



ABSCHLUSSPRÄSENTATION

WESTEND KIDS IM WESTEND KIEZ



DIE STUDIERENDEN



FORSCHUNGSZIELE

Wie wird die **kindliche Mobilität** und Aufenthaltsqualität durch den Verkehr und die Umgebung im Westend beeinflusst?

Welche **Herausforderungen** nehmen Kinder und Eltern auf ihren Wegen durch das Westend Kiez wahr?

I. STAND DER FORSCHUNG

KINDLICHE MOBILITÄT

- **Sehr unerforscht in Deutschland**
 - Fehlende Konzepte und Maßnahmen zur Förderung der selbstständigen Mobilität von Kindern (Scheiner 2019).
- Kinder brauchen ein **sicheres Umfeld** und genügend Platz (Egger & Hummel 2016, Daschütz 2006)
- Zunehmende **Motorisierung** (Funk 2008) & **"Eltern-Taxis"** (Scheiner 2019)

I. STAND DER FORSCHUNG

KINDLICHE MOBILITÄT

- **Weniger Räume** für selbstständiges Spiel & unsichere Straßen-Verhältnisse (Funk 2008).
- **Abnehmende Selbstständige Mobilität** von Kindern (Scheiner 2019).
- Beispiele von Auswirkungen (Scheiner 2019):
 - Gesundheitsprobleme
 - Eingeschränkte Orientierungsfähigkeit & fehlendes Wissen über Umwelt
 - Probleme der Verkehrssicherheit vor den Schulen

I. STAND DER FORSCHUNG

AUTOFREIE STADTQUARTIERE

- Reduzierte Abgase & **mehr Platz** zum bewegen, ausleben & entwickeln (Nieuwenhuijsen 2016)

Positiv-Beispiel Superblock in Barcelona:

- Verkehrsberuhigte Strassen für **mehr Lebensqualität** im Quartier
- Erhöhte **Ortsverbundenheit & Sicherheitsgefühl**



Foto: Spielende Kinder im Superblock in Poble Nou, Barcelona (ES)
(Bravo 2017)

I. STAND DER FORSCHUNG

AUTOFREIE STADTQUARTIERE

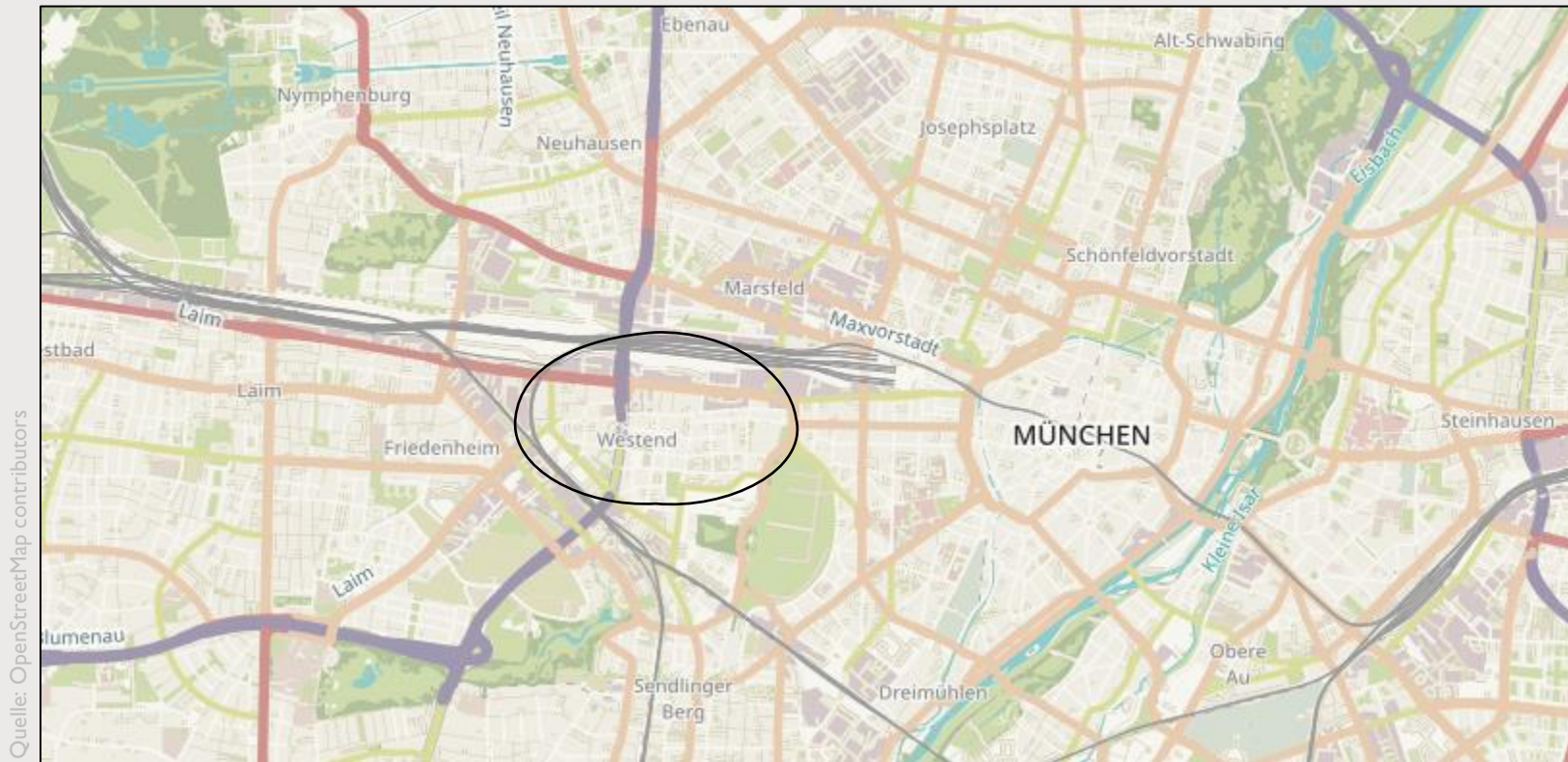
Vorteile für körperliche & geistige Gesundheit
(Nieuwenhuijsen 2016)

→ Positive Auswirkungen auf **Identitätsbildung**,
Gemeinschaftsgefühl & emotionales und soziales
Wohlbefinden (Mueller 2020)

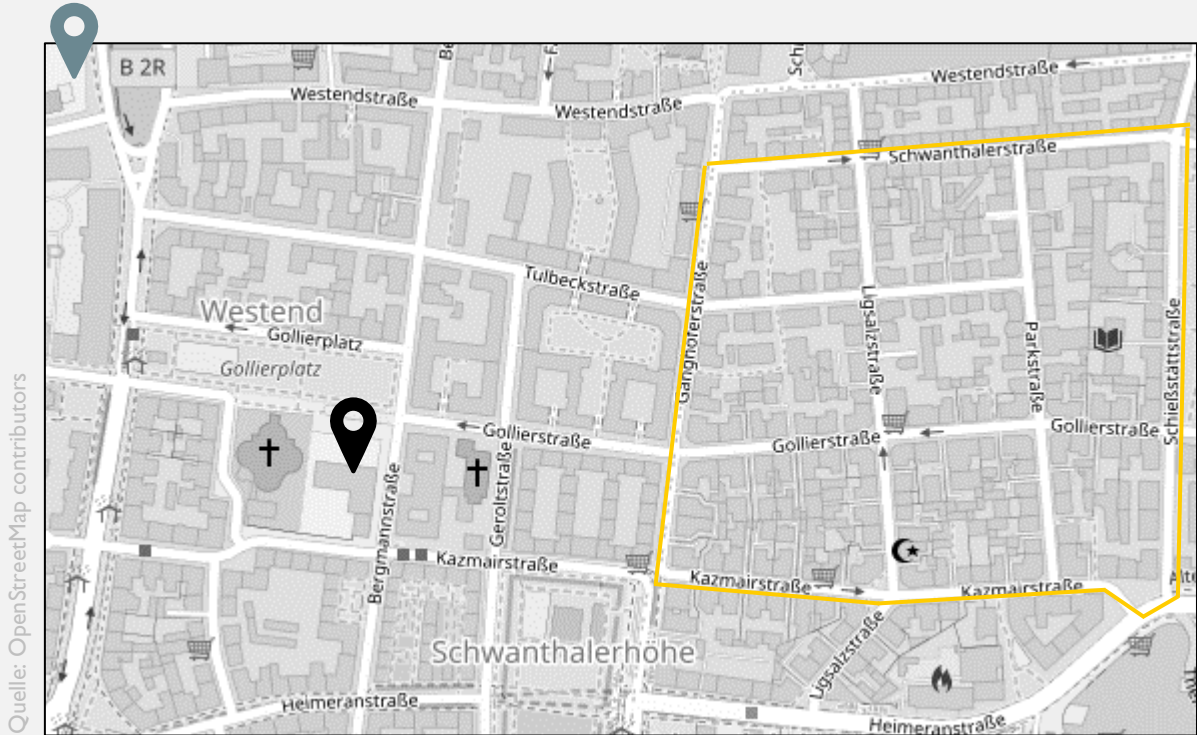


Foto: Spielende Kinder im Superblock in Poblenou, Barcelona (ES)
(Bravo 2017)


2. KONTEXT DER FALLSTUDIE




2. KONTEXT DER FALLSTUDIE



Quelle: OpenStreetMap contributors

 Guldeingrundschule

 Bergmanngrundschule



Quelle: Laura Wind

2. KONTEXT DER FALLSTUDIE





Münchener Initiative Nachhaltigkeit



3. FORSCHUNGSDESIGN

- Podiumsdiskussion „Autofreie Stadtquartiere“
- Datensammlung
- Gastvortrag „Kinderforschung“ (Schier)

- Fokusgruppe Schulweghelfer 
- Fokusgruppe Eltern
- 2. Bürgerversammlung 
- Gastvortrag „Schulwege“ (Scheiner)

12/2020




02/2021

11/2020

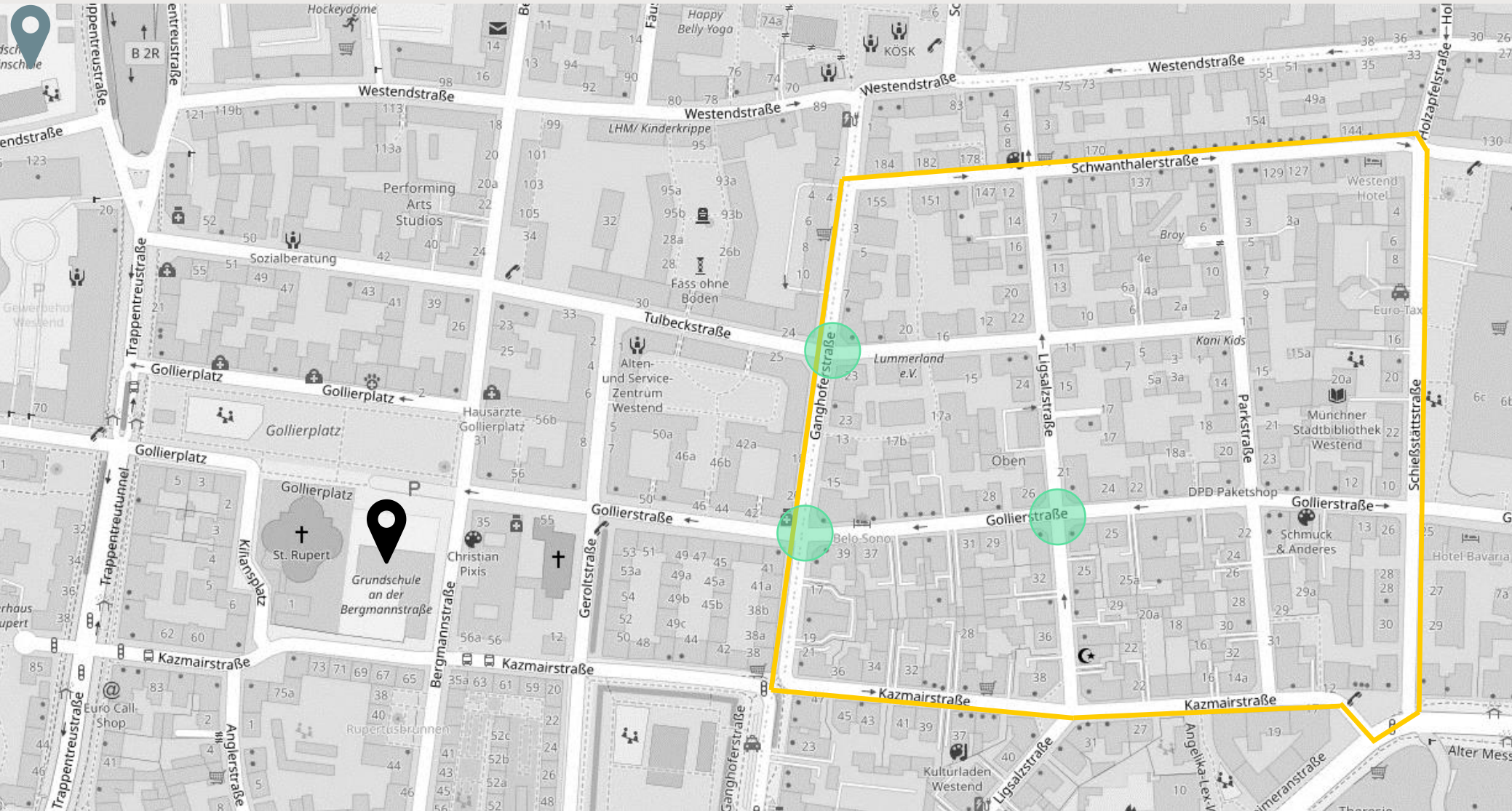
01/2021

Covid-19 Lockdown (Schulen geschlossen)

- Einarbeitungsphase
- Literaturrecherche

- Parkraumanalyse 
- Schulwegbeobachtung
- I. Bürgerversammlung 
- Nadelmethode mit kindergerechten Karten 

- Datenauswertung
- Ergebnispräsentation



-  Unsere Positionen
-  Grundschule an der Bergmannstraße
-  Grundschule an der Guldeinstraße

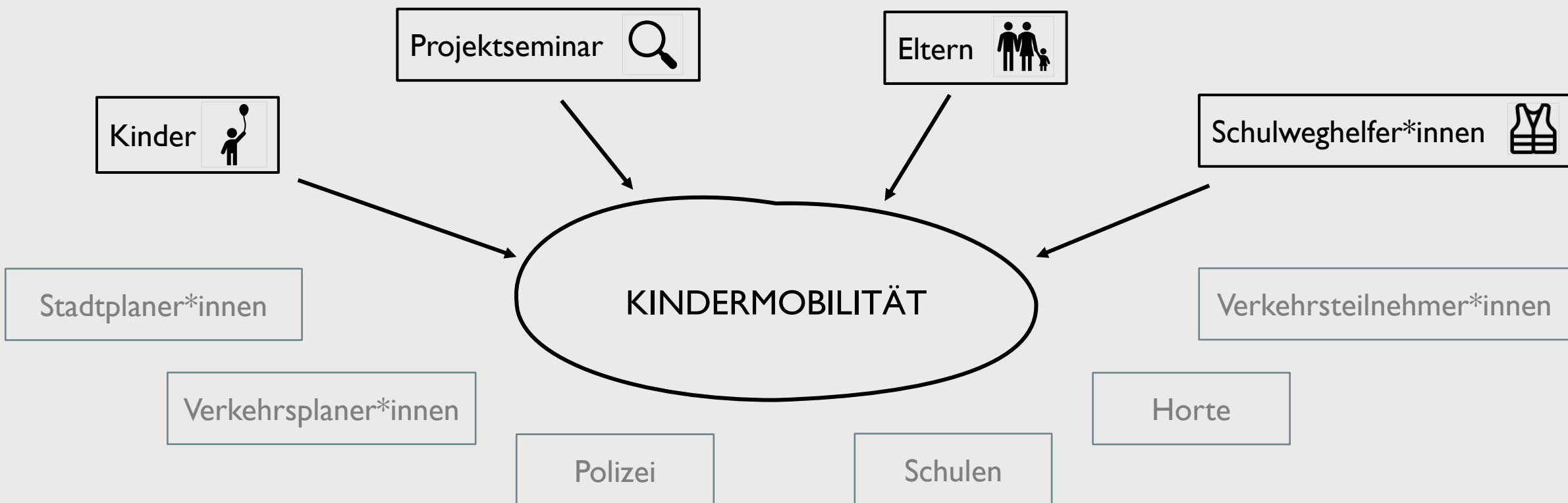
Quelle: OpenStreetMap contributors



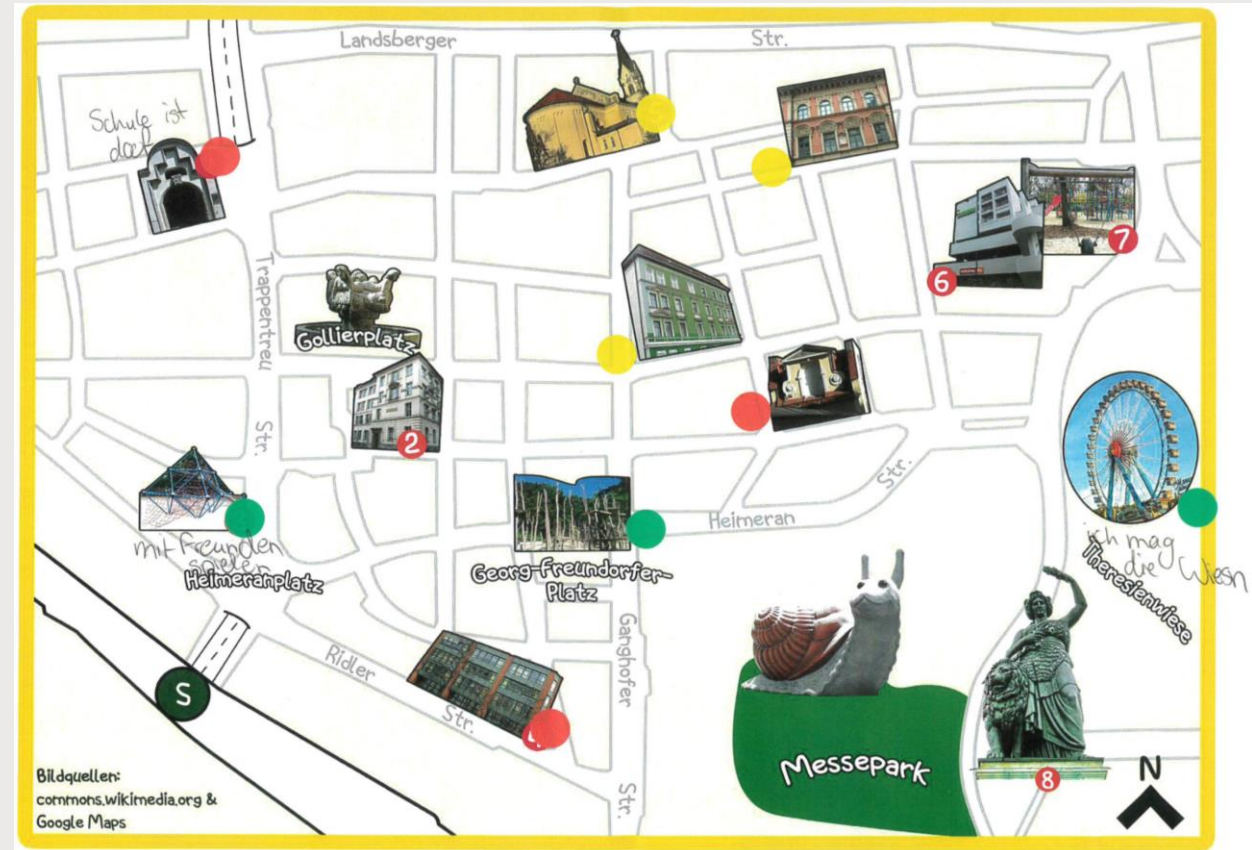
Bildquellen:
commons.wikimedia.org &
Google Maps

- 1** Grundschule an der Guldeinstr.
- 2** Grundschule an der Bergmannstr.
- 3** Spielplatz an der Trappentreustr.
- 4** Mittelschule an der Ridlerstr.
- 5** Kirche St. Benedikt
- 6** Forum Schwanthalerhöhe
- 7** Spielplatz an der Theresienhöhe
- 8** Bavaria Statue

4. PERSPEKTIVEN



4.1 KINDER



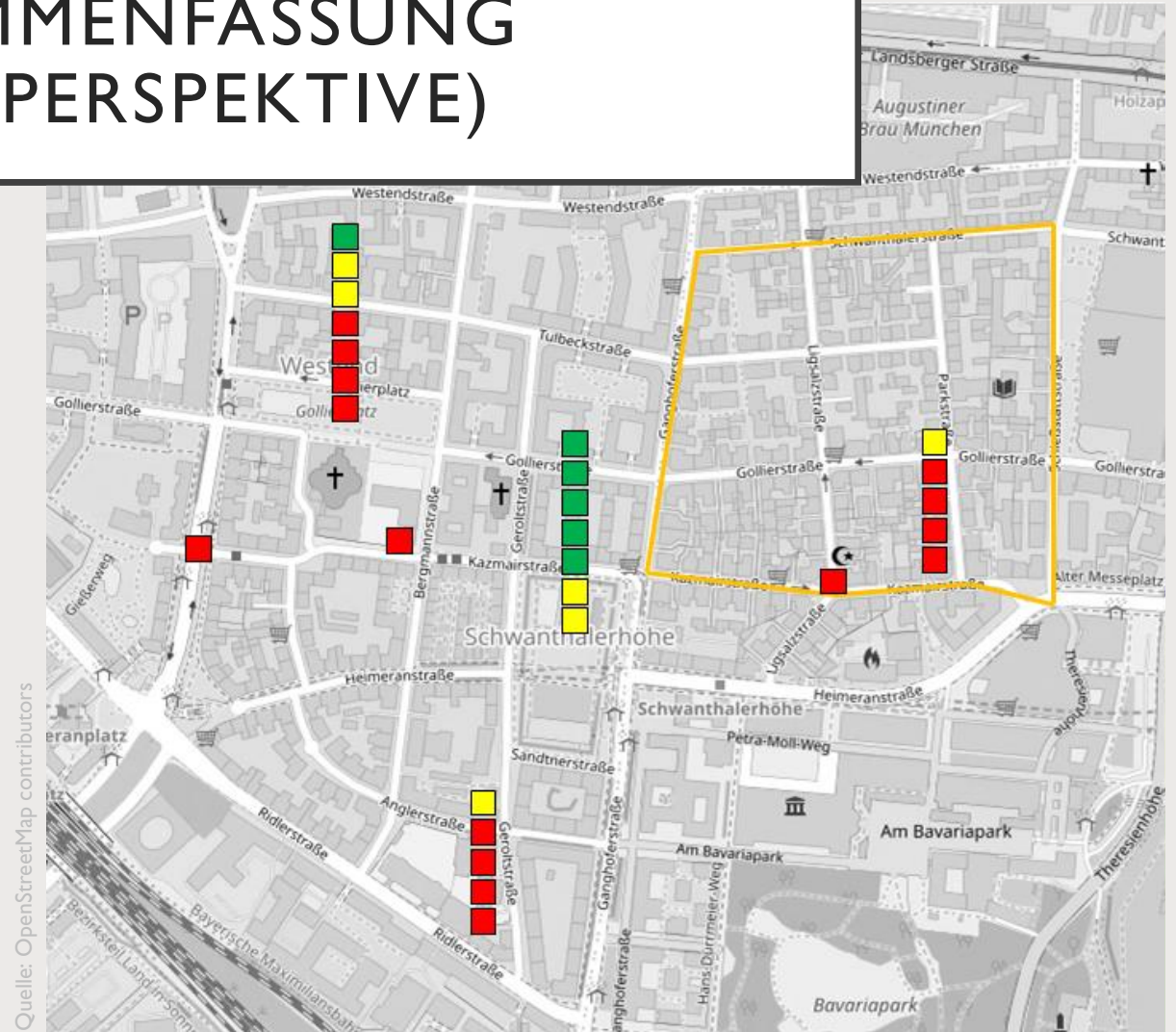
4.1 ZUSAMMENFASSUNG (KINDER-PERSPEKTIVE)

Interpretation von 82 Punkten aus 10 Karten

- Georg-Freundorfer-Platz am positivsten
- Mittelschule Ridlerstraße negativ
- Gollierplatz eher negativ
- Kazmairstraße insgesamt negativ

Von Kindern identifizierte Orte

- Kinder fühlen sich hier sicher
- Kinder sind hier vorsichtig
- Kinder fühlen sich hier unsicher



4.2 SCHULWEGBEOBACHTUNG

Begleitung:

- 30/64 Beobachtungen in Begleitung eines Erwachsenen
→ Eltern übernehmen „Aufpasserrolle“
- Häufig Gruppenbildung von 2-7 Kindern
- Kinder nur selten alleine unterwegs (16/64)

Verhalten der Kinder:

- Meist **vorsichtig** und **vorausschauend**, jedoch Risikopotential in größeren unbegleiteten Gruppen (spielerisch & unachtsam)

Gefahren:

- Besonderes Risikopotenzial aufgrund **starker** (z.T. verkehrswidriger) **Beparkung** und Unübersichtlichkeit an Kreuzungen

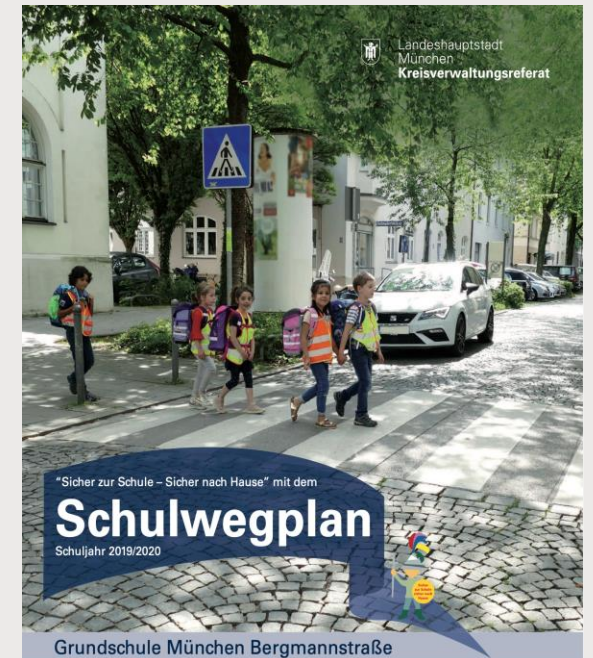


Quelle: Laura Wind

4.3 ELTERN

Einschätzung zur **kindlichen Mobilität**:

- Straße als **Gefahrenort**: Kinder sind nicht allein unterwegs / draußen
- Kinder sind zu Fuß oder mit Roller unterwegs
- Lockdown als negativer Einfluss auf Verkehrssicherheit/-erziehung
- **Sicherheitsgefühl abhängig von Tageszeit**



4.3 ELTERN

Einschätzung zu der Verkehrssituation im Viertel:

- Viertel verkehrsmäßig **nicht kinder- oder familienfreundlich**
- **Zugeparkte Übergänge** und Kreuzungen
- **"Raser" und weitere StVO-Verstöße** (mehrfach "Fast-Unfälle" beobachtet)
- Anmerkung der Probleme bei Polizei **ohne Erfolg/Konsequenzen**



4.4 SCHULWEGHELPER*INNEN

Einschätzung der Kinder & elterliche Begleitung:

- Meist **angemessenes Verhalten** der Kinder durch gute Vorbereitung durch Kindergarten, Schule und Polizei
- Zunahme elterlicher Schulwegbegleitung
- Coronabedingte Veränderung: Väter häufiger als Begleitperson

4.4 SCHULWEGHELPER*INNEN

Einschätzung der Verkehrssituation als **nicht kinderfreundlich**:

- Hohes Verkehrsaufkommen (fließender Verkehr)
- Unübersichtliche Parksituation & viele Falschparker (ruhender Verkehr)
- PKWs/ SUVs werden größer ↔ Schüler werden "kleiner"



4.5 ZUSAMMENFASSUNG (ERWACHSENEN-PERSPEKTIVE)



-  Gefahrenstellen Schulwegpläne
-  Gefahrenstellen Schulweghelfer*innen
-  Gefahrenstellen Eltern
-  Positionen Schulweghelfer*innen
-  Grundschule an der Bergmannstraße

Quelle: OpenStreetMap contributors

5. PARKRAUMANALYSE

	Vormittag	Abend
Parkplätze gesamt	Ca. 750	Ca. 750
Parkplätze frei	39 (5%)	14 (2%)
Anwohner*innen	77%	84%
Falschparker	28 (8 Anwohner*innen)	40 (17 Anwohner*innen)

- Sehr **hoher Parkdruck**, vor allem abends
- Temporäre Baustellen und Schanigärten erhöhen Parkdruck
- Am Abend insgesamt mehr Falschparker als vormittags → Großteil der Falschparker **ohne** Anwohnerausweis



6. INTERPRETATION UND DISKUSSION DER ERGEBNISSE

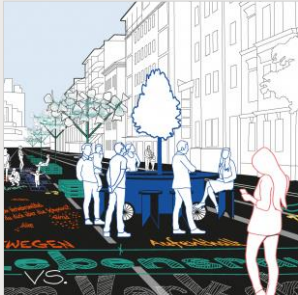
- **Parkaufkommen** (ruhender Verkehr) als Problem
- Zeitliche Überschneidung **Lieferverkehr** mit Schulweg
- Subjektive Sicherheitswahrnehmung der Eltern vs. objektive Sicherheitslage
- Kindliche Sicherheitswahrnehmung: **Gefahren auch unabhängig vom Verkehr**
- Effekte der **Covid-19**-Pandemie:
 - Mehr Elternbegleitung, Verkehr teils geringer teils mehr?
 - Lockdown und Verkehrssicherheit

7. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN



Quelle: Svenja Wilker

Ausbau bestehender Maßnahmen



Quelle: Green City

Superblock

Veränderungsgrad

Umsetzung bestehender Maßnahmen



Quelle: Laura Wind








Zusätzliche Maßnahmen



Quelle: Bravo 2017

LOW HANGING FRUIT

Umsetzung bestehender Maßnahmen

- Umsetzung & mehr Kontrolle der StVO    
- Verschiedene Formen der Kommunikation (z.B. Schulweg „aufmalen“) 
- Angebote zur Verkehrserziehung nutzen  



Westend-Bürger*innen



Schulweghelfer*innen








Projektseminar



Eltern












LOW HANGING FRUIT

Ausbau bestehender Maßnahmen

- Geschwindigkeitsanzeigetafel, Bremsschwellen, Zebrastreifen, Pflanzkübel an Kreuzungen 
- Konsistentere Beschilderung der 30er-Zonen (bzw. Umwidmung zu 20er-Zonen) 
- Höhere Gebühren (für Falschparker, Raser) 
- Erschließung von Parkplatzalternativen (z.B. Tiefgaragen) 
- Umwidmung von Bewohnerparkplätzen zu Gemischtparkplätzen (Lieferverkehr, Kurzparker, Behinderte, Carsharing) und Fahrradabstellplätzen 

HIGH HANGING FRUIT

Neue/zusätzliche Maßnahmen

- „Zeitliche Schutzzone“ 
- Geänderte Lieferzeiten    
- Sommerstraße 
- Als unsicher wahrgenommene Straßen analysieren → Ursachen bestimmen 
- Bestimmte Straßen nur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen 
- Straßengestaltung verändern, mehr „shared space“, breitere Gehwege 
- Höhere Preise für Bewohnerparkausweise  

HIGH HANGING FRUIT

Superblock

Überdenken → Bereich anpassen, Ausdehnung auf Schulen, autofreier Block erhöht Druck auf Straßen um die Schulen 🔍

FAZIT UND AUSBLICK

- **Hotspots**
 - z.B. falschparkende Autos, Kazmairstraße
 - Problemstellen außerhalb des möglichen "Superblocks"
- Handlungsbedarf für **mehr Verkehrssicherheit** insbesondere für Kinder
- **Fortsetzung Projekt** im Sommersemester 2021 geplant
 - Befragung von Bürger*innen
 - Gegebenenfalls bereits ausgearbeitete Methoden (Auto-Fotographie, Nadelmethode) zur Forschung „kindliche Mobilität“ weiterführen



**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT**



LITERATURVERZEICHNIS

- Bravo, D. (2019). Poblenou "Superblock". URL: <https://www.publicspace.org/works/-/project/k081-poblenou-s-superblock>. Letzter Zugriff am 03.02.2021.
- Daschütz, P. (2006). Flächenbedarf, Freizeitmobilität und Aktionsraum von Kindern und Jugendlichen in der Stadt. Dissertation.
- Egger, R. & Hummel, S. (2016). Lernwelt Schulweg. Projektbericht.
- Funk, W. (2008). Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung des Verkehrsverhaltens [Mobility of children and youth. Long range trends in the change of road use behaviour]. In: Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie. Heft 5/2008.
- Mueller, N. (2020). Changing the urban design of cities for health: The superblock model. In: Environment International 134:105132.
- Nieuwenhuijsen, M. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. In: Environment International 94 (2016) 251–262. Amsterdam: Elsevier.
- Scheiner, J. (2019). Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte, *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, 77(5), 441-456.