitäten nach Alter.....	65
Abb.24: OGTS-Besuch nach Quartier.....	66
Abb.25: OGTS-Besuch nach Alter.....	66
Abb.26: Lust auf neue Orte nach Quartier.....	67
Abb.27: Lust auf neue Orte nach Alter.....	68
Abb.28: Lust durchs Viertel zu streifen nach Quartier.....	68
Abb.29: Innerhäusliche Aktivitäten nach Quartier.....	69
Abb.30: Entfernung der Nachmittagsaktivitäten nach Quartier.....	69
Abb.31: Entfernung der sonstigen Aktivitäten nach Quartier.....	69
Abb.32: Entfernung der Spielorte nach Quartier.....	70
Abb.33: Subjektives Orientierungsgefühl im Quartier nach Quartier.....	70
Abb.34: Vorliebe für Draußen- und Drinnenspiel nach Quartier.....	71
Abb.35: Häufigkeit draußen nach Quartier.....	71

Abb.36: Draußenspiel in Abhängigkeit vom Wetter nach Quartier .....	72
Abb.37: Qualität der außerhäuslichen Spielmöglichkeiten nach Quartier .....	73
Abb.38: Vielfalt der außerhäuslichen Spielmöglichkeiten nach Quartier .....	73
Abb.39: Häufigste Spiele draußen nach Quartier .....	75
Abb.40: Beliebteste Spiele draußen nach Quartier .....	75
Abb.41: Häufigste Spielorte draußen nach Quartier .....	76
Abb.42: Kompensation am Wochenende: Häufigkeit nach Quartier .....	78
Abb.43: Kompensation am Wochenende: Motive nach Quartier .....	79
Abb.44: Qualität der Spielplätze nach Quartier .....	80
Abb.45: Ausreichend Grün nach Quartier .....	80
Abb.46: Streit mit Erwachsenen (Häufigkeit) nach Quartier .....	81
Abb.47: Möglichkeit des Austobens nach Quartier .....	82
Abb.48: Chance, draußen andere Kinder zu treffen nach Quartier .....	83
Abb.49: Quantitative Verkehrsbelastung nach Quartier .....	84
Abb.50: Qualität des Außenraums des Agnesviertel nach Alter .....	85
Abb.51: Qualität des Außenraums der Autofreien Siedlung nach Alter .....	85
Abb.52: Bewertung des Wohngebietes insgesamt nach Quartier .....	85
Abb.53: Verbesserungswünsche nach Quartier .....	86
Abb.54: Möglichkeit raus zu gehen nach Quartier .....	87
Abb.55: Allgemeine Erlaubnisse nach Quartier .....	88
Abb.56: Allgemeine Erlaubnisse im Agnesviertel nach Alter .....	89
Abb.57: Allgemeine Erlaubnisse in der Autofreien Siedlung nach Alter .....	89
Abb.58: Grad der Beaufsichtigung nach Viertel .....	90
Abb.59: Subjektives Sicherheitsgefühl nach Quartier .....	90
Abb.60: Bescheid sagen nach Quartier .....	90
Abb.61: Orte der Angst nach Quartier .....	91
Abb.62: Situationen der Angst nach Quartier .....	92
Abb.63: Ökologische Nische am Parkhaus der Autofreien Siedlung .....	104
Abb.64: Das Parkhaus der Autofreien Siedlung .....	104
Abb.65: Art der Nachmittagsaktivitäten nach Quartier .....	105
Abb.66: Innerhäusliche Aktivitäten nach Geschlecht .....	106
Abb.67: Außerhäusliches Spiel nach Geschlecht .....	107
Abb.68: Liebste Spielorte nach Quartier .....	108
Abb.69: Erlaubnis, ohne Eltern draußen zu spielen nach Quartier .....	110
Abb.70: Angst vor Situationen nach Geschlecht .....	110

## Tabellenverzeichnis

Tab.1:	Wegezwecke: Nachmittagsaktivitäten.....	61
Tab.2:	Wegezwecke: Sonstige Aktivitäten.....	62
Tab.3:	Nachmittagsangebote: Anzahl pro Kind .....	67
Tab.4:	Gartenverfügbarkeit nach Quartier.....	104
Tab.5:	Korrelation zwischen Autonutzung und Beliebtheit des Autos .....	105
Tab.6:	Vergleich der Art und Häufigkeit der Nachmittagsaktivitäten.....	105
Tab.7:	Korrelation zwischen der Neugier neue Orte zu entdecken und Streiflust .....	106
Tab.8:	Korrelationen zum Stellenwert des außerhäuslichen Spiels.....	107
Tab.9:	Korrelationen zwischen Draußen-Präferenz und Spielkamerad_innen .....	108
Tab.10:	Häufigkeiten unterschiedlicher Spielorte nach Quartier .....	109
Tab.11:	Korrelationen zwischen Toben und Bewertung des Wohngebiets .....	109
Tab.12:	Kreuztabelle mit tatsächlichen und erwarteten Häufigkeiten von Schulwegbegleitung und Wohnort .....	110
Tab.13:	Chi <sup>2</sup> -Test zum Zusammenhang von Schulwegbegleitung und Wohnort.....	111
Tab.14:	Korrelationen zwischen Raumqualität und Kompensation .....	111
Tab.15:	Korrelationen zwischen Alter und Bewertung der Spielmöglichkeiten/des Viertels .....	111

# I. THEORETISCHER TEIL

## 1 Einführung

Mit der fortschreitenden Entwicklung moderner Gesellschaften verändern sich auch permanent die Lebensbedingungen von Kindern. Doch im Gegensatz zur ständigen Weiterentwicklung in technologischen und wirtschaftlichen Feldern scheinen sich die Entwicklungschancen für Kinder in mancher Hinsicht zurückzuentwickeln. Während die weniger privilegierten Heranwachsenden früherer Generationen ihre Kindheit noch größtenteils in der Freiheit der Straßenvelt verbringen konnten, steht die heutige ‚mobile‘ Gesellschaft im Ruf die Mobilität der Kinder eher zu vernachlässigen, indem sie deren räumliche Freiheiten systematisch einschränkt. Mit der Verdrängung von den Straßen, Plätzen und Parks der Städte, hinein in künstliche Kinderzimmerwelten der Wohnhäuser, in Schulen und in Freizeitangebote, werden die Kinder um essenzielle räumliche Erfahrungen gebracht. Dabei spielen Außenräume für die Sozialisation und die gesunde körperliche Entwicklung von Kindern eine wesentliche Rolle. Dass vor allem in den Städten Kinder in Anbetracht dieser Ausgangslage immer weniger authentische Umwelterfahrungen sammeln können und bei Mobilitätsentscheidungen immer abhängiger von Erwachsenen und dem Auto geworden sind, ist äußerst unbefriedigend.

Gleichzeitig ist zu fragen, ob die heutige Gesellschaft nicht an einem Wendepunkt angekommen ist. Eine verantwortungsbewusste, umweltorientierte und an der Maxime der Nachhaltigkeit<sup>1</sup> ausgerichtete Lebensführung ist für viele Menschen in Deutschland keine Utopie, sondern eine feste Komponente ihres Alltags. Eine solche Lebensführung umfasst viele Aspekte. Neben einer bewussten Ernährung und ökologischer Energiegewinnung spielt dabei der reflektierte Umgang mit Mobilität und Natur eine zentrale Rolle. Vor allem die beiden letzten Aspekte können als richtungsweisend gesehen werden, wenn es um die Rückgewinnung authentischer öffentlicher Räume für räumliche Aneignungsaktivitäten von Kindern geht. Aber wie könnten diese Ansprüche in der städtischen Umwelt eingefordert werden? Wie kann es gelingen, dass Kinder zu einem mobilen Teil der Gesellschaft werden, ohne den Gefahren des städtischen Verkehrs schutzlos

---

<sup>1</sup> zumindest theoretisch.

ausgeliefert zu sein? Gibt es Gründe dafür, das Idealbild der *Straßenkindheit* mit all ihren Freiheiten wiederaufleben zu lassen oder müssen heutige Kinder eher ganz neue Anforderungen bezüglich ihrer eigenen Mobilität erfüllen?

Ein innovativer städtebaulicher Ansatz, dessen Alleinstellungsmerkmal eine konsequente Ausrichtung auf autofreie Mobilität ist, lässt sich in Köln-Nippes beobachten. Die autofreie Siedlung *Stellwerk 60* ist nicht nur unter Menschen, die gerne auf das Auto verzichten, beliebt, sondern auch unter Familien mit Kindern. Im Mittelpunkt der folgenden Untersuchung steht die Frage, inwiefern eine solche autofreie Wohnsiedlung dazu beiträgt, den ‚Spielraum‘ in der Stadt aufwachsender Kinder im Hinblick auf räumliche Aneignungsprozesse und unabhängige Mobilität zu vergrößern. Dazu wurden mittels eines standardisierten Fragebogens 35 Kinder aus dem autofreien Quartier mit 41 Kindern aus einem ‚konventionellen‘ Wohnquartier, dem Kölner Agnesviertel, hinsichtlich ihrer räumlichen Praktiken verglichen.

Zur Anbahnung der Untersuchung beginnt der theoretische Teil dieser Arbeit mit der Erläuterung des ihr zugrunde liegenden Raumverständnisses. Ausgehend von einem dort entwickelten konstruktivistisch geprägten Raumbegriff wird zunächst das Themenfeld der kindlichen Mobilität eröffnet. Um die besonderen Charakteristika kindlicher Mobilität klarer wahrnehmen zu können, wird zuerst das allgemeine humangeographische Mobilitätsverständnis erläutert. Nachfolgend spielen dann die kindliche Entwicklung und Einflüsse des Geschlechts ebenso eine Rolle wie die Auswirkungen der Mobilitätsinteressen von Erwachsenen und die Sicherheitsbedürfnisse der Eltern. Die gewonnenen Erkenntnisse werden im nächsten Schritt mit Forschungsergebnissen aus der Mobilitätsforschung angereichert, bevor das Kapitel mit einem Blick auf die Folgen vernachlässigter kindlicher Mobilitätsinteressen und einem Zwischenfazit schließt.

Es folgt die theoretische Fundierung der zweiten zentralen Untersuchungskategorie, der Raumeignung. Zu Beginn des Kapitels wird ein kurzer Überblick über die Entwicklung der räumlichen Wahrnehmung des Kindes gegeben, da diese gemeinsam mit der Mobilität als Voraussetzung für räumliche Aneignungsprozesse gesehen werden kann. Nach der definitorischen Präzisierung des Begriffs werden die Raumeignungsbedingungen von Kindern aus historischer Perspektive beschrieben. Die daraus abgeleiteten Modelle, das der konzentrischen Kreise und das der verinselten Lebensräume, werden anschließend

zuerst vorgestellt und danach kritisch bewertet. Zur Darstellung weiterer für die Raumeignung relevanter Aspekte dienen ein Unterkapitel zum Einfluss des Geschlechts und ein Unterkapitel zum (insbesondere in Bezug auf die übergeordnete Fragestellung entscheidenden) Einfluss des Wohnumfelds.

Nach einem erneuten Zwischenfazit folgt die Vorstellung und Auswertung der empirischen Untersuchung. Zentraler Unterschied der beiden Untersuchungsgruppen ist die Art des Wohnquartiers, weshalb beide Untersuchungsgebiete zunächst aus stadtgeographischer und dann aus kindlicher Perspektive vorgestellt werden. Nach der Erläuterung und Begründung der Konzeption der Untersuchung, wird die Durchführung beschrieben und der gesamte Forschungsprozess kritisch reflektiert. Die anschließende Auswertung der Erhebung orientiert sich in erster Linie an den in Kapitel 3 und 4 gewonnenen Erkenntnissen. Zum Schluss werden die wesentlichen Ergebnisse komprimiert dargestellt, um einen Ausblick in die Zukunft anzudeuten.

## 2 Raumkonzepte und Raumbegriffe

Belina und Strüver (2010) bemerken, dass Kinder (und Jugendliche) von der deutschsprachigen geographischen Forschung generell vernachlässigt werden. Kindliche Raumeignung im Speziellen ist eher in der sozialpädagogischen Sozialisationsforschung und im Kontext der Sozialraumorientierung in der Sozialen Arbeit ein Thema (vgl. Belina/Strüver 2010, S.219). Im Folgenden soll deshalb versucht werden, nicht zuletzt die geographischen Aspekte des Themengebietes zu berücksichtigen.

Die wichtigste Bezugsdimension von Raumeignung und Mobilität ist das Zusammenspiel von Subjekt und Raum. Der Raum als zentrale Kategorie in der Geographie kann ganz unterschiedlich beschrieben und charakterisiert werden. Im Folgenden sollen verschiedene Raumvorstellungen skizziert werden, um das daraus gewonnene Verständnis auf die zentralen Themen dieser Arbeit zu übertragen.

### 2.1 Vorstellung der Raumkonzepte

Die Vielschichtigkeit des heutigen in der Geographie vorherrschenden Raumverständnisses ist nicht immer selbstverständlich gewesen. Wurde der Raum

in früherer Zeit eher quasi-naturwissenschaftlich begriffen, verlagerte sich seit den 1980er Jahren die Akzentuierung der Interaktionspartner Subjekt Mensch und Objekt Raum zugunsten des Menschen (vgl. Rothfuß/Dörfler 2013, S.9). Statt als natürlich vorhanden wurde der Raum damit als sozial konstruiertes Phänomen begriffen. Eine Systematik der unterschiedlichen Raumvorstellungen hat die Geographiedidaktik entwickelt. Sie geht von vier Perspektiven bzw. Dimensionen aus: einer quasi realistischen, einer systemorientierten, einer wahrnehmungsbasierten und einer konstruktivistischen (vgl. Wardenga 2006, S.21f).

Die erste Raumdimension fasst den Raum als Behälter bzw. ‚Container‘ auf. Räume werden in diesem Zusammenhang *Containerraum* oder aber auch *Realobjektraum* genannt (vgl. Fassmann 2009, S.24). Sie als Behälter zu betrachten, in denen bestimmte physisch vorhandene Elemente enthalten sind, spiegelt das traditionelle geographische Raumverständnis ebenso wider wie das gesellschaftliche. Oberflächenform, Flora, Fauna, Klima und Bauwerke charakterisieren in diesem Fall räumliche Komponenten, die in Wechselwirkungen anthropogener und natürlicher Faktoren geprägt werden (vgl. Daum 2006, S.8; Wardenga 2006, S.21).

Räume lassen sich zweitens als *Systeme von Lagebeziehungen* begreifen. Bedeutung und Funktion von Standorten sowie Entfernungen und die Beziehungen unterschiedlicher Elemente zueinander stehen hier im Mittelpunkt der Betrachtung (vgl. Daum 2006, S.8). Dabei steht nicht unbedingt die tatsächlich messbare räumliche Distanz, sondern eher eine pragmatisch-funktionale Raumrelation im Fokus. Diese ist z.B. durch die Verkehrsinfrastruktur veränderbar (vgl. Fassmann 2009, S.26).

In der dritten Dimension wird der Raum als *Kategorie der Sinneswahrnehmung* betrachtet. In diesem Raumverständnis wird statt einer objektiven räumlichen Realität von den unterschiedlichen Wahrnehmungen des nur scheinbar objektiv vorhandenen Raumes ausgegangen. Individuen, Gruppen oder Institutionen können Räume sehr unterschiedlich wahrnehmen, wodurch unterschiedliche Wirklichkeiten produziert werden. „Weder ‚der‘ Raum noch ‚die‘ Gesellschaft noch ‚die‘ Wirklichkeit können wahrnehmungsunabhängig als Kostanten gedacht werden“ (Daum 2006, S.9).

In der vierten Dimension wird der Raum als *Konstruktion* gesehen. Noch weitergehend als die dritte und von einem eher aktiven als passiven Subjekt ausgehend, lehnt diese eine objektive räumliche Wirklichkeit nicht nur ab, sondern geht davon aus, dass Räume überhaupt erst durch menschliche Konstruktionsprozesse entstehen bzw. ‚gemacht‘ werden. Bedeutungen von räumlichen Aspekten werden dabei z.B. durch Kommunikation (ko)konstruiert, rekonstruiert oder dekonstruiert (vgl. Daum 2006, S.9).

Zusammenfassend kann man vor allem die ersten beiden Dimensionen, die den Raum als objektiv gegeben ansehen, von den zweiten beiden unterscheiden, die einen objektiv vorhandenen Raum ablehnen und ihn als individuell-subjektives Phänomen betrachten.

Neben diesen universellen Raumdimensionen werden für die Raumaneignung von Kindern die Unterformen des öffentlichen, halböffentlichen und privaten Raums betrachtet (vgl. Fassmann 2009, S.27). Diese Kategorien gliedern den Containerraum im Hinblick auf Zugänglichkeit und Art der Nutzung. Der öffentliche Raum ist dabei frei zugänglich und lediglich öffentlich kontrolliert (z.B. Straßenräume, Plätze und Parks). Der private Raum ist hingegen geprägt durch eine von einem Eigentümer kontrollierte Zugänglichkeit und eine nicht anonyme Nutzung (z.B. private Wohnungen/Häuser, Gärten). Der halböffentliche Raum indes vereint Merkmale des öffentlichen und des privaten Raums. Er ist temporär der Allgemeinheit zugänglich, jedoch privat organisiert (z.B. Shopping Malls) (vgl. ebd., S.28f).

## 2.2 Schlussfolgerungen in Bezug auf Raumaneignung und Mobilität von Kindern

Für die Auseinandersetzung mit der Thematik der Raumaneignung ist die Dimension des Containerraums nicht tragfähig. Wesentlich für die Rauminteraktion von Kindern sind individuellen Konstruktionshandlungen im ihrem Alltag. Für die Untersuchung dieser Alltagswelten ist ein konstruktivistisches Raumverständnis unabdingbar. Es wird somit deutlich, dass der „Raum ein hybrider Gegenstand ist, der zeitlich variabel ist und sich aus unterschiedlichsten Dingen, Relationen, Akteuren und sozialen Praktiken zusammensetzen kann“ (Gerhard/Seckelmann 2013, S.268).

Ebenso, wie die Kategorie *Raum* als sozial konstruiert angesehen werden kann, muss auch das Phänomen Kindheit (ebenso wie die Erwachsenenheit) als nicht natürlich gegeben, sondern als ‚gemacht‘ betrachtet werden (vgl. Duveneck 2010, S.14f). Die gesellschaftlichen Konstruktionen bewirken ein einseitiges Abhängigkeitsverhältnis zwischen Erwachsenen und Kindern, welches sich z.B. daran zeigt, dass die gesellschaftlichen Realitäten im Großen und Ganzen an den Interessen der Erwachsenen ausgerichtet sind. Diese Abhängigkeiten prägen im besonderen Maße die *geographies of childhood*<sup>2</sup> (vgl. ebd., S.19).

### 3 Kinder und Mobilität

Im folgenden Kapitel sollen, ausgehend von der räumlichen Mobilität, zunächst die wichtigsten Charakteristika kindlicher Mobilität vorgestellt werden. Diese werden im Anschluss mit Forschungsergebnissen ergänzt. Um die alltägliche Relevanz der Auseinandersetzung mit diesem Thema aufzuzeigen, werden mögliche (negative) Auswirkungen der momentanen Vernachlässigung kindlicher Mobilitätsinteressen aufgezeigt. Schließlich werden die wichtigsten Erkenntnisse zu einem Zwischenfazit verdichtet.

#### 3.1 Über die räumliche zur kindlichen Mobilität

Mobilität bedeutet im wörtlichen Sinn „Bewegung“<sup>3</sup>. Diese Bewegung muss sich jedoch nicht auf die körperliche Bewegung im Raum beziehen. Neben der räumlichen besitzt Mobilität mehrere Dimensionen: die geistige, soziale, wirtschaftliche oder virtuelle (Limbourg et al. 2000, S.10). Bewegung spielt sich in diesen verschiedenen Dimensionen auf unterschiedliche Weise ab. *Geistige Mobilität* bezeichnet Kommunikations- und Denkprozesse, *soziale Mobilität* bezeichnet den sozialen Auf- und Abstieg zwischen gesellschaftlichen Schichten. Bei der *ökonomischen Mobilität* steht ein Wechsel von Arbeit und Kapital zwischen verschiedenen Wirtschaftssektoren im Mittelpunkt und mit *virtueller*

---

<sup>2</sup> Die *geographies of childhood* bilden den Gegenstand für die gleichnamige geographische Subdisziplin, welche sich in den 1990er Jahren aus der Humangeographie herauskristallisierte, und sich vor allem der geographischen Auseinandersetzung mit Kindern und Kindheit widmet (vgl. Duveneck 2010, S.8).

<sup>3</sup> Aus dem Lateinischen stammend: vgl. <http://www.duden.de/rechtschreibung/Mobilitaet>.

*Mobilität* wird eine Beweglichkeit innerhalb eines virtuellen Raums bezeichnet<sup>4</sup> (vgl. Gather et al. 2008, S.23).

Die zentrale Dimension der Geographie ist jedoch die räumliche Mobilität<sup>5</sup>. Sie bezeichnet die Bewegung in einem physischen Raum (vgl. Frauendienst/Redecker 2012, S.12). In Abgrenzung zum Verkehr, welcher als tatsächlich „realisierte[.] Ortsveränderungen“ beschrieben werden kann, lässt sich Mobilität auch als „das *Potenzial* zur Realisierung von Aktivitäten“ (Gather 2008, S.25; Hervorh. d. Verf.) zu verstehen (vgl. Limbourg et al. 2000, S.11). Im Gegensatz zu mehr Verkehr, der in der Regel mit einer größeren Belastung der Umwelt und einem höheren Ressourcenverbrauch einhergehen würde, bedeutet mehr Mobilität somit lediglich eine Vergrößerung der Optionen, um möglichst vielfältige, flexible und effektive Ortswechsel zu ermöglichen (vgl. Gather 2008, S.25). Untersuchen lässt sich Mobilität im Hinblick auf quantitative<sup>6</sup>, und kindspezifischere qualitative<sup>7</sup> Merkmale, bei denen Präferenzen im Vordergrund stehen (vgl. Limbourg et al. 2000, S.12).

Die spezifischen Merkmale kindlicher Mobilität sind insbesondere von Einflüssen geprägt, die Kindern gewisse Mobilitätspotenziale vorenthalten. Dies betrifft vier Aspekte. Erstens ist die körperliche, geistige und emotionale Entwicklung der Kinder noch nicht ausgereift und wirkt somit benachteiligend. Zweitens sind Kinder dem Mobilitätsverhalten und den Mobilitätsinteressen der (von Erwachsenen dominierten) Gesellschaft quasi ausgeliefert. Drittens sind sie abhängig von den Sicherheitsbedürfnissen ihrer Eltern und viertens spielt das Geschlecht eine Rolle (vgl. Krause/Schömann 1999, S.8; Ahrend 2002, S.42f).

## 3.2 Kindliche Mobilität als Produkt verschiedener Einflussfaktoren

### 3.2.1 Körperliche und geistige Faktoren

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass kindliche Mobilität stärker auf der tatsächlichen körperlichen Bewegung beruht, als die zunehmend motorisierte Mobilität Erwachsener. Körperlichkeit und vor allem die physische und psychomotorische Entwicklung nehmen also in Bezug auf die kindliche Mobilität eine wichtige Funktion ein (vgl. Ahrend 2002, S.61).

---

<sup>4</sup> Diese hat vor allem seit Bestehen des Internets an Bedeutung gewonnen.

<sup>5</sup> Auch als *physische* Mobilität bezeichnet.

<sup>6</sup> z.B. Mobilitätsrate, -zeitbudget und Distanz (vgl. Schömann, Krause 1999, S.25).

<sup>7</sup> z.B. Begleitmobilität, Verkehrsmittel, Mobilitätschancen (vgl. Schömann, Krause 1999, S.25).

Zu den körperlichen Faktoren, welche die kindliche Mobilität beeinflussen, zählen u.a. die geringere Körpergröße, längere Reaktionszeiten sowie Schwierigkeiten bei der Lokalisation von Geräuschen, der Rechts-Links-Orientierung und der Beurteilung von Entfernungen und Geschwindigkeiten (vgl. Ahrend 2002, S.20f). Diese Eigenheiten führen letztlich dazu, dass „Kinder [...] eine geringe Verhaltenskonsistenz“ (Ahrend 2002, S.22) aufweisen und in ihrer Selbsteinschätzung eingeschränkt sind (vgl. ebd., S.25).

Die kindlichen Verkehrskompetenzen entwickeln sich sukzessive. Obwohl Kinder bereits früh am Straßenverkehr teilnehmen, sind die Fähigkeiten, ihn zu Fuß eigenständig sicher bewältigen zu können, erst im Alter von 8 bis 10 Jahren fertig ausgebildet (vgl. Limbourg et al. 2000, S.62). Ähnliches gilt für das Radfahren. Zwar lernen Kinder das Radfahren früh, endgültig beherrschen können sie es jedoch erst mit 13 bis 15 Jahren. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird im Alter zwischen 6 und 10 erworben (vgl. ebd., S.62). In dieser Zeit entsteht auch das Gefahrenbewusstsein, welches sich kontinuierlich von einem Erkennen akuter Gefahr bis hin zu präventivem Verhalten entwickelt (vgl. Limbourg et al. 2000, S.62ff). Dabei konkurrieren Spieltrieb und Bewegungsdrang mit den Maximen der Vorsicht und Sicherheit. Ein weiterer Baustein für den Erwerb von Mobilitätskompetenzen ist die Entfernungs- und Geschwindigkeitseinschätzung, welche sich erst mit 10 Jahren als annähernd zuverlässig erweist. Außerdem wichtig sind soziale Fähigkeiten, die das Denken aus anderen Perspektiven und die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmer\_innen ermöglichen sowie eine höhere Konzentrationsfähigkeit, welche nötig ist, um Gefahrenquellen fokussieren zu können (vgl. Limbourg et al. 2000, S.62ff).

Es bleibt festzuhalten, dass Kinder in dem Zeitraum, in dem sie sich die nötigen Fähigkeiten zur eigenständigen Mobilität aneignen, gleichzeitig noch in besonderer Weise gefährdet sind. Das Grundschulalter kann somit als wesentlicher Transformationszeitraum im Hinblick auf die Entwicklung von Mobilitätskompetenzen gesehen werden. Da viele dieser Entwicklungen obligatorisch sind und nicht anderweitig kompensiert werden können<sup>8</sup>, muss es ein gesellschaftliches Anliegen sein entsprechende Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Sowohl die verkehrsbauliche Situation als auch die erwachsenen Verkehrsteilnehmer\_innen müssten sich mehr auf Kinder einstellen.

---

<sup>8</sup> Außer durch andauernde Begleitung.

### 3.2.2 Mobilitätsinteressen der Erwachsenen-Gesellschaft

Wie sich bereits andeutet, hat die Mobilität der Erwachsenen für die Mobilität der Kinder beeinträchtigenden Charakter. Die dominierende Mobilität der Erwachsenen-Gesellschaft ist seit einigen Jahrzehnten die motorisierte Mobilität mit einem Anteil von ca. 80% an der jährlichen Personenverkehrsleistung (vgl. Schellhase 2000, S.23). Dass in den 1960 das Verhältnis von Kindern zu Autos noch bei 4:1 lag und es sich mittlerweile (abhängig vom Wohnort) fast umgekehrt hat, veranschaulicht, wie die Kinder sukzessive durch das Auto und die damit verbundene städtebauliche Ausrichtung aus dem öffentlichen Raum verdrängt worden sind (vgl. Limbourg et al. 2000, S.33). Der Raum für kindliche Mobilität ist heute dadurch stark begrenzt, wodurch einerseits das Spielen außerhalb der Wohnung, aber auch die generelle Verkehrsteilnahme betroffen sind. Die mit dem Autoverkehr verbundenen Gefahren erklären, warum eigenständige Mobilitätskarrieren von Kindern oftmals erst im Alter von zehn bis dreizehn Jahren beginnen (vgl. Ahrend 2002, S.19).

### 3.2.3 Sicherheitsbedürfnisse der Eltern

Auf die Risiken des Straßenverkehrs reagieren die Eltern in der Regel mit der Absicht, ihren Kindern ausreichende Sicherheit zu ermöglichen. Dies macht die Mobilität der Kinder abhängig von den Erlaubnissen und Verboten der Eltern. Diese beziehen sich u.a. auf das Überqueren von Straßen, die Nutzung des ÖPNVs, die Bewältigung des Schulwegs, den Weg zu Freizeitaktivitäten, die Fahrradnutzung und die Möglichkeit, nach Einbruch der Dunkelheit draußen sein zu dürfen (vgl. Frauendienst/Redecker 2011, S.188). Die elterliche Fürsorge macht sich auch in der Verkehrsmittelwahl bemerkbar, da Kinder verstärkt im Auto gefahren werden.

Das Sicherheitsbedürfnis der Eltern verstärkt neben der generellen Einschränkung der räumlichen Autonomie des Kindes auch das Phänomen der Begleitmobilität. Begleitmobilität bezeichnet die Begleitung der Kinder durch Erwachsene auf Wegen, die ihnen (noch) nicht alleine zugemutet werden (vgl. Jürgens/Beckmann 2006, S.7). Sie ist vor allem für höhere Altersstufen insofern problematisch, als die Kinder früher oder später lernen müssen, selbständig und unabhängig mobil zu sein, damit eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr gewährleistet werden kann (vgl. ebd., S.10). Außerdem schließt das Recht auf gesellschaftliche Teilhabe von

Kindern in einem gewissen Rahmen auch das Fällern eigener Mobilitätsentscheidungen ein. Unabhängige Mobilität ist zudem eine wichtige Voraussetzung für autonome Raumanewnung.

Obwohl es also offensichtlich nicht unproblematisch ist, die Schutzbedürftigkeit von Kindern zu sehr zu betonen, muss auch berücksichtigt werden, dass diese im Verkehr tatsächlich einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt sind. Es ist deshalb sinnvoll, ihre Schutzbedürftigkeit zu berücksichtigen, ohne ihnen jedoch gleichzeitig ihre Souveränität abzuerkennen. Mit steigendem Alter sollte erstere ab- und letztere zunehmen (Limbourg et al. 2000, S.9f).

#### 3.2.4 Geschlecht

Das Geschlecht hat große Auswirkungen auf die Mobilität. Generell kommen die Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass Mädchen körperlich inaktiver und weniger mobil sind, sowohl was die Entfernungen betrifft, als auch im Hinblick auf die Häufigkeit der Ortswechsel (vgl. Flade/Kustor 1996, S.19).

Daneben nutzen Jungen häufiger das Fahrrad, während Mädchen eher zu Fuß oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind. Generalisierend beschrieben sind Jungen auto-affiner, was vermutlich in Vorbereitung auf den gesellschaftlichen Stereotyp des Autos als Symbol der Männlichkeit zu sehen ist (vgl. ebd., S.19).

Die Unterschiede lassen sich größtenteils auf unterschiedliche Sozialisationsbedingungen zurückführen. Letztlich sind die genauen Ursachen jedoch noch nicht abschließend gefunden (vgl. Ahrend 2002, S.42f). Schlussfolgerungen bezüglich dieses Ungleichgewichts zielen vor allem auf eine gezielte Förderung der räumlichen Möglichkeiten und des Verkehrsverhaltens von Mädchen und des gezielten Abbaus von Hindernissen ab (vgl. Flade et al. 1996, S.25f).

### 3.3 Forschungsergebnisse zur Mobilität von Kindern

Im Folgenden werden zunächst Daten zu den quantitativen Merkmalen kindlicher Mobilität erläutert, bevor Daten zu den bereits beschriebenen eher qualitativen Merkmalen präsentiert werden. Da letztere die Besonderheiten kindlicher Mobilität wesentlich stärker charakterisieren, werden sie hier ausführlicher behandelt.

### 3.3.1 Quantitative Merkmale

Jürgens und Beckmann (2006) haben die Ergebnisse aus vier Studien<sup>9</sup> im Hinblick auf kindliche Mobilität untersucht. Außerdem werden auch Daten aus der Studie *Mobilität in Deutschland*<sup>10</sup> von 2008 präsentiert.

Bezüglich der Mobilitätsraten von Kindern wurde festgestellt, dass sie sich nur unwesentlich von denen Erwachsener unterscheiden. Demnach ist die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag mit ca. 3,0 Wegen pro Tag für Kinder nur leicht geringer als die der Erwachsenen mit 3,3 Wegen pro Tag (vgl. Jürgens/Beckmann 2006, S.7f). Im Hinblick auf die Länge der zurückgelegten Strecken ist festzustellen, dass diese bei Kindern bis 10 Jahre im Durchschnitt kürzer sind, als bei Erwachsenen. Dies bezieht sich sowohl auf die durchschnittliche tägliche Unterwegszeit von durchschnittlich 63 Minuten als auch auf die Tagesstrecke von durchschnittlich 24 Kilometern pro Tag. Beide Werte sind in allen übrigen Altersgruppen außer den über 74-Jährigen höher (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung<sup>11</sup> 2010, S.74f). Dies liegt neben den unterschiedlichen aufgesuchten Orten vermutlich auch an den Möglichkeiten, verschiedene Verkehrsmittel mit mehr Reichweite einzusetzen. Die durchschnittliche Streckenlänge der 6- bis 10-Jährigen liegt bei 6,5 Kilometern und ist damit im Vergleich zu allen anderen Altersgruppen die kürzeste (vgl. Jürgens/Beckmann 2006, S.9). Auch bei der Verkehrsleistung machen Kinder im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil einen unterdurchschnittlichen Teil aus (vgl. BfVBS 2010, S.77). Insgesamt wird somit ersichtlich, dass Kinder in quantitativer Hinsicht betrachtet tendenziell weniger mobil sind als Erwachsene.

### 3.3.2 Verkehrsmittel und Wegezwecke

Das Verkehrsklima der Stadt spiegelt sich in der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung wider. „Dies verdeutlicht die Relevanz der attraktiven und sicheren Gestaltung des Verkehrsraums für die gegenwärtige und zukünftige Verkehrsmittelnutzung der jungen Generation“ (Jürgens/Beckmann 2006, S.11).

---

<sup>9</sup> Die Zahlen stammen aus einem Vergleich der *KONTIV*-Studien aus den Jahren 1976, 1982, 1989 sowie der Nachfolgestudie *Mobilität in Deutschland* von 2002.

<sup>10</sup> Im Folgenden als MiD abgekürzt. Für die Studie wurden über ein Jahr lang insgesamt knapp 26.000 Haushalte untersucht und knapp 200.000 Wege dokumentiert (vgl. BfVBS 2009).

<sup>11</sup> Im Folgenden als BfVBS abgekürzt.

Die Verkehrsmittelwahl hat sich in den letzten Jahrzehnten stark gewandelt. Während Ende der 1970er Jahre die Fußwege bei Kindern noch mit einem Anteil von 53,9% dominierten, sank dieser bis in die 2000er Jahre auf 36,1%. Diese Entwicklung schlägt sich in einem starken Anstieg der Wege als Mitfahrer im Auto (von 16,1% auf 31,6%) nieder (vgl. Jürgens/Beckmann 2006, S.8). Heute nimmt das Auto bei den 9-Jährigen für fast alle Wegezwecke den größten Anteil aller Fortbewegungsmöglichkeiten ein. Die Dominanz des Autos ist auf dem Land zwar etwas größer als in Städten, ist jedoch auch in diesen groß. In großen Städten nimmt sie leicht ab (vgl. BfVBS 2009, S.13ff). Als Gründe für die Verschiebung vom Fußgänger- zum Autoverkehr können die in Kapitel 3.2.2 und 3.2.3 beschriebenen Entwicklungen gesehen werden.

Das Fahrrad erreicht seine größten Anteile in der Gruppe der 11- bis 13-Jährigen, also unmittelbar nach dem Grundschulalter (vgl. BfVBS 2010, S.76). Neben dem Alter hängt die Verkehrsmittelwahl auch mit der Länge der Strecke zusammen. Während kurze Wege von Kindern eher zu Fuß zurückgelegt werden, fällt die Wahl für mittlere Strecken auf das Fahrrad und für die längeren Strecken auf das Auto oder öffentliche Verkehrsmittel (vgl. Limbourg et al. 2000, S.30).

Die Wegezwecke, also die Motive zum Zurücklegen von Wegstrecken, sind bei Kindern in der Regel anders verteilt als bei Erwachsenen. Die beiden größten Gruppen kann man unter den Kategorien *Ausbildung*, *Begleitung der Eltern* und *Freizeit* zusammenfassen, die im Alter bis 10 Jahre jeweils 26%, 28% und 36% ausmachen (vgl. BfVBS 2010, S.75f).

### 3.3.3 Sicherheitsempfinden und Begleitmobilität

Welche Bedeutung die Begleitung der Wege von Kindern durch Erwachsene hat, lässt sich daran erkennen, dass der Anteil der begleiteten Wege im Grundschulalter bei über 50% liegt, wobei ihr Anteil sich bereits bei den 11- bis 13-Jährigen rapide auf 7% verringert (vgl. BfVBS 2010, S.76).<sup>12</sup> Während die allein zurückgelegten Wege in der Grundschule knapp 30% ausmachen, nehmen die durch andere Kinder begleiteten Wege den geringsten Anteil (20%) ein. Diese Werte sind in den letzten Jahren gestiegen (vgl. Jürgens/Beckmann 2006, S.10).

---

<sup>12</sup> Die Kinder scheinen aus Sicht der Eltern also in diesem Alter ausreichend verkehrstüchtig zu sein.

Außerdem gibt es einen Zusammenhang zwischen Wegzweck und Begleitung. Unbegleitet sind demnach vor allem Schulwege und Wege zu Freunden, wohingegen Wege zu Spiel- und Sportplätzen oder Freizeitaktivitäten eher begleitet sind.

Auch eine 2010 in Köln und dem Ruhrgebiet durchgeführte Studie, welche die selbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen untersuchte, kam zu dem Ergebnis, dass die selbständige Mobilität der Grundschul Kinder in den letzten zwei Jahrzehnten (weiter) zurückgegangen ist (vgl. Frauendienst/Redecker 2011, S.188). Zum einen gibt es häufigere und frühere Einschränkungen durch die Eltern, sodass die Kinder den Schulweg zum Großteil nicht mehr ohne Erwachsene bestreiten, was sich auch in der autoorientierten Verkehrsmittelwahl widerspiegelt (vgl. ebd., S.189). Als Ursachen für diese Entwicklungen werden neben der Distanz zur Schule die steigende Angst vor Verkehrsunfällen sowie die Angst vor (sexuellen) Übergriffen genannt. Außerdem wird mit der Begleitmobilität jedoch auch Positives verbunden, z.B. die verbrachte Zeit mit dem Kind oder die Verknüpfung des Abholens mit anderen Tätigkeiten (vgl. ebd., S.189).

Die Studie zeigt, dass das Sicherheitsempfinden der Eltern weniger von tatsächlichen Fakten beeinflusst wird, sondern eher vom subjektiven Empfinden gesteuert wird. Die sich seit Jahren verbessernden Unfallstatistiken haben keine Auswirkung auf das Sicherheitsgefühl der Eltern (vgl. ebd., S.190). Doch nicht nur die Eltern, sondern auch Kinder selbst erleben ihre Wege als gefährlich. In einer Untersuchung der Schulwege von Grundschulkindern aus dem Jahr 1996 nannten die Kinder als Gefahren: zu schnell fahrende Autos, zu viel Verkehr, parkende Autos, Sichthindernisse, ungünstige Ampelschaltungen, fehlende Querungshilfen und nicht anhaltende Autos an Zebrastreifen (vgl. Limbourg et al. 2000, S.61). Weitere Hemmnisse kindlicher Mobilität waren aggressive Hunde sowie Stress mit älteren Kindern und Jugendlichen oder alkoholisierten Personen (vgl. ebd. S. 61).

### 3.3.4 Geschlecht

Dass geschlechtliche Mobilitätsunterschiede im Erwachsenenalter durch die unterschiedlichen gesellschaftlich verbreiteten Rollen relativ einfach zu erklären sind, deutet sich bereits im Kindesalter an. Demnach ist die Mobilität von

Mädchen insgesamt etwas eingeschränkter als die von Jungen. Dies lässt sich daran erkennen, dass sie tendenziell etwas häufiger von Erwachsenen begleitet werden (vgl. Jürgens/Beckmann 2006, S.10).

Jungen suchen insgesamt etwas häufiger Spiel- oder Sportplätze auf und nutzen Hof und Straße öfter (ebd., S.10). Doch die etwas höhere Aktivität hat auch Schattenseiten. So sind Jungen für Unfälle mit sämtlichen Verkehrsmitteln gefährdeter als Mädchen (vgl. Limbourg 2000, S.40f).

### 3.4 Folgen der Vernachlässigung kindlicher Mobilitätsinteressen

Die Negativfolgen der mangelnden Rücksichtnahme auf kindliche Mobilitätsinteressen sind eklatant. Dazu zählen Auswirkungen auf die kindliche Entwicklung, eine Erhöhung der Unfallgefahr und andere gesundheitliche Folgen.

Hüttenmoser fand heraus, dass Kinder in verkehrsbelasteten Wohngebieten signifikante Entwicklungsdefizite im motorischen (z.B. geringere Sprungkraft) und sozialen (z.B. geringere Selbständigkeit) Bereich aufweisen (vgl. Hüttenmoser 1994, S.178). Die Unterdrückung der Mobilität von Kindern hat auch Auswirkungen auf deren eigenes Sicherheitsempfinden, wodurch ein unheilvoller Kreislauf ermöglicht wird.<sup>13</sup>

Die schlimmste Auswirkung fehlender Verkehrskompetenz ist ein erhöhtes Unfallrisiko, welches im Grundschulalter ohnehin schon ein großes Problem ist. Die Unfallgefahr von zu Fuß gehenden Kindern ist in der Altersgruppe der 6- bis 9-Jährigen am höchsten (Limbourg et al. 2000, S.39f). Jüngere Kinder werden meistens noch eher an der Hand gehalten und beobachtet, ältere Kinder haben bereits bessere Fähigkeiten und Erfahrungen im Umgang mit Verkehr. Radfahren ist insgesamt unfallanfälliger als Zuzußgehen (vgl. ebd. S.40). Ähnlich wie beim Zuzußgehen ist auch hier das Unfallrisiko für die Altersgruppe der Sechs- bis Neunjährigen am höchsten und flacht in höherem Alter leicht ab. Alles in allem ist eine deutliche Verringerung der Verkehrsunfälle sowie eine Verminderung ihrer Schwere feststellbar (vgl. ebd. S.40). Darüber hinaus werden nur ungefähr die Hälfte der Unfälle mit Kindern und Jugendlichen von diesen selbst verursacht, was zeigt, dass es nicht nur aufgrund von kindlichen Defizite zu Unfällen kommt (vgl. Limbourg et al. 2000, S.44f). Dass das Auto ein sichereres Verkehrsmittel

---

<sup>13</sup> Unsichere Kinder trauen sich weniger Mobilität zu, haben deshalb weniger Mobilitätserfahrungen, was wiederum zu mehr Unsicherheit führt.

für Kinder ist, führt letztlich aber auch dazu, dass Kinder häufig mit dem Auto gefahren werden müssen, wodurch sich das Verkehrsaufkommen erhöht und die Straßen wieder unsicherer werden. Die Mobilitätschancen von Kindern und Eltern sind also wechselseitig miteinander verknüpft (vgl. Ahrend 2002, S.21f). Es wäre wünschenswert, diesen Kreislauf zu durchbrechen.

Interessant ist der Einfluss der Wohnsituation. Die Analyse der Unfallorte von Kindern zeigt, dass der größte Teil der Unfälle mit kindlicher Beteiligung in der Nähe der Wohnung stattfindet, und zwar die Hälfte in einem Umkreis von 500m und 90% in einem Umkreis von 1km (vgl. Limbourg et al. 2000, S.60). Während sich dicht besiedelte Wohngebiete mit viel Verkehr und wenig Spielplätzen eher negativ auswirken, können die Wohngebiete der privilegierteren Familien mit ihren oftmals weitläufigeren Grünflächen, Gärten und besserem Spielangebot grundsätzlich mehr Sicherheit bieten (vgl. Limbourg et al. 2000, S.58f).

Neben der Unfallgefahr birgt auch der Ausstoß von Schadstoffen durch die Abgase gesundheitliche Risiken. Kinder sind ihnen in besonderem Maße ausgeliefert, weil sie über eine geringere Körpergröße verfügen, Schadstoffe schlechter abbauen können und ihr Immunsystem noch nicht voll ausgebildet ist. Asthma, Allergien, Reizhusten und sogar Krebs können die Folgen der Schadstoffbelastung sein (vgl. ebd., S.74ff).

### 3.5 Zwischenfazit I

Insgesamt zeigt sich klar die Tendenz zu mehr Abhängigkeit von den Erwachsenen. Ahrend schätzt „die Chancen auf unabhängige Mobilität für Kinder [...] sehr gering“ (Ahrend 2002, S.26) ein, da ihre Mobilitätsinteressen einem Konkurrenzkampf mit denen der Erwachsenen ausgeliefert sind. Die Auswirkungen zeigen sich sowohl bei der Begleitmobilität, als auch in der Zunahme elterlicher Restriktivität bezüglich unabhängiger Mobilitätsambitionen. Es bedarf deshalb einer Rückgewinnung selbständiger Mobilitätsoptionen für Kinder, damit einerseits die körperliche Entwicklung der Kinder unterstützt wird und auf der anderen Seite das Unfallrisiko weiter sinkt (vgl. Frauendienst/Redecker 2012, S.13).

Für eine Verbesserung dieser Bedingungen sind drei Maßnahmenbereiche zu nennen. Erstens müssen Kinder auf verkehrsplanerischer Ebene mehr einbezogen werden, zweitens gilt es die Verkehrskompetenzen der Kinder so gut wie möglich

zu fördern und drittens sollte generell ein stärkeres Bewusstsein für die Wichtigkeit selbständiger Mobilität von Kindern vermittelt werden.

Von planerischer Seite werden Kinder (immer noch) vernachlässigt und wenn ihre Interessen doch berücksichtigt werden, sind viele für Kinder gedachte Maßnahmen oft aus erwachsener Perspektive durchgeführt, ohne kindlichen Bedürfnissen gerecht zu werden (vgl. Ahrend 2002, S.49f). Zweitens ist in Bezug auf die Verkehrskompetenzen vor allem die Schule gefragt.<sup>14</sup> Dies beinhaltet sowohl Wissen über unterschiedliche Verkehrsmittel, als auch Wissen über den Umgang mit ihnen. Wie sehr sich in der Kindheit spätere Mobilitätsgewohnheiten anbahnen, verdeutlicht die Tatsache, dass die Mobilitätserfahrungen und -prägungen der Kindheit unmittelbare Auswirkungen auf die spätere Verkehrsmittelpräferenz haben. Eine positive Einstellung zum Radfahren und die intensive Nutzung öffentlichen Verkehrs können im Hinblick auf eine intensive Autonutzung im höheren Alter vorbeugend<sup>15</sup> wirken (vgl. Flade 1994, S.194).<sup>16</sup> Ähnliche Sozialisationseinflüsse deuten sich auch bei den Vorstellungen von Kindern und Jugendlichen bezüglich ihres eigenen zukünftigen Mobilitätsverhalten an (vgl. Limbourg et al. 2000, S.125ff). Drittens müssten die gesamtgesellschaftlichen Mobilitätsgewohnheiten in Richtung einer umwelt- und kinderfreundlicheren Art gelenkt werden und vor allem bei den Eltern ein Bewusstsein für die Bedeutung unabhängiger Mobilitätserfahrungen geschaffen werden. Grundsätzlich ist eine flächendeckende Abkehr vom Auto nur schwer vorstellbar, weshalb eine grundlegende Reflexion von Mobilität in der gesamten Gesellschaft erstrebenswert ist.

#### 4. Raumaneignung von Kindern

Die Entwicklung der Mobilität ist für das Erreichen unterschiedlicher Orte notwendig und somit eine wichtige Voraussetzung der *Raumaneignung*. Vor allem zweckunabhängige, explorative Ortswechsel bilden die Grundlage für kindlich-räumliche Interaktionen (vgl. Ahrend 2002, S.66). Die Voraussetzungen dafür ergeben sich aus dem Zusammenspiel wachsender motorischer und kognitiver Fähigkeiten. Im Rahmen letzterer ist vor allem die räumliche

---

<sup>14</sup> vgl. Lehrplan NRW (2008).

<sup>15</sup> sofern man eine intensive Autonutzung kritisch sieht.

<sup>16</sup> Dasselbe funktioniert jedoch auch umgekehrt (vgl. Limbourg 2000, S.31f).

Wahrnehmung von Bedeutung. Während Mobilität bereits beschrieben wurde, soll im Folgenden ergänzend die Entwicklung der räumlichen Wahrnehmung skizziert werden. Danach wird der Begriff definitorisch erschlossen und dargestellt, welche Phänomene kindliche Raumaneignung eigentlich auszeichnen. Aus historischer Perspektive wird anschließend die Veränderung der Kontexte für die Raumaneignung von Kindern beschrieben. Im Rahmen dieser Erläuterungen kristallisieren sich zwei Modelle heraus, welche zuerst vorgestellt werden, um schließlich ihre Aussagekraft für die Gegenwart kritisch zu überprüfen. Ein weiteres Zwischenfazit schließt den theoretischen Teil ab.

#### 4.1 Die Entwicklung räumlicher Fähigkeiten

In Anlehnung an die Entwicklungspsychologie vollzieht sich die Entwicklung räumlicher Wahrnehmung in drei Phasen (vgl. Kaminske 2012, S.102). Die Phase des topografischen Raumverständnisses dauert dabei ca. vom zweiten bis zum siebten Lebensjahr und ist davon gekennzeichnet, dass das Kind beginnt räumliche Beziehungen zu erkennen. Dabei ist die Perspektivierung immer egozentrisch, weshalb Perspektivwechsel noch nicht möglich sind. Außerdem sind die Vorstellungsfähigkeiten des Kindes in dieser Phase noch eingeschränkt (vgl. ebd., S.102). Dies manifestiert sich im Hinblick auf räumliche Aneignungen z.B. im Abschätzen von Gefahren. Im Alter von sieben bis elf Jahren, also ca. ab der zweiten Klasse, beginnt das Kind, sich aus der egozentrischen Sicht zu lösen und räumliche Beziehungen zwischen verschiedenen Elementen im Raum herzustellen. Dabei spielen besondere Objekte, sog. *Landmarks*, eine Rolle. Richtungen und Entfernungen können nun auch aus der Perspektive dieser Landmarks bestimmt werden (vgl. ebd., S.102). Ab ca. zwölf Jahren beginnt die Phase des euklidischen Raumverständnisses, in der räumliche Informationen in einem zweidimensionalen Koordinatensystem angelegt sind (vgl. ebd., S.102f; Krause/Schömann 1999, S.10). Das Ergebnis der Aufnahme und Verarbeitung räumlicher Informationen<sup>17</sup> sind *kognitive Karten*, welche keine direkten Abbildungen der Realität darstellen, sondern durch individuelle Einflüsse subjektiv verzerrt sind (vgl. Kaminske 2012, S.76f, S.116f).

---

<sup>17</sup> hierzu zählen z.B. Landmarks, Wege, Kreuzungen, Abgrenzungen (vgl. Kaminske 2012, S.155).

## 4.2 Rauman eignung - Eine Begriffsbestimmung

Daum beschreibt Aneignung als einen Weg, auf dem durch Austauschprozesse „die Dinge von ‚außen‘ nach ‚innen‘ [...] kommen“ (Daum 2006, S.11). Kinder verinnerlichen demnach in der Interaktion mit ihrer Umwelt Aspekte aus dieser und bauen sie in ihr vorhandenes Erfahrungs- und Wissensnetz ein, wodurch sich ihr Ausgangspunkt ständig verändert. Dies ist prinzipiell ein endloser Prozess, bei dem Erworbenes flexibel und erweiterbar ist (vgl. Nissen 1998, S.175f).

Nun spielen sich Aneignungsprozesse in vielerlei Kontexten ab, von denen hier die Aneignung von Raum im Mittelpunkt steht. Historisch betrachtet sind Aneignungs- und Lebensräume von Kindern spätestens seit den 1930er Jahren und den Untersuchungen von Martha Muchow Gegenstand der Forschung (vgl. Muchow/Muchow 2012, S.9)<sup>18</sup>. Schon damals konnten entscheidende Merkmale der räumlichen Aneignungspraxis von Kindern beobachtet werden. Bereits Jahrzehnte vor der Popularisierung konstruktivistischer Theorien beschrieb Martha Muchow, wie das Verhältnis zwischen Kind und Raum vor allem durch Umdeutungen der räumlichen Strukturen gekennzeichnet ist (vgl. ebd., S.159f). Zwischen den 1930er und 1960er Jahren schwand das Interesse der sozialwissenschaftlichen und pädagogisch-psychologischen Forschung an der Thematik, um seit den 1970er und vor allem in den 1980er und 1990er Jahren im Zuge des größer werdenden Interesses der Pädagogik und Sozialforschung an der Lebenswelt von Kindern wieder in den Vordergrund zu rücken (vgl. Zinnecker 2012a, S.42, Zinnecker 2012b, S.69). Es fällt auf, dass die Thematik von der Geographie(didaktik) eher stiefmütterlich behandelt wurde.<sup>19</sup>

Eine tragfähige Definition von Rauman eignung geben Jekel et al. (2010). Sie definieren Rauman eignung als

„Gesamtheit aus eigenen Territorialisierungen [...] durch Bedeutungszuweisung an die physisch materielle Welt sowie Übernahmen und damit Unterwerfungen unter bestehende Deutungen“ (Jekel et al. 2010, S.39).

Erstens kommen Rauman eignungsprozesse also im Kontext von Interaktion mit und Kommunikation über den Raum (=Bedeutungszuweisung) zustande und

---

<sup>18</sup> Es handelt sich hierbei um eine ergänzte Neuauflage des Originals von 1935, welches seit 1978 vor allem durch den Einsatz von Jürgen Zinnecker eine Renaissance erfahren hat. Die Studie wird als „bahnbrechender Beitrag [...] zu einer umweltpsychologischen Sozialraumforschung rezipiert“ (Muchow/Muchow 2012, S.10). Darüber hinaus ist sie auch ein lesenswertes Zeitdokument über die städtische Kindheit der 1920er Jahre.

<sup>19</sup> vgl. Kapitel 2.

zweitens können bereits vorhandene Konstruktionen z.B. von anderen Personen übernommen werden (= Unterwerfung und bestehende Deutungen). Der Begriff *Territorialisierung* bezeichnet in diesem Fall den Vorgang, bei dem räumlich konnotierte Sachverhalte mit Bedeutung angereichert werden.

Die Interaktion mit dem Raum ist nicht einseitig vom Raum bedingt, sondern wechselseitig, wobei das handelnde Subjekt jedoch im Mittelpunkt der Betrachtung steht und weniger der Raum selbst.<sup>20</sup> Im Falle der Kinder finden viele Konstitutionsprozesse in Kokonstruktion mit anderen Kindern statt. Das Resultat der Rauman eignung ist die Ermöglichung räumlicher Orientierung und damit die Möglichkeit Handlungsentwürfe anzufertigen und zu realisieren (vgl. Daum 2006, S.13).

Vor allem für die Rauman eignung von Kindern ist charakteristisch, dass deren Bedeutungszuweisungen häufig sehr stark von dem abweichen, was im Sinne des Containerraums ‚tatsächlich‘ vorhanden ist. Stattdessen werden Räume im Zuge von Spielhandlungen zum Gegenstand phantasieorientierter Konstruktionen. So werden Büsche zu Höhlen, Geländer zu Rails<sup>21</sup> oder ein Parkplatz zur Kampfarena. Dieser Vorgang der kindlichen Bedeutungsveränderung räumlicher Komponenten findet sich bereits bei Muchow/Muchow und wird dort als *Umleben* bezeichnet (vgl. Muchow/Muchow 2012, S.159).

Als sehr wertvolle Räume für Aneignungsprozesse von Kindern gelten *ökologische Nischen* (vgl. Zinnecker 2001, S.96ff). Das sind besonders anregende Orte, an denen Kinder (und Jugendliche) sich unabhängig und unbeobachtet von Erwachsenen ausleben können. Dazu zählen z.B. Brachen, Abrisshäuser oder Baustellen, die ein hohes Potenzial an Erlebnisqualität in sich tragen. Vielfältige Materialien und Verstecke machen die Attraktivität solcher Orte aus. Sie finden sich vor allem dort, wo (städtische) Transformationsprozesse im Gange sind oder in Übergangsgebieten zwischen zwei verschiedenen Raumzonen (vgl. ebd., S.96ff). Als Beispiel lässt sich eine Baustelle vorstellen. Sie ist im alltäglichen Verständnis ein Ort, der Mittel zum Zweck des Bauens ist. Gruben dienen dabei zum Gießen der Fundamente und das gewonnene Erdmaterial wird zu Hügeln aufgeschüttet. Diese Funktionen können jedoch von Kindern verändert werden.

---

<sup>20</sup> Es bestehen sowohl vom Raum auf das Kind ausgehende Einflüsse, als auch solche, bei denen das Kind den Raum gestaltet (vgl. konstruktivistisches Raumverständnis in Kapitel 2.1).

<sup>21</sup> Beim Skateboardfahren werden an Geländern Tricks gemacht. In der Szene heißen diese *Rails*.

Der Erdhügel kann dann zur Rutsche, zu einem Aussichtspunkt oder zur Festung ‚gemacht‘ werden. Eine Pfütze wird zu einem See und die ausgehobene Grube zu einem Portal, das zu einer Goldmine führt. Solche Vorgänge machen die Dynamik des Raums transparent. Die oberflächlich immer gleiche Baustelle wird zu einem individuell konstruierten Spielort.

Obwohl die beschriebenen Phänomene für die Raumaneignung von Kindern charakteristisch sind, prägen auch einfache Übernahmen gesellschaftlich verbreiteter Bedeutungen deren räumliche Interaktion. Ahrend benutzt den Begriff der *Raumerfahrung*, um zu beschreiben, dass Kinder sich auch mit Räumen auseinandersetzen können, ohne deren Bedeutung infrage zu stellen oder neu zu konstruieren (vgl. Ahrend 2002, S.200). Dabei lässt sich bemängeln, dass Kinder bei der Bedeutungszuweisung an Räume meistens eine untergeordnete Rolle spielen und kaum Einfluss auf dominante Raumbedeutungen nehmen können (vgl. Jekel et al. 2010, S.40).

#### 4.3 Raumaneignungsmuster im Kontext veränderter Aufwuchsbedingungen

Kinder haben heute im Vergleich zu früher größere Schwierigkeiten, attraktive und sichere Außenräume zu finden.<sup>22</sup> Vor allem die Straße als Erfahrungsraum ist größtenteils verschwunden. Hierzu resümiert Hechler:

„Dabei zeigt sich, dass die Mobilitätsinteressen der Erwachsenen in der heutigen Gesellschaft mehr Bedeutung haben, als die Bedürfnisse der Kinder nach ungehindertem Freiraum“ (Hechler 2004, S.42).

Häufigkeit, Struktur und Qualität der raumaneignenden Prozesse richten sich entscheidend nach der räumlichen Organisation der Lebenswelt der Kinder. In den Jahrzehnten der Nachkriegszeit wurden Kinder vor allem auf bzw. ‚von‘ der Straße sozialisiert. Im Zuge gesellschaftlicher Veränderungen wurden sie jedoch immer mehr in verhäuslichte und institutionalisierte Räume gedrängt. Im Folgenden sollen zwei prototypische Entwürfe räumlicher Sozialisation, die Straßenkindheit und die verhäuslichte Kindheit präsentiert und die auf ihnen gründenden Modelle der Expansion des kindlichen Lebensraums (*konzentrische Kreise* und *verinselte Lebensräume*) beschrieben und bewertet werden.

---

<sup>22</sup> Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf gesellschaftliche Tendenzen. Kindheit bleibt ein komplexes, individuelles Gebilde, das ein breites Spektrum an Erscheinungsformen ermöglicht.

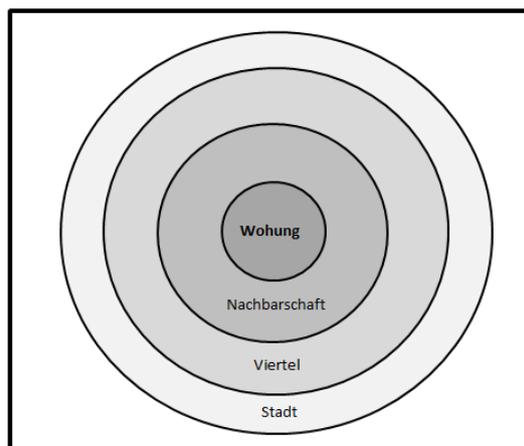
#### 4.3.1 Straßenkindheit und das Modell der konzentrischen Kreise

Im Deutschland der Nachkriegszeit lagen vor allem die Städte in Trümmern. Öffentliche Orte für Kinder (z.B. Spielplätze) waren ebenso zerstört wie Betreuungseinrichtungen (z.B. Schulen und Kindergärten). Gleichzeitig war der Wohnraum durch die vielen zerstörten Häuser sehr knapp, sodass Kinder ihre Freizeit vor allem draußen verbrachten (vgl. Zimmermann 2008, S. 85f). Obwohl es zynisch anmutet, boten die Trümmerlandschaften und verkehrsarmen Straßen einen idealen Freiraum für Kinder mit vielen Gelegenheiten, Räume aktiv und selbständig zu erforschen (vgl. ebd., S. 85f).

In der Folgezeit präsentierte sich die Straße als ideale Lernsituation. Trotz gleichbleibender Umwelt, ist ihr Tagesgeschehen abwechslungsreich und lebendig. Kinder können draußen andere Gesellschaftsschichten, ethnische Hintergründe, sozial Ausgegrenzte - zusammengefasst: allerhand gesellschaftliche Heterogenität - kennenlernen, die zu Hause nicht präsent ist (vgl. Ahrend 2002, S.30). Die Sozialisationsfunktion der Straße als Aufenthalts- und Spielort für den Großteil der aufwachsenden Kinder verschwindet jedoch seit den 1960er Jahren (vgl. Nissen 1998, S.164).

Die Ausdehnung angeeigneter Räume von Kindern der Nachkriegsjahrzehnte kann im Modell der konzentrischen Kreise beschrieben werden (vgl. Abb.1). Das Modell stammt von Elisabeth Pfeil und wurde lange als typische Repräsentation kindlicher Lebensraumerweiterung gesehen (vgl. Pfeil 1965, S.12ff).

*Abb.1: Das Modell der konzentrischen Kreise nach Pfeil (1965), eigene Darstellung*



Darin bildet die eigene Wohnung das Zentrum, von dem aus das Kind mit zunehmendem Alter sukzessive zunächst die unmittelbare Nachbarschaft entdeckt, um sukzessive, z.B. bedingt durch Aktionen in Begleitung der Eltern,

immer weitere Distanzen zu erreichen (vgl. Zeiher 1991, S.187). Ältere Kinder beginnen schließlich mit dem Umherstreifen in der Stadt (vgl. Pfeil 1965, S.23). Der Lebensraum des Kindes bleibt dabei immer zusammenhängend. Voraussetzung für dieses Modell der Raumeignung ist die Multifunktionalität der Wohnumwelt. Damit ist die gleichmäßige Verteilung und Verflechtung aller relevanten Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote gemeint, die eine Überbrückung von größeren Distanzen in der Regel überflüssig machen (vgl. Zeiher/Zeiher 1994, S.27).

#### 4.3.2 Verhäuslichte Kindheit und das Modell der verinselten Lebensräume

Vor allem seit den 1960er Jahren sorgen verschiedene gesellschaftliche Veränderungen für einen Wandel der Kindheit. Dazu zählen neue Wohn- und Siedlungsformen sowie der Wandel der Familie und des Mobilitätsverhaltens. Mit dem Wiederaufbau verschwinden in der Nachkriegszeit die Ruinen und Trümmer sukzessive. Mit ihnen gehen langsam auch die reichhaltigen Spiel- und Aneignungsbedingungen des Straßenraums verloren. Im Zuge der allgemeinen Wohnungsknappheit wird der entstandene Platz mit neuen Häusern und anderen Gebäuden gefüllt (vgl. Zimmermann 2008, S.79). Die neuen Wohnungen ermöglichen die Einrichtung separater Kinderzimmer, welche mit zunehmendem Wohlstand verbreiteter und zur Konkurrenz für den Außenraum werden (Breuer 2002, S.10). Zusätzlich zum Schwinden der innerstädtischen Freiräume und Brachlandschaften beginnt die Massenmotorisierung der Gesellschaft. Suburbanisierung und die Entflechtung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit vergrößern das motorisierte Verkehrsaufkommen und führen zu einer neuen Hierarchisierung räumlicher Interessen (vgl. Zimmermann 2008, S.84f). Die autogerechte Stadt wird zum Leitbild erhoben, was sich enorm auf Stadt- und Raumplanung auswirkt. Das steigende Sicherheitsrisiko der Straße bewirkt nach und nach die Verlagerung der kindlichen Spieltätigkeiten in überwachte und sicherere Innenräume.<sup>23</sup>

Selbst heute werden Spielstraßen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche von Kindern eher gemieden (Breuer 2002, S.8). Die Straße hat sich damit von einem vielfältigen Erfahrungsort zu einem monofunktionalen Verkehrsweg gewandelt.

---

<sup>23</sup> Sowie die in den Kapiteln 3.2.3 und 3.3.3 beschriebenen Tendenzen.

Als Ausweichorte dienen entweder Spielplätze oder andere, größtenteils von Erwachsenen konzipierte und vorstrukturierte Räume. Treiben die Verdrängungsprozesse die Kinder in die Kinderzimmer, wird dies als *Verhäuslichung* bezeichnet. Solche Verhäuslichungsprozesse werden nach Zinnecker damit begründet, „stabile und berechenbare Handlungsräume zu schaffen“ (Zinnecker 2001, S.28). Es wird deutlich, dass soziale Handlungen (und somit auch Rauman eignungspraktiken) isoliert werden, um den Wunsch nach Sicherheit zu befriedigen (vgl. ebd., S.29f, S.34). Kindliche Streifzüge durch die Umgebung werden zur Seltenheit. Ökologische Nischen verschwinden ebenso wie das geschäftige Treiben im öffentlichen Raum (Zimmermann 2008, S.80f). Obwohl Verhäuslichung vorwiegend die Verlagerung kindlicher Aktivität von draußen nach drinnen beschreibt, gibt es in der modernen Gesellschaft auch die Tendenz zur Verhäuslichung der Umwelt selbst<sup>24</sup>, was Auswirkungen auf deren Aneignung durch Kinder hat (vgl. ebd., S.36f).

Als letzter Aspekt veränderter Kindheit ist die Konsumorientierung zu nennen. Kinder sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Industrie und werden immer mehr zur deren Zielgruppe. Dies gilt insbesondere für die neuen multimedialen Angebote und Spielzeuge, welche zur Dominanz der binnenräumlichen Aktivitäten beitragen. Die Nutzung von Medien ist für viele Kinder ein selbstverständlicher Teil des Alltags. Kinder unterer Schichten sind häufiger mit Fernseher und Spielekonsole ausgestattet, als Mittel- und Oberschichtskinder. (Schneekloth 2010, S.43f). Zusammenfassend lässt sich die Verhäuslichung von Kindheit einerseits als Resultat der gestiegenen Attraktivität und Verfügbarkeit von Binnenräumen aber andererseits in erheblichem Maße als Folge gravierender Verschlechterungen der außerhäuslichen Aufwuchsbedingungen sehen.

Neben der Verhäuslichung gibt es „einen weithin unbestrittenen Konsens, dass zunehmende Institutionalisierung ein zentrales Merkmal heutiger Kindheit sei“ (Honig 2010, S.183). Kindheiten sind inzwischen stark institutionell organisiert, was nicht zuletzt an den veränderten Familienstrukturen liegt (vgl. Krause/Schömann 1999, S.7).<sup>25</sup> Dies lässt sich einerseits am momentanen Ausbau des Betreuungssystems erkennen, das die „alltäglichen sozialen Beziehungen und

---

<sup>24</sup> Zinnecker nennt als Beispiele das Anlegen von künstlicher Natur in Form von Parks, die Möblierung der Straße oder Überdachungen von Einkaufspassagen (vgl. Zinnecker 2001).

<sup>25</sup> Die Berufstätigkeit beider Elternteile sowie die gestiegene Anzahl an Alleinerziehenden begünstigen die institutionell organisierte Betreuung.

Erfahrungen [der Kinder] nachhaltig verändert hat“ (Honig 2010, S.182) sowie an einer Vielzahl von Nachmittagsterminen (z.B. Musikunterricht, Sportverein, o.ä.), die oftmals nicht im direkten Wohnumfeld stattfinden. Die durchterminierten Nachmittage verringern die Zeit für ungeplante Erkundungen und Umherstreifen mit anderen Kindern des Quartiers. Auch demographische Prozesse nehmen Einfluss auf die außerhäusliche Sozialisation von Kindern, da sie gegebenenfalls zu einem Mangel an Spielkamerad\_innen führen (vgl. Nissen 1998, S.169).

Das moderne Pendant zum Modell der konzentrischen Kreise ist das Modell der Verinselung der Lebensräume (vgl. Abb.2). Es grenzt sich von der Annahme eines einheitlichen, homogenen kindlichen Lebensraumes ab. Anders als früher, als die konzentrische Ausdehnung der räumlichen Aktivitäten und Orientierung üblich war, fällt es Kindern gegenwärtig<sup>26</sup> schwer, ihre Wohnumgebung als ein zusammenhängendes Raumgebilde wahrzunehmen (vgl. Breuer 2002, S.8).

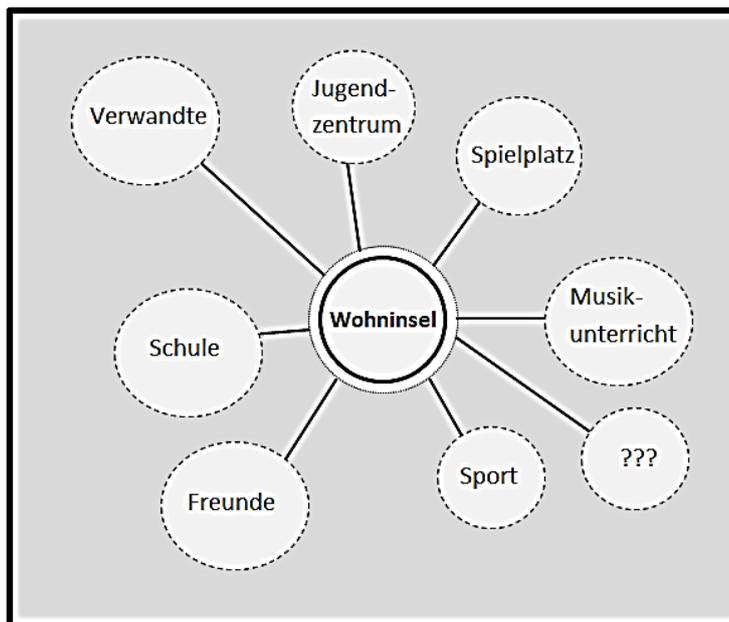


Abb.2: Modell der Verinselten Lebensräume, nach Zeiher (1991), eigene Darstellung

Neben der ausführlich behandelten veränderten Kindheit ist dafür auch die Veränderung räumlicher Strukturen verantwortlich. Mit der Entflechtung multifunktionaler Räume ging die Möglichkeit der sukzessiven, ausdehnenden Aneignung größtenteils verloren (vgl. Zeiher/Zeiher 1994, S.27). Wohnsiedlungen (Wohnen), Spielplätze (Spielen), Sportzentren (Freizeit) oder Einkaufszentren (Konsum) lassen eine funktionale Entmischung erkennen. Die Folge für die Kinder ist ein zerstückelter Lebensraum aus unterschiedlichen Segmenten, die

<sup>26</sup> Das Modell ist bereits über 20 Jahre alt.

räumlich nicht mehr zusammenhängen, sondern durch inhaltslose Verkehrswege oder moderne Kommunikationsmittel und Medien miteinander verbunden sind. Diese Segmente stellen im Modell unterschiedliche Inseln dar. Neben Freizeiteinrichtungen sind dies im kindlichen Alltag insbesondere die Schule sowie die Wohnungen von Freund\_innen oder Verwandten (vgl. ebd., S.27f). Die Überbrückung der Distanz zwischen den einzelnen Inseln geschieht vorzugsweise mit dem Auto, wodurch der Weg selbst gewissermaßen von der räumlichen Aneignung ausgenommen wird. Breuer spricht in diesem Zusammenhang von „passiver Mobilität“ (Breuer 2002, S.9). Der elternunabhängige Streifraum der Kinder verkleinert sich infolgedessen. Während dieser in der Studie von Martha Muchow in den 1920er Jahren noch durchschnittliche Ausdehnungen von über 100 km erreichte, dürfte dieser Wert heute für die meisten Kinder nicht mal ansatzweise in Reichweite liegen (vgl. Muchow/Muchow 2012, S.82).

#### 4.3.3 Folgen und Bewertung der veränderten Raumaneignungsmuster

Die veränderten Aufwuchsbedingungen und die mit ihnen einhergehenden schwindenden Raumaneignungsmöglichkeiten haben auf die Kinder vielerlei Auswirkungen. Unterscheiden lassen sich körperliche und soziale Auswirkungen, die ausnahmslos problematisch bewertet werden.

Im Hinblick auf die körperliche Entwicklung ist eine Verkümmernung grobmotorischer Bewegungsabläufe zu beobachten. Schulen klagen über immer mehr Kinder mit Aufmerksamkeitsstörungen und motorischen Auffälligkeiten. Die authentische Umweltaneignung mit allen Sinnen wird von einer neutralisierten Plastikwelt angefochten (Breuer 2002, S.10).

Im Hinblick auf die soziale Entwicklung fördern Verhäuslichung und Verinselung die soziale Isolation. Vom Wegfallen eines gemeinsam angeeigneten Erfahrungsraums sind die sozialen Verbindungen unter den Kindern einer Nachbarschaft betroffen (vgl. Zeiher/Zeiher 1994, S.28f). In eine ähnliche Richtung zeigt die Tatsache, dass der Anteil draußen spielender Kinder bei steigender Verkehrsdichte sinkt (vgl. Jürgens/Beckmann 2006, S.11). Die spontane Freizeitgestaltung ohne Erwachsene in großen, altersgemischten, heterogenen Gruppen, wie sie in früheren Jahren noch üblich war, wurde überwiegend vom überwachten Kinderzimmerspiel in altersgleichen Kleingruppen oder von einer institutionell eingerichteten, pädagogisch

aufbereiteten und exakt terminierten Freizeitgestaltung abgelöst (vgl. Breuer 2002, S.8).

Empirisch erforscht ist die Verhäuslichung lediglich bedingt. Innerhäusliche Aktivität schließt außerhäusliche zumindest nicht grundsätzlich aus und auch der Konsum von Medien muss nicht zwangsläufig mit einer Einschränkung der kindlichen Mobilität einhergehen (vgl. Ahrend 2002, S.39f). Zu bedenken ist, dass viele Studien zu diesem Thema aus den 1990er Jahren stammen. Seitdem hat sich die Kindheit vor allem im Bereich der Medienwelt durch moderne Unterhaltungs- und Kommunikationsformen, z.B. Internet, Spielekonsolen, Computerspiele, noch einmal maßgeblich verändert. Letztlich „ist das Ausmaß von Sozialisationschäden [nicht] geklärt, wenn Kindern und Jugendlichen [...] elementare Erfahrungen räumlicher Aneignung erschwert oder gänzlich vorenthalten werden“ (Daum 2006, S.13).

Im Hinblick auf die Modelle wird die Verinselung häufig kritisch gesehen. Das Modell der konzentrischen Kreise wird dagegen teilweise in der Rückbesinnung auf die kindliche Freiheit früherer Tage verklärt. Konzeptionell kann man jedoch gerade das Modell der konzentrischen Kreise kritisieren, das als Ausgangspunkt einen Containerraum impliziert, indem es in ihm feststehende Elemente vermutet, die vom Kind nach und nach erschlossen werden können (vgl. Daum 2006, S.9). Diese Elemente wären demnach prinzipiell in jeder Wohnumgebung gleichartig. Aus dieser Perspektive erscheint das Modell der konzentrischen Kreise als „Illusion einer heilen, wohldosierten Welt für Kinder“ (ebd., S.9). Der von Zeiher in ihrer Theorie der verinselten Lebensräume beschriebene verinselte Raum ist zwar auch lediglich ein vergrößerter Containerraum, in dem sich die voneinander räumlich getrennten Inseln befinden. Die verschiedenen Aktivitäten, die auf den Lebensraum verteilt sind, bergen jedoch ein gewisses Potenzial, um eigenverantwortliche Entscheidungen zu treffen und den Raum zu organisieren. Diese Individualisierung mit eigenen Terminen, Wahlmöglichkeiten und Selbstbestimmungen bewirkt, dass sich der Raum „aus einer Kombination von Elementen heraus [konstituiert], die von jedem einzelnen Subjekt *aktiv hervorgebracht* werden muss“<sup>27</sup> (Daum 2006, S.11). Nun kann man stark anzweifeln, inwiefern Kinder die Organisation ihrer Freizeit wirklich selbst

---

<sup>27</sup> und nicht wie früher quasi automatisch geregelt war.

bestimmen können, dennoch bietet Daum zumindest eine neue Perspektive auf das Phänomen der Verinselung an.

Fraglich ist letztlich immer noch, wodurch festgelegt wird, ab wann die Raumanegungsmuster überhaupt als verinselt gelten können und ab wann sie den konzentrischen Kreisen zugeordnet werden sollten (vgl. Ahrend 2002, S.40). Das Konzept bezeichnet eher eine gesellschaftliche Tendenz als ein allgemeingültiges Paradigma. Innerhalb einer Stadt gibt es sehr verschiedene Viertel und Quartiere, in denen sehr unterschiedliche Voraussetzungen für die Aneignung des Wohnumfeldes herrschen. Obwohl beide Modelle voneinander abweichende Ansätze verfolgen, schließen sie sich nicht gegenseitig aus, sondern charakterisieren anteilig individuelle Muster der räumlichen Organisation von Raumanegungsprozessen.

#### 4.4 Weitere Einflussfaktoren

##### 4.4.1 Geschlecht<sup>28</sup>

Die Auseinandersetzung mit Räumen wird durch das Geschlecht beeinflusst. Da Räume hier nicht bloß als Containerräume behandelt werden, ist es folgerichtig, sie auch nicht als geschlechtsunabhängig zu betrachten. Generell kommen die Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass sich Mädchen bevorzugt in geschützten Räumen aufhalten, in öffentlichen Räumen weniger präsent, körperlich inaktiver und weniger mobil sind, sowohl was die Entfernungen angeht als auch was die Häufigkeit der Ortswechsel betrifft (vgl. Ahrend 2002, S.42). Sie spielen eher auf dafür vorgesehenen Flächen, welche für Aneignungsprozesse eher ungeeignet sind. Jungen werden dagegen, dem Klischee entsprechend, als expansiv, explorativ und bewegungsaffin charakterisiert (vgl. ebd., S.42f). Die Geschlechter unterscheiden sich darüber hinaus auch im Spielstil (Jungen spielen körperbetonter) und Dominanzverhalten (Jungen dominieren gemischtgeschlechtliche Gruppen eher) (vgl. Flade/Kustor 1995, S.9). Die Aktivität der Jungen wird als gute Voraussetzung gesehen, um Durchsetzungskraft und Selbständigkeit einzuüben (vgl. Flade/Kustor 1996, S.23). Mädchen haben

---

<sup>28</sup>Neben den hier behandelten Faktoren haben außerdem auch ethnische soziale und soziökonomische Aspekte Auswirkungen auf die Raumanegung der Kinder (vgl. Nissen 1997, S.197)

demgegenüber zumindest den Vorteil, dass männliche Geschlechterrollen für sie zugänglicher sind als umgekehrt (vgl. Nissen 1998, S.160f) und, dass sich ihr tendenziell zurückhaltendere Raumnutzungs- und Erschließungsstil im schulischen Kontext von Vorteil sein kann. Die starke Verhäuslichung der Bildungsinstitutionen benachteiligt nämlich eher das expansiv-raumfordernde Verhalten von Jungen (vgl. ebd., S.48).

Was die räumliche Organisation der Aneignungen betrifft, neigen Mädchen eher zur Verinselung und Verhäuslichung. Die Reichweite ihrer von zu Hause ausgehenden Erkundungen ist im Durchschnitt geringer und die Ausbreitung dieser Reichweite verlangsamt sich mit zunehmendem Alter. Außerdem spielen Mädchen tendenziell häufiger drinnen oder in unmittelbarer Wohnungsnähe (vgl. Flade/Kustor 1996, S.19).

Die beschriebenen Unterschiede lassen sich vermutlich auf unterschiedliche Sozialisationsbedingungen zurückführen,<sup>29</sup> was jedoch noch nicht zufriedenstellend erforscht ist (vgl. Ahrend 2002, S.46f). Die elterlichen Restriktionen sind bei Mädchen womöglich größer als bei Jungen und werden von den Mädchen „internalisiert und aufrechterhalten“ (Flade/Kustor 1995, S.9). Nissen bezeichnet Mädchen in diesem Zusammenhang als „Träger der Modernisierung der Kinderkultur“ (Nissen 1998, S.196).

#### 4.4.2 Wohnumfeld

Krause/Schömann charakterisieren unterschiedliche Wohnumfelder hinsichtlich *Nutzungsstruktur* (z.B. Anzahl der Einrichtungen für Kinder, Anteil von Freiflächen), *Aufenthaltsorten und -zielen* (für Kinder vorgesehene Flächen wie Spielplätze oder nicht für Kinder vorgesehene, also ökologische Nischen), *Verkehrssituation* (z.B. Anzahl stark befahrener Straßen, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Ausrichtung auf verschiedene Verkehrsmittel), *Entfernungen* (z.B. zu interessanten Spielorten) und der Qualität des Wohngebiets als *Erfahrungsraum* (z.B. Sozialstruktur) (vgl. Schönmann/Krause 1999, S.21ff).

Eine Untersuchung aus den 1980er Jahren, in der Harms et al. in Berlin die Lebenssituation von Kindern einer Neubausiedlung am Stadtrand mit der von Kindern eines innerstädtischen Viertels verglichen, kam zu dem Ergebnis, dass

---

<sup>29</sup> Diesem Themenschwerpunkt widmet sich insbesondere Nissen (1998).

Raumaneignung vor allem dort reichhaltig geschehen kann, wo sich Räume im Umbruch befinden, also ihre ursprüngliche Funktion verwirkt haben. Diese ökologischen Nischen fanden sich eher im Innenstadtviertel, als im Neubaugebiet (Harms et al. 1984, S.386). Aus dem Mangel an nachhaltiger räumlicher Attraktivität resultierte im Neubaugebiet eine hohe Nachfrage nach institutionellen Freizeitangeboten, die sich oftmals nicht in unmittelbarer Nähe befanden. Diese Anzeichen deuten Verinselungstendenzen an, welche sich auch in den Sozialgefügen der Kinder widerspiegeln (vgl. ebd., S.386). Auch in der Ausbreitung des Streifraums machten sich inselartige Tendenzen bemerkbar. So verlief diese in der Neubausiedlung nicht konzentrisch, sondern strahlförmig. Die Kinder verließen also ihren unattraktiven Nahraum, überbrückten eine gewisse Strecke, um schließlich einen beliebten Zielraum zu erreichen (vgl. ebd., S.387). Im Unterschied dazu fiel im Innenstadtviertel auf, dass Verinselungstendenzen kaum auftraten, da die funktionelle Durchmischung der Wohnumgebung noch intakt war. Die Raumausdehnung vollzog sich hier ‚traditionell‘ in konzentrischen Kreisen (vgl. ebd., S.387ff).

Es deutet sich also an, dass konzeptionell durchgeplante Siedlungen einen Mangel an reichhaltigen Räumen aufweisen können, welche durch Ausweichen auf andere Viertel, institutionalisierte Angebote oder eher verhäuslichte öffentliche Räume (z.B. Einkaufszentren) kompensiert werden (vgl. Ahrend 2002, S.38). Im Hinblick auf die Modelle zeigt sich, dass diese letztlich nicht unbedingt nur im historischen Kontext zu sehen sind, sondern auch von anderen Faktoren, z.B. der Siedlungsstruktur, abhängen. Eine Vermutung diesbezüglich wäre, dass eine gleichmäßige Ausdehnung des Streif- und Erfahrungsraums in der Stadt vor allem vom Erreichen höherer Altersstufen und damit steigender Unabhängigkeit der Kinder abhängt.

#### 4.5 Zwischenfazit II

Zusammenfassend lässt sich die heutige Situation der Kinder in Bezug auf ihre räumlich-expansiven Möglichkeiten vor allem im städtischen Raum als unbefriedigend bezeichnen. Neben den besseren Rahmenbedingungen, lassen sich die Raumaneignungsmöglichkeiten aber auch auf Seiten der Kinder effektiver gestalten. Diesem Ziel dient die *mündige Raumaneignung* (vgl. Jekel et al. 2010, S.40). Unter Mündigkeit wird in diesem Zusammenhang verstanden, dass die

Bedeutungszuweisungen und -umdeutungen möglichst bewusst stattfinden sollen. Dazu müssen diese zunächst erkannt und bewertet bzw. reflektiert werden. Ziel ist die Stärkung der individuellen Bedeutungskonstruktion und -dekonstruktion und die Schwächung der simplen Bedeutungsübernahme (vgl. ebd., S.40f). Diese Anforderungen gehen jedoch über die ‚natürliche‘ Raumeignung von Kindern hinaus und eignen sich z.B. für den Sachunterricht in der Schule.

Zinnecker prognostiziert zwar eine kritische Zukunft des Straßenraums als Erfahrungsraum für Kinder, er erkennt jedoch auch Ansätze von Kompensation (vgl. Zinnecker 2001, S.98f). Auf die immer anregungsärmer werdenden Lebensräume reagieren die Kinder durch eine Abkehr monokausaler Raumnutzungen und ein Aufbrechen vorherrschender Raumdeutungen. So wird z.B. ein ausgebuddeltes Betonfundament auf einem phantasielosen Spielplatz zum archäologischen Sensationsfund. Auch die neuen Bewegungsgeräte der Kinder (BMX-Fahrrad, Skateboard, Waveboard, etc.) können als Anpassung an die zunehmende Flächenversiegelung und neue Mobilitätsanforderungen verstanden werden (vgl. ebd., S.99f). Daneben sind der Weg zur Schule, zum Supermarkt, oder das Spiel im Park immer noch alltägliche Aktivitäten, welche heute lediglich unter anderen Voraussetzungen stattfinden (vgl. Nissen 1998, S.169). Maßnahmen, die diese Voraussetzungen verändern wollen, kämpfen letztlich jedoch gegen komplexe gesamtgesellschaftliche Prozesse an. Sie müssten deshalb ein neues gesellschaftliches Bewusstsein für den Wert eines authentischen, freien Aufwachsens von Kindern schaffen. Im zweiten Teil dieser Arbeit soll gezeigt werden, inwiefern eine autofreie Wohnsiedlung die Bedingungen für das Aufwachsen von Kindern zugunsten unabhängiger räumlicher Erfahrungen verbessern kann.

## II. Empirischer Vergleich

### 5 Die Untersuchungsgebiete

Das Mobilitätsverhalten steht in engem Zusammenhang mit dem siedlungsstrukturellen Kontext (vgl. Jarass 2012, S.28). Auch in Bezug auf das Rauman eignungsverhalten sind die Auswirkungen unterschiedlicher Wohnumgebungen für Kinder bereits erforscht worden.<sup>30</sup> Bei der Suche nach einem innovativen Vergleichsmerkmal, fiel die Wahl auf ein autofreies Quartier. Autofreies Wohnen ist insgesamt ein relativ neues Phänomen, welches „langfristig als ein mögliches Lebensmodell in unserer Gesellschaft betrachtet“ (MfAGS NRW<sup>31</sup> 1997, S.63) werden kann. Damit das Merkmal der Wohnumgebung besonders zur Geltung kommt wurde ein Vergleichsgebiet gesucht, das abgesehen von seiner ‚konventionellen‘<sup>32</sup> Bebauungsstruktur von ähnlichen Bevölkerungsmerkmalen und vergleichbarer Verkehrs- und Versorgungssituation geprägt ist. Dies diente auch der Minderung unerwünschter Störfaktoren, welche die Validität der Untersuchung beeinträchtigen könnten.

Als autofreies Quartier wurde die „größte privat finanzierte und konsequent autofreie Siedlung<sup>33</sup> Deutschlands“, *Stellwerk 60*, in Köln-Nippes ausgewählt.<sup>34</sup> Als Vergleichsquartier dient ein Gebiet mit ähnlichem innenstadtnahem Charakter, das Kölner Agnesviertel. Beide Quartiere verbinden Eigenschaften citynaher Kernstadtbereiche, z.B. ein hoher Anteil einkommensstarker Haushalte, relativ dichte, lückenlose Bebauung und eine relativ hohe Verkehrsbelastung, besonders auf den Hauptverkehrswegen (vgl. Fassmann 2009, S.119f). Während das Agnesviertel Teil der Neustadt Nord ist, ist Nippes ein eigenständig gewachsener und später eingemeindeter Stadtteil, der ursprünglich durch große Industriebetriebe und Eisenbahnanlagen geprägt war. Als Altersgruppe wurden Kinder im Grundschulalter gewählt. Wie wir in Kapitel 3.2.1 sehen konnten, ist dieses Alter im Hinblick auf die räumliche Expansion der Kinder ein sehr

---

<sup>30</sup> vgl. Kapitel 4.4.2.

<sup>31</sup> = Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales Nordrhein-Westfalen.

<sup>32</sup> in diesem Fall vor allem = nicht autofrei/besonders ökologisch orientiert.

<sup>33</sup> Im Folgenden wird der Eigenname *Autofreie Siedlung* groß geschrieben.

<sup>34</sup> vgl. <http://www.stellwerk60.de/index.php?id=12>.

dynamischer Transformationszeitraum. Die Kinder verlassen in diesem Alter die egozentrische Weltsicht und sind in der Lage Vorstellungen über Räume zu entwickeln (vgl. Kapitel 4.1).

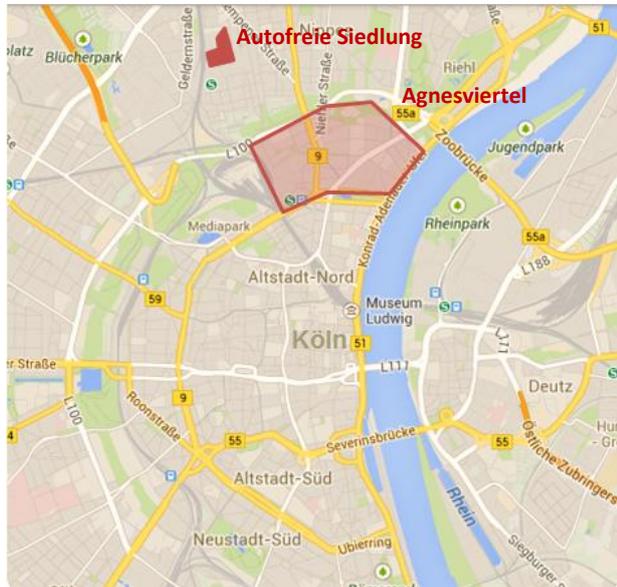


Abb.3: Lage des Agnesviertels und der Autofreien Siedlung innerhalb Kölns (rot), Quelle: maps.google.com, eigene Bearbeitung

## 5.1 Das Agnesviertel

### 5.1.1 Allgemeine Merkmale

Das Agnesviertel liegt im nördlichen Teil der Kölner Neustadt Nord (vgl. Abb.3) zwischen den Ringen bzw. dem Ebertplatz im Süden und der Inneren Kanalstraße im Norden. Die Ostgrenze bildet je nach Auslegung der Rhein<sup>35</sup>, die Westgrenze die Eisenbahngleise hinter dem Hansaring (vgl. Abb.4). Das Zentrum des Viertels bildet die Agneskirche. Die daran vorbeiführende Neusser Straße ist eine lebhaftes Geschäftsstraße. Das Untersuchungsgebiet befindet sich schwerpunktmäßig im westlichen Teil des Viertels, da sich dort die Grundschule befindet, an der die Erhebung stattgefunden hat (vgl. Abb.4).

Verkehrstechnisch ist das Agnesviertel gut erschlossen. Als Hauptverkehrsadern der Automobilität lassen sich die flankierenden Ringe im Süden, die Innere Kanalstraße im Norden sowie die Neusser Straße als teilende Ausfallstraße in Richtung Nippes benennen. Auch die Krefelder Straße erfüllt eine wichtige Zubringerfunktion für die Innere Kanalstraße. Vom öffentlichen Nahverkehr ist

<sup>35</sup> Manche Darstellungen favorisieren abweichende Eingrenzungen oder eine ergänzende Unterteilung in Gerichtsviertel und Villenviertel, vgl. Kölner Veedel: [http://www.immosant.de/cms/website.php?id=/service/koelner\\_stadtteile/innenstadt\\_veedel.htm](http://www.immosant.de/cms/website.php?id=/service/koelner_stadtteile/innenstadt_veedel.htm).

das Viertel neben den Straßen auch durch die KVB-Linien 12 und 15 an den Haltestellen *Ebertplatz* und *Lohsestraße* sowie durch die Buslinien 142 und 127 erschlossen.



Abb.4: Satellitenaufnahme des Agnesviertels mit Animation, Quelle: maps.google.com, eigene Bearbeitung. Gut zu erkennen: Grüngürtel und Fort X im Hintergrund, Ebertplatz im Vordergrund, Agneskirche, Schule (markiert)

Vorwiegend im südlichen Teil finden sich Altbauten der Jahrhundertwende, die die Entstehung des Viertels während der gründerzeitlichen Stadterweiterung widerspiegeln (vgl. Blenk 2001, S.149f). Die Grundrissgestaltung ist im westlichen Agnesviertel<sup>36</sup> ist im Sinne ursprünglichen Konzeption als teilweises Arbeiterviertel und teilweises bürgerliches Viertel durch dichte und geschlossene Bebauung geprägt, weshalb es an kleineren Freiflächen zwischen den Häusern, abgesehen von kleinen Gärten und Hinterhöfen, mangelt (vgl. Knupp 2001, S.164). Großzügigere Straßen befinden sich eher auf der Ostseite in Richtung Reichenspergerplatz. Kriegsbedingte Baulücken wurden in vielen Straßenzügen mit einfachen Mietshäusern der Nachkriegszeit gefüllt. Vor allem am nordwestlichen Rand finden sich größere Blocks von Arbeiterwohnhäusern aus den 1950er und 1960er Jahren mit großzügigeren Innenhöfen.

Im Hinblick auf die Sozialstruktur lässt sich festhalten, dass vor allem in den für Kölner Verhältnisse vielen Altbauten eher gut situierte Bewohner\_innen wohnen. Das Viertel ist nicht zuletzt aufgrund seines Freizeit- und Erholungsangebotes

<sup>36</sup> auch *Dreikönigsviertel* genannt (vgl. Knupp 2001, S.164).

(Alte Feuerwache, Lentpark, Fort X, Grüngürtel) für Familien attraktiv (vgl. Büscher 2005, S.21ff).

### 5.1.2 Räume für Kinder

Blinkert fand in seiner Untersuchung für die Stadt Freiburg heraus, dass die Spielmöglichkeiten „erwartungsgemäß“ in der Innenstadt und innenstadtnahen Gebieten „besonders schlecht“ sind (Blinkert 1993, S.178). Im Folgenden zeigt sich, dass sich Städte in dieser Hinsicht voneinander unterscheiden, denn das Agnesviertel bietet Familien mit Kindern viele Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Problematisch ist hier lediglich deren Erreichbarkeit.

Die wichtigste Grünfläche des Viertels bildet auf der anderen Seite der Inneren Kanalstraße der Grüngürtel. Außer Wiesen, Bäumen, Büschen und Spielplätzen<sup>37</sup> findet sich hier auch die für Skater\_innen interessante Lohserampe. Abgesehen von den Spielplätzen im Grüngürtel befinden sich weitere auf dem Prälat-Otto-Müller-Platz und am/im Fort X. Weitestgehend verwaist ist dagegen der Spielplatz an der *Alhambra*.<sup>38</sup> Als relevante Ziele für die Freizeitaktivitäten der Kinder sind zum einen der *Lentpark* als Schwimmbad und Eishalle sowie der Fußballplatz gegenüber der *Alhambra* im Grüngürtel zu nennen. Für Spaziergänge und Ausflüge ist auch das *Fort X* ein attraktiver Ort, der durch seine Geschichtlichkeit einen besonderen Flair vermittelt. Ein weiteres Ziel für Kinder des Viertels ist die *Alte Feuerwache*<sup>39</sup>, welche als Bürgerzentrum viele Angebote für Kinder bereithält und über einen großen Innenhof zum Spielen verfügt. Neben dem bereits erwähnten Prälat-Otto-Müller-Platz verfügt das Agnesviertel mit dem Sudermanplatz im Südwesten, dem Neusser Platz im Zentrum und dem Reichenspergerplatz im Osten über weitere öffentliche Orte, welche jedoch teilweise von parkenden Autos blockiert werden. Ähnlich verhält es sich mit den Straßen, von denen einige von Alleen gesäumt sind. Die sich ergebenden freien Mittelstreifen werden jedoch in erster Linie zum Parken genutzt und fallen somit als Spiel- und Bewegungsfläche weg. Die Ausstattung mit Fahrradwegen ist an einigen Stellen unzureichend.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> Spielplätze sind bezüglich ihres Anregungspotenzials und ihrer Konzeption nicht unumstritten. Fuhs bezeichnet sie als „eine Art Ghetto für Kinder im städtischen Raum“ (Fuhs 2001, S.132).

<sup>38</sup> vgl. <http://www.stadt-koeln.de/6/veranstaltungskalender/04280/>.

<sup>39</sup> vgl. <http://www.altefeuerwachekoeln.de/>.

<sup>40</sup> z.B. auf der Neusser Straße.

Obwohl das Agnesviertel über viele attraktive Außenorte verfügt, bilden die großen Straßen für Kinder echte Hindernisse. Als Barrieren für die kindliche Erschließung der Räume, insbesondere der Grünflächen, können vor allem die das Viertel umschließenden großen Hauptverkehrsstraßen<sup>41</sup> gelten. Daneben stellt die Neusser Straße eine große Barriere innerhalb des Viertels dar, ist aber gleichzeitig auch dessen Hauptgeschäftsstraße. Außerdem bilden die Gleisanlagen am westlichen Rand des Viertels ein Hindernis.

Zusammenfassend lässt sich das Agnesviertel als ein Kölner Viertel mit hoher Wohnqualität vor allem für Familien bezeichnen. Diese ist nicht nur durch die Bausubstanz bedingt, sondern auch durch die für innerstädtische Verhältnisse großzügigen Außenangebote.

## 5.2 Die autofreie Siedlung „Stellwerk 60“

### 5.2.1 Allgemeine Merkmale

Haushalte richten ihr Mobilitätsverhalten nicht nur nach den Möglichkeiten ihres Wohnumfeldes aus, sondern wählen möglicherweise schon vorher ein Wohngebiet, das ihrem Mobilitätsstil entspricht (vgl. Jarass 2012, S.37). Dies dürfte bei der Autofreien Siedlung umso mehr der Fall sein, als ihre Ausrichtung auf bestimmte Mobilitätsformen ein Alleinstellungsmerkmal ist. Ziele autofreien Wohnens sind im Allgemeinen höhere Nutzungsqualitäten der Freiflächen, die Minimierung von Unfallgefahr, die Minderung von Luft- und Lärmbelastung sowie eine hochwertige Ausstattung mit alternativen Mobilitätsangeboten (vgl. MfAGS NRW 1997, S.63f). „Diese Qualitäten lassen sich hervorragend für eine kinderfreundliche Gestaltung des Wohnumfeldes nutzbar machen“ (ebd. S.64). Im Folgenden sollen vor allem diese besonderen Schwerpunkte am Beispiel der autofreien Siedlung *Stellwerk 60* mit Rücksicht auf ihren historischen Werdegang im Vordergrund stehen. Die autofreie Siedlung *Stellwerk 60* ist mit ca. 430 Wohneinheiten und ca. 1000 Bewohner\_innen die größte „konsequent autofreie Siedlung“ in Deutschland<sup>42</sup>. Sie befindet sich im Westen des Kölner Stadtteils Nippes<sup>43</sup> und ist nur ca. 2,5 km (Luftlinie) vom Dom entfernt (vgl. Abb.5<sup>44</sup>).<sup>45</sup>

---

<sup>41</sup> Hier sind vor allem die Innere Kanalstraße, sowie die Hansa- und Theodor-Heuss-Ring, aber auch die Krefelder und die Riehler Straße zu nennen.

<sup>42</sup> vgl. <http://www.stellwerk60.de/index.php?id=12>.

<sup>43</sup> im gleichnamigen Stadtbezirk.

<sup>44</sup> In dieser Abbildung ist der Dom nicht an seiner räumlich korrekten Stelle.

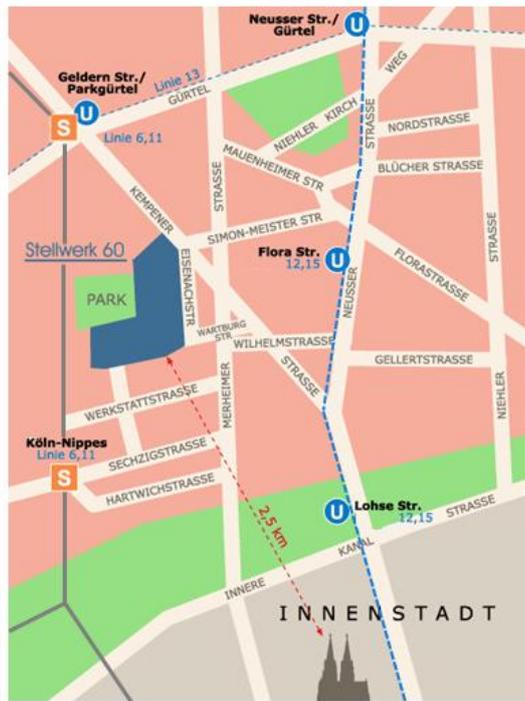


Abb.5: Lage und Verkehrsanbindung der Autofreien Siedlung „Stellwerk 60“, Eigene Bearbeitung, Quelle: <http://www.stellwerk60-vermietung.de/images/stellwerk60-skizze.gif>, abgerufen am 25.11.13



Abb.6: Lageplan der Autofreien Siedlung, Eigene Bearbeitung, Quelle: <http://www.nachbarn60.de/index.php?id=112>, abgerufen am 25.11.13

Seit den 1980er Jahren verändert sich der Charakter des ehemaligen Arbeiterstadtteils Nippes, sodass er „zunehmend attraktiv für eine intellektuelle oder alternativ orientierte Mittelschicht“<sup>46</sup> (Dafft 2008, S.11, S.48) wurde und heute als ‚In-Viertel‘ bezeichnet werden kann, das sowohl junge Familien als auch Studierende anzieht. Die Klientel der Bewohner\_innen der Autofreien Siedlung lässt sich anhand einer Umfrage zum autofreien Wohnen in Köln aus der Zeit vor der autofreien Siedlung von 1997 rekonstruieren. Unter den damaligen Interessenten waren überdurchschnittlich viele Familien mit Kindern mit einem überdurchschnittlichen Bildungsniveau (vgl. Stadtplanungsamt Köln 1998, S.1f).<sup>47</sup>

Begrenzt wird die Siedlung im Westen durch die Bahntrasse der S-Bahnlinie in Richtung Worringen. Im Norden wird sie von der Kempener Straße, im Osten von der Eisenachstraße und im Süden von der Werkstattstraße flankiert. In unmittelbarer Nähe zur Autofreien Siedlung befinden sich im Norden zwei

<sup>45</sup> vgl. <http://www.stellwerk60.de/index.php?id=35>.

<sup>46</sup> Jarass (2012) verkürzt diesen Sachverhalt: „Die Bewohnerschaft kann daher größtenteils als Yuppies (Young Urban Professionals) charakterisiert werden“ (S.53).

<sup>47</sup> Es muss jedoch erwähnt werden, dass die Interessent\_innen für den Standort Nippes zumindest im Vergleich zu den Interessent\_innen der anderen Standorte (s.u.) etwas weniger wohlhabend, kinderreich, familiär und alt waren (vgl. Stadtplanungsamt Köln 1998, S.3).

konventionelle, nicht-autofreie Neubausiedlungen, die auch auf der vorherigen Braache errichtet wurden.

Die Geschichte der Autofreien Siedlung beginnt mit der Schließung des Eisenbahnausbesserungswerkes im Jahr 1976 (vgl. Stadtplanungsamt 2001, S.12). Dessen Rückbau erzeugte eine Infrastrukturbrache mit hohem Vermarktungspotenzial und günstigen Standortbedingungen (vgl. Fassmann 2009, S.176), die zunächst Schauplatz vielfältiger und langandauernder Zwischennutzungen wurde (vgl. Höhmann 2004, S.65), bis sie in den 1990er Jahren als Standort für ein autofreies Wohnprojekt in den Vordergrund rückte. Eine Umfrage zur Ermittlung der Nachfrage nach einem solchen Wohnprojekt ergab 1997 große Zustimmung für den Standort Nippes<sup>48</sup>, insbesondere aufgrund dessen Innenstadtnähe (vgl. Stadtplanungsamt Köln, 1998, S.3). Nachdem schließlich ein Investor gefunden werden konnte, begannen im Dezember 2005 die Bauarbeiten.<sup>49</sup> Nach einigen Verzögerungen konnte die Siedlung 2013 endgültig fertig gestellt werden.

Die Autofreie Siedlung bietet vier verschiedene Einfamilienhaustypen, aber auch Mietwohnungen.<sup>50</sup> Als besondere Wohnformen existieren zwei Solarpassivhäuser, deren Energieversorgung autark ist und ein Mehrgenerationen-Wohnprojekt. Die Dichte der Bebauung ist insgesamt relativ hoch. Vor allem im mittleren Teil der Siedlung, in dem sich größere und bis zu fünfgeschossige Mietwohnungsblöcke befinden, ist sie präsent. Klaus Busch geht davon aus, dass „sich kindgerechte Wohnungen nur im Bereich des ersten, höchstens aber des zweiten Obergeschosses befinden können“ (Busch 1995, S.78). Er begründet dies mit der ansonsten zu großen Distanz zum Außenraum. In der Autofreien Siedlung wohnen die meisten Kinder indes eher in den Einfamilienhäusern.

Die Autofreiheit der Autofreien Siedlung ist relativ konsequent. Abgesehen von Feuerwehr und Polizei sowie in absoluten Ausnahmefällen Lieferfahrzeugen, sind Autos in der Siedlung verboten. Neben den fahrenden Autos „ist besonders in citynahen Stadtteilen die Situation des ruhenden Verkehrs [problematisch]“ (Fassmann 2009, S.120). Dem wird in der Autofreien Siedlung durch eine

---

<sup>48</sup> Als Alternativstandorte waren Dellbrück-Moorslede, Höhenhaus-Hülseweg und Zündorf im Gespräch (vgl. Stadtplanungsamt Köln 1998, S.3).

<sup>49</sup> vgl. <http://www.stellwerk60.de/index.php?id=36>.

<sup>50</sup> Einige Mietwohnungen sind auch für Mieter\_innen mit Wohnberechtigungsschein.

Stellplatzdichte von 0,2 Stellplätzen pro Wohneinheit begegnet.<sup>51</sup> Um das Fehlen des Autos als Verkehrsmittel zu kompensieren, bietet das Mobilitätskonzept<sup>52</sup> der Siedlung ÖPNV-, Fahrradmobilitäts- und Carsharing-Angebote. Das Quartier ist sehr günstig an den öffentlichen Verkehr angeschlossen (vgl. Abb.5): im Norden durch die S-Bahn- und Stadtbahnschnittstelle *Geldernstraße/Parkgürtel* (Linie 13), im Süden durch die S-Bahn-Station *Köln-Nippes*. Auf der 1 km entfernten Neusser Straße sind zudem die Stadtbahnlinien 12 und 15 erreichbar. Die Buslinien 147 und 142<sup>53</sup> fahren auch jeweils am Nord- und am Südrand der Siedlung ab. Als Versorgungszentrum dient die Neusser Straße, welche mit einer Entfernung von ca. 800m bequem zu Fuß zu erreichen ist.<sup>54</sup> Deutlich erkennbar ist die Ausrichtung auf das Fahrrad. Jedes Mietshaus verfügt über eine Fahrradtiefgarage und es gibt insgesamt ausreichend Stellplätze. Das Wegenetz ist sehr dicht und geradlinig. In der *Mobilitätsstation* am Südrand der Siedlung können die Bewohner\_innen einerseits wichtige Vehikel für den autolosen Transport (Lastenfahrräder, Karren oder Fahrradanhänger) und andererseits Dinge für den Freizeitbedarf (Kettcar, Tischtennisplatten, Biertischgarnituren) ausleihen.

### 5.2.2 Räume für Kinder

Die Autofreie Siedlung ist ein relativ geschütztes Quartier. Für ihre Kinderfreundlichkeit wurde sie sogar ausgezeichnet.<sup>55</sup> Die Autofreiheit bietet Kindern die Chance sich Freiräume zurückzuerobern und eigenständig zu erschließen.

Ein wichtiger Aufenthaltsort für Kinder ist der *Bürgerpark* (vgl. Abb.6: „Kantinenpark“), eine große Grünfläche am Westrand der Siedlung. Er dient auch den umliegenden konventionellen Siedlungen als Erholungsort und erfüllt damit den wichtigen Zweck, „für alle Generationen [...] einen ausreichend großen, zugänglichen und veränderbaren Freiraum in der Wohnumgebung [zu schaffen], der nicht mit Restriktionen belegt ist“ (Busch 1995, S.111). Zwar wirkt er auf den ersten Blick etwas karg und künstlich, er schließt jedoch einen Spielplatz, ein Fußballfeld sowie einige zum Klettern geeignete Bäume ein. Richtige Sportplätze

---

<sup>51</sup> Möglicherweise sollte die Stellplatzquote in einer ‚konsequent‘ autofreien Siedlung 0,0 betragen. Dieser Widerspruch manifestiert sich im dreistöckigen Parkhaus am südlichen Eingang der Siedlung. Außerdem besteht (in den angrenzenden Vierteln) der Verdacht, dass einige Siedlungsbewohner\_innen ein Auto besitzen, das außerhalb der Siedlung geparkt wird.

<sup>52</sup> vgl. <http://www.stellwerk60.de/index.php?id=31>.

<sup>53</sup> Richtung Universität.

<sup>54</sup> vgl. <https://maps.google.de/>.

<sup>55</sup> vgl. <http://www.stellwerk60.de/index.php?id=36>.

befinden sich außerhalb der Siedlung, z.B. an der Mauener Straße. Eine KiTa liegt sehr zentral gegenüber dem Bürgerpark und bildet einen festen Platz im Leben der jüngeren Kinder des Quartiers.

Zwischen den einzelnen Wohnblöcken liegen insgesamt drei kleine Plätze (vgl. Abb.6: grün markiert), welche eigentlich als Feuerwehraufstellfläche dienen und relativ steril wirken, da sie nicht wesentlich ausgebaut werden dürfen. Sie dienen als wohnungsnaher Spielort. Desweiteren finden sich zwischen den Mietshäusern kleinere Spielplätze, welche in den Häuserschluchten teilweise etwas verloren wirken. Im Interesse des Investors an hoher Dichte fallen die Wege im Viertel jedoch teilweise sehr schmal und versiegelt aus. Der Vorteil freier Flächen, die durch den Wegfall von (parkenden) Autos entstehen, wurde somit nicht genutzt.

Einen besonderen Spielort stellt das Parkhaus und die daneben liegende Brachfläche dar (vgl. Abb.6: schraffierte Fläche). Dieser Ort lässt sich als idealtypische ökologische Nische bezeichnen. Er ist geschützt von der Außenwelt, verwinkelt und bietet trotzdem durch seine Offenheit sehr viele Kontaktmöglichkeiten nach außen. Der benachbarte Dreckhügel eignet sich hervorragend zum Kletten und Spielen und die umherstehenden Baustellenfahrzeuge und verfügbaren Gegenstände bilden eine spannende Spielkulisse.

Barrieren finden sich nur an den Außengrenzen der Siedlung. Vor allem die Kempener Straße als vielbefahrene Verbindungsstraße zum Gürtel sowie die Bahngleise im Westen der Siedlung sind hier zu nennen. Letztere sind zwischen den beiden S-Bahnhöfen Nippes und Geldernstr./Parkgürtel auf ganzer Länge nicht passierbar.

Von außen betrachtet lässt sich festhalten, dass bei der Gestaltung der Siedlung Räume für Kinder mitbedacht wurden. So finden sich Freiflächen und Spielmöglichkeiten, die teilweise etwas ‚synthetisch‘ wirken. Dieses Angebot ist dennoch vor allem in Anbetracht des übrigen Viertels als gut zu bewerten, denn „durch die hohe Bebauungsdichte existieren in Nippes [...] vergleichsweise wenig Grünflächen“ (Jarass 2012, S.53). Ob den Kindern dieses Angebot an Spielräumen ausreicht ist nur eine der Fragen, die in der folgenden Untersuchung geklärt werden sollen.

## 6 Vorbereitung und Durchführung der Untersuchung

Kindliche Mobilität und Rauman eignung empirisch zu untersuchen ist methodologisch insofern eine Herausforderung, als sowohl Datenerhebung als auch Datenauswertung den Besonderheiten kindlicher Handlungsweisen unterworfen sind. In der Vergangenheit wurde dies in Studien zunächst ignoriert und kindliche Mobilität wie erwachsene Mobilität behandelt (vgl. Ahrend 2002, S.73). Im Folgenden soll zunächst ermittelt werden, wie man der Zielgruppe der Grundschul kinder im Untersuchungsaufbau gerecht werden kann. Darauf fußend wird der Fragebogen vorgestellt, wobei auch die Untersuchungsschwerpunkte benannt werden, um im nächsten Schritt die Durchführung der Erhebung zu erläutern. Danach werden Aspekte der gesamten Erhebung kritisch reflektiert.

### 6.1 Konzeption

Im Rahmen der Untersuchung soll herausgefunden werden, inwiefern sich die Beschaffenheit eines autofreien innerstädtischen Wohnquartiers im Unterschied zu der eines konventionellen innerstädtischen Wohnquartiers auf die Rauman eignungsmuster sowie das Mobilitätsverhalten und Mobilitätseinstellungen von Grundschulkindern auswirken. Als weitere mögliche Einflussfaktoren werden Geschlecht und Alter mit einbezogen.

Um die passende Konzeption für die Untersuchung der beiden Wohnquartiere zu entwickeln, müssen pragmatische und theoretische Faktoren in Einklang gebracht werden. Auf der pragmatischen Seite sind dies die Durchführbarkeit und der institutionelle Rahmen dieser Arbeit<sup>56</sup>, die besonderen Anforderungen der Zielgruppe *Kinder* sowie der Grad der Verfügbarkeit von Teilnehmer\_innen in beiden Untersuchungsgebieten. Aus theoretischer Sicht ist vor allem die Frage nach der Passung von Methode und Gegenstand sowie die inhaltliche Qualität der gewonnenen Daten zu bedenken.

Aus verschiedenen früheren Studien geht hervor, dass es von großer Bedeutung ist, die Kinder selbst nach ihrer Lebenswelt zu befragen, da diesbezüglich eine große Diskrepanz zwischen Kinder- und Elternaussagen erkennbar ist (vgl. Vogl 2012, S.25f). Kinder können ihre eigene Lebenssituation prinzipiell relativ adäquat bestimmen (vgl. ebd., S.25). Diersch und Walther konstatieren dazu:

---

<sup>56</sup> vor allem Umfang und Aufwand.

„Bestehen direkte Erfahrungen auf einem Gebiet, sind auch jüngere Untersuchungsteilnehmer in der Lage, konsistente und detaillierte Antworten zu geben, die weniger durch den Kontext oder etwa die Tendenz, sozial erwünscht zu antworten, verfälscht sind.“ (Diersch/Walther 2010, S.313)

Es lässt sich schlussfolgern, dass Kinder in der Lage sind, Informationen über ihre täglichen Spiel- und Mobilitätsgewohnheiten wiederzugeben, da sie in einem Großteil der abgefragten Verhaltensweisen als Akteure selbst im Mittelpunkt stehen. Bezüglich des Alters wurden Dritt- und Viertklässler als Kerngruppe ausgewählt, da die Lese- und Schreibfähigkeiten in diesem Alter in der Regel ausreichend elaboriert sind und im Hinblick auf die Auswertung in diesem Alter die Restriktionen durch die Eltern langsam verschwinden.

Die auch bei Erwachsenen auftretenden Störeffekte des Antwortverhaltens, z.B. das Achten auf soziale Erwünschtheit oder zu positive Selbstdarstellung können bei der Befragung von Kindern verstärkt auftreten (vgl. Diersch/Walther 2010, S.299; S.312). Ein weiteres Problem ist die fehlende Bedeutungsäquivalenz. Damit ist gemeint, dass sprachliche Konstruktionen in der Wahrnehmung der Kinder anders aufgefasst werden als von Erwachsenen, woraus sich unterschiedliche Interpretationen von Fragen oder Antworten ergeben können. Aus den genannten Gründen sind Beeinträchtigungen der Gütekriterien Objektivität, Reliabilität und Validität möglich (vgl. Vogl 2012, S.27). Herausforderungen auf Durchführungs- und Verständnisebene wurde deshalb mit einem Pretest mit fünf Kindern vorgebeugend begegnet.

Zur Auswahl einer geeigneten Methode lässt sich sagen, dass qualitative Verfahren im Allgemeinen den Vorteil der höheren Flexibilität des Interviewers sowie die natürlichere, alltägliche Atmosphäre bieten, welche bei einer Erhebung lebensweltlicher Aspekte günstig ist. Persönliche Interviews hätten die Möglichkeit eröffnet, tiefgründiger in die Lebens-, Erfahrungs- und Wahrnehmungswelt der Kinder einzutauchen, vor allem weil man sich direkt auf konkrete Bereiche der Wohnumwelt hätte stützen können. Gleichzeitig bestand aber auch die Gefahr, dass gerade bei fremden Kindern in der Interviewsituation kein reichhaltiges Gespräch zustande kommen würde. Der Schwerpunkt einer qualitativen Erhebung würde zwar näher an den individuellen Eigenheiten der kindlichen Rauman eignung und Mobilität liegen, aber gleichzeitig nur sehr begrenzte Rückschlüsse im Hinblick auf den Vergleich der beiden Viertel erlauben. Deshalb wurde sich für ein quantitatives Design entschieden.

Quantitative Verfahren bieten die Vorteile der höheren Datendichte und Präzision (vgl. Vogl 2012, S.24ff). Ein weiterer Vorteil dieser Formate ist neben der relativ großen Objektivität der erhobenen Daten auch deren Analyse- und Darstellungstauglichkeit. Mit der Entwicklung eines standardisierten Fragebogens liegt der Schwerpunkt der Untersuchung auf einer möglichst breiten, überblicksartigen Informationsgewinnung. Zwar wird dadurch in Bezug auf den Teilaspekt *Raumaneignung*, die Aufschlüsselung unbewusster Handlungsmuster der Kinder übergangen, dafür lassen sich leichter allgemeine Aussagen über die Bedingungen der Autofreien Siedlung treffen. Als Ergänzungen für die quantitative Erhebung wären Beobachtung und Kartierungen wünschenswert gewesen.<sup>57</sup> Dadurch hätte man einerseits das Spielverhalten der Kinder detaillierter rekonstruieren können und zweitens durch Kartierungen der Kinder einen genaueren Einblick in deren Streifräume bekommen können.

Zu Beginn war z.B. zur Erhebung des Einflusses sozioökonomischer Faktoren ein Elternfragebogen angedacht, der jedoch in Anbetracht des unbefriedigenden Verhältnisses von Mehraufwand und Nutzen wieder verworfen wurde. Davon ist die Validität der Erhebung potenziell betroffen, da nicht eindeutig nachgewiesen werden kann, ob die festgestellten Daten auch tatsächlich auf die Wohnsituation zurückzuführen sind.<sup>58</sup>

## 6.2 Der Fragebogen<sup>59</sup>

Beim Erstellen des Fragebogens wurde drauf geachtet, dass die Fragen nicht zu komplex sind und vor allem durch die Gegenteilsektionen versucht, das Ausfüllen so intuitiv wie möglich zu gestalten. Bei der Wortwahl wurde auf eine möglichst einfache und kindgerechte, dabei aber präzise Sprache geachtet. Obwohl die Vorgabe von Antwortmöglichkeiten andere Antworten generiert als offene Fragen (vgl. Dirsch/Walther 2010, S.301), wurde die geschlossene Form gewählt, weil sie den Kindern Orientierungsmöglichkeiten bietet und gewährleistet, dass auch im Sinne der Fragestellung geantwortet wird. Außerdem sind die erhobenen Daten für die Auswertung besser geeignet und objektiver.

---

<sup>57</sup> Eine Kartierung des Streifraums auf Satellitenbildern im Fragebogen scheiterte daran, dass die Autofreie Siedlung auf den Bildern von *googlemaps.com* noch als Baustelle zu sehen ist.

<sup>58</sup> Zumindest durch die Auswahl der Viertel konnte dem einigermaßen begegnet werden, vgl. Kapitel 5.

<sup>59</sup> im Anhang.

Die ersten Fragen zielen auf allgemeine Information zur Lebenssituation, um später sowohl etwaige Einflüsse des Alters aber auch des Geschlechts und der Familiengröße untersuchen zu können. Prinzipiell gehört auch Frage 19 zu diesem Komplex, diese wurde jedoch wegen des Layouts ans Ende gestellt. Es folgen allgemeine Aussagen zur Häufigkeit der Nutzung einzelner Verkehrsmittel. Diese Abfrage dient auch der Einübung der bereits im Anschreiben vorgestellten Gegenteilsektion. Frage 2 und 3 beziehen sich auf Verkehrsmittelwahl und Begleitmobilität auf dem Schulweg, bevor mit den Fragen und Tabellen 4 und 5 regelmäßige Nachmittagsaktivitäten mit den jeweiligen Merkmalen Entfernung, Begleitmobilität und Verkehrsmittelwahl abgefragt werden. Diese Informationen können als Indizien zur Überprüfung der Verinselungshypothese dienen, welche eng mit institutionalisierter Kindheit verknüpft ist. Darüber hinaus geben diese Aktivitäten auch Aufschluss über die Reichweite kindlicher Mobilität. Im Pretest stellte sich heraus, dass den Kindern die Abschätzung der Entfernung unterschiedlicher Aktivitäten schwerfällt, weshalb nur noch die Auswahlmöglichkeiten *in meiner Nähe* und *weiter weg* zur Verfügung stehen.

Die Fragen 6 und 7 sollen genaueren Aufschluss über die Raumeignung und -nutzung der Kinder geben. Dabei spielen die Spielorte und das Spielverhalten eine wichtige Rolle. Um mögliche Ungleichgewichte zwischen den Bedürfnissen der Kinder und den tatsächlichen Möglichkeiten der Quartiere zu ermitteln, werden die Spielgewohnheiten und -orte einmal in Bezug auf die Häufigkeit und einmal in Bezug auf die Beliebtheit erfragt. Frage 7b zielt insbesondere auf die Distanz bzw. die Erreichbarkeit (ohne Eltern) von Spiel- und Streifräumen ab.

In Frage 8 soll überprüft werden, welche Verkehrsmittel von den Kindern generell genutzt werden, auch im Hinblick auf neuere Fortbewegungsmittel neben dem Fahrrad. Außerdem soll der Einfluss des fahrradorientierten Lebensstils in der Autofreien Siedlung auf die Verkehrsmittelwahl aufgedeckt werden. Frage 9a und 9b sollen überprüfen, ob ein Mangel an Freiräumen für Kinder möglicherweise durch naturorientierte Wochenendaktivitäten im Kölner Umland kompensiert wird. In der Gegenteilsektion 10 sollen generelle Spielgewohnheiten und vor allem auch Präferenzen in Bezug auf Orte und Qualität des Spiels sichtbar werden. Im Hinblick auf die Raumeignungspraxis der Kinder sind vor allem die Fragen „Ich entdecke gerne neue Orte“ und „Ich ‚streife‘ gerne einfach so durch

mein Wohnviertel“ relevant. Die Frage nach der Bewertung des Autos<sup>60</sup> soll nachvollziehbar machen, inwiefern sich der autofreie Lebensstil auf die Mobilitätseinstellungen der Kinder auswirkt. Wie bereits beschrieben, können sich die Mobilitätsgewohnheiten im Kindesalter auf spätere Mobilitätsentscheidungen auswirken.<sup>61</sup>

Die Fragen 11 und 12 sollen das Ausmaß und die Art elterlicher Erlaubnisse bzw. Restriktionen überprüfen, bevor die Frage 13 Ängsten und damit Hemmnissen für die eigenständige Mobilität und Raumerschließung nachgeht. Dabei sind auch die Auswirkungen der Abgeschlossenheit der Autofreien Siedlung interessant. Die Gegenteilsektion 14 soll die grundsätzliche Qualität des außerhäuslichen Aufenthalts im jeweiligen Wohngebiet umreißen, um Rückschlüsse auf mögliche Verbesserungswünsche zuzulassen, die unter 15 konkret benannt werden können. In Frage 16 wird schließlich überprüft, ob sich die Bewertungen aus den Teilaspekten auch in der generellen Bewertung des Wohngebiets widerspiegeln und wie die Kinder beider Viertel ihre Aufwuchsbedingungen selbst beurteilen. Abschließend soll Frage 18<sup>62</sup> klären, wie die Aktivitäten der Kinder innerhalb des Hauses aussehen, um auch zumindest in Ansätzen auf ihren Medienkonsum einzugehen. Frage 19 zielt auf die Hypothese ab, dass die Größe der Wohnung sich auf den Drang der Kinder auswirkt, nach draußen zu gehen.<sup>63</sup>

### 6.3 Die Durchführung

Da bereits ein persönlicher Kontakt zu einer Schule im Agnesviertel bestand, wurde diese für die Erhebung der Vergleichsdaten ausgewählt (vgl. Abb.4). Obwohl die meisten Kinder kaum Erfahrungen mit Fragebögen hatten, verlief die Durchführung selbst ohne Zwischenfälle. Vermutlich aus dem Schulkontext heraus wurde das Ausfüllen sehr ernst genommen und vor allem zu Beginn sehr viel nachgefragt. Nach kurzer Zeit entwickelten die Kinder eine gewisse Routine.

---

<sup>60</sup> Die Frage wirkt in diesem Block etwas deplatziert. Diese Anordnung soll etwas zeitliche Distanz zu den Fragen nach der persönlichen Verkehrsmittelwahl schaffen, um eine Beeinflussung zu vermeiden.

<sup>61</sup> vgl. Kapitel 3.5.

<sup>62</sup> Die Nummerierung ist ärgerlicherweise fehlerhaft. Frage 18 müsste eigentlich 17 sein und 19 wäre dann 18.

<sup>63</sup> Diese Hypothese konnte letztlich nicht überprüft werden, da die Kinder im Agnesviertel fast ausschließlich in Mietshäusern mit mehreren Wohnungen, die Kinder der Autofreien Siedlung dagegen mehrheitlich in Einfamilienhäusern wohnen. Das Merkmal kann also nicht unabhängig vom Untersuchungsgebiet interpretiert werden.

In der Autofreien Siedlung wurde der Kontakt über den Vertreter des Bewohnervereins<sup>64</sup> hergestellt. Da die Kinder der Autofreien Siedlung unterschiedliche Klassen besuchen, wurde die Erhebung in der Siedlung selbst durchgeführt. Dazu gab es einen Aufruf<sup>65</sup>, der einen Tag vor der Erhebung in alle ca. 440 Briefkästen geworfen wurde. In einem Zeitraum von 9.00-18.00 Uhr kamen die Kinder am nächsten Tag in die Mobilitätsstation und füllten den Bogen aus. Für Fragen oder Rückmeldungen stand ich in beiden Erhebungsgebieten zur Verfügung.

#### 6.4 Reflexion<sup>66</sup>

Grundsätzlich lässt sich in Bezug auf Forschungen zur kinderfreundlichen Wohnumwelt kritisieren, dass sie meistens vor dem Hintergrund des kindlichen Stereotyps eines „>weißen< Kindes aus der heterosexuellen, bürgerlichen Mittelschichts-Kernfamilie“ stattfinden (Duvneck 2010, S.7). Diesem Vorwurf kann sich diese Untersuchung letztlich nicht entziehen, jedoch wurden die Untersuchungsgebiete wie beschrieben vor allem im Hinblick auf den Vergleich der Autofreiheit ausgewählt.

Während der Durchführung und der Auswertung ergaben sich Herausforderungen, denen man in zukünftigen Erhebungen anders begegnen müsste. Obwohl im Vorhinein auf eine kindgerechte Sprache geachtet wurde, und trotz des Pretests, gab es einige Aspekte des Fragebogens, welche manche Kinder offenbar verwirrten. Dies betrifft zum Teil einzelne unbekannte Wörter wie *herumstreifen* oder *Geschwister*, aber auch Ähnlichkeiten in den Fragestellungen, z.B. wenn zwischen Häufigkeit und Beliebtheit einer Sache unterschieden werden musste. Bei manchen Fragen, z.B. 9b, ist zudem die Genauigkeit des Lesens der Frage in Zweifel zu ziehen. Sehr viele Kinder gaben hier an, häufig außerhalb von Köln ins Schwimmbad zu fahren, was möglicherweise auf einem Missverständnis bezüglich der in Köln liegenden Schwimmbäder basiert. Desweiteren erwiesen sich einige Fragen bei der Auswertung als wenig erkenntnisreich und/oder überschneidend. So zielten viele Fragen zum Thema Restriktionen auf zu ähnliche Sachverhalte ab. Bei Frage 13b ist zudem fraglich, ob es sich bei der häufig

---

<sup>64</sup> Herr Hans-Georg Kleinmann.

<sup>65</sup> im Anhang.

<sup>66</sup> Weitere reflektierende Momente können punktuell auch außerhalb dieses Kapitels auftauchen.

genannten „Angst vor fremden Erwachsenen“ tatsächlich um eine reale, alltägliche Angst handelt oder ob diese durch die Frage implizit erzeugt wurde.

Obwohl von keinem Kind bemängelt, ergeben sich bei einigen Paaren der Gegenteilsektion methodische Unsauberkeiten, da hier die gegenteiligen Sachverhalte nicht immer im gleichen Sinn konstruiert sind. Dies betrifft z.B. eines der Gegenteilpaare 14: „In meinem Wohngebiet... fühle ich mich zu sehr von Erwachsenen beaufsichtigt“ und „wünsche ich mir mehr Aufsicht von Erwachsenen“. Desweiteren fehlt in diesem Bereich eine eindeutige ‚weder noch‘-Kategorie. Zwar waren die Kinder aufgefordert im Zweifelsfall keine Markierung zu machen, wobei in einigen Fällen auch das Ankreuzen der Mitte einem ‚weder noch‘ entsprach. Aus Sicht der Auswertung wäre es trotz dieser Anmerkungen womöglich sinnvoll gewesen, noch mehr Fragen in die Gegenteilsektionen zu verlagern. Die ordinal skalierten Abstufungen führen in der Auswertung zu aussagekräftigeren Daten, als die rein quantitative Häufigkeitszählung nominal skaliertes Fragen.

Die von Raithel zusammengetragenen *Antwortverzerrungen* (vgl. Raithel 2008, S.81f) konnten, abgesehen von der sozialen Erwünschtheit, welche womöglich bei den Bewertungen für das Viertel und des Autos als Verkehrsmittel<sup>67</sup> Einfluss nahm, nicht beobachtet werden. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Erhebung in einigen Bereichen durchaus verbesserbar ist. Viele dieser Dinge waren im Vorhinein jedoch schwer abschätzbar. Letztlich hat das Ausfüllen der Fragebögen recht gut funktioniert und in der Regel sinnvolle und verwertbare Daten geliefert.

## 7 Kindliche Mobilität und Rauman eignung unter Einfluss autofreien Wohnens

Die Auswertung der Untersuchung soll vor allem mithilfe deskriptiver Statistik geschehen. Das bedeutet, „die in einem Datensatz enthaltenen Informationen möglichst übersichtlich darzustellen, so dass das ‚Wesentliche‘ schnell erkennbar

---

<sup>67</sup> vgl. Fragen 10 und 16.

wird“ (vgl. Raithel 2008, S.120).<sup>68</sup> Punktuell sollen begleitet von statistischen Verfahren auch Rückschlüsse und Vermutungen auf die Grundgesamtheit erfolgen.<sup>69</sup> Deutungsversuche werden nicht in einem gesonderten Kapitel behandelt, sondern im Zusammenhang der jeweiligen Sachverhalte angestellt. Die Verallgemeinerung der Daten ist aufgrund einer gewissen Unschärfe in der Stichprobe nur mit Vorsicht möglich.

## 7.1 Allgemeine Aspekte<sup>70</sup>

Die Gesamtstichprobe setzt sich aus 76 Kindern zusammen. Während im Agnesviertel mit den zwei Schulklassen insgesamt 41 verwertbare Fragebögen zusammenkamen, waren es in der Autofreien Siedlung insgesamt 35 Fragebögen (vgl. Abb.7).<sup>71</sup> Für die abgesehen von der zentralen Fragestellung des Wohnumfeldes wichtigen unabhängigen Variablen *Alter* und *Geschlecht* lässt sich eine gute Vergleichbarkeit der beiden Gruppen feststellen. So ist in beiden Vierteln der Großteil der befragten Kinder 8 oder 9 Jahre alt, wobei der Anteil der 7-Jährigen unter den Befragten in der Autofreien Siedlung etwas höher ist (vgl. Abb.8). Die Geschlechterstruktur ist beinahe identisch. Etwas über die Hälfte der Befragten beider Gruppen sind Jungen und etwas weniger als die Hälfte sind Mädchen (vgl. Abb.9).

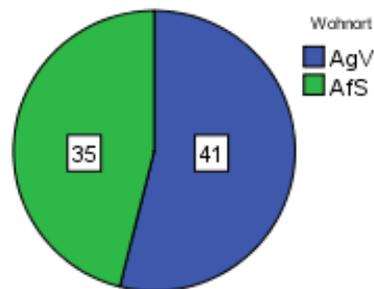


Abb.7: Anzahl der Kinder nach Quartier

<sup>68</sup> Für die Darstellung werden unterschiedliche Formen gewählt. In Fällen, in denen Mehrfachantworten möglich waren, werden in der Regel die absoluten Werte benutzt. In einigen Abbildungen wurde zugunsten der Übersichtlichkeit auf die Nachkommastellen (und das Prozentzeichen) verzichtet.

<sup>69</sup> „Die Verallgemeinerung auf die Population ist stets unsicher. Wir können mithilfe statistischer Auswertungen prinzipiell nur Wahrscheinlichkeitsaussagen treffen“ (Raab-Steiner/Benesch 2010, S.14).

<sup>70</sup> Die folgenden Abbildungen basieren allesamt auf der durchgeführten Erhebung und erfolgten nach eigenem Entwurf.

<sup>71</sup> Einige Kinder der Schule im Agnesviertel wohnten in anderen Vierteln (v.a. Nippes), sodass ihre Fragebögen nicht mit in die Auswertung einfließen konnten. Einige Kinder in der Autofreien Siedlung wurden aus Altersgründen (weiterführende Schule/Kindergarten) von der Auswertung ausgenommen.

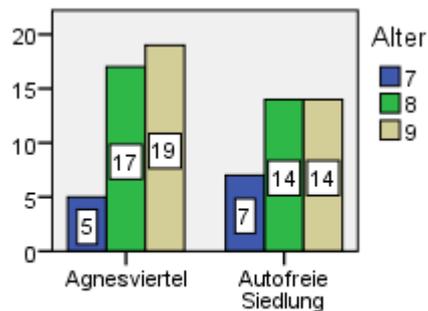


Abb.8: Alter nach Quartier

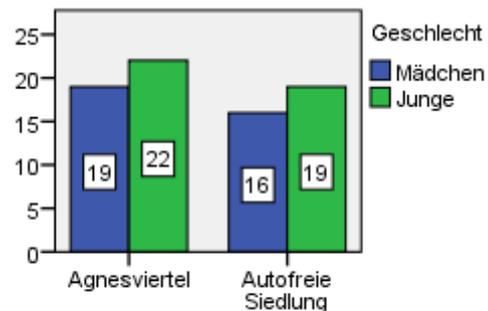


Abb.9: Geschlecht nach Quartier

Ein signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen lässt sich beim Wohnungstyp feststellen. Von den befragten Kindern in der Autofreien Siedlung wohnen 80% in einem Einfamilienhaus, was auch die hohe Gartenquote von über vier Fünfteln erklärt.<sup>72</sup> Im Agnesviertel dagegen wohnt nur eins der befragten Kinder in einem Einfamilienhaus und knapp 80% in einem Mietshaus mit 6 oder mehr Parteien, was auch erklärt, dass die Gartenquote mit nur knapp einem Viertel wesentlich geringer ist (vgl. Tab.4<sup>73</sup>).

## 7.2 Mobilität

### 7.2.1 Verkehrsmittelwahl

Bei der Verkehrsmittelwahl ist vor allem interessant, ob und inwiefern sich der autofreie Lebensstil der Autofreien Siedlung auf die (Auto)mobilität der dort lebenden Kinder auswirkt. Vermutbar wäre, dass die Kinder der Autofreien Siedlung seltener mit dem Auto fahren und stattdessen flexibler mit anderen Fortbewegungsmitteln umgehen.

In Bezug auf die Häufigkeit des Autofahrens kreuzte kein Kind der Autofreien Siedlung<sup>74</sup> die Ausprägung 1<sup>75</sup> an (vgl. Abb.10). Im Mittelfeld, also dem gelegentlichen Autofahren befinden sich immerhin 37% der autofreien Kinder. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass der Anteil der Kinder, die selten mit dem Auto fahren in beiden Untersuchungsgebieten mit knapp 30% etwa

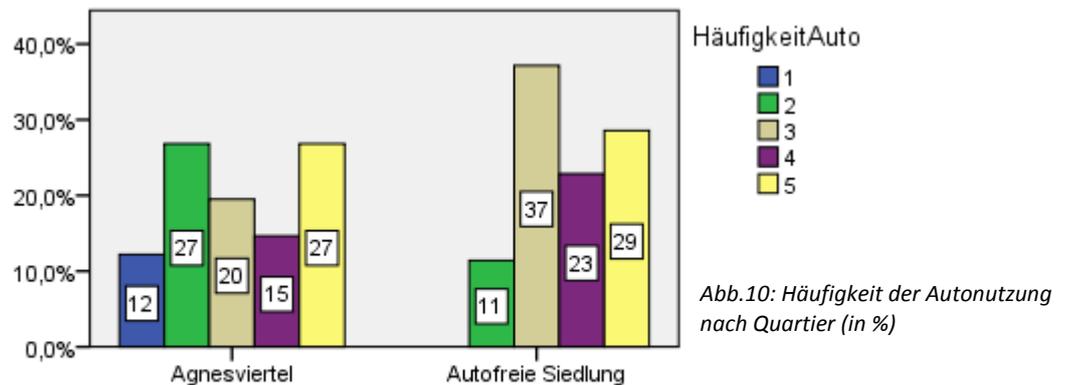
<sup>72</sup> Es scheint plausibel, dass die Autofreie Siedlung vor allem durch die Einfamilienhäuser für junge Familien attraktiv ist, vermutlich sowohl als Geldanlage als auch als großzügiger innerstädtischer Wohnraum.

<sup>73</sup> im Anhang.

<sup>74</sup> Im folgenden sind mit Kindern der Autofreien Siedlung die untersuchten Kinder gemeint, sofern es nicht explizit gekennzeichnet ist. Für das Agnesviertel gilt dasselbe.

<sup>75</sup> Im Folgenden werden die Gegenteilsektionen wie folgt behandelt: 1=linkes Merkmal trifft zu, 2=linkes Merkmal trifft eher zu, 3=mittel, 4=rechtes Merkmal trifft eher zu, 5=rechtes Merkmal trifft zu.

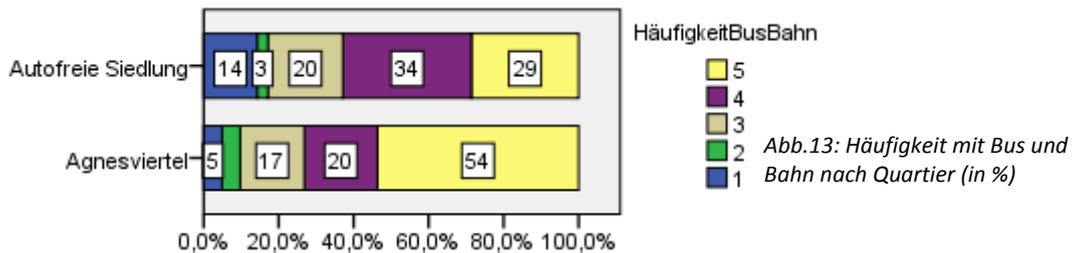
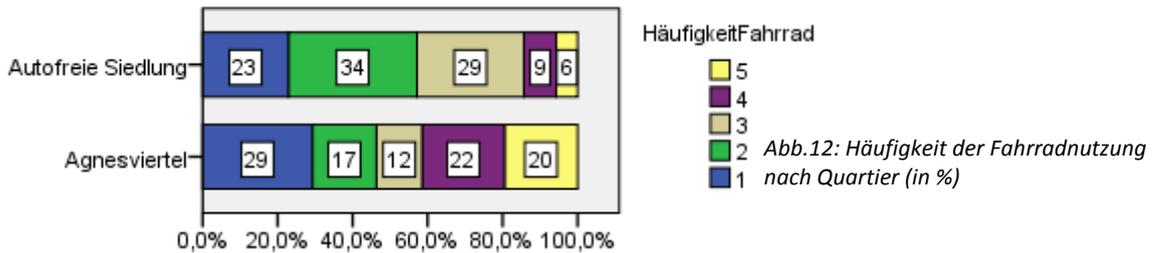
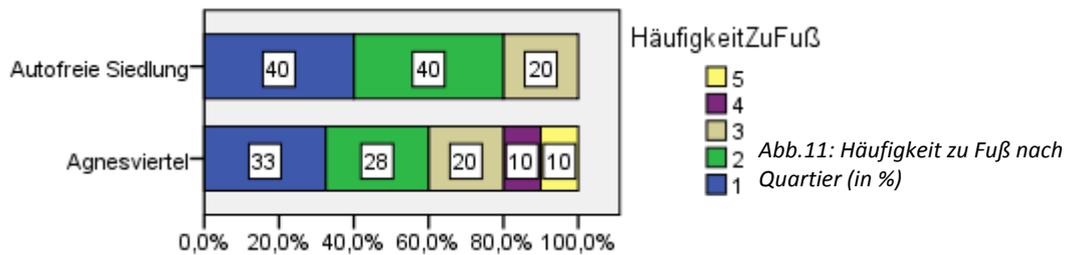
gleich groß ist, was bedeutet, dass der Terminus ‚autofrei‘ auf mindestens genausoviele Kinder des Agnesviertels wie der Autofreien Siedlung zutrifft. Die Mediane<sup>76</sup> von 3 (AgV) und 4 (AfS) zeigen jedoch, dass insgesamt eher weniger Kinder der Autofreien Siedlung mit dem Auto unterwegs sind als im Agnesviertel. Von den letzteren gaben immerhin 39% an, dass sie oft oder eher oft Auto fahren.



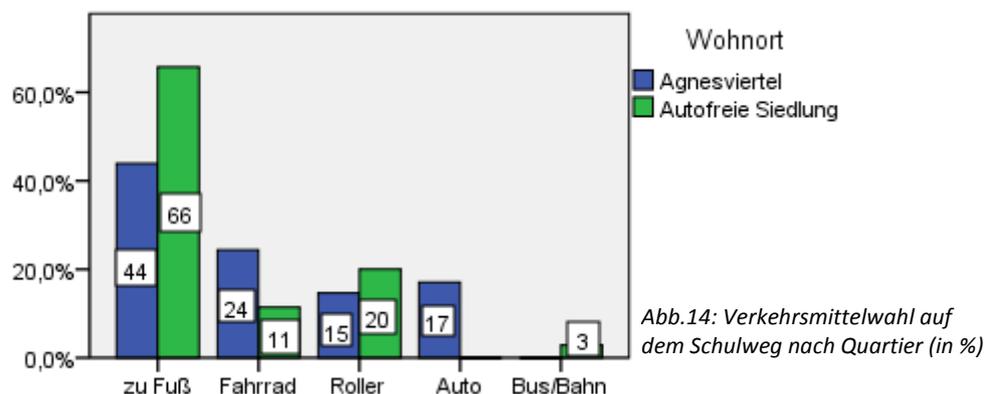
Es bleibt die Frage, ob der Verzicht auf das Auto Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel hat. Zwischen der Häufigkeit der Autonutzung und der Häufigkeit der anderen Fortbewegungsarten lässt sich jedoch keine Korrelation feststellen. Trotzdem unterscheiden sich die Untersuchungsgruppen auch in ihrer sonstigen Verkehrsmittelwahl. Bei der Fußgängermobilität geht ein Fünftel der Agnesviertelkinder eher selten oder selten zu Fuß, während in der Autofreien Siedlung keines der Kinder (eher) selten, dafür aber vier Fünftel eher häufig oder häufig zu Fuß gehen (vgl. Abb.11). Bei der Fahrradmobilität ist das Bild heterogener (vgl. Abb.12). Zwar gibt es im Agnesviertel mit über 40% einen großen Anteil von Kindern, die (eher) selten Fahrrad fahren (AfS:14%)<sup>77</sup>, dafür liegt der Anteil der häufigen Fahrradfahrer\_innen hier sogar höher als in der auf Fahrradmobilität ausgerichteten Autofreien Siedlung. Nichtsdestotrotz ist der Anteil der (eher) häufigen Radfahrer\_innen in der Autofreien Siedlung mit 57% höher, als im Agnesviertel (46%). Bei der ÖPNV-Nutzung ist auffällig, dass diese in beiden Untersuchungsgebieten nur eine untergeordnete Rolle spielt (vgl. Abb.13). Häufige Nutzer\_innen finden sich etwas eher in der Autofreien Siedlung (14% zu 5%), während sich ganz seltene Nutzer\_innen eher im Agnesviertel finden (54% zu 29%). Dafür verhält es sich in den Kategorien 2 und 4 umgekehrt.

<sup>76</sup> Für Ordinalskalen eignet sich der Median zur Mittelwertbildung. Er unterteilt die Stichprobe in zwei gleich große Hälften und berücksichtigt somit auch starke Streuungen (vgl. Paier 2010, S.127).

<sup>77</sup> Im Folgenden wird das Agnesviertel zugunsten besserer Übersichtlichkeit gelegentlich mit „AgV“, die Autofreie Siedlung mit „AfS“ abgekürzt.



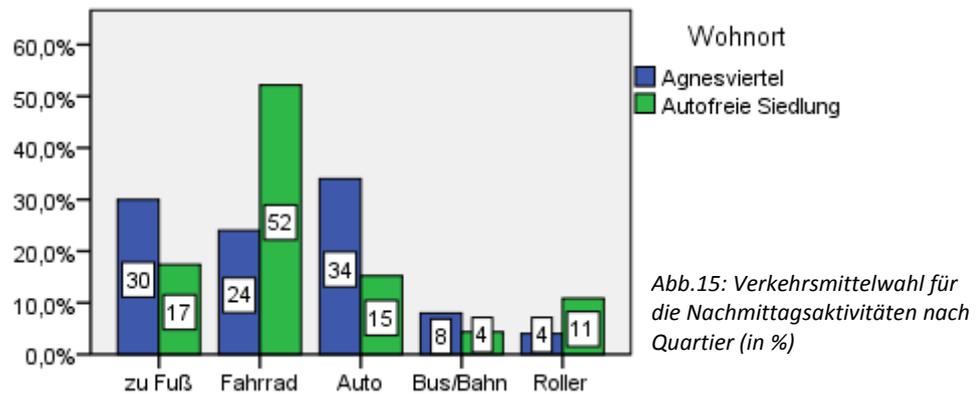
Neben der allgemeinen Verkehrsmittelwahl wurde sie auch für bestimmte, regelmäßige Wegstrecken gefragt (vgl. Abb.14). Der Schulweg<sup>78</sup> wird in beiden Gruppen überwiegend zu Fuß zurückgelegt, wobei der Anteil in der Autofreien Siedlung zwei Drittel ausmacht. Interessant ist die doppelt so häufige Nutzung des Fahrrads unter den Agnesviertelkindern, um zur Schule zu kommen. Dies liegt möglicherweise an einer größeren Distanz zu dieser. Das Auto spielt für die Kinder der Autofreien Siedlung keine Rolle, während im Agnesviertel immerhin 17% damit in der Regel zur Schule gelangen.<sup>79</sup>



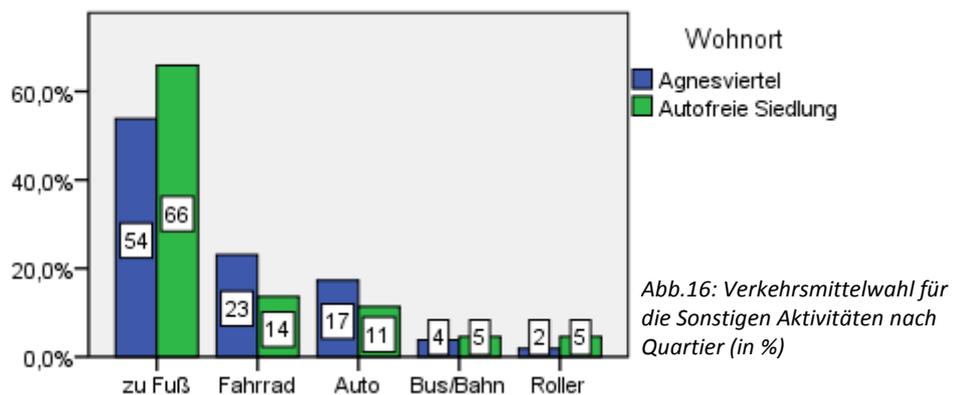
<sup>78</sup> Eine Lücke im Fragebogen stellt der Name der Schule dar. Zwar ist davon auszugehen, dass (fast) alle befragten Kinder in der Autofreien Siedlung die benachbarte GGS Steinberger Str. besuchen, dennoch wäre die konkrete Erhebung sinnvoll gewesen.

<sup>79</sup> Das Tabellendesign ist teilweise etwas uneinheitlich, was technischen Problemen mit der Auswertungssoftware SPSS geschuldet ist.

Für das Erreichen der Nachmittagsaktivitäten ist auffällig, dass dafür im Agnesviertel das Auto im Schnitt mehr als doppelt so häufig zum Einsatz kommt wie in der Autofreien Siedlung, aber umgekehrt das Fahrrad in der Autofreien Siedlung doppelt so häufig benutzt wird, wie im Agnesviertel (vgl. Abb.15). Gleichzeitig deutet die Quote des zu Fuß Gehens darauf hin, dass mehr Aktivitäten im Agnesviertel fußläufig zu erreichen sind.



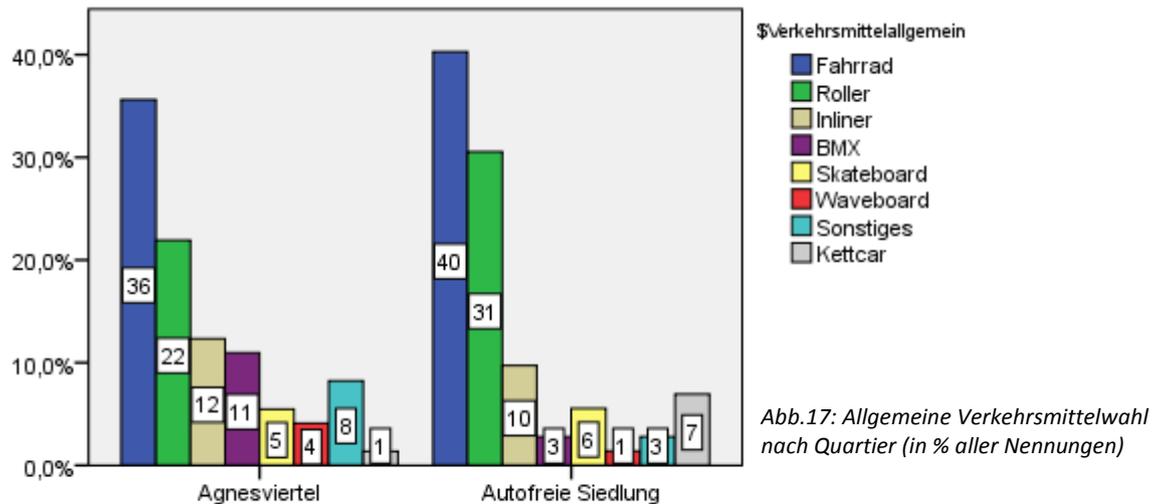
Für die sonstigen Unternehmungen, welche in den meisten Fällen das Besuchen von Freund\_innen umfassen, wird ersichtlich, dass diese in beiden Fällen nah genug wohnen, um zu Fuß erreicht zu werden, wobei dies auf die Autofreie Siedlung noch etwas mehr zutrifft (zwei Drittel), als auf das Agnesviertel (ca. die Hälfte) (vgl. Abb.16). Grund für diese starke Ausprägung der Fußläufigkeit ist, dass die Kinder der Autofreien Siedlung meistens Freunde besuchen, die auch in der Siedlung wohnen. Auch im Agnesviertel scheinen die Kinder vor allem mit Nachbarskindern befreundet zu sein.



Bei den allgemeinen Verkehrsmittelgewohnheiten stellt sich heraus, dass sich diese in den beiden untersuchten Gebieten relativ stark ähneln (vgl. Abb.17). Im Agnesviertel dominiert das Fahrrad (46,6% aller Nennungen)<sup>80</sup> vor dem Roller

<sup>80</sup> Zusammen mit BMX.

(21,9%) ebenso wie in der Autofreien Siedlung (43,1%; 30,6%). Der Roller als sicherere Variante scheint dabei für viele Kinder eine Alternative zum Fahrrad darzustellen und eignet sich hervorragend für mittellange Strecken. Eher zum Spielen werden vermutlich Inliner (in beiden Gruppen ca. 10%) und in der Autofreien Siedlung das Kettcar (knapp 7%) genutzt. Das Skateboard bildet in beiden Vierteln mit jeweils knapp über 5% nur eine Randgruppe. Das Alter hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Spielgeräte.



Um herauszufinden, ob der autofreie Lebensstil der Siedlung auf die Bewertung des Verkehrsmittels abfärbt, wurde speziell nach der Bewertung des Autos als Verkehrsmittel gefragt.<sup>81</sup> Es ist anzunehmen, dass die Kinder der Autofreien Siedlung durch das Aufwachsen ohne bzw. mit weniger Automobilität<sup>82</sup> sowie durch die generell umweltbewusstere Einstellung der Bewohner\_innen der Autofreien Siedlung das Auto als Verkehrsmittel eher geringschätzen, während das Auto im Agnesviertel für die Kinder eine deutlich größere Rolle spielen könnte. Diese Hypothese kann unter Vorbehalt als bestätigt angesehen werden, muss jedoch differenziert werden. Vor allem im Agnesviertel ist die Meinungslage relativ heterogen (vgl. Abb.18). Ein knappes Viertel der Kinder hier bewertet das Auto als gutes Verkehrsmittel und ein gutes Viertel als (eher) schlecht. In der Autofreien Siedlung bewerten nur 5,7% der Kinder das Auto als gutes Verkehrsmittel, wohingegen 51,4% das Auto als Verkehrsmittel (eher) nicht

<sup>81</sup> Leider ist die Formulierung nicht ganz eindeutig. Zwar ist eher nach der Nutzung gefragt, es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die generelle Präsenz von Autos mit in die Bewertung einfließt.

<sup>82</sup> Einige Haushalte der Autofreien Siedlung verfügen trotzdem über ein Auto. Außerdem gibt es Carsharingangebote.

mögen. Die Mediane von 3 (AgV) und 4 (AfS) fassen diese Tendenz noch einmal zusammen.

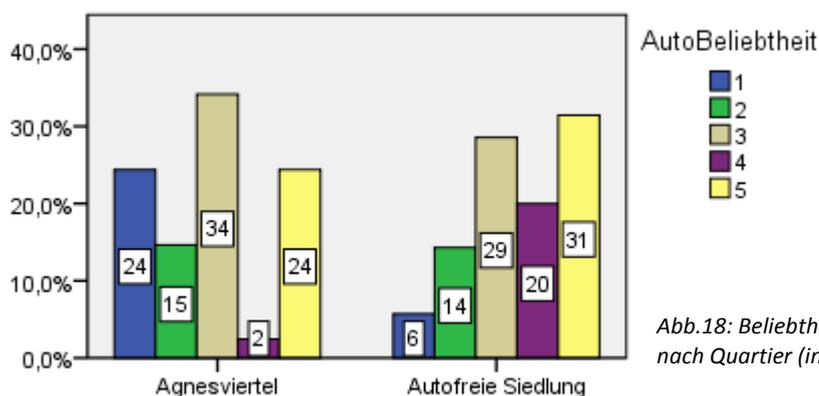


Abb.18: Beliebtheit des Autos nach Quartier (in %)

Die Erhebung zeigt, dass die Vermutung, dass die Kinder der Autofreien Siedlung tendenziell flexiblere Mobilitätschancen wahrnehmen, teilweise zutrifft. Dass außerdem eher die Kinder das Auto nicht als Verkehrsmittel schätzen, die es selten benutzen, zeigt der moderate aber signifikante<sup>83</sup> ( $p=0,014$ ) Korrelationskoeffizient<sup>84</sup> von  $0,370^{85}$  (vgl. Tab.5<sup>86</sup>). Dies legt nahe, dass die in Kapitel 3 erläuterten Sachverhalte bezüglich der Sozialisation von Kindern zutreffend sind.

Die Kinder der Autofreien Siedlung stellen sich alles in allem in vieler Hinsicht als homogenere Gruppe dar als die Kinder im Agnesviertel. Es deutet sich an, dass die untereinander sehr ähnliche Wohnsituation in der Siedlung mit einem ähnlichen Mobilitätsverhalten einher geht. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Kinder der Autofreien Siedlung ihre Fortbewegungsart insgesamt etwas flexibler auswählen und das Auto dabei seltener benutzen.. Dafür benutzen sie vor allem für ihre Nachmittagsaktivitäten häufiger das Fahrrad, da diese vermutlich oft außerhalb der Siedlung liegen. In Kapitel 3.1 wurde erläutert, dass die potenzielle Auswahl an Mobilitätsmöglichkeiten ein wichtiger Faktor für die

<sup>83</sup> Eine Korrelation gilt als signifikant, wenn die Irrtumswahrscheinlichkeit einen Wert von  $p \leq 0,05$  annimmt, was bedeutet, dass der Zusammenhang bei 5% oder weniger der Fälle zufällig auftreten würde, sofern kein Zusammenhang mit der Grundgesamtheit besteht (vgl. Paier 2010, S.134).

<sup>84</sup> Eine Möglichkeit einen Zusammenhang auch in seiner Größe statistisch zu bestimmen ist die Korrelation. Deren Stärke lässt sich durch den Korrelationskoeffizienten ermitteln. Dieser kann Werte zwischen -1 und 1 annehmen, wobei -1 einen stark negativen und 1 einen stark positiven Zusammenhang bedeutet. Da in der Erhebung vor allem ordinal skalierte Werte auftauchen, wird sich am Rangkorrelationskoeffizienten nach Spearman orientiert (vgl. Paier 2010, S.146f; Raithel 2008, S.157).

<sup>85</sup> für beide Viertel zusammen.

<sup>86</sup> im Anhang.

Qualität von Mobilität ist. Somit sind die Kinder der Autofreien Siedlung tatsächlich etwas mobiler. Erklärbar ist dies jedoch nicht nur mit der Autofreiheit an sich. Vielmehr scheinen die Kinder der Autofreien Siedlung die verschiedenen Verkehrsmittel häufiger zu wechseln. Interessanterweise stellt das Alter weder für die Fahrrad- noch für die ÖPNV-Nutzung einen relevanten Einflussfaktor dar.<sup>87</sup> Dies lässt sich möglicherweise damit begründen, dass öffentliche Verkehrsmittel vor allem ab dem Übergang auf die weiterführende Schule relevant werden. Auch im Hinblick auf das Geschlecht konnten keine signifikanten Unterschiede in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl festgestellt werden.

### 7.2.2 Wegezwecke

Die Mobilitätsmotivationen fallen unterschiedlich aus. Neben dem täglichen Schulweg sind zunächst die regelmäßigen Nachmittagsaktivitäten zu nennen. Im Agnesviertel übte im Schnitt jedes Kind ca. 1,41 Aktivitäten pro Woche aus. In der Autofreien Siedlung waren es mit 1,77 Aktivitäten pro Kind pro Woche etwas mehr (vgl. Tab.1<sup>88</sup>). Diese Zahl scheint der üblichen Kritik, die Freizeit der Kinder sei heutzutage von Terminen überladen<sup>89</sup>, zu widersprechen. Dabei muss man jedoch bedenken, dass viele Aktivitäten auch in der OGTS stattfinden und, dass sich immerhin insgesamt 20 Kinder fanden, die mindestens drei Nachmittagsaktivitäten nachgingen. Von den aufgesuchten Orten waren im Agnesviertel ca. 36,2% Sportaktivitäten draußen, ca. 51,7% Sportaktivitäten drinnen, ca. 8,7% Musikunterricht und ca. 2% Sonstiges. In der Autofreien Siedlung ist vor allem der Anteil des Musikunterrichts mit 24,2% deutlich höher.<sup>90</sup>

	Agnesviertel		Autofr. Siedlung	
<b>Sport draußen</b>	21	36,2%	23	37,1%
<b>Sport drinnen</b>	30	51,7%	23	37,1%
<b>Musik</b>	5	8,7%	15	24,2%
<b>Sonstiges</b>	2	3,4%	1	1,6%
<b>Gesamt</b>	58	100%	62	100%
<b>Gesamt pro K.</b>	1,41		1,77	

Tab.1 Wegezwecke: Nachmittagsaktivitäten (% aller Nennungen)

<sup>87</sup> (Signifikanz der Korrelationen:  $p=0,247/ p= 0,291$ )

<sup>88</sup> Die in dieser Tabelle genannten Prozentwerte beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtnennungen.

<sup>89</sup> vgl. Kapitel 4.3.2.

<sup>90</sup> dies kann als Anzeichen für die Bildungsaffinität der Eltern gewertet werden.

Abgesehen von diesen geregelten Aktivitäten suchen die Kinder eine Reihe von unregelmäßigen Zielen auf, wobei der Besuch von Freund\_innen in beiden Quartieren eine tragende Rolle spielt (AgV: von 85% genannt, AfS: von 97% genannt) (vgl. Tab.2<sup>91</sup>). Die Aktivitäten *Einkaufen* und *Oma/Opa besuchen* machten im Agnesviertel 29% bzw. 22% der Nennungen aus. Zum Vergleich waren in der Autofreien Siedlung nur 12% der Antworten auf das Einkaufen und nur 9% auf den Großelternbesuch verteilt. Neben diesen Zwecken ist noch der Weg zum Spielort entscheidend.<sup>92</sup>

	Agnesviertel		Autofr. Siedlung	
<b>Freund_in</b>	35	85,4%	34	97,1%
<b>Nachhilfe</b>	2	4,8%	0	0%
<b>Einkaufen</b>	12	29,3 %	4	11,4%
<b>Oma/Opa</b>	9	22%	3	8,6%

Tab.2 Wegezwecke: Sonstige Aktivitäten (% nach Wohngebiet)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Wegezwecke der Kinder beider Gruppen relativ typisch sind. Es finden sich alle relevanten Bereiche wieder, die auch in Kapitel 3 als kennzeichnend für die kindliche Mobilität vorgestellt wurden: Schulweg, Besuche, Einkäufe und Spielen.

### 7.2.3 Begleitmobilität

Wie in Kapitel 3 dargelegt wurde, ist eines der wesentlichen Charakteristika kindlicher Mobilität die Begleitmobilität durch Erwachsene. Es ist anzunehmen, dass die Begleitmobilität der Kinder im Agnesviertel relativ höher ist als in der auto- und damit diesbezüglich gefahrenfreien Siedlung, da im konventionellen Quartier im direkten Wohnumfeld mehr Autos unterwegs sind, wodurch sich eine erhöhte Gefahr für die Kinder ergibt. Den Erkenntnissen aus 3.3.3 zufolge müsste die Begleitmobilität außerdem mit steigendem Alter abnehmen.

Die Betrachtung des Schulwegs zeigt, dass die Begleitung durch Erwachsene bei den Kindern im Agnesviertel eine deutlich größere Rolle spielt als bei den Kindern der Autofreien Siedlung (vgl. Abb.19). Während die Werte der Kinder ohne Begleitung relativ ähnlich sind (AgV: 17,1%, AfS: 14,3%), werden im Agnesviertel knapp 44% der Kinder auf dem Schulweg von Erwachsenen

<sup>91</sup> Die hier genannten Prozentwerte beziehen sich auf die Anzahl der Kinder des jeweiligen Siedlungsgebietes.

<sup>92</sup> vgl. Kapitel 7.3.2.

begleitet. Für die Autofreie Siedlung ist dieser Wert deutlich niedriger (17,1%). Stattdessen werden die Kinder hier in über zwei Dritteln der Fälle vor allem durch andere Kinder begleitet, was auch im Agnesviertel einen großen Teil ausmacht. Ob diese Beobachtung auch statistisch signifikant ist, lässt sich mit dem Chi<sup>2</sup>-Test überprüfen (vgl. Tab.12/Tab.13)<sup>93</sup>. Dieser eignet sich für die Überprüfung des Zusammenhang bzw. der (Un)abhängigkeit zweier Variablen (vgl. Raithel 2008, S.143).<sup>94</sup> Das Ergebnis des Tests untermauert die Beobachtung mit einem Wert von 7,506, wobei die dazugehörige Signifikanz von 0,023 die Wahrscheinlichkeit eines Irrtums beschreibt (vgl. Raab-Steiner/Benesch 2010, S130f). Diese ist jedoch gering genug,<sup>95</sup> um einen Zusammenhang zwischen Wohnort und Begleitmobilität auf dem Schulweg statistisch fundiert annehmen zu können.

Begründungen können hierbei vor allem in der Nachbarschaftlichkeit der Autofreien Siedlung und in der räumlichen Nähe der Wohnstandorte der Kinder gesehen werden. Außerdem spielt sicherlich die Nähe zur Schule eine Rolle, welche bei der Erhebung nicht abgefragt wurde.

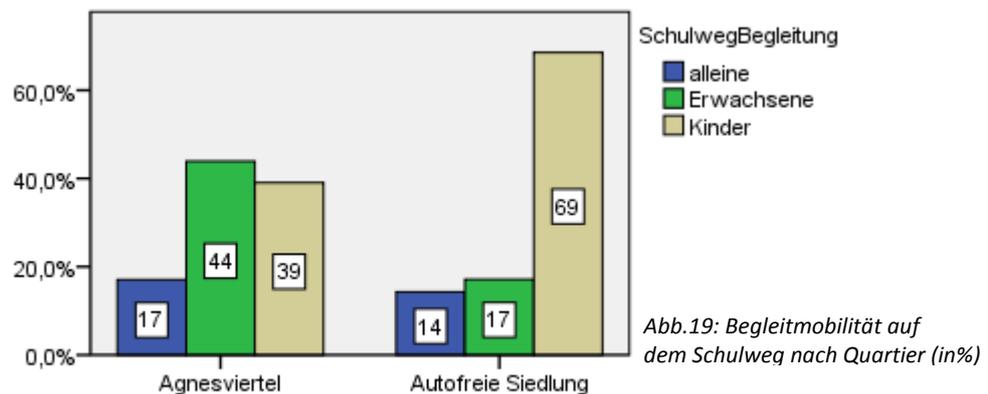


Abb.19: Begleitmobilität auf dem Schulweg nach Quartier (in%)

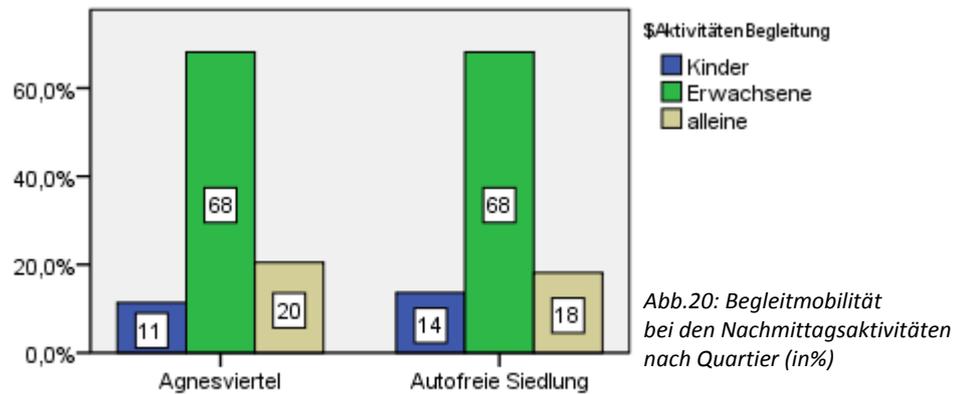
Für die Begleitmobilität im Kontext der Nachmittagsaktivitäten ergeben sich für beide Wohnquartiere nahezu identische Verteilungen und eine Begleitquote durch Erwachsene von knapp 70% (vgl. Abb.20). In Kapitel 3.3.2 wurde beschrieben, dass der Weg zu den Nachmittagsaktivitäten eher begleitet ist als andere Wege. Begründungen dafür können z.B. in den größeren Entfernungen gefunden werden (knapp 30% (AgV) bzw. knapp 25% (AfS) der Aktivitäten werden demnach als

<sup>93</sup> im Anhang.

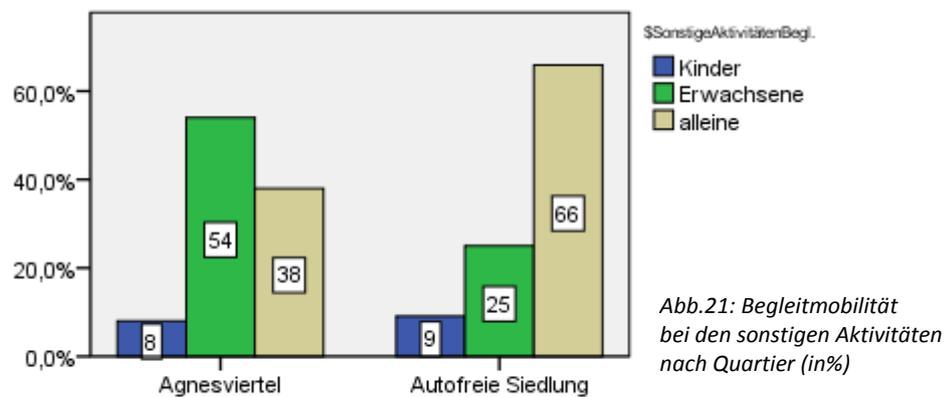
<sup>94</sup> Die Grundidee dieses Verfahrens basiert darauf, die beobachteten Werte mit den erwarteten Werten, bzw. den Werten, die erwartet würden, wenn kein Zusammenhang bestünde, zu vergleichen. Je mehr Abweichung zwischen diesen beiden Größen existiert, desto größer ist der Zusammenhang der beiden Variablen. Ein Wert von „0“ bedeutet vollkommene Unabhängigkeit der Variablen, also keinen Zusammenhang, während eine große Chi<sup>2</sup>-Zahl eine Abhängigkeit anzeigen würde (vgl. Paier 2010, S.136ff).

<sup>95</sup> <0,05.

„weit“ entfernt bezeichnet). Aber auch die stärkere Individualisierung des Nachmittagsprogramms im Vergleich zur für alle einheitlichen Schule könnte ein Grund sein.

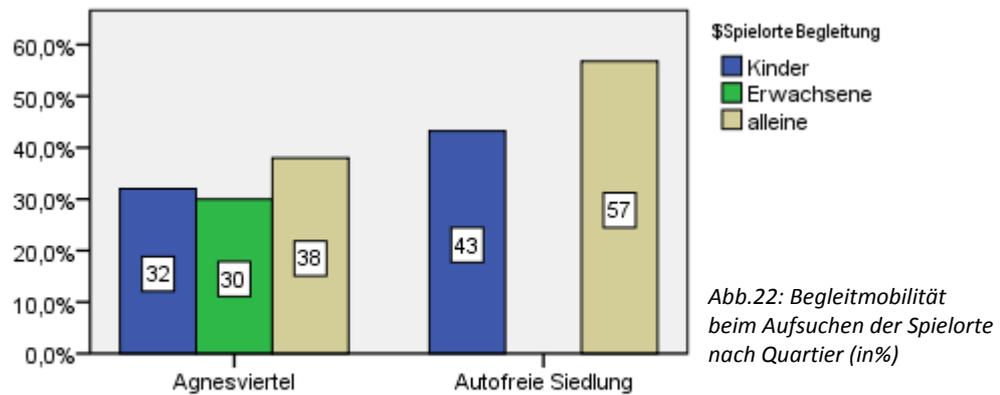


Bei den sonstigen Aktivitäten, die sich, wie in Kapitel 7.2.2 zu sehen, vor allem aus Freund\_innen besuchen, einkaufen und Oma/Opa besuchen zusammensetzen, unterscheiden sich die beiden Gruppen wieder mehr (vgl. Abb.21). Diese Aktivitäten werden vor allem in der Autofreien Siedlung zu zwei Dritteln alleine erledigt (AgV: 38%). Nur ein Viertel dieser Aktivitäten ist durch Erwachsene begleitet. Im Agnesviertel liegt dieser Wert mehr als doppelt so hoch (54%).

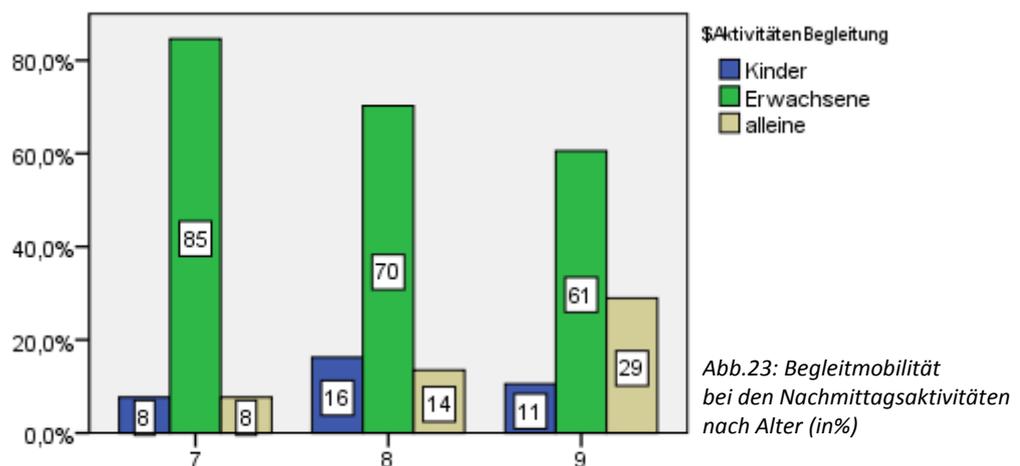


Ein wichtiger Grund dafür scheint zu sein, dass ein Großteil der Freund\_innen der Kinder in der Autofreien Siedlung auch dort wohnen. Außerdem gibt es in der Siedlung einen kleinen Laden, bei dem die Kinder alleine einkaufen können. Im Agnesviertel hingegen werden die Kinder in diesem Fall häufiger von Erwachsenen begleitet, was womöglich in einer größeren subjektiven Gefahreinschätzung gründet.

Am beeindruckendsten ist jedoch der Unterschied in der Begleitung beim Aufsuchen der Spielorte. Keines der Kinder in der Autofreien Siedlung gab an, dafür von Erwachsenen begleitet zu werden. Im Agnesviertel liegt dieser Wert bei 30% (vgl. Abb.22). Da die Spielorte der Autofreien Siedlung unmittelbar in der Siedlung zu finden sind, können die Kinder diese ohne Erwachsene aufsuchen.



Scheinbar besteht kaum das Bedürfnis außerhalb der Siedlung zu spielen. Ein Blick auf die Erlaubnisse ermöglicht einen konkreteren Blick. Im Agnesviertel ist der Gang zum Spielplatz für 40% ohne Erwachsene erlaubt und der Weg in den Park nur für 27,5% (vgl. Abb.55)<sup>96</sup>. Das Alter wirkt sich zumindest auf die Nachmittagsaktivitäten aus. Für beide Viertel lässt sich eine Abnahme der Begleitung bei steigendem Alter erkennen. Gleichzeitig steigt die elternunabhängige Mobilität an (vgl. Abb.23).



Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass im Bereich der Begleitmobilität teilweise markante Unterschiede zwischen den beiden Untersuchungsgruppen bestehen. Die Kinder der Autofreien Siedlung werden vor allem auf dem

<sup>96</sup> Allgemeine Erlaubnisse nach Quartier.

Schulweg und zum Spielen viel seltener von Erwachsenen begleitet. Im Hinblick auf das Alter lässt sich eine typische Abnahme der Begleitmobilität beobachten. Ein Einfluss des Geschlechts wird nicht deutlich.

### 7.3 Rauman eignung

#### 7.3.1 Allgemeine Aspekte des Rauman eignungsverhaltens

Freizeit bietet Kindern die größte Freiheit, um Raumerfahrungen zu sammeln. Um die Rauman eignungsmöglichkeiten zu ermitteln soll deshalb zu erst überprüft werden, wieviel freie Zeit die Kinder für ungeplante außerhäusliche Aktivitäten tatsächlich nutzen können. Dafür müssen neben den persönlichen Vorlieben auch institutionalisierte Freizeitgestaltungen berücksichtigt werden.

Die meisten Kinder beider Gruppen frequentieren eine offene Ganztageseinrichtung (vgl. Abb.24). Dennoch gibt es leichte Unterschiede in Bezug auf das Alter. Während im Agnesviertel drei Viertel aller Befragten aber nur noch knapp die Hälfte der über 9-jährigen Befragten eine OGTS besuchen, gehen 88,6% der Kinder aus der Autofreien Siedlung in eine OGTS, ohne dass sich ein Alterstrend beobachten ließe (vgl. Abb.25). Das bedeutet, dass ein Großteil des Nachmittags in der Schule verbracht wird und nicht für eigenständige Aktivitäten im Freien zur Verfügung steht.

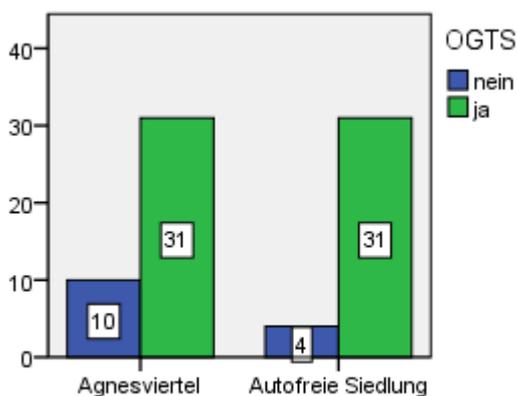


Abb.24: OGTS-Besuch nach Quartier

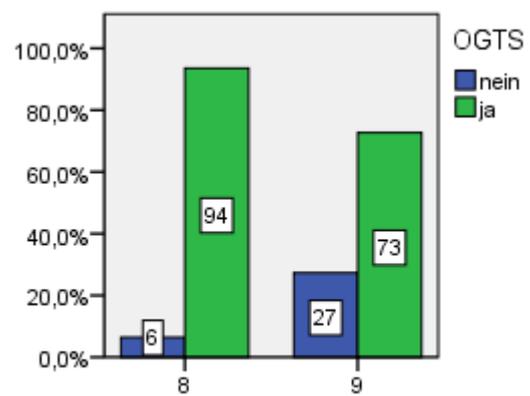


Abb.25: OGTS-Besuch nach Alter (in%)

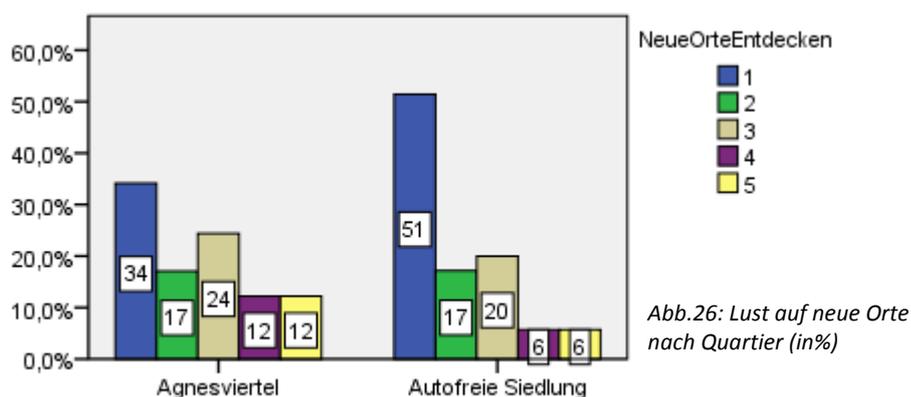
Im Hinblick auf die institutionalisierten Nachmittagsangebote lässt sich feststellen, dass diese bei manchen Kindern eine wichtige Rolle für die Freizeitgestaltung spielen. In Kapitel 7.2.2 wurde bereits gezeigt, dass die Kinder im Agnesviertel durchschnittlich etwas weniger Aktivitäten nachgehen als die

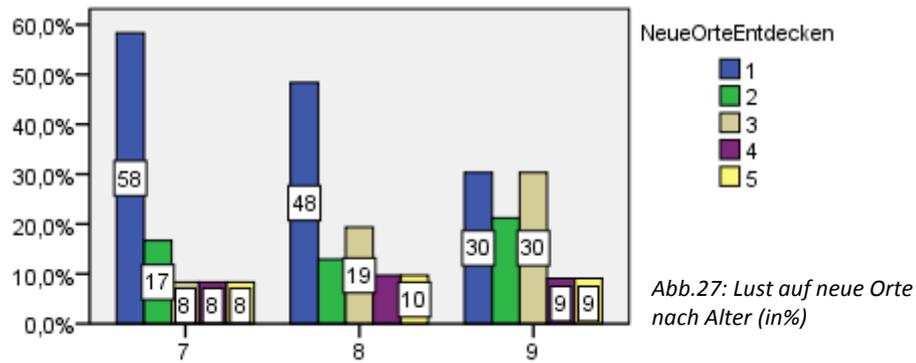
Kinder der Autofreien Siedlung. Die Zahl der Kinder mit mindestens drei Aktivitäten pro Woche liegt im Agnesviertel bei 13 (ca. 32%) und in der Autofreien Siedlung bei 7 (20%) (vgl. Tab.3). was zeigt, dass ein wesentlicher Teil der Kinder in beiden Vierteln an manchen Nachmittagen wenig Zeit zum Spielen hat.

	keine	eine	zwei	drei+
<b>Agnesviertel</b>	0	19	9	13
<b>Autofr. Siedlung</b>	0	9	19	7

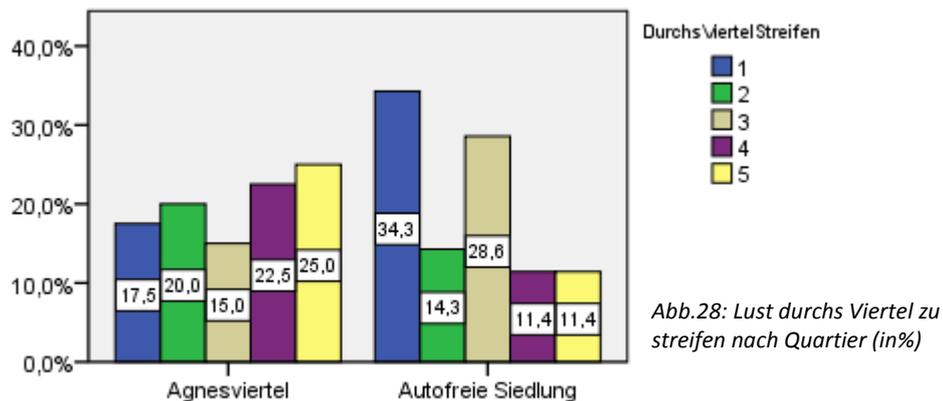
Tab.3: Nachmittagsangebote: Anzahl pro Kind

Für die Raumanewigung der Kinder ist es aufschlussreich zu erfahren, ob die Kinder räumlichen Erfahrungen individuell unterschiedlichen Wert beimessen. Abgefragt wurde diesbezüglich einerseits die Neugier in Bezug auf unbekannte Orte und die Vorliebe für das Umherstreifen. Die Untersuchung konnte zeigen, dass die Kinder der Autofreien Siedlung diesbezüglich generell etwas aktiver sind (vgl. Abb.26). Über die Hälfte dort gab an, gerne neue Orte zu entdecken. Im Agnesviertel lag dieser Wert gerade einmal bei knapp über einem Drittel. Außerdem ist der Anteil derer, die (eher) ungerne neue Orte entdecken im Agnesviertel doppelt so hoch wie in der Autofreien Siedlung (AgV: 24,4%; AfS: 11,4%). Der Median von 2 für das Agnesviertel im Vergleich zu einem Median von 1 (AfS) veranschaulicht dies noch einmal. Interessant ist, dass die Entdeckerfreude im höheren Alter insgesamt nachzulassen scheint (vgl. Abb.27).





Bezüglich des Umherstreifens ist eine ähnliche Tendenz zu beobachten. Doppelt so viele Kinder der Autofreien Siedlung streifen „gerne“ durch ihr Wohnviertel (AgV: 17,5%; AfS: 34,3%) (vgl. Abb.28). Der Anteil derer, die (eher) ungerne umherstreifen ist bei den Kinder des Agnesviertels mehr als doppelt so hoch wie bei denen der Autofreie Siedlung. Dass beide Merkmale zusammenhängen, bestätigt der Korrelationskoeffizient von 0,247. Bei einer moderaten Signifikanz zeigt er, dass Umherstreifen und das Entdecken neuer Orte korrelieren, wobei die Korrelation schwächer ist, als anzunehmen wäre (vgl. Tab.7).



Im Hinblick auf den Medienkonsum, der hier nicht quantitativ erfasst wurde, ist zu beobachten, dass sowohl Fernsehen als auch Computer bzw. Spielekonsolen insgesamt bei den Aktivitäten im Haus eine untergeordnete Rolle spielen (vgl. Abb.29). Im Agnesviertel ist der Medienkonsum höher als in der Autofreien Siedlung. Dies könnte mit der größeren sozioökonomischen Homogenität der Autofreien Siedlung zusammenhängen. Insgesamt dominieren Lego, Lesen, Musik hören und Malen. Das innerhäusliche Spiel zeigt starke geschlechterstereotype Unterschiede (vgl. Abb.66<sup>97</sup>).

<sup>97</sup> im Anhang.

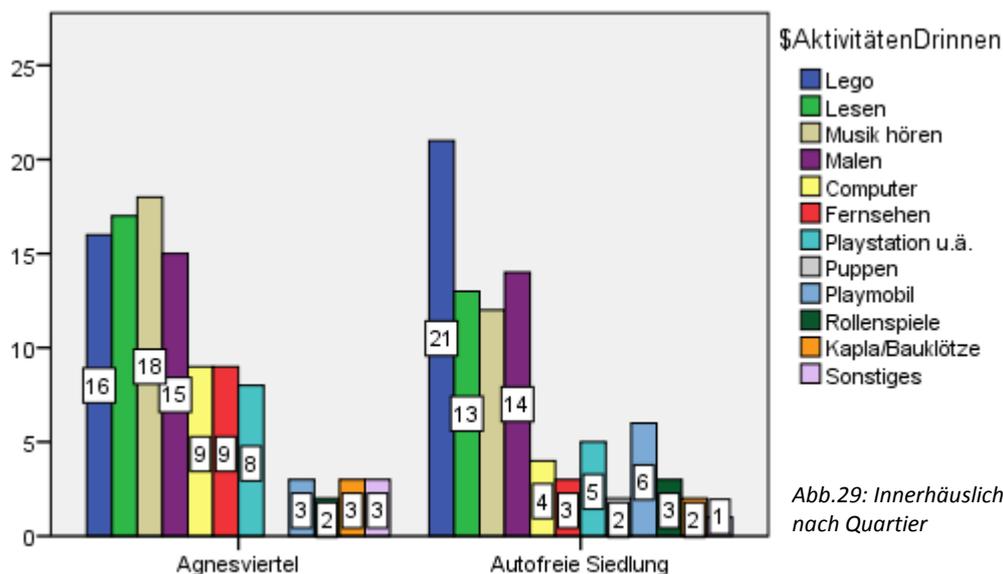


Abb.29: Innerhäusliche Aktivitäten nach Quartier

Bezüglich der Reichweite der kindlichen Aktivitäten und daraus abgeleitet möglicherweise auch der Reichweite des räumlichen Erfahrungsraums lassen sich aus der Erhebung heraus nur begrenzte Aussagen formulieren. Letztlich wäre für diesen Aspekt die Erhebung kognitiver Karten<sup>98</sup> ergiebiger gewesen. Die Reichweite der unterschiedlichen Handlungskategorien ergibt eine dreifache Abstufung. Während die organisierten Hobbys zu einem wesentlichen Teil an weiter entfernten Zielen stattfinden (AgV: 52,2%, AfS: 40% (vgl. Abb.30)), liegen wenige der sonstigen Aktivitäten (also größtenteils Besuchsaktivitäten) weit weg (AgV: ca. 29,4%, AfS: 23,3 (vgl. Abb.31)) Spielaktivitäten finden dagegen quasi ausnahmslos in der Nähe statt. Im Agnesviertel waren insgesamt nur 7,3% der Spielaktivitäten „weit“ von zu Hause entfernt, in der Autofreien Siedlung wurde hingegen gar keine „weit“ entfernten Spielaktivität angegeben (vgl. Abb.32).

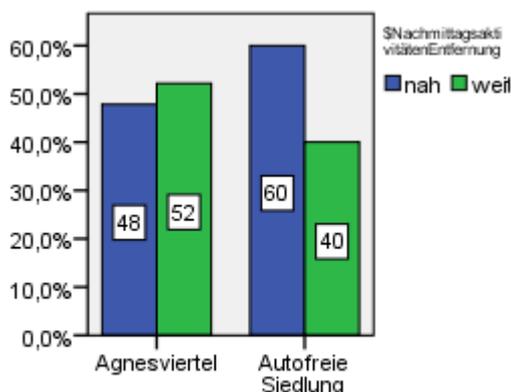


Abb.30: Entfernung der Nachmittagsaktivitäten nach Quartier (in %)

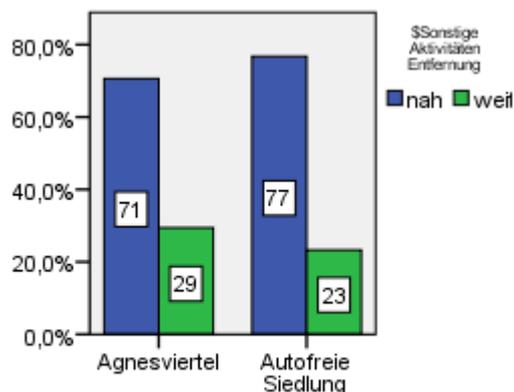
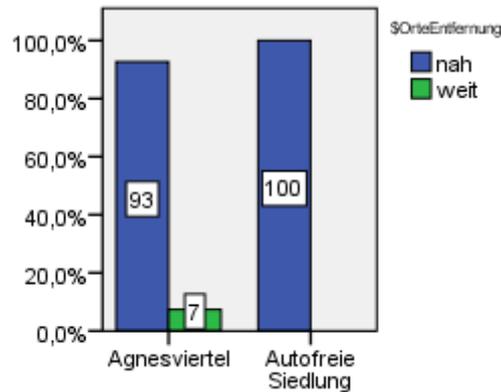


Abb.31: Entfernung der sonstigen Aktivitäten nach Quartier (in %)

<sup>98</sup> vgl. Kapitel 4.1.

Abb.32: Entfernung der Spielorte nach Quartier (in %)



Im Hinblick auf die subjektive Orientierungsfähigkeit ist auffallend, dass sich die Kinder generell zumindest selbst als sehr orientierungssicher einschätzen. In der Autofreien Siedlung finden über 90% der Kinder, dass sie sich dort gut auskennen (vgl. Abb.33). Die restlichen knapp 9% fühlen sich immerhin noch eher gut zurecht. Im Agnesviertel liegt der erste Wert bei etwas über der Hälfte und der Anteil der sich eher gut Auskennenden bei knapp einem Drittel. 7,3% kannten sich hier mittelgut aus und 4,9% eher schlecht.

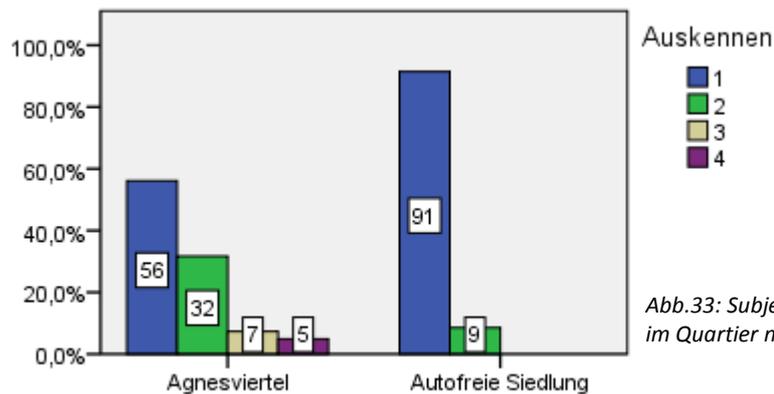


Abb.33: Subjektives Orientierungsgefühl im Quartier nach Quartier (in %)

Prinzipiell zeigt dies, dass sich die Kinder in der Autofreien Siedlung durch deren abgegrenzten Charakter sehr gut zurecht finden. Es deutet jedoch auch darauf hin, dass viele der Kinder in der Autofreien Siedlung bereits lange dort wohnen. Es wäre interessant herauszufinden, ob die Orientierung auch außerhalb der Siedlung noch gut ist. Auch die Kinder im Agnesviertel haben mehrheitlich das Gefühl sich dort gut oder eher gut auszukennen.

Es lässt sich somit festhalten, dass ein wesentlicher Teil der Freizeit der Kinder beider Untersuchungsgruppen institutionalisiert organisiert wird, was ein Merkmal verinselter Lebensräume sein kann. Methodologisch ist zu bemerken, dass die Ausdehnung und Größe des Streifraumes nur sehr vage abgeschätzt werden kann. Die erhobenen Daten zeigen eine Verringerung der Distanz von den

Orten der organisierten Aktivitäten über die sonstigen Aktivitäten bis hin zu den Spielaktivitäten, welche quasi ausnahmslos in der Wohnumgebung stattfinden. Obwohl nicht wenige Kinder angaben, gerne neue Orte zu entdecken, zeigt sich im Hinblick auf räumliche Interaktion, welche am stärksten beim kindlichen Spiel stimuliert wird, dass sich diese vornehmlich in der gleichbleibenden Umgebung der Wohnung vollzieht. Der Streifraum konnte zwar nicht überprüft werden, in Anbetracht der Erhebungen zur Begleitmobilität lässt sich jedoch zumindest für die hier untersuchte Altersgruppe formulieren, dass die Erkundung quartiersübergreifender Streifräume nicht alltäglich ist.

### 7.3.2 Außerhäusliches Spiel

Der wichtigste Rahmen für die kindliche Aneignung von Räumen ist das kindliche Spiel. Hier werden nicht nur generelle Erfahrungen gesammelt, sondern mittels Umleben die Umwelt aktiv angeeignet bzw. überhaupt erst konstruiert. Leider eignet sich das Format des Fragebogens nur bedingt, um Informationen über derartige Prozesse zu gewinnen. Dennoch ist es möglich die Spielgewohnheiten der Kinder beider Quartiere miteinander zu vergleichen, wodurch sich Rückschlüsse auf die räumliche Erschließung ergeben können. Zunächst soll grundsätzlichen Fragen zum außerhäuslichen Spiel nachgegangen werden, bevor die Spieltypen und -orte genauer charakterisiert werden.

Ein Indikator für die Qualität der außerhäuslichen Umgebung ist die Beliebtheit des außerhäuslichen Spiels. In beiden Quartieren wird grundsätzlich lieber draußen gespielt als drinnen (vgl. Abb.34). Diese Vorliebe ist bei den Kindern der Autofreien Siedlung etwas stärker ausgeprägt (Median: 2) als im Agnesviertel (Median: 3), wo die mittlere Gruppe der ‚Unentschlossenen‘ am größten ist.

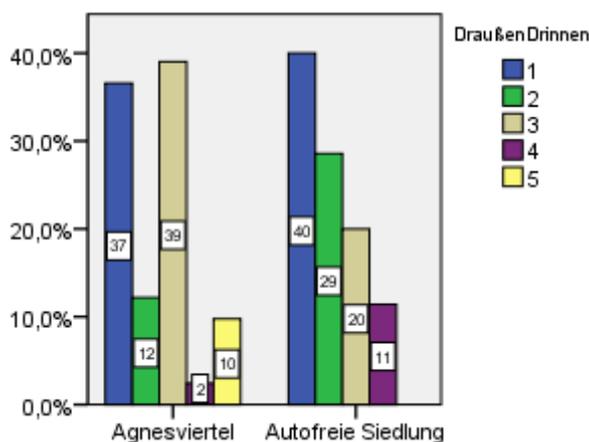


Abb.34: Vorliebe für Draußen- und Drinnenspiel nach Quartier (in %)

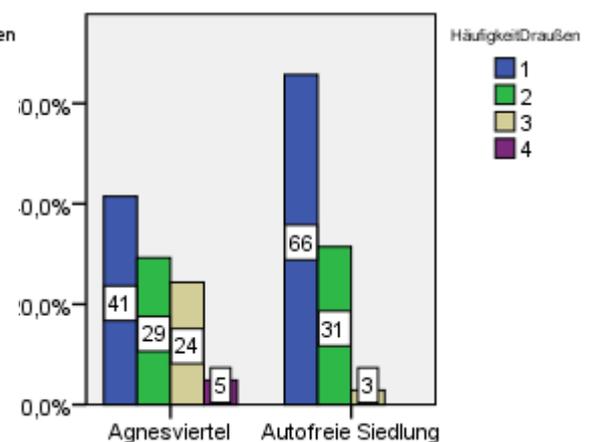


Abb.35: Häufigkeit draußen nach Quartier (in %)

Bei der Frage nach der Häufigkeit des Draußenspiels ergibt sich, dass die Kinder in beiden Quartieren tendenziell häufig draußen spielen (vgl. Abb.35). Kein Kind gab an selten draußen zu spielen. Trotzdem ist die Tendenz erkennbar, dass das Spielen im Freien für die Kinder der Autofreien Siedlung eine noch stärkere Rolle spielt. So gaben ca. zwei Drittel an, häufig draußen zu spielen und ein Drittel gab an eher häufig draußen zu spielen. Ein Kind kreuzte die Mitte an. Im Agnesviertel entschied sich immerhin ein Viertel der Kinder für die Mitte und 5% Kinder meinten, eher selten draußen zu spielen. Die Niedrigschwelligkeit des Draußenspiels in der geschützten Siedlung scheint also dazu beizutragen, dass die Kinder häufiger draußen spielen und somit auch mehr Erfahrungen mit ihrem Nahraum haben. Das Geschlecht hat keine signifikanten Auswirkungen auf diesen Faktor.

Im Hinblick auf das Wetter scheinen die Kinder der Autofreien Siedlung etwas robuster (vgl. Abb.36). Vor allem der Anteil der Kinder, die „nur bei gutem Wetter“ rausgehen ist sehr viel geringer (AgV: 29,3%; AfS: 2,9%).

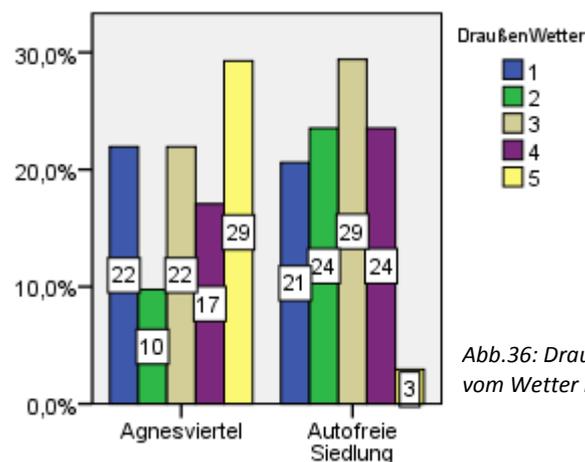
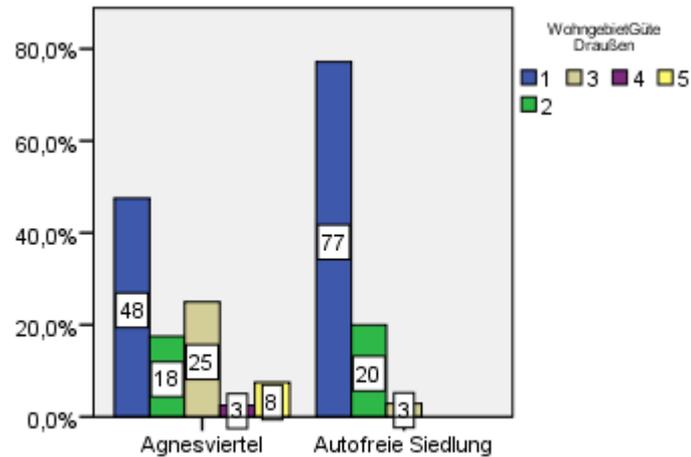


Abb.36: Draußenspiel in Abhängigkeit vom Wetter nach Quartier (in %)

Es bestehen eine Reihe von Korrelationen zwischen den unterschiedlichen Parametern des Draußenspiels (vgl. Tab.8). In beiden Quartieren hängen der Vorzug des außerhäuslichen Spiels und dessen Häufigkeit zusammen (AgV: 0,394; AfS: 0,572). Nur in der Autofreien Siedlung korrelieren die Aussagen zur Bevorzugung des Draußenspiels mit denen zur Wetterabhängigkeit äußerst signifikant mit einem Koeffizienten von 0,598. Die Bedeutung dieses Unterschieds ist nicht eindeutig interpretierbar. Einerseits wäre es denkbar, dass die Agnesviertelkinder bei schlechtem Wetter öfter nicht raus dürfen, andererseits

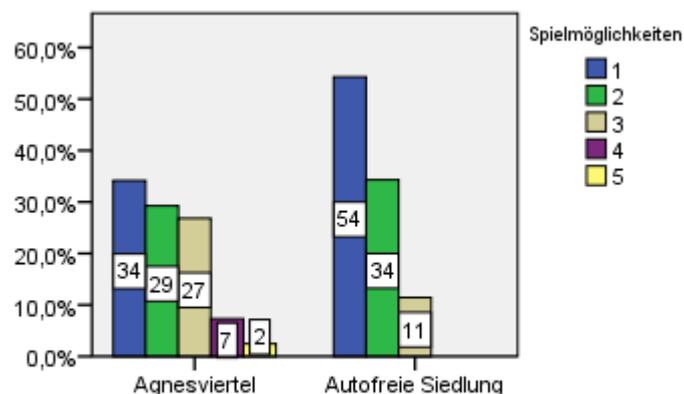
ist es auch möglich, dass die Kinder im Agnesviertel schlichtweg schlechtes Wetter als größeres Hindernis für das Draußenspielen sehen.<sup>99</sup> Nur im Agnesviertel korrelieren dagegen die Daten bezüglich des Gefühls, so oft man will draußen sein zu können, mit denen zur Wetterabhängigkeit mit einem Wert von 0,518. Je eher hier das Gefühl besteht, so oft wie man will rausgehen zu können, desto unabhängiger wird das Rausgehen vom Wetter.

Abb.37: Qualität der außerhäuslichen Spielmöglichkeiten nach Quartier (in %)



Es wurde auch nach der Gesamtqualität des Wohngebiets in Bezug auf die außerhäuslichen Spielmöglichkeiten gefragt (vgl. Abb.37). Obwohl beide Wohngebiete gut abschneiden, ist die Autofreie Siedlung noch positiver bewertet (Median: AgV: 2; AfS: 1). Über drei Viertel der befragten Kinder in der Autofreien Siedlung fanden die außerhäuslichen Spielmöglichkeiten ohne Einschränkungen gut und niemand fand die Spielmöglichkeiten (eher) schelcht. Im Agnesviertel finden immerhin ein Viertel der Befragten die Spielmöglichkeiten weder gut noch schlecht und immerhin jedes zehnte Kind bewertet sie eher schlecht oder schlecht.

Abb.38: Vielfalt der außerhäuslichen Spielmöglichkeiten nach Quartier (in %)



<sup>99</sup> Argumente, die für Ersteres sprechen, werden in Kapitel 7.3 behandelt.

Ganz ähnlich sieht es bei der Vielfalt der Spielmöglichkeiten aus (vgl. Abb.38). Während diese in der Autofreien Siedlung von knapp 90% als vielfältig oder eher vielfältig beschrieben wurden, ist dieser Wert im Agnesviertel mit etwas mehr als 50% geringer, wobei wiederum knapp jedes zehnte Agnesviertelkind das Angebot als unzureichend oder eher unzureichend bezeichnet. Die Mittelwerte liegen auch hier bei 2 (AgV) und 1 (AfS). Als ausschlaggebend dafür könnte neben den räumlichen Gegebenheiten auch das beliebte Spieleangebot der Mobilitätsstation gesehen werden, wo neben Gefährten (z.B. Kettcar) auch Tischtennisplatten ausleihbar sind.

Für die Arten des Spielens sollen zur Übersichtlichkeit sinnvolle Gruppierungen gefunden werden. Im Folgenden werden deshalb Spielaktivitäten gruppiert. Dabei wird sich an den Kategorien von Busch (1995) orientiert.<sup>100</sup> Bei den häufigen Spielen ergaben sich für beide Quartiere gewisse Ähnlichkeiten, aber auch Unterschiede (vgl. Abb.39). Bewegungsspiele machen in beiden Gebieten einen großen Anteil aus. Vor allem Gefährte wie Roller und Fahrrad werden häufig genutzt. In der Autofreien Siedlung ist auch das Kettcar ein beliebtes Fahrzeug, das in einem konventionellen Wohnquartier wie dem Agnesviertel vermutlich nur eingeschränkt nutzbar wäre.<sup>101</sup> Bewegungsspiele können als gute Übung von Mobilitätsgewohnheiten gesehen werden. Großer Beliebtheit in beiden Quartieren erfreut sich auch das Klettern, dem eine hohe Interaktionsqualität mit der Umwelt beigemessen werden kann. Daneben machen Regelspiele, vor allem Fußball und Fangen, den größten Anteil aus. Rollenspiele sind vor allem im Agnesviertel unterrepräsentiert, was damit zusammenhängen könnte, dass der Begriff den Kindern nicht geläufig genug war. Auch Konstruktionspiele, welche prinzipiell hohen aneignerischen Wert haben, werden nicht allzu häufig gewählt. Der auffälligste Unterschied zwischen den beiden Quartieren ist das im Agnesviertel weit(er) verbreitete ‚Abhängen‘ (14 Nennungen; Afs: 5). Das Geschlecht hat auf das Spielverhalten großen Einfluss. Während Mädchen in beiden Quartieren vor allem die Kategorien *Inliner* und *Fangen* favorisieren, ist dies bei Jungen klassischerweise das Fußballspielen (vgl. Abb.67 im Anhang).

---

<sup>100</sup> Busch unterscheidet *Bewegungsspiele*: Inliner fahren, Kettcar fahren, Skateboard fahren, Roller fahren, Schaukeln, Seilspringen, Klettern, *Herstellungsspiele*: Höhle/Baumhaus bauen, Buddeln, Kreide malen; Dinge einsammeln; *Regelspiele*: Fußball, Tischtennis, Fangen, Verstecken; *Rollenspiele*: Pfeil/Bogen, Kämpfen, Rollenspiele; *Kommunikationsspiele*: Abhängen (vgl. Busch 1995,S.23ff).

<sup>101</sup> Kettcars können in der Mobilitätsstation der Autofreien Siedlung ausgeliehen werden.

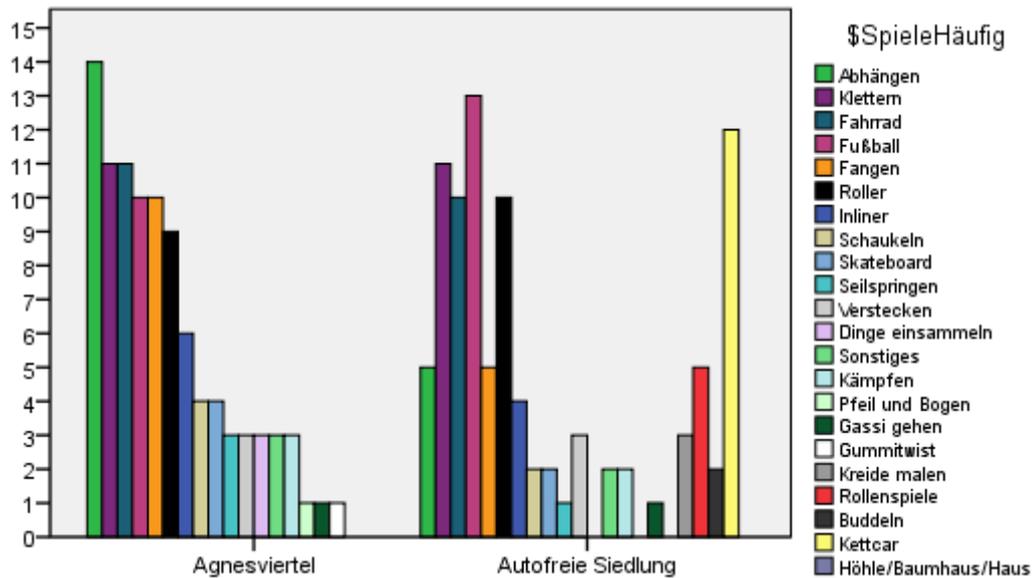


Abb.39: Häufigste Spiele draußen nach Quartier

Um etwaige Diskrepanzen zwischen den Wünschen der Kinder und den tatsächlichen Möglichkeiten aufzudecken, wurde auch nach den Lieblingsspielaktivitäten gefragt (vgl. Abb.40). Hierbei ergeben sich für beide Viertel nur wenige Diskrepanzen, was u.a. auch daran liegt, dass die Kinder hier oft (möglicherweise intuitiv) das Gleiche wie bei den häufigen Spielaktivitäten ankreuzten. Vowiegend ‚exotische‘ Spiele, z.B. Pfeil und Bogen oder Baumhaus bauen, sind mehr gewünscht als vorhanden. Im Agnesviertel fällt auf, dass die Antwort „Abhängen“ zwar 14-mal bei den häufigen Aktivitäten genannt wurde, aber nur 8-mal bei den Lieblingsspielen (AfS: 5-mal und 1-mal). Es deutet sich an, dass ein gewisses Maß des ‚Abhängens‘ aus fehlenden Spielalternativen resultieren könnte. In der Autofreien Siedlung ist Fußball sehr beliebt.

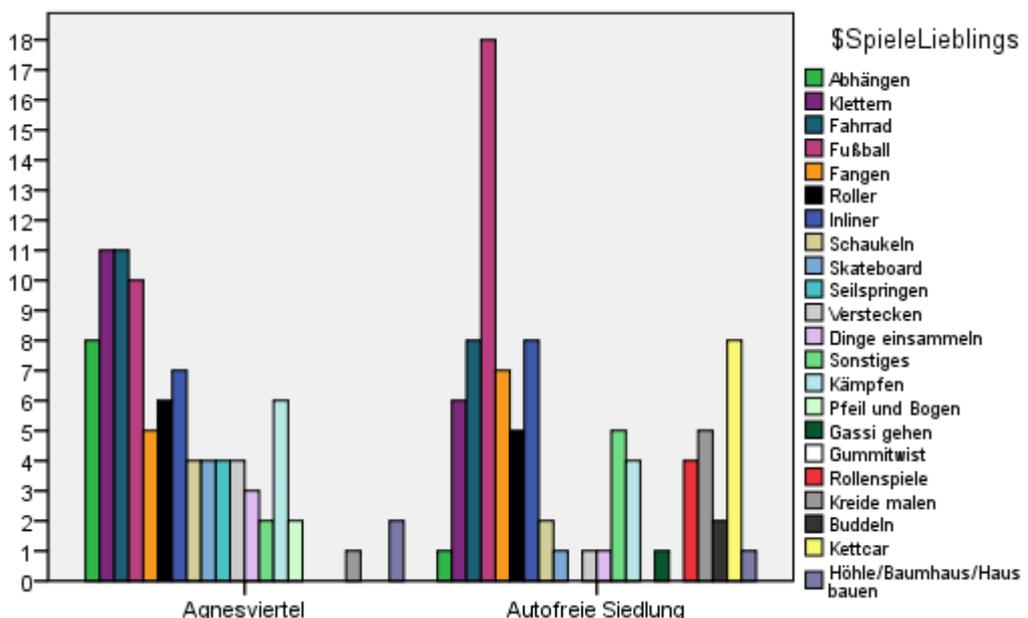


Abb.40: Beliebteste Spiele draußen nach Quartier

Für die Auswahl der häufigen Spielorte ergeben sich zwei unterschiedliche Muster (vgl. Abb.41). Im Agnesviertel dominiert der Spielplatz als stark vorstrukturierte Umgebung mit 23 Nennungen (AfS: 9), der Park mit 20 Nennungen (AfS: 11) und der Schulhof mit 16 (AfS:4) Nennungen. 18 Nennungen fallen auf Garten oder Innenhof. Der Straßenraum<sup>102</sup> ist lediglich mit 11 Nennungen<sup>103</sup> vertreten. Es zeichnet sich ab, dass ein Großteil des kindlichen Spiels im Agnesviertel entweder in Grünanlagen oder auf Spielplätzen stattfindet (zusammen knapp die Hälfte aller Nennungen). In der Autofreien Siedlung sieht das Bild etwas anders aus. Der Straßenraum, welcher durch den Siedlungscharakter jedoch nur mit Einschränkungen als öffentlicher Raum im klassischen Sinne zu sehen ist, macht mit 34 Nennungen einen bedeutend größeren Anteil aus als im Agnesviertel. Dabei wählten die Kinder statt dem Begriff *Straße* ausschließlich den Begriff *Wege*. Grünflächen wurden hingegen nur 17-mal als häufigster Spielort genannt. Der im Agnesviertel häufig frequentierte Spielplatz kam nur auf 9 Nennungen. Unter Sonstiges wurde 5-mal „Die ganze Siedlung“ angegeben, was andeutet, dass diese Kinder ihren Spielraum zusammenhängend wahrnehmen und für sich nicht so sehr unterscheiden, in welchem Bereich der Siedlung sie spielen. Obwohl ein Großteil der Kinder in der Autofreien Siedlung über einen Garten verfügt (ca. 80%)<sup>104</sup> wurde dieser lediglich 6-mal als Spielort genannt. Die häufig frequentierten Spielorte entsprechen im Großen und Ganzen den Lieblingsspielorten (vgl. Abb.68<sup>105</sup>).

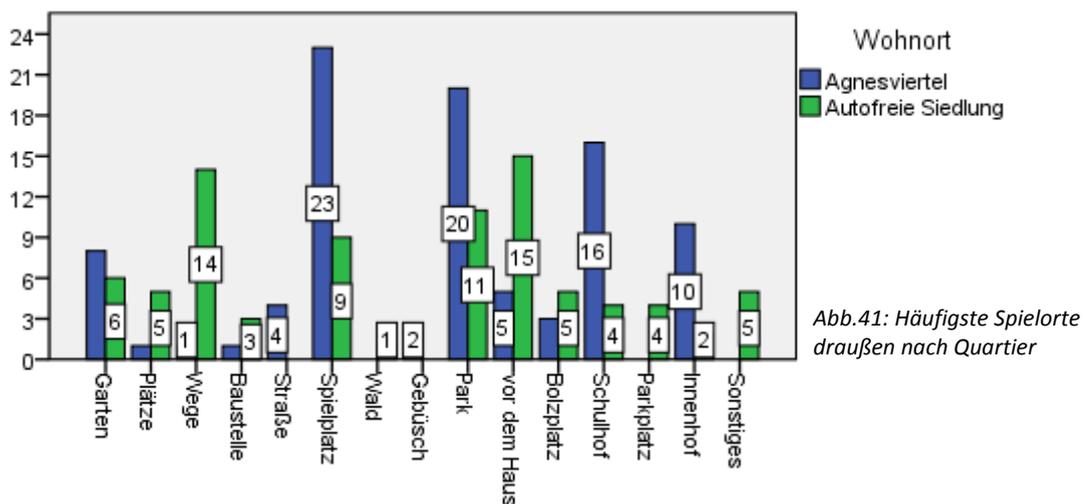


Abb.41: Häufigste Spielorte draußen nach Quartier

<sup>102</sup> = Straße + Wege + Plätze + vor dem Haus.

<sup>103</sup> diese Zahlen sind aufgrund der Mehrfachantwortmöglichkeiten nur als grobe Tendenzen zu verstehen.

<sup>104</sup> vgl. Kapitel 7.1.

<sup>105</sup> im Anhang.

Um die Aussagekraft der Daten etwas tragfähiger zu machen, wurden die einzelnen Spielorte auch noch einmal in der Gegenteilsektion abgefragt. Die dortigen Ergebnisse<sup>106</sup> entsprechen prinzipiell den oben genannten (vgl. Tab.10<sup>107</sup>). Es wäre sinnvoller gewesen, hier nach der Beliebtheit zu fragen, da sich daraus interessante Abstufungen ergeben hätten.

In der Autofreien Siedlung hebt sich ein Spielort besonders von den übrigen, intendierten ab: Das Parkhaus<sup>108</sup>. Das Parkhaus am südlichen Eingang der Siedlung mit der daneben befindlichen Brachfläche stellt eine prototypische ökologische Nische<sup>109</sup> dar, die zum Verstecken und Klettern ebenso geeignet ist wie als Aussichtspunkt. Im Fragebogen war dieser Ort lediglich unter dem Begriff *Parkplatz* anwählbar und wurde dennoch von 5 Kindern genannt. Während den Aufhalten in der Siedlung spielten dort immer Kinder, v.a. Jungen (vgl. Abb.62/63<sup>110</sup>).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass beide Quartiere prinzipiell als gut zum Spielen geeignet gesehen werden, die Autofreie Siedlung allerdings noch besser abschneidet. Hinsichtlich der Spieltypen sind beide Quartiere sehr ähnlich frequentiert. Trotz des Verkehrs sind auch im Agnesviertel fahrbare Spielgeräte, wie z.B. Roller oder Fahrrad, verbreitet. Räumlich gesehen verteilt sich das kindliche Spiel in der Autofreien Siedlung sehr stark auf verschiedene Bereiche. Dabei spielen Wege und Plätze ebenso eine Rolle wie Spielplatz und Park. Im Agnesviertel werden eher spezielle, zum Spielen gedachte, vorstrukturierte Orte wie Spielplätze oder der Park sowie geschützte Bereiche wie Garten oder Innenhof aufgesucht. Obwohl im vierten Kapitel der besondere Wert ökologischer Nischen erörtert wurde, spielen diese eher eine untergeordnete Rolle, entweder, weil sie mit dem hier verwendeten Erhebungsinstrument nicht zu elizitieren waren oder, weil es schlicht an derartigen Orten mangelt. Lediglich die Parkhaus-Brachflächenkombination in der Autofreien Siedlung ist von dieser Beobachtung ausgenommen.

---

<sup>106</sup> Häufigkeit: Straße, Spielplatz, Schulhof, Garten, am Haus, Park.

<sup>107</sup> im Anhang.

<sup>108</sup> vgl. Kapitel 5.2.2.

<sup>109</sup> vgl. Kapitel 4.2.

<sup>110</sup> im Anhang

### 7.3.3 Kompensation

Bezüglich der Auswirkungen urbanen Lebens bzw. der Einschränkungen räumlicher Freiheiten kann folgende Hypothese formuliert werden: Je größer die Beeinträchtigungen der räumlichen Möglichkeiten für Kinder und des Verlangens nach ‚echter‘ Natur durch urbane Merkmale (z.B. Verkehr) werden, desto eher wird versucht dies durch das Verlassen der Stadt und das Aufsuchen ländlich-peripherer Räume am Wochenende zu kompensieren. Im Agnesviertel gaben immerhin knapp ein Fünftel der Kinder an, oft oder jedes Wochenende wegzufahren, dem gegenüber stehen jedoch über die Hälfte der Kinder, die selten oder nie wegfahren (vgl. Abb.42). In der Autofreien Siedlung dominiert der Anteil derjenigen, die manchmal wegfahren mit zwei Dritteln.

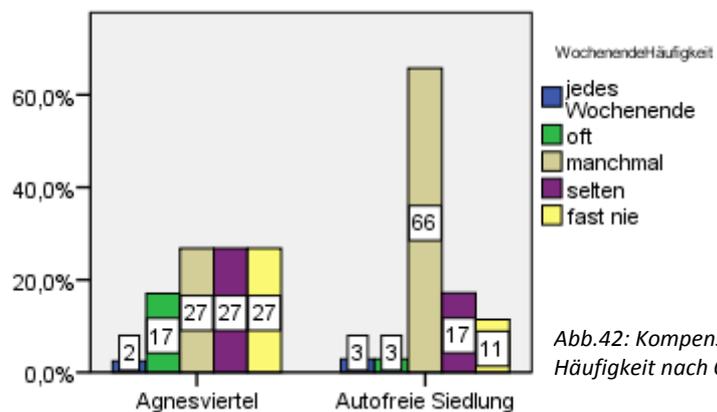
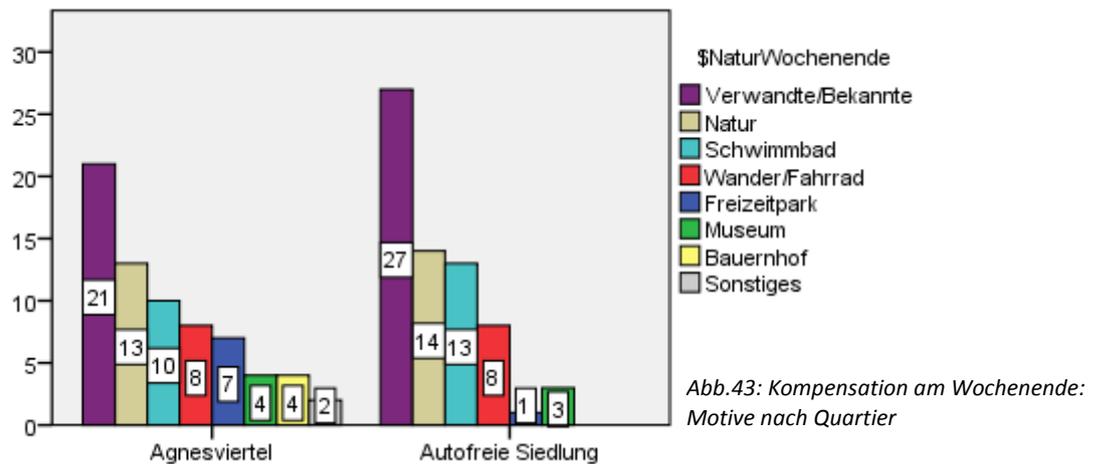


Abb.42: Kompensation am Wochenende: Häufigkeit nach Quartier (in %)

Entscheidender als die Quantität ist für die formulierte Hypothese jedoch, welche Funktion dieses Wegfahren hat, also wieviele dieser Aufenthalte kompensatorisch begründet werden können. In dieser Hinsicht finden wir in beiden Quartieren ähnliche Muster vor (vgl. Abb.43). Das häufigste Motiv ist der Verwandten/Bekanntesbesuch. Naturbezogene Aktivitäten spielen jedoch auch eine wesentliche Rolle und werden 13- (AgV) bzw. 14-mal (AfS) genannt. In beiden Gruppen werden Wandern/Fahrrad(tour) von jeweils 8 Kindern genannt, was einen Anteil von jeweils knapp einem Fünftel (AgV) bzw. knapp einem Viertel (AfS) entspricht. Bauernhöfe werden vor allem von den Kindern im Agnesviertel besucht, machen jedoch nur einen geringen Anteil aus (4 Nennungen). Häufig genannt wird auch noch das Schwimmbad, obwohl hier

vermutet werden kann, dass dies auf einem ungenauen Verstehen der Frage beruht.<sup>111</sup>



Es lässt sich festhalten, dass einige Familien beider Viertel den städtischen Raum am Wochenende mehr oder weniger regelmäßig verlassen. Naturraumbezogene Gründe sind dabei in beiden Vierteln in ähnlicher Weise dafür verantwortlich. Die innerstädtischen Raumerfahrungen werden also durch „ländliche“ ergänzt. Es ist jedoch nicht der Fall, dass dies im Agnesviertel aufgrund der höheren Verkehrsbelastung in besonderem Maße passiert. Die oben genannte Hypothese kann durch das Datenmaterial jedenfalls nicht aufrecht erhalten werden. Für beide Viertel ergeben sich keine signifikanten Korrelationen zwischen den Ausprägungen der Merkmale Güte und Vielfalt der Spielmöglichkeiten bzw. des ausreichenden Vorhandenseins von Grünflächen und der Häufigkeit, am Wochenende wegzufahren (vgl. Tab.14<sup>112</sup>).

#### 7.3.4 Subjektive Qualität des Wohnumfeldes

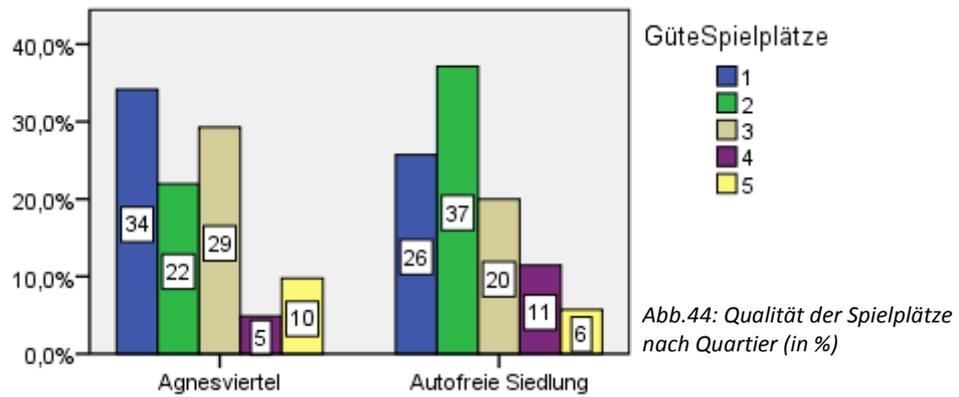
In diesem Kapitel sollen nun Einstellungen zu den konkreten Eigenschaften des jeweiligen Wohnumfeldes eruiert werden. Zunächst werden bestimmte Orte, danach Merkmale der sozialen Interaktion und schließlich die Verkehrssituation behandelt.

Die vorhandenen Spielplätze werden in beiden Quartieren ähnlich positiv wahrgenommen (vgl. Abb.44). Die überwiegende Zahl der Kinder findet (eher),

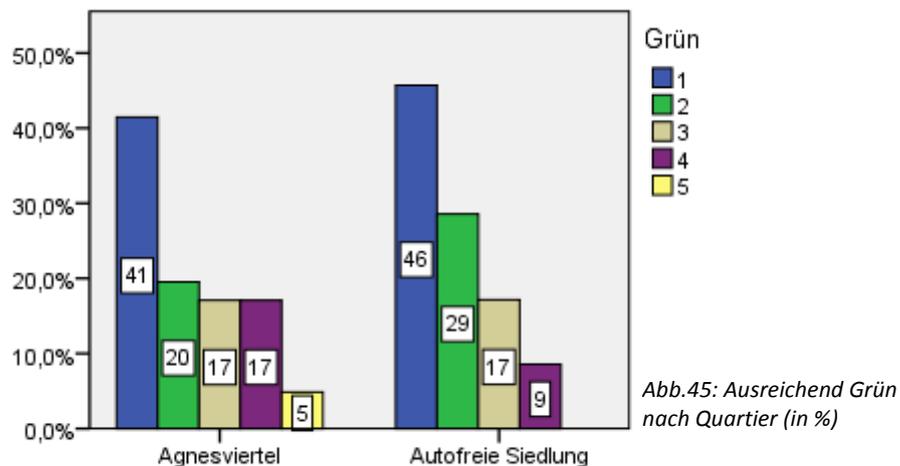
<sup>111</sup> Viele Kinder haben möglicherweise den generellen Schwimmbadbesuch mit der Frage assoziiert.

<sup>112</sup> im Anhang.

dass es gute Spielplätze in ihrer Nähe gibt (AgV: 54,1%; AfS: 62,8%). Lediglich 14,7% (AgV) bzw. 17,1% (AfS) finden dies (eher) nicht.

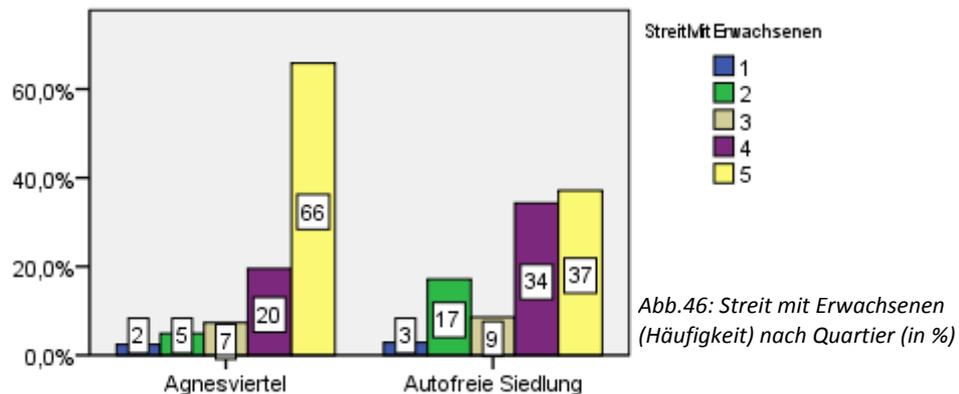


Überraschend einig sind sich die Kinder in der Frage nach dem Anteil an Grünflächen bzw. Büschen, Bäumen und Wiese (vgl. Abb.45). In beiden Quartieren sieht die Mehrheit der Kinder den Bestand von Stadtgrün als ausreichend an. Obwohl sich im Agnesviertel ein gutes Fünftel der Kinder (eher) mehr Grün wünscht, zeigt sich, dass sowohl das Agnesviertel als auch die Autofreie Siedlung aus Sicht der meisten Kinder ausreichend Grünflächen bieten.



In Kapitel 5.2.2 wurde die hohe Bebauungsdichte der Autofreien Siedlung skeptisch beurteilt. Neben der gefühlten Enge, kann auch vermutet werden, dass es dort wegen der räumlichen Nähe von Spiel- und Wohnfläche häufiger zu Konflikten zwischen Spielnutzungen der Kinder und den Interessen von Nachbar\_innen kommt, die bei ähnlichen Untersuchungen oftmals eine Einschränkung kindlicher Rauminteressen bedeuteten (vgl. Welsch-Fahrenholz 2002, S.183, S.188).

Diese Vermutung kann tendenziell bestätigt werden (vgl. Abb.46). So geben im Agnesviertel trotz der dichten Bebauung zwei Drittel der Kinder an, selten Streit mit Erwachsenen zu haben und weitere 20% eher selten, haben lediglich ca. 7% „oft“ mit Erwachsenen in ihrem Viertel Streit. Dies lässt vermuten, dass die meisten außerhäuslichen Spieltätigkeiten in nahegelegene Erholungsräume ausgelagert werden und somit weniger Konflikte entstehen oder durch einen höheren Grad an Verhäuslichung die Kinder gar nicht erst nach draußen gehen. In der Autofreien Siedlung gibt es zwar nicht unbedingt viel Konfliktpotenzial, dennoch ist der Anteil an Konflikten hier höher. Immerhin ein Fünftel der Kinder hat hier oft oder eher oft Streit mit Erwachsenen. Der Median liegt in der Autofreien Siedlung bei 5 und im Agnesviertel bei 4. Die Hypothese scheint sich moderat zu bestätigen, obwohl unklar ist, woher genau das Konfliktpotenzial rührt.<sup>113</sup>



Mit dem Konfliktpotenzial hängt auch die Frage des Austobens zusammen. Können Kinder laut und expansiv den Außenraum bespielen? Neben dem nachbarschaftlichen Klima sind hierfür die Unabhängigkeit der Kinder von Erwachsenen und die ausreichende Größe von Freiflächen entscheidend. Es ergibt sich ein Bild, in dem der Einfluss von Konflikten mit Erwachsenen eher unbedeutend scheint. Denn obwohl in der Autofreien Siedlung mehr Konflikte entstehen, geben 85% der Kinder an, sich dort gut austoben zu können (vgl. Abb.47). Im Agnesviertel liegt dieser Anteil nur bei gut einem Viertel. Letztlich bewerten jedoch auch hier die Kinder das Tobepotenzial ihres Viertels als gut. Lediglich knapp 15% finden, dass sie sich nicht oder eher nicht gut austoben können. Desweiteren ergeben sich für beide Wohngebiete interessante

<sup>113</sup> Eine Frage zu den Arten der Konflikte wäre hier hilfreich gewesen.

Korrelationen (vgl. Tab.11<sup>114</sup>). Für das Agnesviertel korreliert das Tobepotenzial positiv und hochsignifikant mit einem Koeffizienten von 0,566 mit der Bewertung des außerhäuslichen Spielraums (AfS: 0,361). In der Autofreien Siedlung korrelieren außerdem das Tobepotenzial und die Gesamtbewertung signifikant mit 0,435. Es ist somit ersichtlich, dass ein wesentlicher Zusammenhang zwischen Tobepotenzial und Gesamteindruck der außerhäuslichen Spielmöglichkeiten besteht. Zumindest in der Autofreien Siedlung hängen auch Tobepotenzial und Gesamtbewertung zusammen.

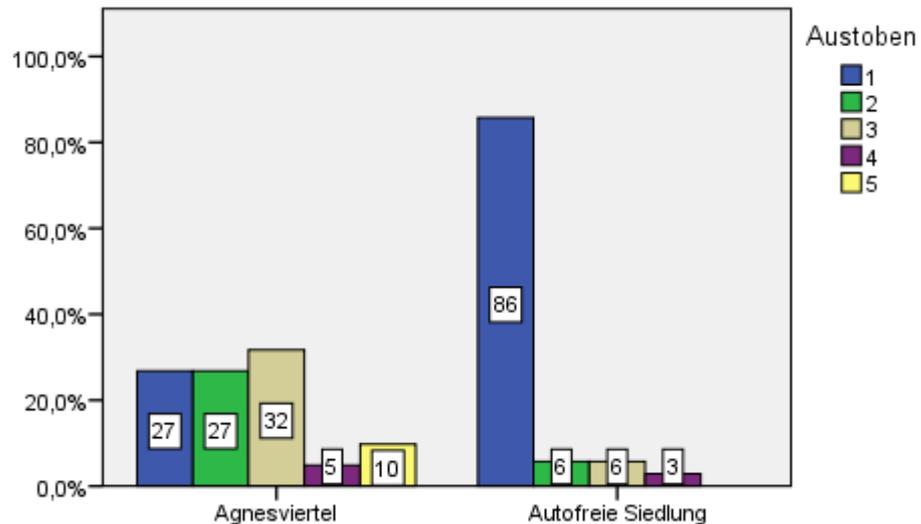


Abb.47: Möglichkeit des Austobens nach Quartier (in %)

Soziale Beziehungen sind eine wichtige Grundlage für eine erfüllte Kindheit im Allgemeinen und für die Lust am Erkunden im Speziellen.<sup>115</sup> Im Hinblick auf die sozialen Beziehungen ist zu erwarten, dass die Autofreie Siedlung insgesamt ein reichhaltigeres soziales Klima hat, da hier viele Familien auf engem Raum wohnen und durch das Wegfallen des Verkehrs die Kinder öfter in großen Gruppen draußen spielen können. Tatsächlich trifft diese Annahme in gewisser Weise zu (vgl. Abb.48). Die Gefahr sozialer Isolation als Folge der Verhäuslichung ist im Agnesviertel größer. Während hier zwar auch Kinder immer (22,5%) oder fast immer (15%) andere zum Spielen treffen, gibt ca. ein Drittel an, eher kaum oder kaum draußen andere Kinder zum Spielen zu treffen. Im Vergleich dazu verteilen sich die Antworten der Kinder in der Autofreien Siedlung auf die Antwortmöglichkeiten 1 bis 3. Keines der befragten Kinder hatte das Gefühl, draußen keine anderen Kinder zum Spielen zu finden. Für beide

<sup>114</sup> im Anhang.

<sup>115</sup> vgl. Kapitel 4.3.1.

Quartiere konnte außerdem festgestellt werden, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen dem Angebot an potenziellen Spielkamerad\_innen und der Vorliebe für außerhäusliches Spielen gibt. In beiden Viertel lassen sich signifikante Korrelationen (AgV: 0,4; AfS: 0,376) finden, welche die Hypothese stützen, dass die soziale Ausdünnung des Außenraums Verhäuslichungsprozesse fördert (vgl. Tab.9<sup>116</sup>).

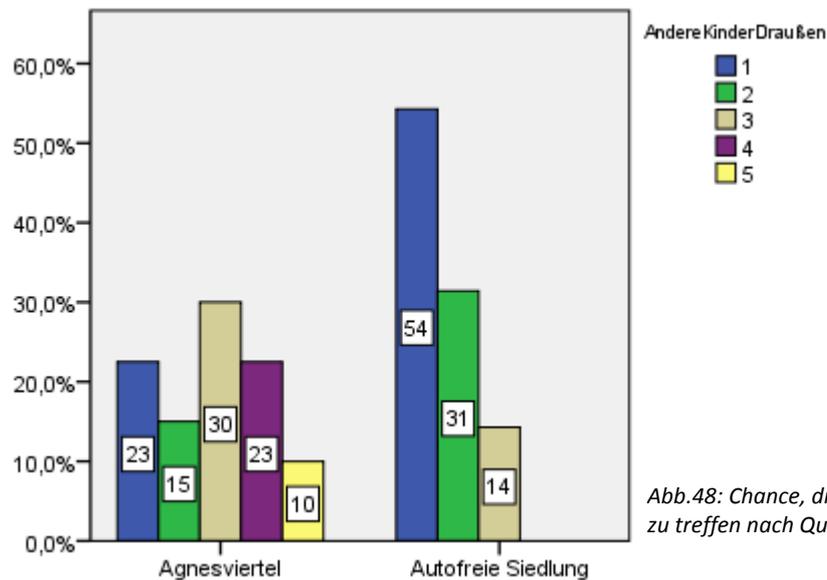


Abb.48: Chance, draußen andere Kinder zu treffen nach Quartier (in %)

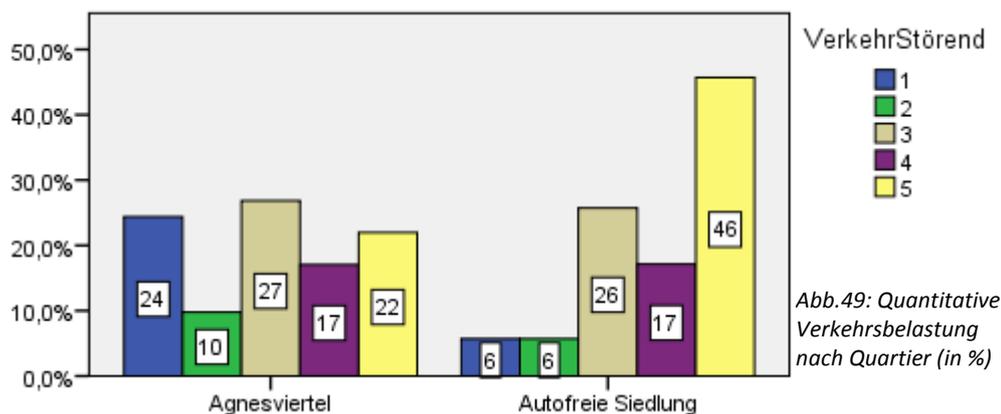
Es lässt sich festhalten, dass der Außenraum als Sozialraum in der Autofreien Siedlung sehr intakt ist. Er scheint dort niedrigschwelliger organisiert zu sein. Für kein befragtes Kind wurden große Schwierigkeiten erkennbar, draußen jemanden zum Spielen zu finden. Dieses Charakteristikum ist ein typisches Merkmal der verloren geglaubten Straßenkindheit, die davon gekennzeichnet war, dass große altersgemischte Kindergruppen gemeinsam umherzogen.<sup>117</sup> Im Agnesviertel ist der Außenraum nicht so sehr mit Kindern bevölkert.

Eine der Kernfragen dieser Arbeit ist, ob sich die Abwesenheit von Verkehr positiv auf die räumlichen Möglichkeiten von Kindern auswirkt. Im Hinblick auf die Verkehrssituation ist vor allem interessant, wie sehr sich die Kinder vom Verkehr gestört fühlen, da dies ein Hinweis auf eventuelle Einschränkung bezüglich der Raumnutzungen wäre. Die Kinder in der autofreien Siedlung müssten theoretisch kaum Probleme mit dem Verkehr haben, da dort keine Autos fahren dürfen.

<sup>116</sup> im Anhang.

<sup>117</sup> vgl. Kapitel 4.3.1.

Im Vergleich wird deutlich, dass die Vermutung prinzipiell zutrifft (vgl. Abb.49). Die Mediane von 3 (AgV) und 4 (AfS) zeigen, dass die autofreien Kinder sich insgesamt weniger gestört fühlen. Zwar finden in der Autofreien Siedlung immer noch Kinder, dass es zu viel Verkehr dort gibt, wobei unklar ist, ob dies an den immer noch bestehenden Sondererlaubnissen von Lieferfahrzeugen liegt, oder ob eher der Verkehr außerhalb der Siedlung gemeint ist. Im Agnesviertel hingegen klagt immerhin ein Viertel der Kinder über zu viel Verkehr. Es gibt jedoch auch einen großen Anteil von Kindern, denen der Verkehr (relativ) gleichgültig ist. Dies hängt möglicherweise mit der Wohnsituation innerhalb des Viertels zusammen. Während die Hauptverkehrsstraßen nämlich vielbefahren und mit vielen Ampeln versehen sind, gibt es dort auch viele ruhige Nebenstraßen mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen und Mittelstreifen für Fußgänger\_innen. Außerdem könnte es sein, dass für die Kinder des Agnesviertels wie für fast alle Stadtbewohner\_innen der Verkehr ganz alltäglich ist und sie sich damit arrangiert haben.

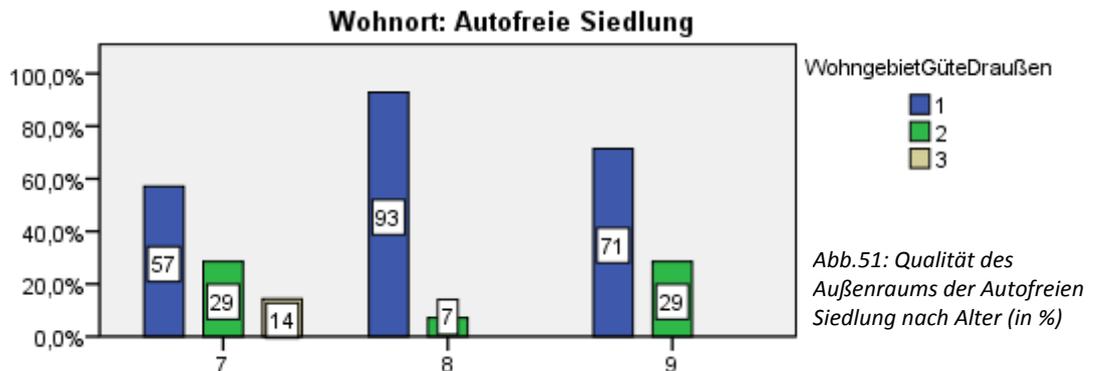
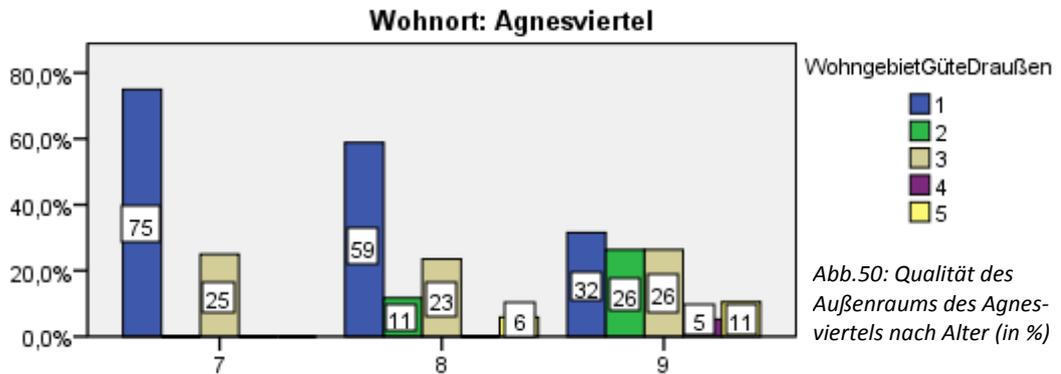


Wie robust die Qualität der Außenräume eines Wohnquartiers ist, lässt sich im Zusammenhang mit der Altersstufe feststellen. Es wäre denkbar, dass vor allem ältere Kinder ihre unmittelbare Wohnumgebung mit der Zeit als monoton erleben, wobei dies in der Autofreien Siedlung aufgrund ihrer Eingrenztheit womöglich stärker der Fall wäre. Zumindest für das Agnesviertel deutet sich diese Entwicklung, welche sich vor allem in der Pubertät herauskristalisieren müsste, bereit im Grundschulalter an (vgl. Abb.50/51). Hier korrelieren Alter<sup>118</sup> und Bewertung der Spielmöglichkeiten signifikant mit einem Koeffizienten von 0,399 sowie mit der Gesamtbewertung des Viertels mit einem Wert von 0,324 (vgl. Tab.15<sup>119</sup>). Dies bedeutet, dass ältere Kinder tendenziell höhere Zahlen, also

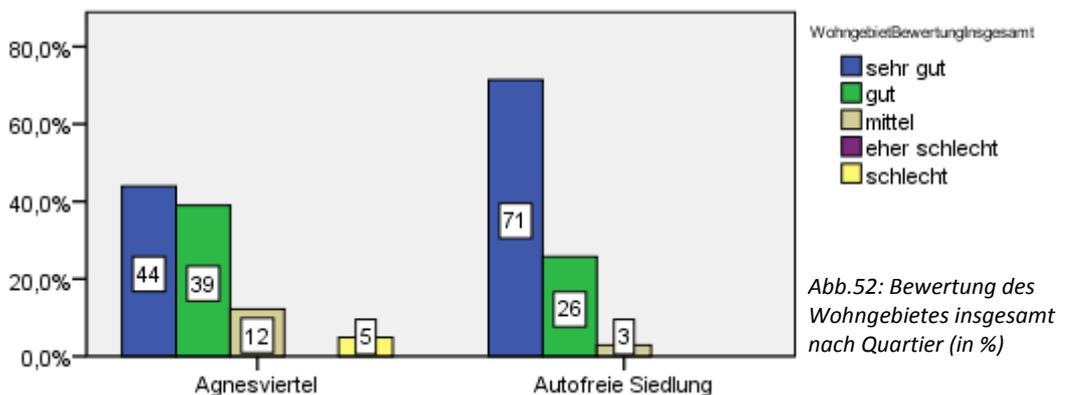
<sup>118</sup> Die Gruppe der 7-Jährigen ist aufgrund ihrer kleinen Größe zu vernachlässigen.

<sup>119</sup> im Anhang.

schlechtere Bewertungen für die Spielmöglichkeiten und die Gesamtbewertung angekreuzt haben. Für die Autofreie Siedlung ergibt sich in dieser Hinsicht kein signifikanter Wert, das Diagramm zeigt jedoch eine ähnliche Tendenz, die jedoch auch zufällig sein kann.



Abschließend sollte angegeben werden, wie gut die Kinder ihr Wohnquartier insgesamt bewerten (vgl. Abb.52). Obwohl auch das Agnesviertel von über 44% gut und mit 39% eher gut bewertet wird, ist die Autofreie Siedlung mit 71% gut und 26% eher gut im Durchschnitt noch besser bewertet. Dass derart gute Bewertungen der eigenen Wohnumgebung nicht obligatorisch sind, zeigt die Untersuchung von Flade/Kustor (1995), bei der die dort befragten Großstadtkinder ihre Wohnumwelt größtenteils mit der Note 3 bewerten (vgl. Flade/Kustor 1995, S.44).



Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Autofreie Siedlung aus Sicht ihrer jungen Bewohner\_innen ein guter Ort zum Aufwachsen ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Spielorte als auch auf die spürbare Abwesenheit des Verkehrs. Vor allem der soziale Aspekt des Spielens und damit mehr oder weniger der räumlichen Auseinandersetzung mit der Umwelt wird durch die ständige Anwesenheit benachbarter Kinder stimuliert. Etwaige Konflikte mit Erwachsenen trüben dieses Bild nur minimal. Doch auch das Agnesviertel ist bei den dort lebenden Kindern beliebt. Spielflächen sind auch hier zur Genüge vorhanden. Ein Blick auf die Verbesserungswünsche der Kinder offenbart jedoch, dass hier der Wunsch nach weniger Autos zumindest bei knapp der Hälfte der Kinder vorhanden ist (vgl. Abb.53). Daneben wünschen sich die Kinder in ähnlichem Maße mehr Spielplätze, Grün und Sportplätze, was für die Kinder der Autofreien Siedlung auch gilt. Die meisten Kinder hier wünschen sich mehr Versteckmöglichkeiten. Dies kann ein Hinweis auf zu viel elterliche Aufsicht sein. Ginge es nach einem Kind der Autofreien Siedlung, müsste dort ein Streichelzoo eingerichtet werden.

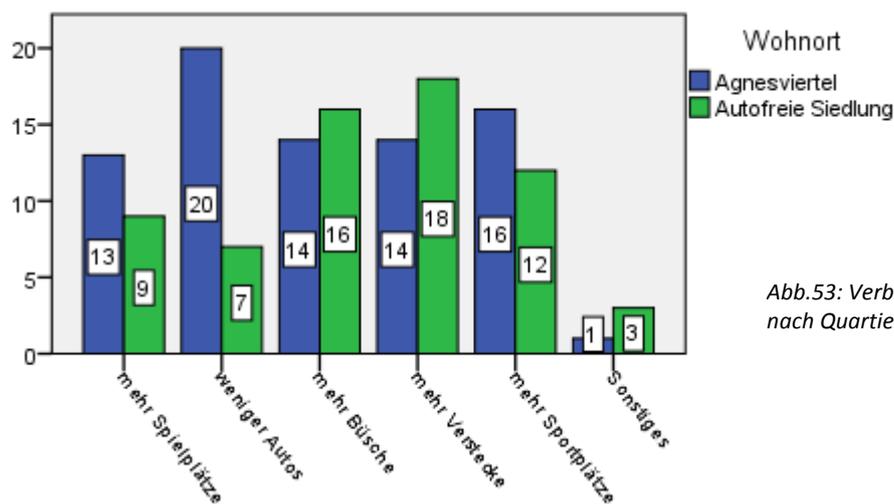


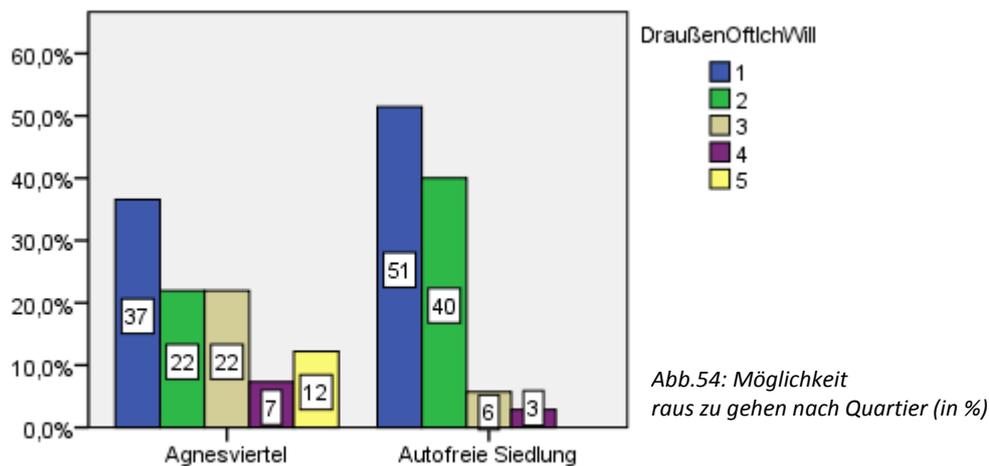
Abb.53: Verbesserungswünsche nach Quartier (in %)

#### 7.4 Elterliche Restriktionen und Ängste

Da sich Restriktionen und Ängste auf beide Untersuchungsschwerpunkte auswirken, werden sie gesondert behandelt. Unter Restriktionen werden hier alle den Kindern von außen auferlegten Regeln bzw. Erlaubnisse gefasst. Außerdem werden die Ängste der Kinder ausgewertet, welche Erkundungen oder unabhängige Mobilität erschweren können.

Ganz allgemein gesprochen genießen die Kinder der Autofreien Siedlung mehr Autonomie bezüglich der Entscheidung draußen zu spielen (vgl. Abb.54). Zwar

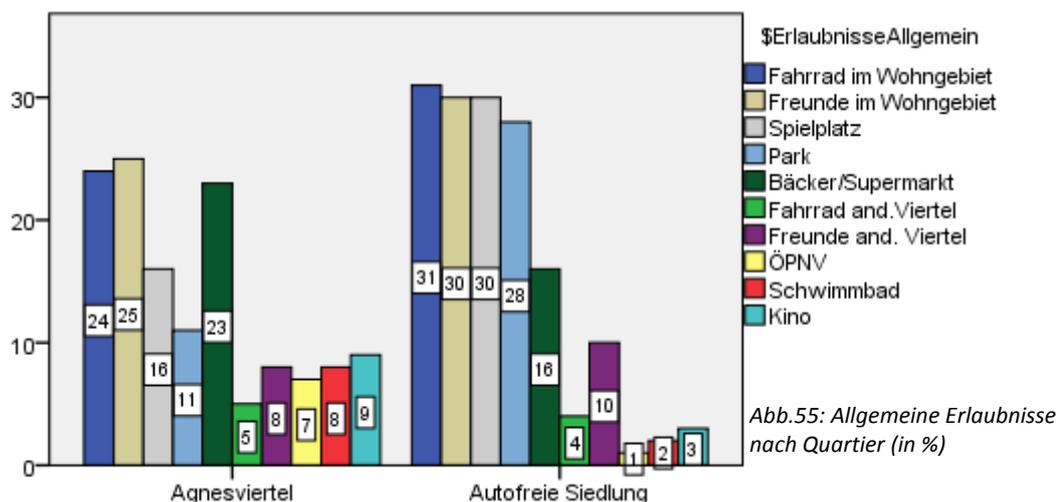
zeigt sich erneut, dass auch die Kinder des Agnesviertels das Gefühl haben, wenig in ihrem Wunsch nach außerhäuslichem Spiel eingeschränkt zu sein, dennoch würde hier fast jedes fünfte Kind gerne öfters oder eher gerne öfters draußen spielen. In der Autofreien Siedlung fühlt sich nur eines der 35 Kinder in dieser Hinsicht eingeschränkt, während über 90% fast so oft oder so oft draußen spielen können, wie sie wollen.



Es entsteht die Frage, ob sich die großzügige Erlaubnis draußen zu spielen auch auf andere Lebensbereiche übertragen lässt. Es wurde deshalb nach den Dingen gefragt, welche die Kinder auch ohne Begleitung von Erwachsenen erledigen dürfen. Bei dieser Frage war keine Einschränkung der Anzahl der Antwortmöglichkeiten vorgegeben, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Zahlen absolut sind. Die Kinder im Agnesviertel verfügen über relativ viele Erlaubnisse (vgl. Abb.55). Vor allem bezüglich der Aktivitäten, die sich in der Autofreien Siedlung selbst befinden (Fahrrad, Freunde, Spielplatz, Park), genießen jeweils über 80% der dort wohnenden Kinder große Freiheiten. Im Agnesviertel sind diese Anteile niedriger. Freunde besuchen und mit dem Fahrrad umherfahren dürfen dort nur knapp 60% alleine. Spielplatz und Park sind, vermutlich wegen der großen Straßen<sup>120</sup>, nur für knapp 40% bzw. 26% alleine erreichbar. Entgegen diesem Trend ist der Besuch des Bäckers/Supermarktes für die Kinder im Agnesviertel etwas eher erlaubt (AgV: ca. 56%; AfS: ca. 46%). Interessant sind vor allem die Erlaubnisse in Bezug auf das Verlassen des geschützten Siedlungsraums. Hierbei zeigt sich, dass das Besuchen von Freunden außerhalb des Viertels immerhin für knapp ein Fünftel (AgV) bzw. gut ein Viertel

<sup>120</sup> Insbesondere die Innere Kanalsstraße bildet eine Barriere für das Erreichen des Grüngürtels.

(AfS) alleine erlaubt ist, für ca. die Hälfte der Fälle sogar mit dem Fahrrad. Den enklavenartigen Status der Autofreien Siedlung deuten jedoch die letzten drei Kategorien an. Bei der ÖPNV-Nutzung machen nicht etwa die „autofreien“ Kinder den größeren Anteil aus, sondern die Kinder des Agnesviertels. Hier dürfen immerhin 7 der 41 Kinder alleine mit Bus oder Bahn fahren, in der Autofreien Siedlung lediglich 1 von 35. Auch das Aufsuchen von Freizeitaktivitäten, z.B. Schwimmen oder Kino, ist im Agnesviertel eher alleine möglich: Schwimmen: ca. 20% bzw. 6%, Kino ca. 22% bzw. 9% (AgV/AfS). Es scheint so, als würden die Kinder in der Autofreien Siedlung zwar mehr Freiheiten innerhalb der Siedlung haben, die Kinder im Agnesviertel dafür aber früher selbständig Einrichtungen im Viertel aufsuchen können.



Bezüglich des Alterseinflusses eröffnen sich einige Fragen. Wir unterscheiden hier aufgrund ihrer ähnlichen Größe vor allem die 8-Jährigen<sup>121</sup> von den 9-Jährigen<sup>122</sup>. Im Agnesviertel fällt auf, dass die 9-Jährigen rein quantitativ mehr Kreuze gemacht haben, woraus gefolgert werden kann, dass diese auch mehr dürfen (vgl. Abb.56/57). Dies bestätigt sich in den meisten Kategorien. Am auffallendsten ist der Zusammenhang zwischen Alter und Erlaubnissen in der Kategorie *Freunde im Wohngebiet besuchen*. Während dies nur 7 von 17 8-jährigen Kindern alleine erlaubt ist, dürfen von den 19 9-Jährigen 16 alleine die Freunde ihrer Nachbarschaft besuchen. Beim Bäcker/Supermarkt ist das Verhältnis 8/17 zu 13/19. Der Spielplatz- und Parkbesuch ist beiden Altersgruppen gleichermaßen verwehrt. Während der autonome Kinobesuch für immerhin 6 9-Jährige möglich ist, sind es bei den 8-Jährigen nur 2. In der

<sup>121</sup> insgesamt 31 Kinder: AgV: 17; AfS: 14.

<sup>122</sup> insgesamt 33 Kinder: AgV: 19; AfS: 14.

autofreien Siedlung lassen sich bei den 9-Jährigen in manchen Kategorien sogar weniger Erlaubnisse erkennen, als bei den 8-Jährigen. Vor allem in den etwas höherschwelligen Aktivitäten, die in andere Viertel führen oder Kino/ÖPNV lässt sich jedoch bei den älteren Kindern ein leichtes Aufkeimen beginnender Selbständigkeit erkennen.

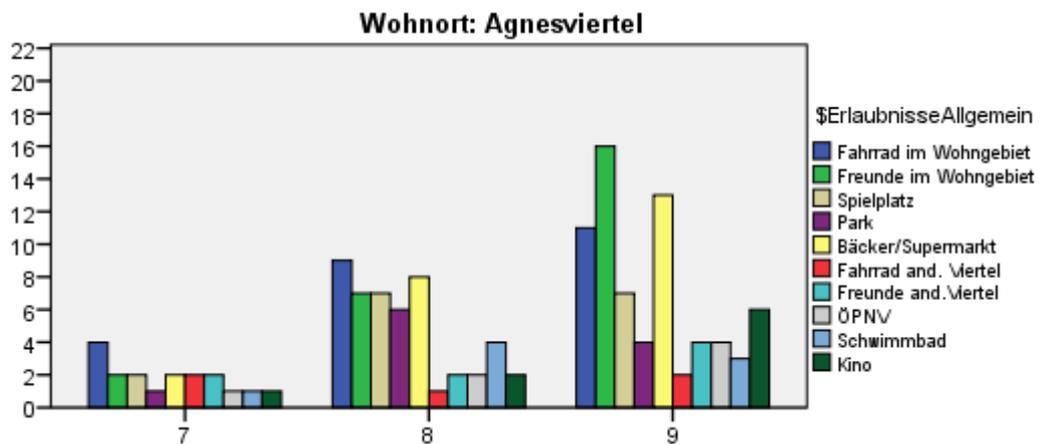


Abb.56: Allgemeine Erlaubnisse im Agnesviertel nach Alter

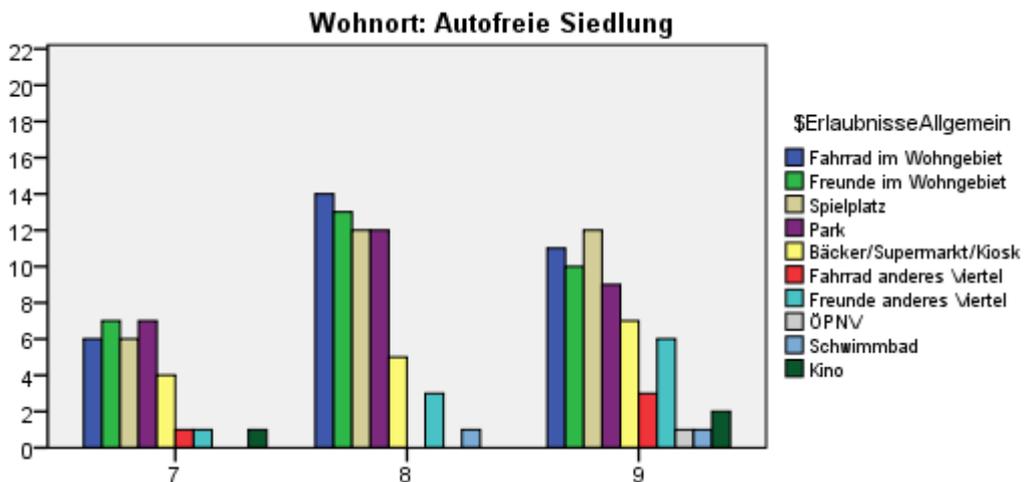


Abb.57: Allgemeine Erlaubnisse in der Autofreien Siedlung nach Alter

Auf die Frage, ob das Beisein von Erwachsenen gewünscht oder abgelehnt wird, zeigt sich, dass ein Großteil der Kinder sich weder zu viel beaufsichtigt sieht, noch sich mehr Aufsicht wünscht (AgV: 48,7%; AfS: 41,2) (vgl. Abb.58). Tatsächlich sehen die Kinder der Autofreien Siedlung die Präsenz der Erwachsenen etwas kritischer. Ein Fünftel fühlt sich zu sehr beaufsichtigt und ein Fünftel zumindest eher zu sehr beaufsichtigt. Im Agnesviertel sind diese Werte ca. halb so groß. Möglicherweise halten die Kinder im Agnesviertel es eher für sinnvoll, von Erwachsenen begleitet zu sein, worüber die Frage nach Ängsten bzw. dem Sicherheitsempfinden Auskunft geben kann.

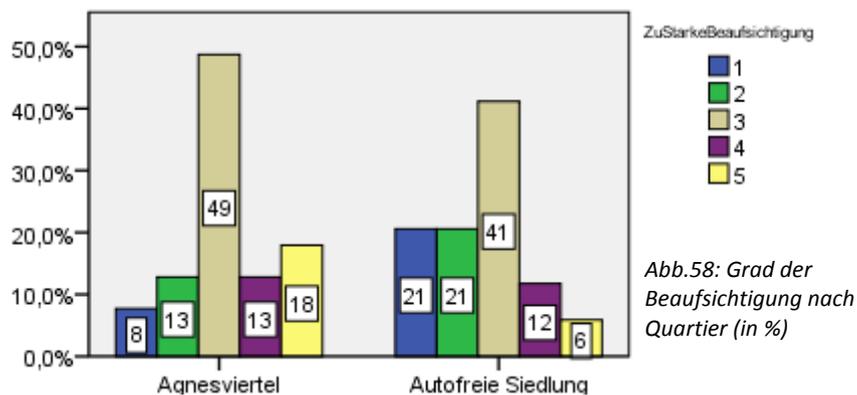


Abb.58: Grad der Beaufsichtigung nach Quartier (in %)

Die Sicherheit wird von den Kindern der Autofreien Siedlung generell sehr hoch eingeschätzt (vgl. Abb.59). Drei Viertel fühlen sich in ihrem Wohngebiet draußen sicher, 20% eher sicher. Nur ein Kind gab an, sich eher unsicher zu fühlen. Zwar ist dies im Agnesviertel ähnlich (sicher: 41,5%; eher sicher: 26,8%), dennoch hat immerhin ein knappes Drittel dort irgendwie nicht das Gefühl, sicher zu sein.

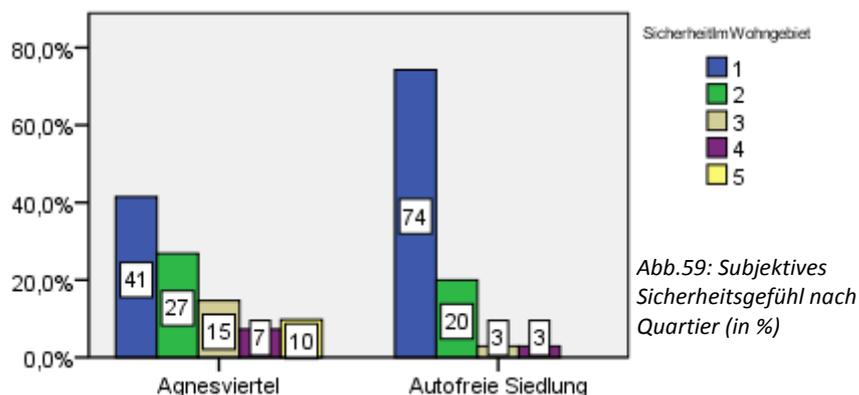


Abb.59: Subjektives Sicherheitsgefühl nach Quartier (in %)

Ein Einblick in das Sicherheitsempfinden der Eltern lässt sich durch die Fragen danach gewinnen, ob die Kinder Bescheid sagen müssen, wenn sie nach draußen gehen und wie oft die Kinder ohne Eltern nach draußen dürfen. Zwar ist das Bescheid sagen in beiden Gebieten sehr verbreitet, aber es zeigt sich, dass in der Autofreien Siedlung die Tendenz der kindlichen Unabhängigkeit zumindest etwas größer ist, als im Agnesviertel (vgl. Abb.60).

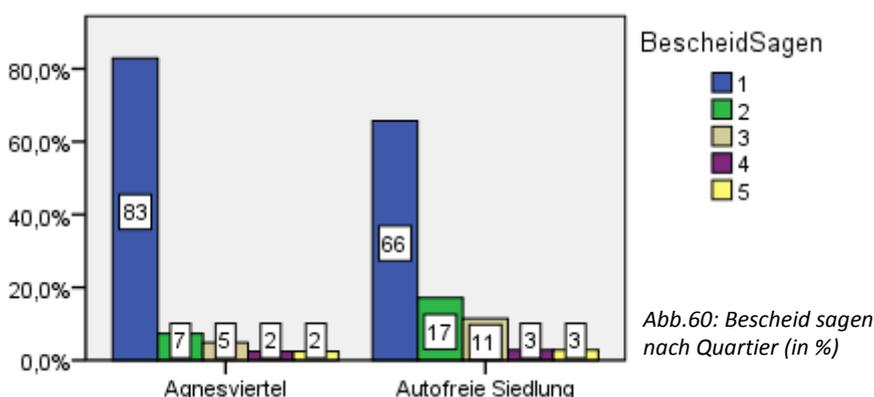


Abb.60: Bescheid sagen nach Quartier (in %)

Nach diesem Einblick in das Sicherheits- und Aufsichtsverhalten soll geklärt werden, welche Ängste die Kinder im Alltag haben. Dabei wird zwischen Orten und Dingen differenziert.

Die gefürchteten Orte der Kinder beider Quartiere ähneln sich stark (vgl. Abb.61). Insgesamt am häufigsten werden „fremde Orte“ als Angstorte genannt, was allerdings auch durch den leicht suggestiven Unterton des Attributs „fremd“ hervorgerufen werden kann. Ähnliches gilt auch für den Wald, der für viele Kinder ein fremdes Terrain darstellt. Die Angst vor Bahngleisen scheint in der Autofreien Siedlung etwas präsenter zu sein (AgV: 14/35; AfS: 21/41), ist aber in beiden Vierteln deutlich vertreten. Dies deutet auf ein hohes Bewusstsein für den Bahndamm hin, welcher sowohl das Agnesviertel, aber vor allem die Autofreie Siedlung begrenzt. Verkehrsbezogene Ängste spielen auch eine Rolle. Interessanterweise fürchten sich in der Autofreien Siedlung mehr Kinder vor großen Straßen (42,9%) als im Agnesviertel (24,4%). Gleiches gilt auch für den Bereich Kreuzung (AgV: 20%; AfS: 37%). Dies führt zu der Hypothese, dass die Kinder im Agnesviertel durch das stärkere dem Verkehr Ausgesetztsein kompetenter damit umzugehen wissen und deshalb weniger Angst haben.

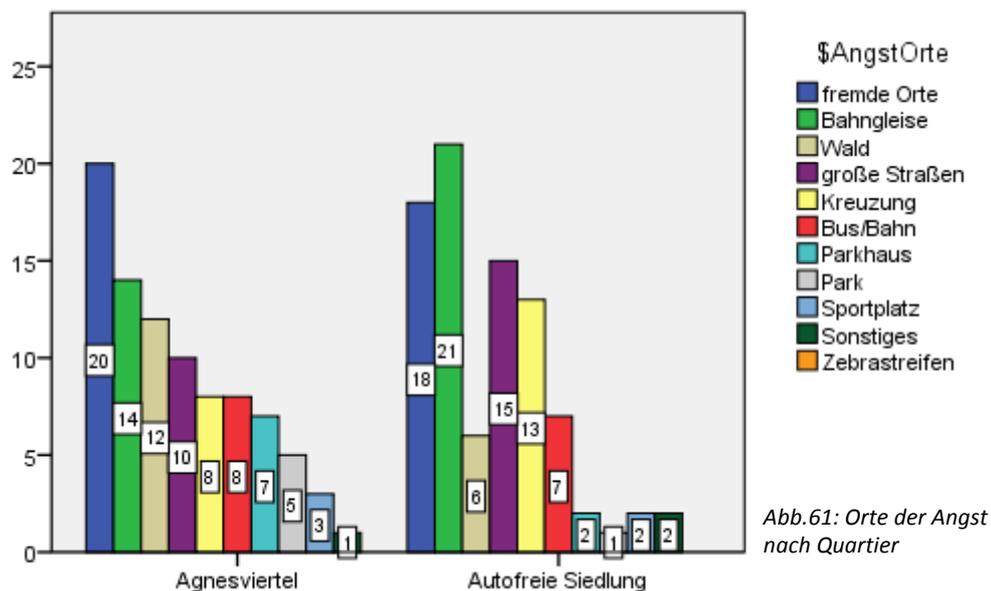


Abb.61: Orte der Angst nach Quartier

Neben gemiedenen Orten spielen auch Ängste vor Dingen/Personen eine Rolle. Auch hier ähneln sich beide Untersuchungsgruppen insgesamt. Nachbarn, schnelle Fahrräder und das unglücklich formulierte Alleinsein sind in beiden Vierteln eher nicht herausfordernd. Die meisten Ängste sind stattdessen entweder durch den Autoverkehr verursacht oder durch andere Personen. Relevant für die

Fragestellung nach den Auswirkungen von Autofreiheit ist vor allem die Frage nach dem Verkehr. Dieser wird in beiden Wohngebieten ähnlich oft gefürchtet. Im Agnesviertel haben 41,5% der Kinder Angst vor schnellen Autos<sup>123</sup>, in der Autofreien Siedlung sind es 40%. Dies relativiert etwas die Aussagen bezüglich der gefährlichen Orte, bei denen größere Unterschiede herrschen. Für die Autofreie Siedlung entsprechen die Prozentzahlen in etwa denen der gefährlichen Orte, obwohl die Kreuztabelle einen Zusammenhang zweifelhaft erscheinen lässt. Außer dem Verkehr spielt in beiden Vierteln außerdem noch die vermutlich eher ‚abstrakte‘ Angst vor fremden Erwachsenen eine Rolle. Einen Unterschied gibt es noch in der Kategorie ältere Kinder/Jugendliche. Diese stellen nur für ein gutes Viertel des Agnesviertels eine Bedrohung dar, jedoch für immerhin etwas mehr als die Hälfte der Kinder in der Autofreien Siedlung. Die gemeinsame Raumnutzung vieler Kinder und auch der wachsende Anteil bereits älterer Kinder in der Siedlung scheint also ein gewisses Konfliktpotenzial zu bergen.

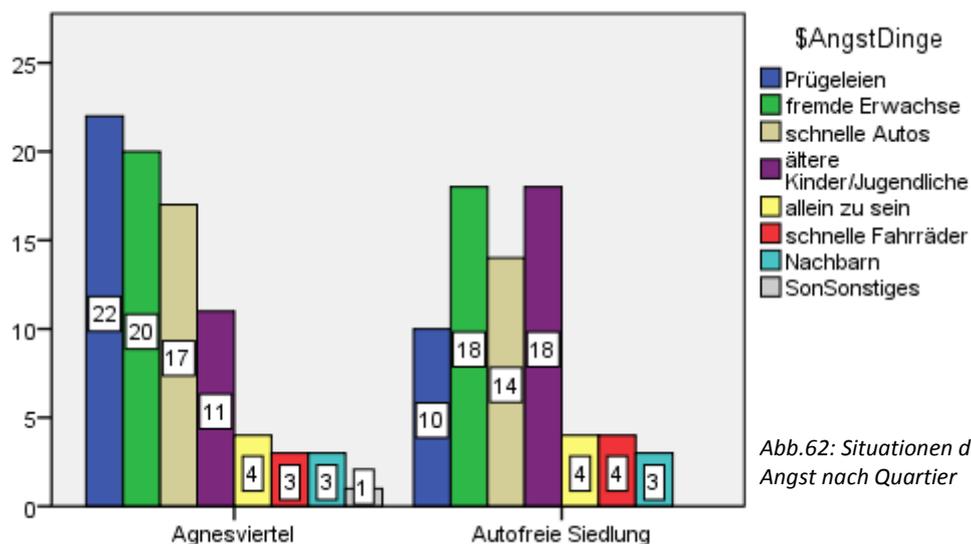


Abb.62: Situationen der Angst nach Quartier

Im Hinblick auf elterliche Restriktionen und Erlaubnisse ist festzuhalten, dass die Kinder der Autofreien Siedlung grundsätzlich und in frühem Alter große Freiheiten haben, wenn es um die Fortbewegung innerhalb der Siedlung geht. Aktionen in anderen Vierteln nehmen erst bei den älteren Kindern zu. Im Agnesviertel sind insgesamt etwas mehr Kinder durch Restriktionen eingeschränkt. Auch hier erkunden die Kinder allerdings mit höherem Alter auch neue Einrichtungen im Viertel. In Bezug auf die Ängste der Kinder lässt sich zusammenfassen, dass sich die meisten Kinder beider Viertel grundsätzlich sicher

<sup>123</sup> Auch hier ist wieder die Frage, inwiefern das Attribut „schnell“ die Aussage konnotiert.

in ihrer Wohnumgebung fühlen. Sowohl gefürchtete Orte als auch gefürchtete Dinge oder Situationen scheinen zumindest im Rahmen der Studie eher universellen Charakter zu haben und sind in beiden Quartieren sehr ähnlich ausgeprägt. Dabei stehen erstens abstrakte Ängst vor fremden Orten, zweitens verkehrsbezogene Ängste und drittens Ängste vor anderen Personen im Vordergrund. Diese Ängste sind für beide Geschlechter beinahe sehr ähnlich verteilt (vgl. Abb.70).

### III. SCHLUSS

Nachdem im ersten Teil Raumeignung und Mobilität aus Sicht der Wissenschaft charakterisiert wurden, sollte im zweiten Teil überprüft werden, wie sich ein neues Modell urbanen Wohnens auf unterschiedliche Aspekte der räumlichen Ausgestaltung kindlicher Lebenswelten auswirkt. Nun sollen die grundlegenden Erkenntnisse aus der empirischen Studie noch einmal gebündelt und kommentiert werden, um schließlich einen Ausblick zu geben.

#### 9 Fazit und Ausblick

Bezüglich der kindlichen Mobilität ist festzuhalten, dass der zumindest in Teilen autofreie Lebensstil der Eltern die Kinder prägt. Bei der Verkehrsmittelwahl kommen sie häufiger ohne Auto aus als die Kinder im Agnesviertel. Stattdessen gehen sie zu Fuß oder fahren im Falle der Nachmittagsaktivitäten eher mit dem Fahrrad. Darüber hinaus werden sie insgesamt seltener von Erwachsenen begleitet.

Die beiden erhobenen Faktoren Alter und Geschlecht haben unterschiedlichen Einfluss. Während die meisten Aspekte, abgesehen vom Spielverhalten, geschlechtsunabhängig wirkten, spiegelt sich ein höheres Alter meistens auch in mehr Unabhängigkeit wider. Letztlich lässt sich sagen, dass eine Folgeuntersuchung in zwei bis drei Jahren sehr aufschlussreich sein könnte, da der Übergang zur weiterführenden Schule auch den wirklichen Eintritt in eine eigenständige Mobilitätskarriere bedeutet. Korrespondierend zur Entwicklung eigenständiger Mobilität beginnen auch selbständige Erkundungen heute meistens erst im Alter von neun bis zehn Jahren, wenn sich die Attraktivität der Spielplätze abgenutzt hat und das Aufsuchen der immergleichen Räume langweilig geworden ist (vgl. Ahrend 2002, S.30).

Zusammenfassend lässt sich für die hier untersuchte Altersstufe jedoch eine wesentliche Tendenz ausmachen, welche sich durch die gesamte Auswertung zieht. Im Vergleich bewerten die Kinder der Autofreien Siedlung ihre räumliche

Situation nahezu ausnahmslos besser als die Kinder des konventionellen Agnesviertels. Dies äußert sich wesentlich im Hinblick auf die Qualität der Außenräume, auf die räumlichen Freiheiten und auf die Verfügbarkeit anderer Kinder. Die Autofreie Siedlung stellt somit eine Art Schutzraum dar, in dem die Kinder sehr frei agieren können. Inwiefern die größere Unabhängigkeit der Kinder auf der Autofreiheit basiert oder ob sie nicht ein Effekt von geschlosseneren Wohnsiedlungen im Allgemeinen sind, lässt sich hier nicht beantworten. Auch andere Faktoren fließen mit Sicherheit mit ein. Fest steht hingegen, dass sich die überwältigende Mehrheit der Kinder in der Autofreien Siedlung sehr wohl fühlt, was man nicht zuletzt daran erkennt, dass die meisten ihrer Freund\_innen auch in der Siedlung wohnen. Die Attraktivität des außerhäuslichen Spiels wirkt in der Autofreien Siedlung der Verhäuslichung, welche sich im Agnesviertel bei einigen Kindern andeutet, entgegen.

Nicht vernachlässigen sollte man jedoch, dass auch das Agnesviertel vor allem vor seinem innerstädtischen Hintergrund als günstiges Wohnviertel für aufwachsende Kinder charakterisiert werden kann. Die Verfügbarkeit von Grünflächen und Freizeitmöglichkeiten sowie die zentrale Lage sind Teile einer qualitativ hochwertigen räumlichen Ausstattung.

Bezüglich der Autofreien Siedlung ist kritisch anzumerken, dass die von ihr ‚geschützte‘ Fläche zwar groß, aber begrenzt ist. Damit bleibt sie letztlich eine von Automobilität und ihren Nebenwirkungen umgebene Enklave. Die etwas häufigere Angst der Kinder vor Verkehrssituationen deutet an, dass die Siedlung einen Schonraum darstellt, der aus seinem urbanen Kontext ein Stück weit herausgelöst ist. Die angeeigneten Räume beschränken sich auf das vorstrukturierte Siedlungsgelände. Eigenverantwortliches Herumstreifen durch den ‚echten‘ Straßenraum kommt letztlich (im untersuchten Alter) nicht zustande. Überspitzt formuliert lässt sich sogar behaupten, dass die Kinder durch die Siedlung in ihrer räumlichen Expansion eingeschränkt werden, weil dort vom Lebensmittelgeschäft über den Spielplatz bis zu den Freund\_innen alles nötige vorhanden ist.

Die angebrachte Kritik zeigt, wie schwierig die über Jahrzehnte gewachsenen Herausforderungen kindlicher Rauman eignung zurückzudrängen sind. Zwar sind die Kinder der Autofreien Siedlung sehr zufrieden mit ihren Bedingungen und dies ist zunächst einmal begrüßenswert, dennoch muss bedacht werden, dass noch

ein weiter Weg bestritten werden muss, um die verloren gegangenen Kinderräume zurückzugewinnen. Oft wird deshalb die Vorbildfunktion autofreier Wohnquartiere betont (MfAGS NRW 1997, S.67). Sie können attraktive Alternativen zum automobilen Lebensstil bieten, doch

„Leitbilder wie die gesunde und sozial gerechte Stadt können nur umgesetzt werden, wenn die knappen städtischen Flächen so verteilt werden, dass der Verkehr weniger davon bekommt als bisher. Das gilt allgemein und sollte nicht auf einige wenige ‚Inseln des Glücks‘ (weil autofrei) begrenzt werden“

(Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales NRW 1997, S.67).

Es ist aus heutiger Sicht äußerst fraglich, ob ein derartiges flächendeckendes Umdenken in naher Zukunft stattfinden wird. Prinzipiell sollte es jedoch ein gesellschaftliches Ziel sein, die allgemeine Aufwertung räumlicher Lebensverhältnisse von Kindern auch außerhalb einzelner Wohnquartiere zu forcieren. Denn gute Umweltbedingungen sind eine wesentliche Voraussetzung für ein gesundes und produktives Hineinwachsen in die mobile Gesellschaft. Dazu gehören sichere Verkehrswege ebenso wie ausreichend ‚ungenutzte‘ Freiräume für Kinder.

## 9 Literaturverzeichnis

- Ahrend, Christine (2002): Mobilitätsstrategien zehnjähriger Jungen und Mädchen als Grundlage städtischer Verkehrsplanung. Waxmann. Münster, New York, München, Berlin.
- Alte Feuerwache Köln. URL: <http://www.altefeuerwachekoeln.de/>, abgerufen am 25.11.2013
- Belina, Bernd; Strüver, Anke (2010): Junge Menschen als gefährliche und gefährdete Raumeigner\_innen. Zum Verhältnis von Kindheit/Jugend, Risiko und (städtischem) Raum in der Humangeographie. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 84. H.3. S.217-235.
- Blenk, Jürgen (2001): Innenstadt Köln 1808, 1845, 1893, 2001 - Eine Karteninterpretation. In: Wiktorin, Dorothea et al. (Hrsg.): Köln: der historisch-topographische Atlas. Emons. Köln.
- Blinkert, Baldo (1993): Aktionsräume von Kindern in der Stadt. Eine Untersuchung im Auftrag der Stadt Freiburg. Centaurus. Pfaffenweiler.
- Breuer, Jörg (2002): Kindliche Lebens- und Bewegungswelten in dicht besiedelten Wohnquartieren. Czwalina. Hamburg.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2009): Generation Auto? Aktuelle Ergebnisse zur Kindermobilität. Präsentation auf dem Kinderkongress 2009. URL: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Follmer%20Kinderkongress%202009%20Generation%20Auto.pdf>, abgerufen am 25.11.2013.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Bonn und Berlin. URL: [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008\\_Abschlussbericht\\_I.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf), abgerufen am 25.11.2013.
- Busch, Klaus (1995): Kindgerechte Wohnumwelt. Grundsätze einer an den Bedürfnissen von Kindern orientierten Planung städtischer Wohnquartiere. BIS Universität Oldenburg. Oldenburg.
- Büscher, Tobias (2005): Kölner Veedel. Von Kwartier Latäng bis Nippes. J.P. Bachem. Köln.
- Dafft, Gabriele (2008): Nippes pur! Zusammenleben und Integration auf Rheinisch. Greven. Köln.
- Daum, Egbert (2006): Raumeignung. Grundkonzeption und unterrichtspraktische Relevanz. In: GW-Unterricht. H.103. S.7-16.

- Diersch, Nadine; Walther, Eva (2010): Umfrageforschung mit Kindern und Jugendlichen. In: Walther, Eva et al.: Befragung von Kindern und Jugendlichen. Grundlagen, Methoden und Anwendungsfelder. Hogrefe. Göttingen. S.297-318.
- Dörfler, Thomas (2013): Milieu und Raum - Zur relationalen Konzeptionalisierung eines soio-räumlichen Zusammenhangs. In: Rothfuß, Eberhard; Dörfler, Thomas (Hrsg.): Raumbezogene qualitative Sozialforschung. Springer. Wiesbaden. S.33-60.
- Duden - Mobilität. URL: <http://www.duden.de/rechtschreibung/Mobilitaet.>, abgerufen am 25.11.2013.
- Duveneck, Anika (2010): Zur paradoxen Beziehung zwischen Kindern und dem öffentlichen Raum. Ein explorativer Vorstoß zur Etablierung einer konstruktivistischen Geographie der Kindheit. Universität Jena. Jena.
- Flade, Antje (Hrsg.) (1994): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Beltz. Weinheim.
- Flade, Antje; Kustor, Beatrice (1995): Mädchen und Jungen in der Stadt. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.
- Flade, Antje; Kustor, Beatrice (Hrsg.) (1996): Raus aus dem Haus. Mädchen erobern die Stadt. Campus. Frankfurt a.M.
- Fassman, Heinz (2009): Stadtgeographie I. Allgemeine Stadtgeographie. Westermann. Braunschweig.
- Fraudienst, Björn; Redecker, Andreas (2011): Die Veränderung der selbständigen Mobilität von Kindern zwischen 1990 und 2010. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 57. H.4. S.187-190.
- Fraudienst, Björn; Redecker, Andreas (2012): Mobilität und Verkehrsteilnahme von Kindern. In: Praxis Geographie 42. H.2. S.12-15.
- Fuhs, Burkhardt (2001): Räume der Kinder - Platz für Kinder. In: Bruhns, Kirsten; Mack, Wolfgang (Hrsg.): Aufwachsen und Lernen in der sozialen Stadt. Kinder und Jugendliche in schwierigen Lebensräumen. Leske+Budrich. Opladen.
- Gather, Matthias et al. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Borntraeger. Berlin. Stuttgart.
- Gerhard, Ulrike; Seckelmann, Astrid (2013): Kopf oder Zahl? Vermittlung qualitativer methoden in der humangeographischen Hochschullehre. In: Rothfuß, Eberhard; Dörfler, Thomas (Hrsg.): Raumbezogene qualitative Sozialforschung. Springer. Wiesbaden. S.267-286.

- Harms, Gerd et al. (1984): Kinder und Jugendliche in der Großstadt. Zur Lebenssituation 9-14-jähriger Kinder und Jugendlicher. Freie Universität Berlin. Dissertation.
- Hechler, Christiane (2004): Wem gehört die Straße? Interessensgegensätze bei der Nutzung durch Erwachsene und Kinder. In: Büttner, Christian; Meyer, Bernhard (Hrsg) (2004): Kinder in der Stadt. Multiperspektiven in der sozialen Arbeit. Books on Demand. Norderstedt.
- Höhmann, Marc (2004): Kölner Vorortentwicklung. Von der Gründerzeit bis heute. In: Schweizer et al.: Köln und der Kölner Raum. Ein geographischer Exkursionsführer. Teil 1: Stadt und Umland. Geographisches Institut der Universität zu Köln. Köln.
- Honig, Michael-Sebastian (2010): Auf dem Weg zu einer Theorie betreuter Kindheit. In: Wittman, Svendy et al. (Hrsg.): Kinder in Deutschland. Eine Bilanz empirischer Studien. Juventa. Weinheim und München. S.181-197.
- Hüttenmoser, Marco (1994): Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien. In: Falde, Antje (Hrsg.): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltsychologischer Sicht. Beltz. Weinheim.
- Immosant.de. Kölner Veedel. URL: [http://www.immosant.de/cms/website.php?id=/service/koelner\\_stadtteile/innenstadt\\_veedel.htm](http://www.immosant.de/cms/website.php?id=/service/koelner_stadtteile/innenstadt_veedel.htm), abgerufen am 25.11.2013
- Jarass, Julia (2012): Wohnstandortpräferenzen und Mobilitätsverhalten. Verkehrsmittelwahl im Raum Köln. Springer VS. Wiesbaden.
- Jekel, Thomas et al. (2010): Spatial Citizenship. Beiträge von geoinformation zu einer mündigen Raumeignung. In: Geographie und Schule H.168. S.39-45.
- Jürgens, Claudia; Beckmann, Klaus J. (2006): Mobil und sicher? Mobilitätsverhalten und Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen. In: Stadt Region Land. H. 80. S.7-19.
- Kaminske, Volker (2012): Die räumliche Wahrnehmung. Grundlage für Geographie und Kartographie. WBG. Darmstadt.
- Knupp, Marcus (2001): Agnes- und Gerichtsviertel. In: Wiktorin, Dorothea et al. (Hrsg.): Köln: der historisch-topographische Atlas. Emons. Köln.
- Krause, Juliane; Schömann, Munira (1999): Mobilität und Raumeignung von Kindern. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit H. M108.
- Lehrplan NRW 2008. Sachunterricht. URL: <http://www.standardsicherung.schulministerium.nrw.de/lehrplaene/lehrplannavigator-rundschule/sachunterricht/>, abgerufen am 25.11.2013.

- Limbourg, Maria et al. (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Leske+Burdich. Opladen.
- Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen (1997): Alles, wo's hingehört. Plädoyer für eine Trennung von Kinderspiel und Autoverkehr. Düsseldorf.
- Muchow, Martha; Muchow, Hans Heinrich (2012): Der Lebensraum des Großstadtkindes. Beltz Juventa. Weinheim und Basel.
- Nissen, Ursula (1998): Kindheit, Geschlecht und Raum. Sozialisationstheoretische Zusammenhänge geschlechtsspezifischer Raumanewinnung. Juventa. Weinheim und München.
- Paier, Dietmar (2010): Quantitative Sozialforschung. Eine Einführung. Facultas. Wien.
- Pfeil, Elisabeth (1965): Das Großstadtkind. Reinhardt. München.
- Raab-Steiner, Elisabeth; Benesch, Michael (2010): Der Fragebogen. Von der Forschungsidee zur SPSS/PASW-Auswertung. Facultas. Wien.
- Raithel, Jürgen (2008): Quantitative Forschung. Ein Praxiskurs. Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden.
- Rothfuß, Eberhard; Dörfler, Thomas (2013): Prolog - Raumbezogene Qualitative Sozialforschung. Konzeptionelle Überlegungen zwischen Geographie und Soziologie. In: Rothfuß, Eberhard; Dörfler, Thomas (Hrsg.): Raumbezogene qualitative Sozialforschung. Springer. Wiesbaden. S.7-32.
- Rothfuß, Eberhard; Dörfler, Thomas (Hrsg.) (2013): Raumbezogene qualitative Sozialforschung. Springer. Wiesbaden.
- Sander, Frieda (1930): Die Mobilität der Kinder im Grundschulalter. Beyer. Langensalza.
- Seebacher, Marc Michael (2012): Raumkonstruktionen in der Geographie. Eine paradigmenspezifische Darstellung gesellschaftlicher und fachspezifischer Konstruktions- Rekonstruktions und Dekonstruktionsprozesse von Räumlichkeit. Institut für Geographie und Regionalforschung. Wien.
- Schellhase, Ralf (2000): Mobilitätsverhalten im Stadtverkehr. Eine empirische Untersuchung zur Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen. Deutscher Universitäts-Verlag. Wiesbaden. Dissertation.
- Schneekloth, Ulrich (2010): Kindheit als Schonraum? Befunde aus der World Vidion Kinderstudie 2007. In: Wittman, Svendy et al. (Hrsg.) (2010): Kinder in Deutschland. Eine Bilanz empirischer Studien. Juventa. Weinheim und München.

- Stadt Köln. Alhambra. URL: <http://www.stadt-koeln.de/6/veranstaltungskalender/04280/>, abgerufen am 25.11.2013
- Stadtplanungsamt Köln (1998): Modellprojekt Autofreies Wohnen in Köln. Dokumentation Marktuntersuchung (Kurzfassung). Köln.
- Stadtplanungsamt Köln (2001): Städtebaulicher Realisierungswettbewerb. Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk in Köln-Nippes inkl. Modellprojekt Autofreies Stadtquartier. Köln.
- Stellwerk 60, Pressemitteilung1. URL: <http://www.stellwerk60.de/index.php?id=35>, abgerufen am 25.11.2013
- Stellwerk 60, Pressemitteilung2: URL:<http://www.stellwerk60.de/index.php?id=36>, abgerufen am 25.11.2013
- Vogl, Susanne (2012): Alter und Methode. Ein Vergleich telefonischer und persönlicher Leitfadeninterviews mit Kindern. VS Verlag. Wiesbaden.
- Walther, Eva et al. (Hrsg.) (2010): Befragung von Kindern und Jugendlichen. Grundlagen, Methoden und Anwendungsfelder. Hogrefe. Göttingen.
- Wardenga, Ute (2006): Raum- und Kulturbegriffe in der Geographie. In: Dickel, Mirka; Kanwischer; Detlef (Hrsg.): TatOrte. Neue Raumkonzepte didaktisch inszeniert. Lit. Berlin.
- Welsch-Fahrenholz, Rebecka (2002): Die Stadt als Spiel- und Bewegungsraum für Kinder. eine quantitative und qualitative Bewertung der städtischen Spiel- und Bewegungsqualität am Beispiel der Stadtteile Langenforth und Haste. Hochschule Vechta. Dissertation.
- Wittman, Svendy et al. (Hrsg.) (2010): Kinder in Deutschland. Eine Bilanz empirischer Studien. Juventa. Weinheim und München.
- Zeiber, Helga (1991): Die vielen Räume der Kinder. Zum Wandel räumlicher Lebensbedingungen seit 1945. In: Preuss-Lausitz, Ulf et al.: Kriegskinder, Konsumkinder, Krisenkinder. Zur Sozialisationsgeschichte seit dem Zweiten Weltkrieg. Beltz. Weinheim und Basel.
- Zeiber, Hartmut J.; Zeiber, Helga (1994): Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag von Großstadtkindern. Juventa. Weinheim und München.
- Zimmermann, Peter; Rolf, Hans-Günter (2008): Kindheit im Wandel. Eine Einführung in die Sozialisation im Kindesalter. Beltz. Weinheim.
- Zinnecker, Jürgen (2001): Stadtkids. Kinderleben zwischen Straße und Schule. Juventa. Weinheim und München.

Zinnecker, Jürgen (2012): Überleitender Exkurs über verlorene und wiedergewundene Forschungsfragen. In: Muchow, Martha; Muchow, Hans Heinrich: Der Lebensraum des Großstadtkindes. Beltz Juventa. Weinheim und Basel.

Zinnecker, Jürgen (2012): Die Sackgasse der Milieuforschung. Neuformulierte Umweltpsychologie und Spieltheorie in der Lebensraumstudie. In: Muchow, Martha; Muchow, Hans Heinrich: Der Lebensraum des Großstadtkindes. Beltz Juventa. Weinheim und Basel.

## 10 Anhang

- Tabellen und Abbildungen
- Aufruf
- Fragebogen

- Tabellen und Abbildungen -

**Wohnort ^ Garten Kreuztabelle**

	Garten	
	nein	ja
Agnesviertel	31 75,6%	10 24,4%
Autofreie Siedlung	6 17,1%	29 82,9%

*Tab.4: Gartenverfügbarkeit nach Quartier*



*Abb.63: Ökologische Nische am Parkhaus der Autofreien Siedlung, eigene Aufnahme*



*Abb.64: Das Parkhaus der Autofreien Siedlung, eigene Aufnahme*

Korrelationen			HäufigkeitAuto	AutoBeliebtheit
Spearman-Rho	Korrelationskoeffizient		1,000	,370**
	HäufigkeitAuto	Sig. (2-seitig)	.	,001
		N	76	76
	AutoBeliebtheit	Korrelationskoeffizient	,370**	1,000
		Sig. (2-seitig)	,001	.
		N	76	76

\*\* . Die Korrelation ist auf dem 0,01 Niveau signifikant (zweiseitig).

Tab.5: Korrelation zwischen Autonutzung und Beliebtheit des Autos

	Wohnort	
	Agnesviertel	Autofreie Siedlung
	Anzahl	Anzahl
Sport Outdoor	21	23
Spor Indoor	30	23
Musik	5	15
Sonstiges	2	1
Gesamt	58	59

Tab.6: Vergleich der Art und Häufigkeit der Nachmittagsaktivitäten

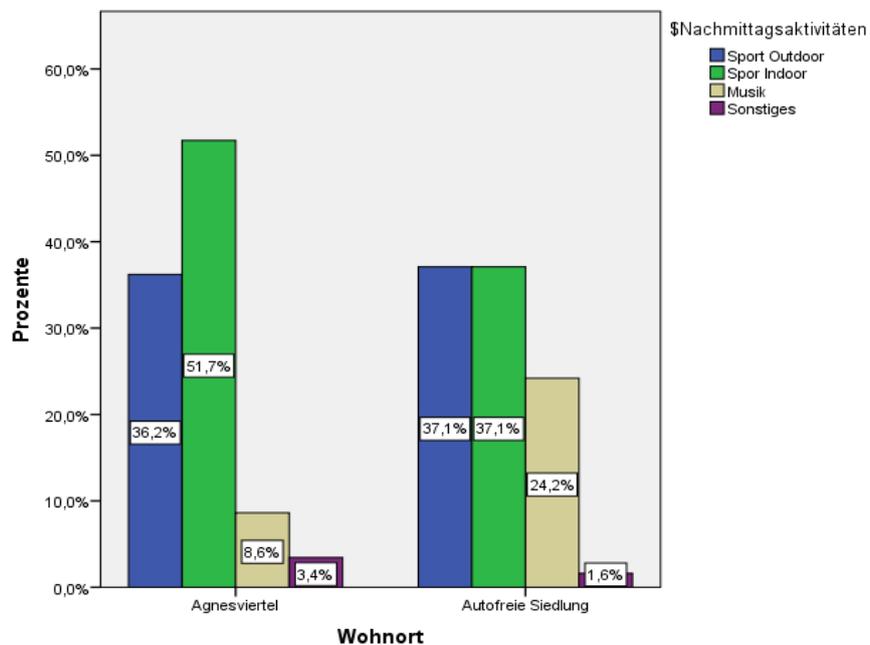


Abb.65: Art der Nachmittagsaktivitäten nach Quartier (in %)

### Korrelationen

		NeueOrteEntdecken	DurchsViertelStreifen
Spearman-Rho	Korrelationskoeffizient	1,000	,247*
	NeueOrteEntdecken		,032
	Sig. (2-seitig)	.	
	N	76	75
	Korrelationskoeffizient	,247*	1,000
	DurchsViertelStreifen		,032
	Sig. (2-seitig)	.	
	N	75	75

\*. Die Korrelation ist auf dem 0,05 Niveau signifikant (zweiseitig).

Tab.7: Korrelation zwischen der Neugier neue Orte zu entdecken und Streiflust

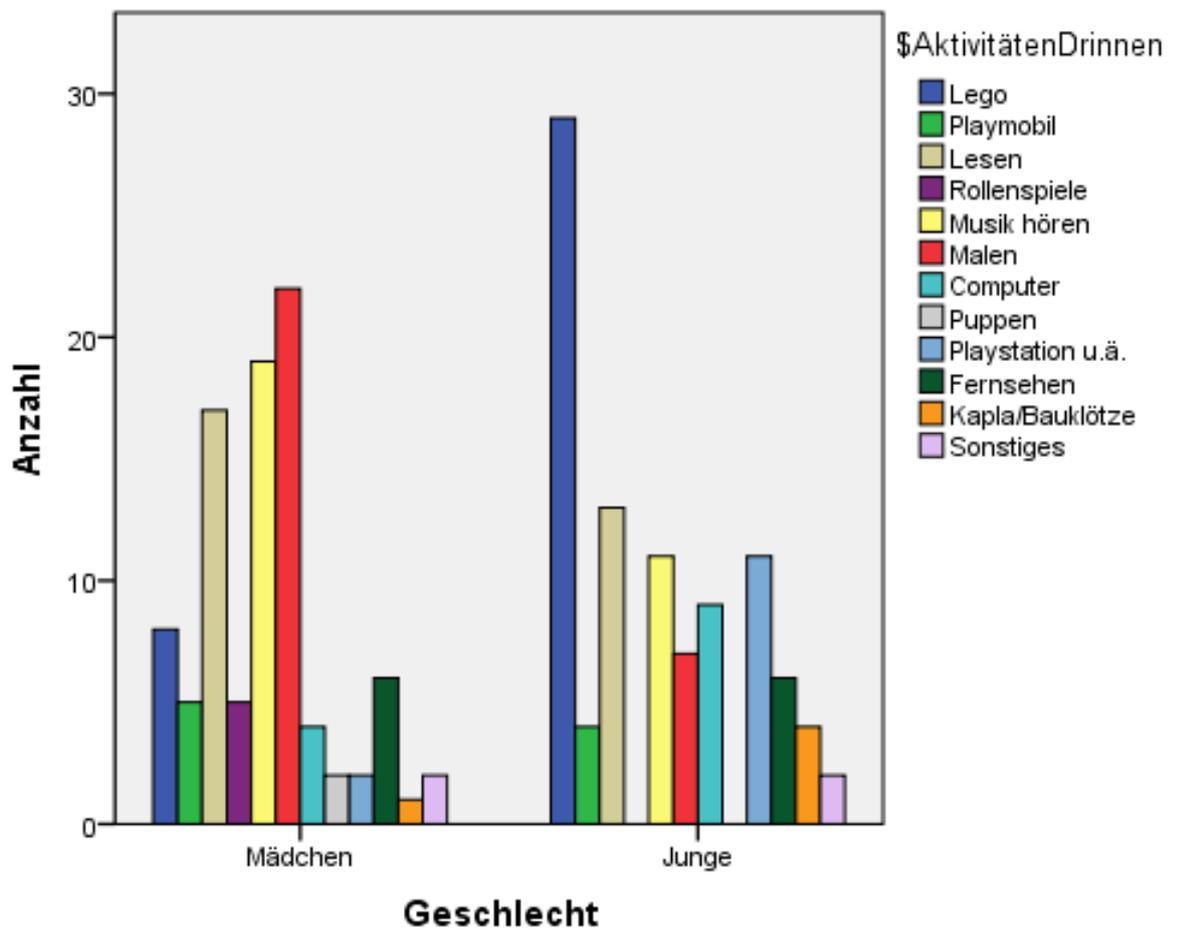


Abb.66: Innerhäusliche Aktivitäten nach Geschlecht

Korrelationen

Wohnort			DraußenDrinnen	DraußenWetter	DraußenÖfflichWill	HäufigkeitDraußen	
Spearman-Rho	Agnesviertel	DraußenDrinnen	Korrelationskoeffizient	1,000	,220	,002	,394**
			Sig. (2-seitig)	.	,167	,988	,011
			N	41	41	41	41
		DraußenWetter	Korrelationskoeffizient	,220	1,000	,518**	,281
		Sig. (2-seitig)	,167	.	,001	,075	
		N	41	41	41	41	
	DraußenÖfflichWill	Korrelationskoeffizient	,002	,518**	1,000	,397**	
		Sig. (2-seitig)	,988	,001	.	,010	
		N	41	41	41	41	
	HäufigkeitDraußen	Korrelationskoeffizient	,394**	,281	,397**	1,000	
		Sig. (2-seitig)	,011	,075	,010	.	
		N	41	41	41	41	
Autofreie Siedlung	DraußenDrinnen	Korrelationskoeffizient	1,000	,573**	,179	,572**	
		Sig. (2-seitig)	.	,000	,303	,000	
		N	35	34	35	35	
		DraußenWetter	Korrelationskoeffizient	,573**	1,000	,087	,427**
		Sig. (2-seitig)	,000	.	,625	,012	
		N	34	34	34	34	
	DraußenÖfflichWill	Korrelationskoeffizient	,179	,087	1,000	,030	
		Sig. (2-seitig)	,303	,625	.	,865	
		N	35	34	35	35	
	HäufigkeitDraußen	Korrelationskoeffizient	,572**	,427**	,030	1,000	
		Sig. (2-seitig)	,000	,012	,865	.	
		N	35	34	35	35	

\*. Die Korrelation ist auf dem 0,05 Niveau signifikant (zweiseitig).

\*\* Die Korrelation ist auf dem 0,01 Niveau signifikant (zweiseitig).

Tab.8: Korrelationen zum Stellenwert des außerhäuslichen Spiels

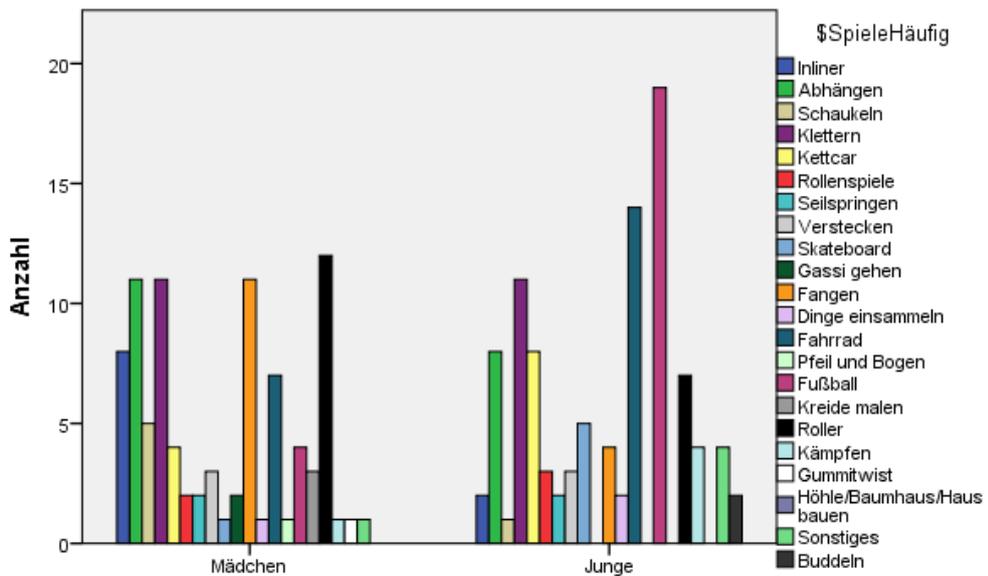


Abb.67: Außerhäusliches Spiel nach Geschlecht

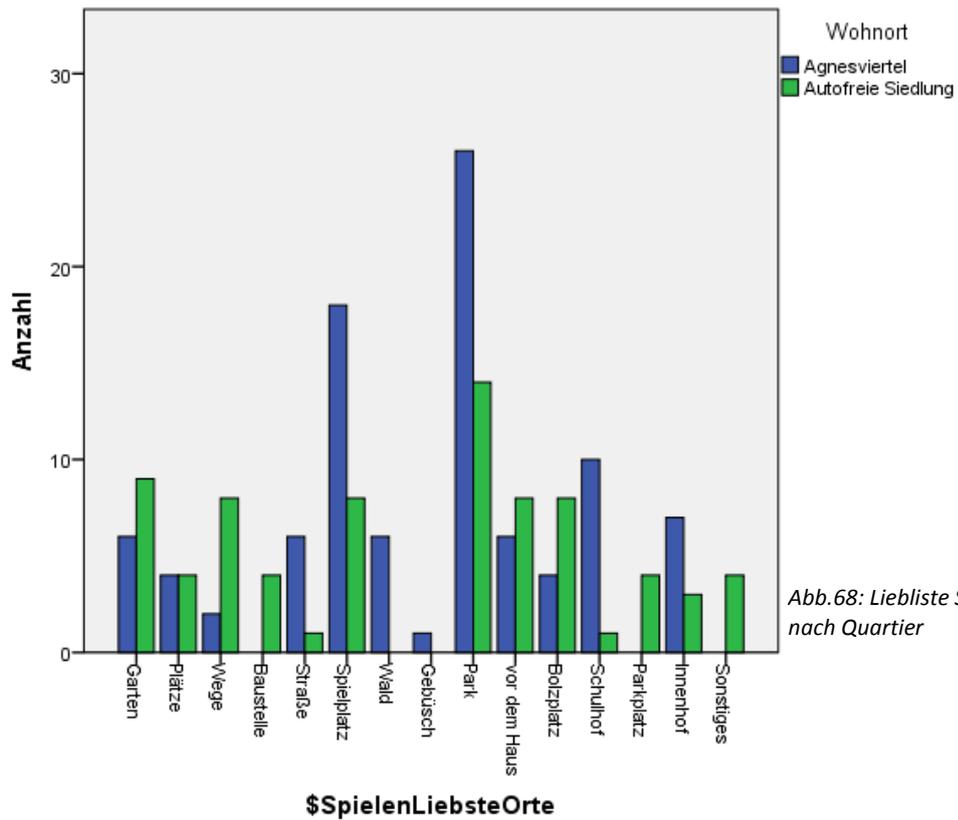


Abb.68: Lieblingste Spielorte nach Quartier

**Korrelationen**

Wohnort			AndereKinder Draußen	DraußenDrinnen	
Spearman-Rho	Agnesviertel	AndereKinderDraußen	Korrelationskoeffizient	1,000	,400*
			Sig. (2-seitig)	.	,010
			N	40	40
		DraußenDrinnen	Korrelationskoeffizient	,400*	1,000
			Sig. (2-seitig)	,010	.
			N	40	41
Autofreie Siedlung	AndereKinderDraußen	AndereKinderDraußen	Korrelationskoeffizient	1,000	,376*
			Sig. (2-seitig)	.	,026
			N	35	35
		DraußenDrinnen	Korrelationskoeffizient	,376*	1,000
			Sig. (2-seitig)	,026	.
			N	35	35

\*. Die Korrelation ist auf dem 0,05 Niveau signifikant (zweiseitig).

Tab.9: Korrelationen zwischen Draußen-Präferenz und Spielkamerad\_innen

		Wohnort			
		Agnesviertel		Autofreie Siedlung	
		Anzahl	Anzahl der Spalten (%)	Anzahl	Anzahl der Spalten (%)
HäufigkeitPark	1	7	17,1%	10	28,6%
	2	12	29,3%	5	14,3%
	3	12	29,3%	11	31,4%
	4	8	19,5%	5	14,3%
	5	2	4,9%	4	11,4%
HäufigkeitAmHaus	1	9	22,0%	5	14,3%
	2	9	22,0%	15	42,9%
	3	8	19,5%	8	22,9%
	4	9	22,0%	6	17,1%
	5	6	14,6%	1	2,9%
HäufigkeitGarten	1	6	15,0%	3	8,8%
	2	4	10,0%	6	17,6%
	3	6	15,0%	13	38,2%
	4	4	10,0%	2	5,9%
	5	20	50,0%	10	29,4%
HäufigkeitSchulhofOGTS	1	24	58,5%	11	32,4%
	2	4	9,8%	15	44,1%
	3	7	17,1%	5	14,7%
	4	0	0,0%	3	8,8%
	5	6	14,6%	0	0,0%
HäufigkeitStraße	1	3	7,3%	5	14,7%
	2	7	17,1%	6	17,6%
	3	5	12,2%	4	11,8%
	4	10	24,4%	8	23,5%
	5	16	39,0%	11	32,4%
HäufigkeitSpielplatz	1	12	29,3%	5	14,3%
	2	6	14,6%	15	42,9%
	3	10	24,4%	7	20,0%
	4	6	14,6%	6	17,1%
	5	7	17,1%	2	5,7%

Tab.10: Häufigkeiten unterschiedlicher Spielorte nach Quartier

Korrelationen				Austoben	WohngebietBewertungInsgesamt	WohngebietGüteDraußen
Wohnort						
Spearman-Rho	Agnesviertel	Austoben	Korrelationskoeffizient	1,000	,259	,566**
			Sig. (2-seitig)	.	,102	,000
			N	41	41	40
	WohngebietBewertungInsgesamt	Korrelationskoeffizient	,259	1,000	,462**	
		Sig. (2-seitig)	,102	.	,003	
		N	41	41	40	
WohngebietGüteDraußen	Korrelationskoeffizient	,566**	,462**	1,000		
	Sig. (2-seitig)	,000	,003	.		
	N	40	40	40		
Autofreie Siedlung	Austoben	Austoben	Korrelationskoeffizient	1,000	,435**	,361*
			Sig. (2-seitig)	.	,009	,033
			N	35	35	35
	WohngebietBewertungInsgesamt	Korrelationskoeffizient	,435**	1,000	,255	
		Sig. (2-seitig)	,009	.	,139	
		N	35	35	35	
WohngebietGüteDraußen	Korrelationskoeffizient	,361*	,255	1,000		
	Sig. (2-seitig)	,033	,139	.		
	N	35	35	35		

\*\* Die Korrelation ist auf dem 0,01 Niveau signifikant (zweiseitig).

\* Die Korrelation ist auf dem 0,05 Niveau signifikant (zweiseitig).

Tab.11: Korrelationen zwischen Toben und Bewertung des Wohngebiets

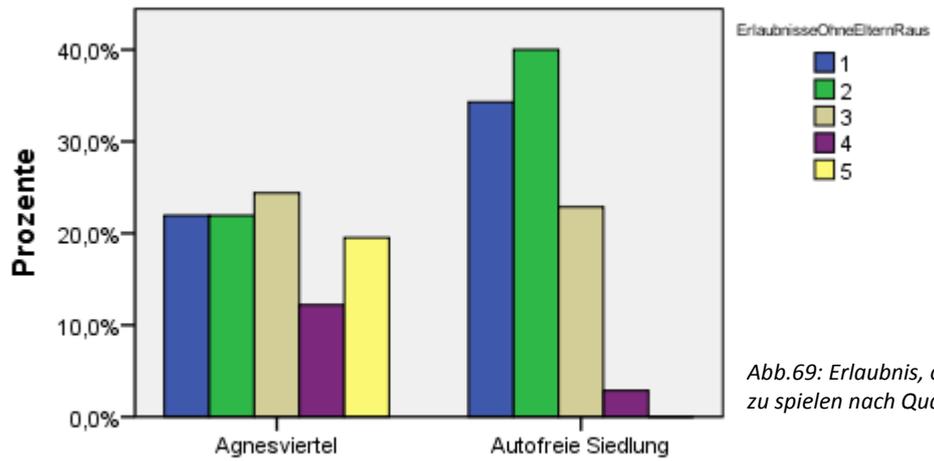


Abb.69: Erlaubnis, ohne Eltern draußen zu spielen nach Quartier (in%)

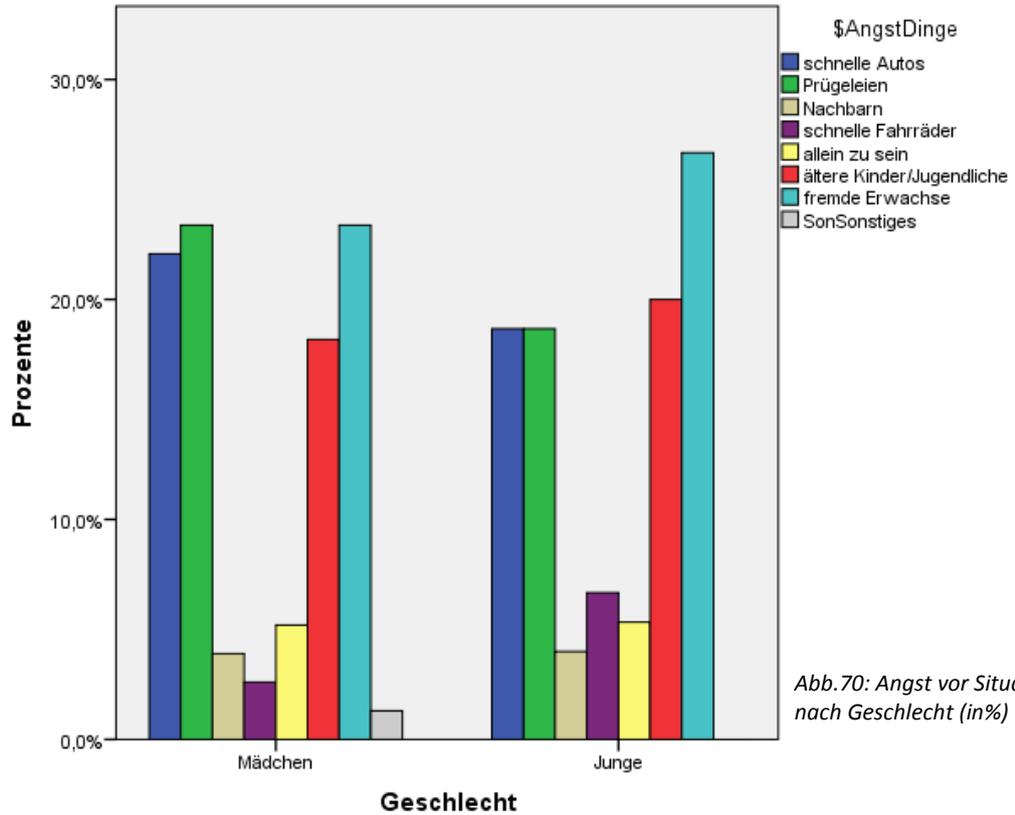


Abb.70: Angst vor Situationen nach Geschlecht (in%)

**Kreuztabelle**

			SchulwegBegleitung			Gesamt
			alleine	Erwachsene	Kinder	
Wohnort	Agnesviertel	Anzahl	7	18	16	41
		Erwartete Anzahl	6,5	12,9	21,6	41,0
	Autofreie Siedlung	Anzahl	5	6	24	35
		Erwartete Anzahl	5,5	11,1	18,4	35,0
Gesamt		Anzahl	12	24	40	76
		Erwartete Anzahl	12,0	24,0	40,0	76,0

Tab.12: Kreuztabelle mit tatsächlichen und erwarteten Häufigkeiten von Schulwegbegleitung und Wohnort

### Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	7,506 <sup>a</sup>	2	,023
Likelihood-Quotient	7,751	2	,021
Zusammenhang linear mit-linear	3,552	1	,059
Anzahl der gültigen Fälle	76		

a. 0 Zellen (0,0%) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5.  
Die minimale erwartete Häufigkeit ist 5,53.

Tab.13: Chi<sup>2</sup>-Test zum Zusammenhang von Schulwegbegleitung und Wohnort (in%)

### Korrelationen

Wohnort			Spielmöglichkeiten	WohngebietGüteDraußen	Wochenende Häufigkeit		
Spearman-Rho	Agnesviertel	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	1,000	,795**	-,019	
			Sig. (2-seitig)	.	,000	,908	
			N	41	40	41	
		WohngebietGüteDraußen	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	,795**	1,000	,005
			Sig. (2-seitig)	,000	.	,977	
			N	40	40	40	
		WochenendeHäufigkeit	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	-,019	,005	1,000
			Sig. (2-seitig)	,908	,977	.	
			N	41	40	41	
Autofreie Siedlung	Spielmöglichkeiten	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	1,000	,355*	-,119	
			Sig. (2-seitig)	.	,036	,495	
			N	35	35	35	
		WohngebietGüteDraußen	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	,355*	1,000	,156
			Sig. (2-seitig)	,036	.	,371	
			N	35	35	35	
		WochenendeHäufigkeit	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	-,119	,156	1,000
			Sig. (2-seitig)	,495	,371	.	
			N	35	35	35	

\*\* Die Korrelation ist auf dem 0,01 Niveau signifikant (zweiseitig).

\* Die Korrelation ist auf dem 0,05 Niveau signifikant (zweiseitig).

Tab.14: Korrelationen zwischen Raumqualität und Kompensation

### Korrelationen

Wohnort			Spielmöglichkeiten	Alter	WohngebietBewertunginsgesamt			
Spearman-Rho	Agnesviertel	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	1,000	,399**	,481**		
			Sig. (2-seitig)	.	,010	,001		
			N	41	41	41		
			Alter	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	,399**	1,000	,324*
				Sig. (2-seitig)	,010	.	,039	
				N	41	41	41	
		WohngebietBewertunginsgesamt	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	,481**	,324*	1,000	
			Sig. (2-seitig)	,001	,039	.		
			N	41	41	41		
	Autofreie Siedlung	Spielmöglichkeiten	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	1,000	,017	,265	
				Sig. (2-seitig)	.	,925	,123	
				N	35	35	35	
		Alter	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	,017	1,000	,111	
			Sig. (2-seitig)	,925	.	,525		
			N	35	35	35		
	WohngebietBewertunginsgesamt	Spielmöglichkeiten	Korrelationskoeffizient	,265	,111	1,000		
		Sig. (2-seitig)	,123	,525	.			
		N	35	35	35			

\*\* Die Korrelation ist auf dem 0,01 Niveau signifikant (zweiseitig).

\* Die Korrelation ist auf dem 0,05 Niveau signifikant (zweiseitig).

Tab.15: Korrelationen zwischen Alter und Bewertung der Spielmöglichkeiten/des Viertels

Thomas Worring

Universität zu Köln



Betreuung:

PD Dr. G. Weiss

Seminar für Geographie und ihre Didaktik

Liebe Kinder, liebe Eltern!

Für meine Abschlussarbeit an der Universität Köln brauche ich Eure Hilfe!

Das Thema der Arbeit lautet „**Weniger Platz für Autos - mehr Raum für Kinder?**“. Ich interessiere mich dafür, wo die Kinder der autofreien Siedlung gerne spielen, was sie gerne spielen und wie sie sich fortbewegen. Um diese Informationen zu erheben, habe ich einen Fragebogen vorbereitet.

Für die Erhebung werde ich am morgigen

**Samstag, 28.09.2013**

**von 9.00 - 17.00 Uhr**

**in der Mobilitätsstation (Kesselhausstr.1)**

sein und mich sehr freuen, wenn alle Kinder im **Grundschulalter ab der zweiten Klasse** zum Ausfüllen kommen. Der Fragebogen dauert ca. eine halbe Stunde. Als Dankeschön wird es eine kleine Aufwandsentschädigung geben. Eltern und Geschwister sind natürlich auch willkommen!

Falls jemand gerne mitmachen möchte, aber am Samstag verhindert ist, bin ich unter den obigen Kontaktmöglichkeiten erreichbar und könnte den Fragebogen auch zuschicken.

Vielen Dank im Voraus,

Thomas Worring



Betreuung:

PD Dr. G. Weiss

Seminar für Geographie und ihre Didaktik

Hallo!

Für eine Arbeit an der Universität mit dem Thema „**Weniger Platz für Autos - mehr Raum für Kinder?**“ benötige ich Deine Hilfe. In diesem Fragebogen geht es vor allem darum, wo Du gerne spielst, was Du gerne spielst und wie Du Dich fortbewegst. Es wäre sehr nett, wenn Du ihn, so gut Du kannst, ausfüllst.

Zwischendurch gibt es Abschnitte, bei denen sich immer zwei Gegenteile gegenüberstehen. Dabei sollst Du eine Zahl umkreisen, je nachdem wie gut Du die eine oder andere Aussage findest, zum Beispiel:

Ich esse sehr gerne Salat

1 ② 3 4 5

Ich esse ungerne Salat

**Die Zahlen entsprechen dann ungefähr diesen Ansichten:**

*1 = Du findest Salat sehr lecker*

**2 = Du magst Salat**

*3 = Du isst Salat, wenn es nichts besseres gibt*

*4 = Du findest Salat nicht so lecker*

*5 = Du findest Salat ekelig*

Wenn Du Fragen oder Probleme hast, kannst Du Deine Lehrerin oder mich gerne ansprechen.

**Danke für Deine Hilfe! ☺**

Dein Thomas

<sup>124</sup> Die Formatierung stimmt nicht exakt mit dem Originalfragebogen (fünfstufig) überein, da dieser keine Seitenzahlen hatte.

**Wohnort:**  Agnesviertel  Autofreie Siedlung  woanders, und zwar: \_\_\_\_\_

**Alter:** \_\_\_\_\_ Jahre

**Schulklasse:**  1.  2.  3.  4.

**Geschlecht:**  Mädchen  Junge

**Gehst du in die OGTS/OGS ?**  nein  ja

**Habt ihr einen eigenen Garten?**  nein  ja

**Wieviele Personen wohnen noch bei Dir zu Hause?:** Geschwister: \_\_\_\_ Erwachsene: \_\_\_\_



**1) Kreise ein. Falls du etwas nicht weißt, kreuze nichts ein.**

Ich gehe oft zu Fuß	1 2 3 4 5	Ich gehe selten zu Fuß
Ich fahre oft mit dem Fahrrad	1 2 3 4 5	Ich fahre selten mit dem Fahrrad
Ich fahre oft im Auto	1 2 3 4 5	Ich fahre selten im Auto
Ich fahre oft mit Bus/Bahn/Zug	1 2 3 4 5	Ich fahre selten mit Bus/Bahn/Zug

**2) Wie kommst Du meistens zur Schule?**

(Wenn du mehrere Sachen nacheinander benutzt, darfst du auch mehrere ankreuzen.)

zu Fuß  Fahrrad  Roller  Auto  Bus/Bahn  Sonstiges: \_\_\_\_\_

**3) Mit wem verbringst du den Weg zur Schule? (Du kannst mehrere Kästchen ankreuzen)**

alleine  mit Erwachsenen  mit Bruder/Schwester  mit anderen Kindern

**4a) Welche regelmäßigen Hobbys hast Du nachmittags?(Einmal in der Woche oder öfter)**

Fußball  Reiten  Judo  Chor  
 Schwimmen  Kampfsport  Turnen  Musikunterricht  
 Hockey  Ballett  Nichts  Etwas anderes, und zwar: \_\_\_\_\_

**4b) Trage höchstens 3 Deiner regelmäßigen Hobbys in die Tabelle ein.**

(Du kannst die Wörter auch abkürzen: Sieh Dir das Beispiel gut an!)

<b>Aktivität</b>	<b>Entfernung:</b> in meiner Nähe/ weiter weg	<b>Wie kommst du dorthin?</b> zu Fuß/Fahrrad/ Auto/Bus/Bahn	<b>Begleitung:</b> Kinder/Erwachsene/allein
<i>Judo</i>	<i>nah</i>	<i>Fahr.</i>	<i>Erw.</i>

--	--	--	--

**5a) Was machst Du außerdem nachmittags regelmäßig? (Du kannst mehreres ankreuzen)**

- Freund/Freundin treffen     Nachhilfe (bekommen)     Einkaufen  
 zu meiner Oma/Opa     Kommuniionsunterricht     Anderes, und zwar: \_\_\_\_\_

**5b) Trage die Unternehmungen von 5a) in die Tabelle ein.**

(Du kannst die Sachen auch abkürzen: Sieh Dir das Beispiel gut an!)

<b>Aktivität</b>	<b>Entfernung:</b> in meiner Nähe/ weiter weg	<b>Wie kommst du dorthin?</b> zu Fuß/Fahrrad/ Auto/Bus/Bahn	<b>Begleitung:</b> Kinder/Erwachsene/allein
<i>Freund Paul</i>	<i>weit</i>	<i>zu Fuß</i>	<i>all.</i>

**6a) Welche Dinge machst Du in deinem Wohngebiet draußen am häufigsten?**

(Kreuze höchstens 3 Sachen an)

- Inliner fahren     „Abhängen“     Schaukeln     Klettern  
 Kettcar fahren     Rollenspiele     Seilspringen     Verstecken  
 Skateboard fahren     Gassi gehen     Fangspiele     Dinge einsammeln  
 Fahrrad fahren     Pfeil/Bogen     Fußball     Kreide malen  
 Roller fahren     Kämpfen     Gummitwist     Höhle/(Baum)Haus baue  
 Etwas anderes, und zwar: \_\_\_\_\_     Buddeln

**6b) Welche Dinge machst Du draußen am liebsten?**

(Kreuze höchstens 3 Sachen an)

- Inliner fahren     „Abhängen“     Schaukeln     Klettern  
 Kettcar fahren     Rollenspiele     Seilspringen     Verstecken  
 Skateboard fahren     Gassi gehen     Fangspiele     Dinge einsammeln  
 Fahrrad fahren     Pfeil/Bogen     Fußball     Kreide malen  
 Roller fahren     Kämpfen     Gummitwist     Höhle/(Baum)Haus baue  
 Etwas anderes, und zwar: \_\_\_\_\_     Buddeln

**7a) Wo spielst Du in deinem Wohngebiet draußen am häufigsten?**

(Kreuze höchstens 3 Orte an)

- im Garten     auf Plätzen     auf den Wegen     Baustelle  
 Straße     Spielplatz     im Wald     im Gebüsch

- im Park       vor dem Haus       Bolzplatz       Schulhof  
 Parkplatz       im Innenhof       Woanders, und zwar: \_\_\_\_\_

**7b) Wo bist Du am häufigsten, wenn Du in deinem Wohngebiet nach draußen gehst?**  
 Trage 3 Orte in die Tabelle ein. (Du kannst die Sachen auch abkürzen)

Spielort	Entfernung: in meiner Nähe/ weiter weg	Wie kommst du dorthin? zu Fuß/Fahrrad/ Auto/Bus/Bahn	Begleitung: Kinder/Erwachsene/allein
<i>Spielplatz</i>	<i>nah</i>	<i>zu Fuß</i>	<i>Kin.</i>

**7c) Wo spielst Du draußen am liebsten?** (Kreuze höchstens 3 Sachen an)

- im Garten       auf Plätzen       auf den Wegen       Baustelle  
 Straße       Spielplatz       im Wald       im Gebüsch  
 im Park       vor dem Haus       Bolzplatz       Schulhof  
 Parkplatz       im Innenhof       Woanders, und zwar: \_\_\_\_\_

**8) Welche Dinge benutzt du, um alleine von einem Ort zum anderen zu kommen?**  
 (Du kannst mehrere Dinge ankreuzen)

- Fahrrad       BMX       Inliner       Kettcar  
 Skateboard       Waveboard       Roller       Etwas anderes: \_\_\_\_\_

**9a) Wie oft bist Du an Wochenenden außerhalb von Köln?**

- jedes Wochenende     oft     manchmal     selten     fast nie

**9b) Welche Dinge unternimmst Du am Wochenende am häufigsten außerhalb von Köln?**  
 (Kreuze höchstens 3 Dinge an)

- Freizeitpark     ins Museum       in die Natur       Verwandte/Bekannte besuchen  
 Bauernhof     Wandern/Fahrrad     Schwimmbad     Etwas anderes: \_\_\_\_\_

**10) Kreise ein. Wenn du etwas nicht weißt, kreuze nichts ein.**

Ich spiele oft draußen

1 2 3 4 5

Ich spiele selten draußen

Ich spiele oft im Park

1 2 3 4 5

Ich spiele selten im Park

Ich spiele oft bei mir am Haus	1 2 3 4 5	Ich spiele selten bei mir am Haus
Ich spiele oft im Garten	1 2 3 4 5	Ich spiele selten im Garten
Ich spiele oft auf dem Schulhof (OGS/OGTS)	1 2 3 4 5	Ich spiele selten auf dem Schulhof (OGS/OGTS)
Ich spiele oft auf/an der Straße	1 2 3 4 5	Ich spiele selten auf/an der Straße
Ich spiele oft auf dem Spielplatz	1 2 3 4 5	Ich spiele selten auf dem Spielplatz
In meiner Nähe sind gute Spielplätze	1 2 3 4 5	In meiner Nähe sind keine guten Spielplätze
Ich spiele so oft draußen, wie ich will	1 2 3 4 5	Ich würde gerne öfter draußen spielen
Ich kann mich in meinem Wohngebiet draußen austoben	1 2 3 4 5	Ich kann mich in meinem Wohngebiet draußen nicht austoben
Ich entdecke gerne neue Orte	1 2 3 4 5	Ich bleibe lieber an Orten, die ich kenne
Ich bin bei jedem Wetter draußen	1 2 3 4 5	Ich bin nur bei gutem Wetter draußen
Ich spiele lieber draußen	1 2 3 4 5	Ich spiele lieber drinnen
Ich „streife“ gerne einfach so durch mein Wohnviertel	1 2 3 4 5	Ich „streife“ nicht gerne einfach so durch mein Wohnviertel
Ich mag das Auto als Verkehrsmittel	1 2 3 4 5	Ich mag das Auto als Verkehrsmittel nicht

### 11) Welche dieser Sachen darfst du ohne die Begleitung von Erwachsenen?

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Fahrrad fahren in der Nähe der Wohnung     | <input type="checkbox"/> ins Schwimmbad             |
| <input type="checkbox"/> mit dem Fahrrad in ein anderes Viertel     | <input type="checkbox"/> Ins Kino                   |
| <input type="checkbox"/> Freunde aus der Nachbarschaft besuchen     | <input type="checkbox"/> zum Spielplatz             |
| <input type="checkbox"/> Freunde aus einem anderen Viertel besuchen | <input type="checkbox"/> in den Park                |
| <input type="checkbox"/> mit der Straßen/U-Bahn oder dem Bus fahren | <input type="checkbox"/> zum Bäcker oder Supermarkt |

### 12) Kreise ein. Wenn du etwas nicht weißt, kreuze nichts ein.

Meine Eltern erlauben mir viel	1 2 3 4 5	Meine Eltern erlauben mir wenig
Wenn ich draußen spiele, sind oft Erwachsene in der Nähe	1 2 3 4 5	Wenn ich draußen spiele, sind selten Erwachsene in der Nähe
Ich kann so oft ich will ohne Eltern raus	1 2 3 4 5	Ich würde gerne öfters ohne Eltern raus
Ich muss zu Hause Bescheid sagen, wenn ich raus gehe	1 2 3 4 5	Ich muss nicht zu Hause bescheid sagen, wenn ich raus gehe
Ich fühle mich in meinem Wohngebiet draußen sicher	1 2 3 4 5	Ich fühle mich in meinem Wohngebiet draußen nicht sicher

**13a) An welchen Orten fühlst du dich unsicher?** (Kreuze höchstens 3 Sachen an)

- Kreuzungen
- im Park
- an großen Straßen
- Parkhaus/Parkplatz
- im Wald
- Sportplatz
- Bahngleise
- Zebrastreifen
- wo ich mich nicht auskenne
- in Bus/Bahn
- Woanders, und zwar: \_\_\_\_\_

**13b) Wovor hast du draußen Angst?** (Kreuze höchstens 3 Sachen an)

- vor zu schnellen Autos
- vor Prügeleien
- dass sich Nachbarn ärgern
- vor zu schnellen Fahrrädern
- davor, allein zu sein
- vor älteren Kindern/Jugendlichen
- vor fremden Erwachsenen
- vor anderem, und zwar: \_\_\_\_\_

**14) Kreise ein. Wenn du etwas nicht weißt, kreuze nichts ein.**

*In unserem Wohngebiet...*

kann man gut draußen spielen	1 2 3 4 5	kann man nicht gut draußen spielen
gibt es viele Spielmöglichkeiten	1 2 3 4 5	gibt es wenig Spielmöglichkeiten
treffe ich draußen immer andere Kinder zum Spielen	1 2 3 4 5	treffe ich draußen kaum andere Kinder zum Spielen
gibt es genug Büsche/Bäume/Wiese	1 2 3 4 5	gibt es zu wenig Büsche/Bäume/Wiese
habe ich oft Streit mit Erwachsenen	1 2 3 4 5	habe ich selten Streit mit Erwachsenen
kenne ich mich gut aus	1 2 3 4 5	kenne ich mich schlecht aus
stört mich der Verkehr	1 2 3 4 5	stört mich der Verkehr nicht
fühle ich mich zu sehr von Erwachsenen beaufsichtigt	1 2 3 4 5	wünsche ich mir mehr Aufsicht von Erwachsenen

**15) Was würdest Du in Deinem Wohngebiet verbessern?**

- mehr Spielplätze
- weniger Autos
- mehr Büsche/Bäume/Wiesen
- mehr Versteckmöglichkeiten
- mehr Sportplätze
- andere Dinge, und zwar: \_\_\_\_\_

**16) Wie gut gefällt Dir Dein Wohngebiet insgesamt?**

- sehr gut
- gut
- mittel
- eher schlecht
- schelcht

**18) Womit beschäftigst Du dich drinnen am meisten?** (Kreuze höchstens 3 Sachen an)

- |                                       |  |   |
|---------------------------------------|--|---|
| <input type="checkbox"/> Lego         | <input type="checkbox"/> Playmobil       | <input type="checkbox"/> Lesen                          |
| <input type="checkbox"/> Rollenspiele | <input type="checkbox"/> Musik hören     | <input type="checkbox"/> Malen                          |
| <input type="checkbox"/> Computer     | <input type="checkbox"/> Puppen          | <input type="checkbox"/> Playstation/Wii/X-Box/Nintendo |
| <input type="checkbox"/> Fernsehen    | <input type="checkbox"/> Kapla/Bauklötze | <input type="checkbox"/> andere Dinge: _____            |

**19) Wieviele Wohnungen gibt es insgesamt in eurem Haus?**

- mehr als 6       3 bis 6       2       nur unsere

## Erklärung

Ich versichere, dass ich die schriftliche Hausarbeit - einschließlich beigefügter Zeichnungen, Kartenskizzen und Darstellungen - selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Alle Stellen der Arbeit, die dem Wortlaut oder dem Sinne nach anderen Werken entnommen sind, habe ich in jedem Fall unter Angabe der Quelle deutlich als Entlehnung kenntlich gemacht.

Köln, 26.11.2013

Thomas Worring