

Erreichbarkeit von Kindergärten

Eine Studie in der Innenstadt von
Darmstadt

Antje Flade
Christa Kuhlmann
Eva Marquette

Institut Wohnen und Umwelt
Annastr. 15
64285 Darmstadt
Tel.: 06151-29040

Darmstadt 1988

Schreibarbeiten:

Ines Nowak

Technische Herstellung:

Reda Hatteh

ISBN-Nr.: 3 - 922 653 - 83 - 9

Darmstadt, Institut Wohnen und Umwelt GmbH
Annastraße 15, 6100 Darmstadt

September 1988

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Problemstellung	2
2. Durchführung der Untersuchung	7
3. Ergebnisse	11
3.1 Interesse der Eltern an der Untersuchung	11
3.2 Begleitung des Kindes	11
3.3 Verkehrsmittelnutzung und Entfernung zum Kindergarten	13
3.4 Gefährliche Orte und Situationen auf den Kindergartenwegen	15
3.5 Veränderungsvorschläge der Eltern	27
3.6 Konkrete Probleme auf den Kindergartenwegen in der Innenstadt Darmstadts aus der Sicht der Eltern	35
4. Schlußbemerkungen	49
5. Zusammenfassung	51

1. Problemstellung

Für erwerbstätige Frauen mit Kindern im Haushalt oder für Mütter, die nicht erst in den Beruf zurückkehren möchten, wenn ihre Kinder groß und erwachsen sind, stellt die Unterbringung und Betreuung der Kinder nicht selten ein gravierendes Problem dar; und zwar aus folgenden Gründen:

(1) es stehen nicht immer ausreichend Kindergarten- und Hortplätze zur Verfügung, (2) die Kindertagesstätten sind häufig nicht leicht erreichbar und (3) die Betreuung in den Einrichtungen stimmt mit den Erziehungsvorstellungen der Eltern nicht überein. Die Lösung des Problems bleibt meistens den Frauen überlassen, "da es eher selten ist, daß die Väter auf Kosten ihrer Berufstätigkeit/Karriere die Hauptverantwortung für die Kinder übernehmen" /¹/.

Unabhängig davon, wieviel Verantwortung Väter übernehmen, wird die Hauptverantwortung für die Kinder in den meisten Fällen den Müttern überlassen bleiben, so daß die Versorgung mit gut erreichbaren Kindergärten in erster Linie ein **frauenpolitisches** Ziel ist,

Nicht nur die Frauen mit Kindern, sondern zweifelsohne auch die Kinder selbst sind betroffen, wenn ihr Wohngebiet mit Kindertagesstätten /²/ unterversorgt ist. Kindergärten gelten heute nicht mehr als "Aufbewahrungsstätte", als Notbehelf

/¹/ Magistrat der Stadt Marburg, Frauenbeauftragte: Erwerbstätigkeit von Frauen in Marburg. Informationen für Bürgerinnen. Marburg 1986, S.23

/²/ "Kindertagesstätte" ist der Oberbegriff, unter dem Kinderkrippen, Kindergärten, Sonderkindergärten und Kinderhorte subsumiert werden, vgl. Entwicklungsplan Kindertagesstätten. Stadtplanungsamt und Jugendamt der Stadt Darmstadt: Arbeitsberichte zur Gemeinbedarfsplanung: S. 5, Darmstadt 1986

oder Ersatz, sondern man ist heute der Ansicht, daß sie eine wichtige Ergänzung zum familiären Kontext darstellen. Verschiedene Untersuchungen belegen zudem, daß sich der Besuch des Kindergartens positiv auf Kinder auswirkt ^{/1/}, so daß das "Kinder"-politische Ziel ist, jedem Kind den Besuch des Kindergartens zu ermöglichen.

Tatsache ist jedoch, daß trotz sinkender Kinderzahlen die Versorgung mit Kindergarten- und Hortplätzen häufig nicht ausreicht. So heißt es beispielsweise im "Entwicklungsplan Kindertagesstätten" der Stadt Darmstadt:

"Die Versorgung mit Kindergarten-, Hort- und Krippenplätzen ist in Darmstadt schon sehr hoch, entspricht aber noch nicht den angestrebten Versorgungsgraden, z.B. einer Vollversorgung bei den Kindergärten. Die Notwendigkeit der Vollversorgung bei Kindergartenplätzen folgt im Zuge der geänderten Erwartungshaltung der Eltern. Der Kindergarten hat heute als wichtige Institution für die Sozialisierungsphasen eines Kindes seinen festen Stellenwert ^{/2/}.

Das Ziel der Stadt ist deshalb eine Vollversorgung mit Kindergartenplätzen zu erreichen ^{/3/}.

Eine Lösung des Versorgungsproblems heißt jedoch noch nicht, daß damit zugleich auch die **Erreichbarkeit** dieser Einrichtungen sichergestellt ist. In den "Richtlinien für Kindertageseinrichtungen in Hessen" heißt es zwar: "Kindertageseinrichtungen sollen zentral gelegen und möglichst leicht und gefahrlos zu erreichen sein. Eine unmittelbare Lage an

^{/1/} Moore, G.T.: The physical environment and cognitive development in child-care centers. In: C.S. Weinstein und T.G. David (Hrsg.), Spaces for children. New York: Plenum 1987

^{/2/} Entwicklungsplan Kindertagesstätten, a.a.O., S. IV

^{/3/} Entwicklungsplan Kindertagesstätten, a.a.O., S.11

verkehrsreichen Straßen ist zu vermeiden ^{/1/}, doch es ist anzunehmen, daß diese Richtlinie infolge von "Sachzwängen" nicht immer befolgt worden ist. Schlecht erreichbare Kindergärten bedeuten nicht nur,

- daß in erster Linie die Mütter ihre Kinder auf den Kindergartenwegen begleiten müssen, daß sie demzufolge **zusätzliche** Zeit-in-Anspruch-nehmende **Wege** zurücklegen müssen ^{/2/} und
- daß Kinder **nicht selbständig** die Kindergartenwege zurücklegen können,

sondern auch,

- daß die Kindergartenwege vermehrt **mit dem Auto** zurückgelegt werden, um auf diese Weise die schlechte Erreichbarkeit zu kompensieren.

Der letztgenannte Punkt verweist darauf, daß die Versorgung mit Kindergärten und deren Erreichbarkeit nicht nur einen frauen- und "Kinder"-politischen, sondern zusätzlich noch einen verkehrspolitischen Aspekt beinhalten.

Die aus den oben genannten Punkten ableitbaren Zielvorstellungen sind, daß Kindergärten von der Wohnung aus **fußläufig** erreicht werden können, um nicht noch zusätzlichen Straßenverkehr zu erzeugen, der u.U. die Verkehrssicherheit

^{/1/} Richtlinien für Kindertageseinrichtungen in Hessen. Entwurf. Landesjugendamt Hessen vom 15.11.1979, S.11

^{/2/} vgl. Michelson, W.: From sun to sun. Daily obligations and community structure in the lives of employed women and their families. Totowa: Rowman & Allanheld 1985

vermindert, und daß die Kinder **selbständig**, ohne Begleitung eines Erwachsenen, in den Kindergarten gehen können /¹/.

Die Bedeutung von Kindertagesstätten im Hinblick auf das frauenpolitische Aufgabenfeld der Vereinbarkeit von Familie und Beruf und im Hinblick auf die Förderung der Entwicklung von Kindern bildete den Ausgangspunkt für eine empirische Studie, die dazu dienen sollte, konkrete Fakten und Informationen über den Ausschnitt "Kindergarten" im Lebensalltag von Familien zu bekommen. Dabei wurden die folgenden Annahmen zugrundegelegt:

- (1) Kinder gehen überwiegend nicht allein in den Kindergarten.
- (2) Die Begleitperson ist überwiegend die Mutter.
- (3) Das Kind wird oft mit dem Auto zum Kindergarten gebracht.

Diese Annahmen lassen sich folgendermaßen begründen: die Motorisierung hat in den letzten Jahrzehnten in einem solchen Ausmaß zugenommen, daß es immer gefährlicher geworden ist, Kinder im Vorschulalter allein nach draußen zu lassen. Weitere Gründe dafür, daß das Kind auf seinen Kindergartenwegen begleitet wird, dürften zu große Entfernungen sein, d.h. Wege, die mehr als 10 Minuten Zeit beanspruchen. So wird im Arbeitsbericht zur Gemeinbedarfsplanung der Stadt Darmstadt festgestellt, daß nicht überall oder nicht in ausreichendem Maße Einrichtungen vorhanden sind, auch wenn die Standorte der Kindergärten im allgemeinen in dem Einzugsbereich der Wohngebiete liegen /²/.

/¹/ Dörhofer, K. und Terlinden, M.: Zur Diskussion: Einige Vorschläge für eine frauenfreundliche Umweltgestaltung. In: K. Dörhofer und M. Terlinden (Hrsg.), Verbaute Räume. Köln: Pahl-Rugenstein 1985

/²/ Entwicklungsplan Kindertagesstätten, a.a.O., S.39

daß aus wirtschaftlichen Gründen die Bedarfsermittlung nach **Planungsbezirken** vorgenommen wird, die mehrere statistische Bezirke umfassen /¹/.

Die Annahme, daß überwiegend die Mutter die Begleitperson des Kindes ist, läßt sich damit begründen, daß auch heute noch (trotz der Propagierung von mehr Partnerschaftlichkeit) überwiegend die Mutter für die Betreuung und Erziehung der Kinder verantwortlich ist, so daß ihr zwangsläufig auch die Begleitung des Kindes zum Kindergarten obliegt. Zusätzlich läßt sich die Annahme von der "Begleitperson Mutter" durch empirische Befunde untermauern /²/.

Das Auto ist das ideale Verkehrsmittel für Wegekettten, z.B. für die Kombination der Wege zur Arbeit, zum Einkaufen und zum Kindergarten. Es ist deshalb anzunehmen, daß Kinder schon aus diesem Grund (also nicht allein wegen der Entfernung) mit dem Auto zum Kindergarten gebracht und auch wieder mit dem Auto von dort abgeholt werden. Unterstützt wird diese Entwicklung noch dadurch, daß es, bedingt durch die Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs, immer unattraktiver geworden ist, überhaupt zu Fuß zu gehen.

2. Durchführung der Untersuchung

Da es nicht möglich war, sämtliche 52 Kindergärten in Darmstadt zu untersuchen, können die Ergebnisse der Studie nicht auf alle Einrichtungen in Darmstadt verallgemeinert

/¹/ Entwicklungsplan Kindertagesstätten, a.a.O., S.21

/²/ Michelson, a.a.O.

werden ^{/1/}. Insgesamt wurden 5 Kindergärten untersucht, die unter dem Gesichtspunkt ausgewählt wurden, daß sie in den **innerstädtischen** Planungsbezirken liegen. Für die Einbeziehung unterschiedlicher Wohngebietstypen (z.B. Neubausiedlungen) wäre eine größere Zahl erforderlich gewesen. Die Auswahl der Kindergärten erfolgte in Absprache mit dem Jugendamt, das auch den Kontakt zu den Kindergärten herstellte.

Ausgewählt wurden die folgenden Kindergärten:

<u>Planungsbezirk A:</u>	
(1)	Viktoriastraße, Koch'sches Haus, 40 Plätze
(2)	Wilhelm-Leuschner-Straße 25 Plätze
<u>Planungsbezirk B:</u>	
(3)	Liebfrauenstraße 88 Plätze
(4)	Kittlerstraße 40 Plätze
(5)	Lichtenbergstraße 60 Plätze

Die Standorte der Kindergärten sind aus den folgenden Abbildungen ersichtlich. Abbildung 1 gibt zunächst einen Überblick.

^{/1/} Eine solche weiterführende Untersuchung befindet sich in der Planung

Abbildung 2: Kindergärten in der Wilhelm-Leuschner-Straße und in der Viktoriastraße (■)

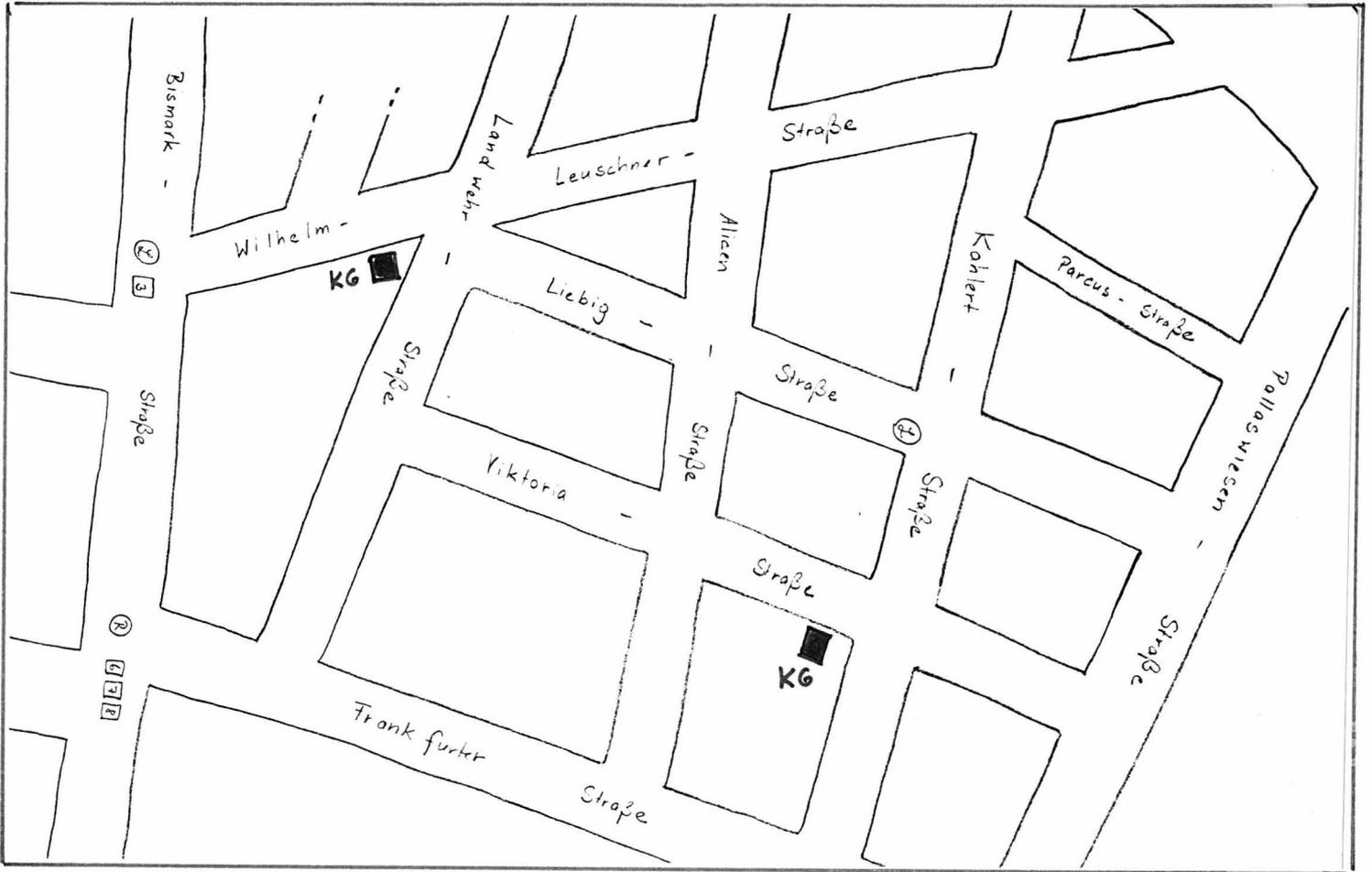


Abbildung 3: Kindergarten in der Liebfrauenstraße

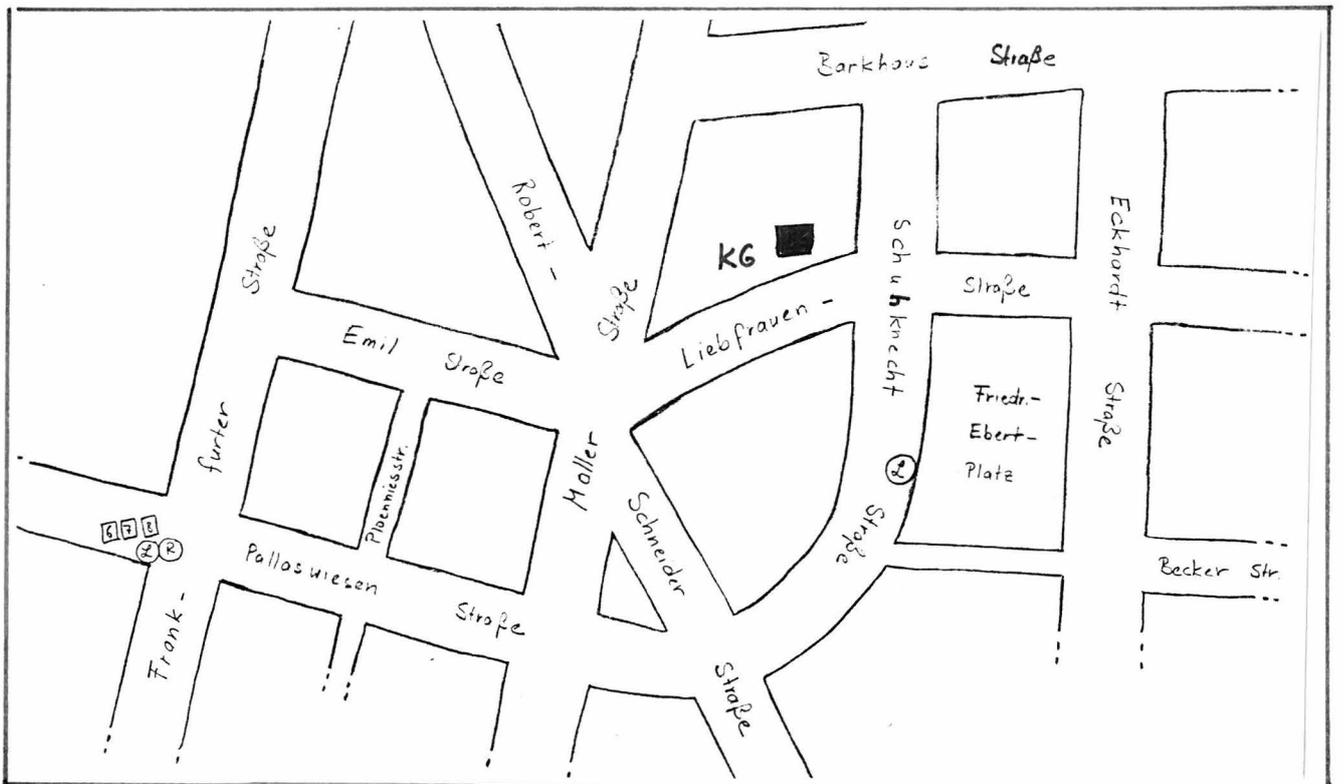
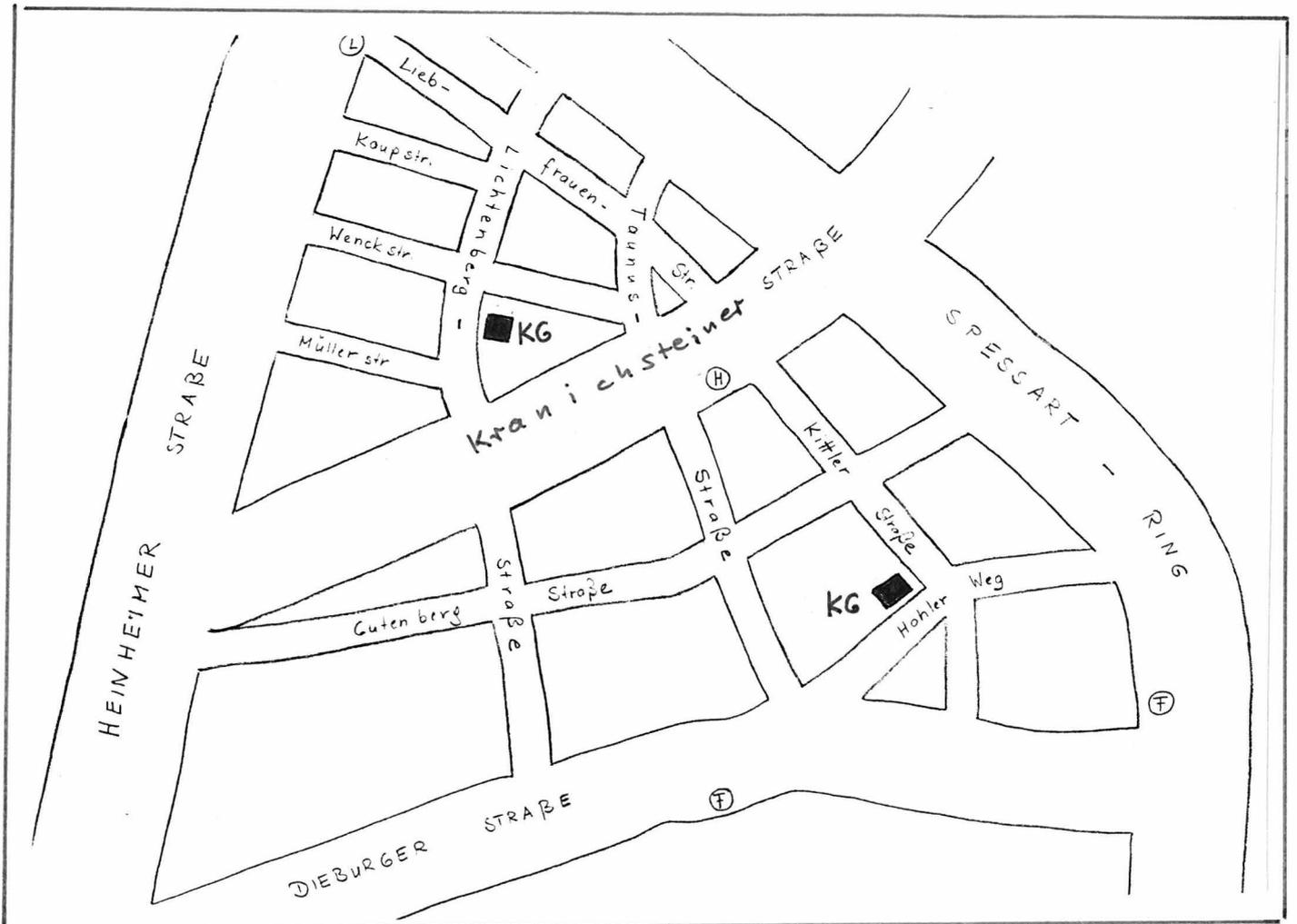


Abbildung 4: Kindergärten in der Lichtenbergstraße und in der Kittlerstraße



Um die gewünschten Informationen zu bekommen, wurde ein Fragebogen entwickelt, der sich an die Eltern der Kindergartenkinder richtete und ihnen über die Kindergartenleitung und Kinder ausgehändigt wurde. Der Fragebogen war mit einem Anschreiben an die Eltern sowie mit einem frankierten Briefumschlag versehen. Insgesamt wurden im März 1988 253 Fragebögen, der Zahl der Plätze in den Kindergärten entsprechend, an die Kindergärten geliefert. 85 beantwortete Bögen wurden an das Institut zurückgeschickt, was einem Rücklauf von 34 % entspricht.

3. Ergebnisse

3.1 Interesse der Eltern an der Untersuchung

Die Rücklaufquote von 34 %, die bereits als hoch zu bewerten ist, stellt aus verschiedenen Gründen eine Unterschätzung dar: Es ist nicht davon auszugehen, daß zum Zeitpunkt der Verteilung der Fragebögen alle verfügbaren Kindergartenplätze besetzt und sämtliche gemeldeten Kinder anwesend waren. Es ist auch nicht anzunehmen, daß alle Kinder den Fragebogen zu Hause abgegeben haben, so daß mit Sicherheit weniger Eltern als 253 überhaupt erreicht wurden. Bezogen auf die geschätzte Zahl der erreichten Eltern dürfte die "wahre" Rücklaufquote bei etwa 50 % liegen.

Daß Eltern sich des Problems der Erreichbarkeit nur allzu bewußt sind, zeigte sich nicht nur daran, daß viele den Fragebogen beantworteten, sondern auch an der Ausführlichkeit der Stellungnahmen zu den offen gestellten Fragen:

Was sind die Hindernisse und Gefahrenquellen? Was müßte sich ändern, damit Sie Ihr Kind allein auf den Weg schicken können? Welche konkreten Vorschläge haben Sie, wie die Situation in Bezug auf den Kindergartenbesuch verbessert werden kann?

Viele Eltern beantworteten diese Fragen sehr ausführlich. Mitunter wurden auch Skizzen angefertigt. Diese konkreten Darstellungen der Eltern sind im Abschnitt 3.6 wiedergegeben. Im Hinblick auf das Engagement der Eltern wurde kein Unterschied zwischen den Kindergärten festgestellt.

3.2 Begleitung des Kindes

Der Annahme entsprechend zeigte sich, daß das Kind seine Kindergartenwege nur selten allein zurücklegt. Nur in 5 % der

Fälle wird es auf seinen Kindergartenwegen nicht begleitet, in 95 % der Fälle geht eine andere Person mit dem Kind mit /¹/. Dieses Verhältnis ist außerordentlich krass, was vermutlich damit zusammenhängt, daß das untersuchte Gebiet der **Innenstadtbereich** ist. Zu vermuten ist, daß in weniger zentral gelegenen Gebieten der Anteil an begleiteten Wegen weniger hoch ausfällt. Zum Beispiel wurde in der **Neubausiedlung** in Marburg ein Anteil von "nur" 81 % begleiteten Wegen festgestellt /²/. Unabhängig von der Höhe des Anteils machen diese Ergebnisse unmißverständlich sichtbar, daß man von dem Ziel einer selbständigen Erreichbarkeit des Kindergartens noch weit entfernt ist.

Ebenfalls nicht überraschend - der Annahme entsprechend - ist, daß die Begleitperson überwiegend die Mutter ist.

Tab. 1: Begleitperson auf den Kindergartenwegen

Begleitperson	Häufigkeit abs.	in %
Mutter	58	68
Vater	1	1
beide abwechselnd	11	13
Geschwister	2	2
Sonstige Personen	3	4
ganz unterschiedlich	10	12
insgesamt	85	100

/¹/ In Kinderverkehrsfallanalysen wird durchweg festgestellt, daß Kinder im Vorschulalter vergleichsweise selten verunglücken (vgl. Flade, A. und Müller, P.: Kinderverkehrsunfälle. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt 1988). Dies kann nicht verwundern, wenn sich die Kinder draußen stets in Begleitung eines Erwachsenen befinden.

/²/ Institut Wohnen und Umwelt: Defizitanalyse im Marburger Stadtteil Rechtsberg im Hinblick auf Kinder und Jugendliche. Darmstadt 1988

Die Hauptlast der täglichen Begleitung des Kindes in den Kindergarten und von dort aus wieder nach Hause trägt die Mutter. Es kommt auch weitaus häufiger vor, daß sich beide Elternteile abwechseln (z.B. bringt der eine das Kind hin, der andere holt es ab), als daß der Vater der allein Zuständige ist (in 1 % der Fälle!), wie es bei der Mutter meistens ganz selbstverständlich der Fall ist, auch wenn sie berufstätig ist: 20 % sind 20 Stunden und mehr wöchentlich berufstätig, 19 % zwischen 10 und 20 Stunden, 6 % bis zu 10 Stunden (55 % hatten hierzu keine Angaben gemacht).

Aus Tabelle 2 geht hervor, daß jede dritte Begleitperson bei der Begleitung des Kindes unter Zeitdruck steht. Dieser hängt nicht oder nicht allein von der Entfernung zum Kindergarten ab, denn auch bei den 5-Minuten-Wegen ist Zeitdruck kein seltenes Phänomen.

Tab. 2: Zeitdruck bei Begleitung des Kindes

Zeitdruck	Häufigkeit abs. in %		Entfernung in Minuten	Zeitdruck	
	ja	nein		ja	nein
ja	28	33	bis 5	11	23
nein	39	46	5 bis 10	13	15
teils/teils	1	1	mehr als 10	4	1
keine Angabe	17	20	insgesamt	35	28
insgesamt	85	100			

3.3 Verkehrsmittelnutzung und Entfernungen zum Kindergarten

Am häufigsten gelangt das Kind zu Fuß in den Kindergarten, am zweithäufigsten mit dem Auto. Andere Verkehrsmittel (Bus, Straßenbahn, Fahrrad) spielen nur eine untergeordnete Rolle,

was sicherlich damit zusammenhängt, daß das untersuchte Gebiet die **Innenstadt** ist. Vergleichsweise häufig wird auf die Frage nach dem Verkehrsmittel mit "unterschiedlich" geantwortet, was auf fehlende Verhaltensroutinen bzw. einigen organisatorischen Aufwand hindeutet.

Tab. 3: Verkehrsmittelnutzung auf den Kindergartenwegen

Verkehrsmittel	Häufigkeit abs. in %		Entfernung in Minuten	Verkehrsmittel zu Fuß Auto	
	zu Fuß	57		67	bis 5
Auto	9	10	5 bis 10	23	4
sonstiges	4	5	mehr als 10	4	-
unter- schie-dlich	15	18	insgesamt	57	9
insgesamt	85	100			

Das Ergebnis stimmt nicht mit der Annahme überein, daß das Auto das häufigste Verkehrsmittel auf den Kindergartenwegen ist. Zwei Gründe lassen sich dafür anführen:

- die geringe Entfernung zwischen Kindergarten und Wohnung in der Innenstadt
- Frauen, die häufiger als Männer die Kinder in den Kindergarten begleiten, haben seltener einen Pkw zur Verfügung als Männer ^{1/}.

Festzustellen war, daß der Kindergarten in 54 % der Fälle nicht mehr als 5 Minuten von der Wohnung entfernt liegt. Nur 7 % der Kinder müssen einen Weg von mehr als 10 Minuten zurücklegen.

^{1/} vgl. Flade, A.: Frauen und Straßenverkehr - ein Problem-aufriß. Der Städtetag 6/1988, S. 391-393

Im untersuchten innerstädtischen Bereich beträgt das Verhältnis von Fußwegen zu Autowegen 6,3 : 1, d.h. nur etwa jedes 7. Kind wird mit dem Auto zum Kindergarten gebracht. Die Autonutzung hängt hier, wie Tabelle 3 belegt, nicht mit der Entfernung zum Kindergarten zusammen.

In den 9 Fällen, in denen das Auto als Verkehrsmittel dient, wird nur einmal eine Fahrgemeinschaft gebildet.

72 % der Eltern geben an, den nächstliegenden Kindergarten gewählt zu haben. Der häufigste Grund, wenn sie dies nicht getan haben, sind die freien Plätze im entfernteren Kindergarten. Andere Gründe wie flexible Öffnungszeiten, Ausstattung, Kosten, Erziehungskonzept und dgl. spielen dagegen nur eine untergeordnete Rolle.

3.4 Gefährliche Orte und Situationen auf den Kindergartenwegen

Auf die Frage nach den Hindernissen und Gefahrenquellen auf dem Kindergartenweg wurde eine Fülle von Aussagen gemacht, die folgenden Kategorien zugeordnet wurden:

- (1) Überquerungen von Straßen
(ausgenommen das Problem der Unübersichtlichkeit durch parkenden Verkehr)
- (2) Unübersichtlichkeit durch den parkenden Verkehr
- (3) Hohes Verkehrsaufkommen, gefährliche Straßen
- (4) Verkehrswidriges Verhalten der Autofahrer (ausgenommen zu hohe Geschwindigkeit)
- (5) Zu hohe Fahrgeschwindigkeit
- (6) Nicht erfolgreiche Verkehrsberuhigung / Mißverständliche Verkehrssituationen
- (7) Kindbedingte Gründe.

Unübersichtlichkeit durch den parkenden Verkehr und Überquerungsprobleme hängen eng miteinander zusammen, ebenso verkehrswidriges Verhalten der Autofahrer und zu hohe Fahrgeschwindigkeit. Jede einzelne Aussage wurde jedoch nur einmal zugeordnet, auch wenn nicht selten zwei Kategorien gleich passend gewesen wären.

Manche Aussagen enthielten örtliche Angaben. Diese wurden zusätzlich gesondert in Tabelle 5 zusammengestellt, um einen Überblick zu bekommen, welche Straßen und Orte im Bereich der untersuchten fünf innerstädtischen Kindergärten von den Eltern als hinderlich oder als gefährlich angesehen wurden. In Tabelle 4 wurde bewußt keine Zusammenfassung vorgenommen, sondern es wurden die gemachten Aussagen lediglich den oben genannten Kategorien zugeordnet. Dieses Vorgehen wurde gewählt, um keine Information verloren gehen zu lassen.

Tab. 4: Aussagen der Eltern über die Hindernisse und Gefahrenquellen auf den Kindergartenwegen

Fall-Nr.	(1) Überquerungen von Straßen
12	die Kranichsteiner Straße überqueren
13	Überqueren der Wilh.-Leuschner-Straße, Höhe Alicenstraße bis Landwehrstraße ohne Ampel
13	Überqueren der Landwehrstraße, Ecke Liebigstraße ohne Ampel
21	zu wenig Ampelanlagen
21	keine Zebrastreifen
24	Überqueren der Heinheimerstraße extrem gefährlich
24	Wenn Verkehrsinsel benutzt wird, muß Liebfrauenstraße hierzu zweimal überquert werden
27	viele Straßen ohne Ampel

28	Überqueren der Pallaswiesenstraße in Höhe Mollerstraße für Kind allein zu gefährlich
30	Kind muß beim Kreisel vor dem Postamt zwei Straßen überqueren, in denen alles vollgeparkt ist, keine gesicherten Überwege (Dieburger Str.)
33	Überbelastung des Rhönring und Liebfrauenstraße --> macht selbständiges Überqueren von Kindern unmöglich
36	Es bleibt kein Auto stehen wenn man über die Straße will (weiter oben, Robert-Schneider-Str./Schuhknechtstraße ist ein Zebrastreifen, hier wird gehalten)
39	drei Zubringer zum Rhönring müssen überquert werden
40	keine Ampel, kein Fußgängerüberweg
43	Überqueren von Hauptverkehrsstraßen, wie Heinheimerstraße (Höhe Liebfrauenstraße)
48	Überquerung der Liebigstraße Überquerung der Kahlertstraße
49	Überquerung der viel- und schnell befahrenen Liebigstraße
50	Überqueren der Pallaswiesenstraße
52	Liebigstraße / Ecke Kahlertstraße überqueren
53	Liebigstraße - dort nur die eine Ampel (Höhe Johanneskirche). Die 2. Ampel ist weit entfernt (Richtung Kahlertstraße)
54	beim Überqueren der Pallaswiesenstraße muß ein Umweg über eine Ampel gelaufen werden. Gefährlich durch abbiegende Autos
63	Überquerung Kranichsteinerstraße, um in Wenckstraße zu gehen
64	Fehlende Ampelanlagen an den 4 Kreuzungspunkten der Kranichsteinerstr./Lichtenbergstr.
68	Stark befahrene Straßen überqueren - Barkhausstraße, Robert-Schneider-Straße

69	Überquerung Kranichsteinerstr./Höhe Lichtenbergstraße - Kranichsteinerstraße schlecht einzusehen, da hier leichte Kurve
73	Überquerung Liebigstraße
75	Es gibt zu viele Autos und keine Ampel z.B. an der Sparkasse in der Liebigstraße, wenn Kinder aus der Goetheschule kommen
77	Zwei belebte Straßen (Frankfurterstr. u. Pallaswiesenstr.), zur Ampel ist es ein Umweg. Fußgängerbereich wird von Pallaswiesenstraße unterbrochen und dort ist keine Ampel
82	Dieburgerstraße muß ohne Ampel oder Zebrastreifen überquert werden
83	Überquerung von 6-spuriger Straßenkreuzung (Landgraf-Georg-/Teichhausstraße) oder es muß der große Parkplatz überquert werden mit den besonderen Gefahren durch Autofahrer und Radfahrer
84	Überquerung der Kranichsteinerstraße für 3 - 5jähriges Kind unmöglich, weil Fußgängerüberweg fehlt
Fall-Nr.	(2) Unübersichtlichkeit durch den Verkehr
4	dicht beparkte Straßen, dadurch unübersichtlich - Straßenecken trotz Parkverbot beparkt
8	Autos parken an Ecken von Bürgersteigen (--> Kinder werden nicht gesehen)
8	Zugeparkte Straßen --> Sicht des Kindes behindert
11	Zu viele Autos in der Landwehrstraße rund um die "Schulinsel"
11	Überqueren der Wilh.-Leuschner-Straße schwer, da Autos aus Landwehrstraße für Kinder schwer zu sehen (parkende Autos)
13	Wilhelm-Leuschner-Straße und Landwehrstraße beidseitig zugeparkt --> Kinder könnten Autos übersehen, sie werden von den Autofahrern erst auf der Fahrbahn gesehen

14	Überquerung von Kahlert-, Alicen- und Landwehrstraße sehr gefährlich durch zugeparkte Straßen --> Kind muß auf die jeweilige Straße, um sehen zu können, kann dabei nicht den Linksabbiegerverkehr von der Liebigstraße beachten
14	Autos fahren zu schnell auf Kreuzungen zu, erkennen Kinder hinter parkenden Autos sehr spät
14	Bürgersteige (absolutes Halteverbot) an Kreuzung zugeparkt. Kinder müssen ein, zwei Schritte auf die Straße
21	Fr.-Ebert Platz - Liebfrauenstr. - Schuhknechtstraße sind schlecht übersehbare Kreuzungen
21	Kinder müssen die Straße zwischen den Autos überqueren (Sicht eingeschränkt)
23	parkende Autos in der Pallaswiesenstraße, Frankfurter Straße, Mollerstraße
25	beide Seiten der Kittlerstr./Liebfrauenstr. voll Autos --> Sicht der Kinder wird behindert
26	Überquerung der Pallaswiesenstraße, da Viktoriastraße zwischen den Fußgängerampeln liegt und ich nicht überwachen kann, ob Kind den Umweg in Kauf nimmt
26	Überquerung der Landwehrstraße, da durch parkende Autos kein Einblick bzw. Überblick möglich
39	Überquerung erfordert höchste Aufmerksamkeit sogar bei Erwachsenen. - Kübel und parkende Autos behindern Sicht
40	Autos unübersichtlich geparkt, Kinder können Verkehr nicht übersehen
46	Unübersichtlich für Kinder. Straßenüberquerung Robert-Schneider/Mollerstraße
48	Parkende Autos auf beiden Seiten der Kahlertstraße - Kinder müssen zwischen diesen auf die Straße gehen, um sehen zu können
53	Liebigstraße von beiden Seiten so zugeparkt, daß es den Kindern die Sicht versperrt

60	Straßenverkehr, geparkte Autos, dadurch unübersichtliche Kreuzungen
61	unübersichtliches Parken in der Liebfrauenstraße
65	Bürgersteig ist vollgeparkt, schwierig für Kinder einen freien Weg zu finden
67	Parkende Autos, Kinder haben keine freie Sicht
71	müssen nur mäßig befahrene Straßen überqueren, trotzdem Überblick über Straße für Kinder durch die parkenden Autos versperrt. (Erwachsene können über Pkw's hinwegsehen).
Fall-Nr.	(3) Hohes Verkehrsaufkommen / gefährliche Straßen
5	vor 8.00 Uhr sind an Julius-Reiber-Straße bzw. "Schul-Insel" problematisch: Fahrzeuge ankommender Lehrer und Schüler und die Schülermassen
11	Schüler, die gegen 7.40 Uhr mit dem Auto gebracht werden, dazu Fahrräder und Mofas (Schulinsel)
20	Hauptverkehrsstraße mit Busverkehr
21	zuviel Auto- und Busverkehr
23	Pallaswiesenstraße, Mollerstraße, Frankfurter Straße stark befahren
39	Straßen sind zu belebt Liebfrauenstraße (trotz Verkehrsberuhigung)
40	Landwehrstraße, Ecke Liebigstraße - morgens und mittags viel Schülerverkehr
40	Verkehrsdichte im Johannesviertel sehr hoch
47	Frankfurter Straße und Pallaswiesenstraße
57	starker Verkehr auf Rhönring, Heinheimerstraße, Liebfrauenstraße
61	zuviel Berufsverkehr um den KIGA Liebfrauenstraße
63	Kreuzung Wenckstraße/Taunusstraße ist ein Gefahrenpunkt

66	Kranichsteinerstraße
72	Zwischen Wohnung und KG Lieb- frauenstraße liegt der Rhönring. Morgens und mittags stark befahren
78	die Frankfurter Straße, Ecke Pallaswiesenstraße ist zu gefährlich
Fall-Nr.	(4) Verkehrswidriges Verhalten der Autofahrer
10	Autofahrer nehmen zu wenig Rücksicht
11	An Fußgängerampel in der Liebigstraße fahren Autofahrer öfter bei "rot" über den Fußgänger- überweg
21	Studenten dürfen Autos an Straßenecken parken (zumindest wird wenig dagegen unternommen)
25	rücksichtslose Autofahrer in der Kranichsteiner Straße
32	in der Liebfrauenstraße wird oft die Vorfahrt genommen
32	Radfahrer werden (in der Liebfrauenstraße) nicht als Verkehrsteilnehmer akzeptiert; die Autofahrer überholen zu dicht und zu schnell (Verkehrs- mittel: Fahrrad mit Kindersitz)
32	In Müllerstraße (Bereich Schillerschule) nur für Anlieger - trotzdem Durchgangsverkehr
32	Ampel Müller-/Heinheimerstraße wird von einigen Autofahrern mißachtet
32	Abbiegende Autofahrer von Müllerstraße in Heinheimer beachten gelbes Blinklicht nicht für grüne Fußgängerampel (besonders bei Kindern)
72	Rhönring, zwar Fußgängerampel, aber, wenn schon "dicke grün" für Fußgänger, brausen Autos trotz- dem darüber
Fall-Nr.	(5) zu hohe Geschwindigkeit
4	zu schnelles Fahren im Wohngebiet

4	zu schnelles Fahren insbesondere von Taxis (Taxistand in der Nähe)
19	zu schneller Verkehr
41	Autos, Busse, Motorräder, die der Kinder wegen nicht langsam fahren
50	Abbiegende Autos fahren zu schnell wenn Fuß- gängerampel grün
53	Kasinostraße/Landwehrstraße (Schulinsel) Autos biegen sehr schnell ab trotz grün für Fußgänger (lebensgefährlich für Kinder)
53	Autos haben gerade in der beidseitig zugeparkten Liebigstraße enorme Geschwindigkeiten
54	Kahlertstraße dient als Durchgangsstraße, es wird zu schnell gefahren
67	Autofahrer fahren viel zu schnell, auch wenn "Schule" oder "Kindergarten" ausgeschildert sind
82	hohe Geschwindigkeit des Autos
Fall-Nr.	(6) Nicht erfolgreiche Verkehrsberuhigung / Mißverständliche Verkehrssituation
8	Überqueren der Wenckstraße/Lichtenbergstraße: Autofahrer auf der Wenckstraße fahren langsam an der Kreuzung (rechts vor links), achten aber nicht auf Kinder.
21	die großen Betonkübel sind keine Gefahrendämpfung
30	Irritation des Kindes durch die Straßenführung beim Kreisel vor dem Postamt (Dieburger Straße)
36	Fr.-Ebert-Platz / Liebfrauenstraße Hier wurden zur Verkehrsberuhigung Betonkübel aufgestellt und "Pfeile" auf die Straße gemalt (Haifischzähne sind gemeint) --> sehr unübersichtlich, Kind weiß nicht, wo es über die Straße soll
32	in der Liebfrauenstraße wird 30 km/h nicht eingehalten

37	Liebfrauenstraße, Mollerstraße, Robert-Schneider-Straße (Verkehrinsel) unüber- sichtlich durch Blumenkübel und Rondell. Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht einge- halten.
46	Überqueren der Moller- und Barkhausstraße --> fehlender Bordstein läßt vermuten, Fahrweg sei Gehweg
54	zu schnelles Fahren in der Viktoriastraße, Auto- fahrer wissen nicht, daß Schild "Spielstraße" Schrittempo bedeutet
Fall-Nr.	(7) Kindbedingte Gründe
5	Kind von 3 1/2 Jahren erfaßt Situation noch nicht
14	Um in KG der Wilhelm-Leuschner-Straße zu gelan- gen, muß Tochter gesamte Liebigstraße entlang- laufen
24	Weg zu weit für Kindergartenkind
32	Kinder im Vorschulalter sind bei Gefahren des Straßenverkehrs überfordert
37	die meisten Kinder (außer die vielleicht ab 10 Jahren) sind sehr unsicher, können die vielen verschiedenen Verkehrseinflüsse nicht richtig einordnen
59	Überqueren der Mollerstraße/Höhe Emilstraße für 4jähriges Kind zu gefährlich (ansonsten nicht übermäßig gefährlich)
62	Ich traue mich nicht, Kind von 4 Jahren allein zu schicken wegen Straßenüberquerung und -Kreuzung und Orientierung
72	Hätte ein Kind mit 4/5 Jahren rechts und links geschaut, wenn an der Fußgängerampel grün? Kann es abschätzen ob ein Auto hält oder schnell noch durchfährt wie an Ampeln am Rhönring?
81	verkehrstechnisch für Kinder zu gefährlich

Das "Problem Nr.1" stellen die Überquerungen dar. Auch wenn die Kindergärten nicht weit von der Wohnung entfernt sind (vgl. Tab. 2 und 3), so liegen doch oftmals stark befahrene Straßen auf dem Weg, so daß das Kind aus diesem Grund nicht allein gehen kann. Von dem "Problem Nr.1" nicht gänzlich unabhängig ist das zweite Problem: die Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation, bedingt zumeist durch den parkenden Verkehr. Nur selten werden die Ursachen der bestehenden Verkehrsunsicherheit allein dem Kind zugeschrieben in dem Sinne, daß es noch zu klein ist, um mit der Verkehrssituation zurecht zu kommen. Weitaus häufiger werden von den Eltern als eigentliche Ursachen die Umweltbedingungen angesehen, die nicht kindgerecht sind ^{1/}.

Tabelle 5 vermittelt einen Überblick über die konkreten Orte, die im Zusammenhang mit "Hindernissen und Gefahrenquellen" auf den Kindergartenwegen von den Eltern genannt worden sind, deren Kinder die fünf untersuchten innerstädtischen Kindergärten besuchen. Die Spitzenposition nimmt die Liebfrauenstraße ein, der u.a. ein hohes Verkehrsaufkommen und eine verkehrswidrig hohe Fahrgeschwindigkeit bescheinigt wurden. An zweiter Stelle in der Rangreihe der Hindernisse liegen die Pallaswiesenstraße und die Liebigstraße mit dem vorrangigen Problem, daß Kinder diese Straßen nicht allein überqueren können. Den dritten Rangplatz nimmt die Landwehrstraße ein, die wegen des parkenden Verkehrs offensichtlich eine der unübersichtlichsten Straßen in Darmstadt ist.

^{1/} Die Art der Ursachenzuschreibung ist insofern von Bedeutung, weil sie die Einstellungen im Hinblick auf die Möglichkeit beeinflusst, diese Bedingungen zu verändern: Umweltbedingungen kann man (zumindest im Prinzip) verändern, reifungsgesteuerte Entwicklungsprozesse kaum. Vgl. Six, B.: Attribution, in: D.Frey und S.Greif (Hrsg.), Sozialpsychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München: Urban & Schwarzenberg 1983

Tab. 5: Straßen und Kreuzungen im Bereich der innerstädtischen Kindergärten, die nach Angaben der Eltern hinderlich und gefährlich für Kinder sind

Straße/ Kreuzung	Über- querun- gen	Unüber- sicht- lich	zuviel Verkehr	verkehrs- widriges Verhalten	hohe Ge- schwin- digkeit	Miß- verständ- nisse	ins- ge- samt
Kranichsteiner							6
allgemein	**		*	*			4
/Wenckstr.	*						1
/Lichten- bergstr.	**						2
Pallaswiesenstr.							10
allgemein	***	*	**				6
/Frankfurterstr.	*		*				2
/Mollerstr.	*						1
/Viktoriastr.		*					1
Alicenstr.							1
allgemein		*					1
Liebigstr.							11
allgemein	*****	*			*		7
/Kahlertrstr.	*						1
/Landwehrstr.	*		*				2
/Fußgängerampel				*			1
Rhönring							5
allgemein	**		**	*			5
Heinheimerstr.							4
allgemein	*		*				2
/Müllerstr.				**			2
Liebfrauenstr.							14
allgemein	*	*	**	**		*	7
Verkehrsinsel	*					*	2
/Heinheimerstr.	*						1
/Schuhknechtstr. (Bereich KIGA)		*	*			*	3
/Kittlerstr.		*					1

Straße/ Kreuzung	Über- querun- gen	Unüber- sicht- lich	zuviel Verkehr	verkehrs- widriges Verhalten	hohe Ge- schwin- digkeit	Miß- verständ- nisse	ins- ge- samt
Wilhelm-Leuschner- Straße							2
/zw. Alicen- u. Landwehrstr.	*	*					2
Viktoriastr.							1
allgemein						*	1
Dieburgerstr.							3
allgemein		*					1
beim Kreisel vor dem Post- amt	*					*	2
Landwehrstr.							7
allgemein		***					3
rund um die Schulinsel		*	**		*		4
Frankfurterstr.							3
allgemein		*	**				3
Kahlertstr.							4
allgemein	*	**			*		4
Barkhausstr.							1
allgemein	*						1
Robert- Schneider-Str.							1
allgemein	*						1
Landgraf- Georg-Str.							1
/Teichhausstr.	*						1
Mollerstr.							4
allgemein		*	*				2
/Robert-Sch-Str.		*					1
/Barkhausstr.						*	1
Wenckstr.							2
/Tanusstr.			*				1
/Lichtenbergstr.					*		1

3.5 Veränderungsvorschläge der Eltern

Von den Eltern wurden etliche Vorschläge gemacht, was ihrer Meinung nach dazu beitragen kann, das Problem der Erreichbarkeit der Kindergärten zu vermindern. Um auch hier jeden Informationsverlust zu vermeiden, sind diese Vorschläge vollständig in Tabelle 6 aufgelistet worden, nach den folgenden Kategorien gruppiert:

- (1) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- (2) Überquerungshilfen
- (3) Verbote, Schilder, Verkehrskontrollen
- (4) Standortplanung.

Nur wenige Eltern brachten zu dem Punkt "Verbesserungen", ihre pessimistische Sicht zum Ausdruck, daß imgrunde nichts verändert werden kann. Diese Kategorie wurde als

- (5) "Pessimistische" Einstellung

bezeichnet.

Die meisten Vorschläge bezogen sich auf Überquerungshilfen, wie Ampeln und Zebrastreifen.

Tab. 6: Maßnahmenvorschläge der Eltern

Fall-Nr.	(1) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
4	Reduzierung des Verkehrs (weniger Verkehr, wenn Straßen aufgerissen, Teilstücke gesperrt sind)
11	Landwehrstraße zur Anliegerstraße machen
11	Verkehrsberuhigung in der Liebigstraße (Tempo 30)
11	Straßen zwischen Frankfurterstr. und Liebigstraße zu "Stichstraßen" machen
11	Fahrverbot am Nachmittag (mit Ausnahme des L-Busses in der Wilhelm-Leuschner-Straße): die Straße gehört dann den Kindern. Konkret: Schranke an Bismarckstraße/W.-Leuschner-Straße und Pallaswiesenstraße/Liebigstraße. Die L-Bus-Fahrer haben Einlaßkarten wie auf Firmengeländen
19	Tempo 30
21	mehr Fußgängerzonen im Martinsviertel
30	Bodenschwellen in der Liebfrauenstraße, damit langsamer gefahren wird und Fußgänger überqueren können
32	Gesamter Innenstadtbereich müßte für Autofahrer gesperrt werden
32	Verkehrsberuhigung
39	Liebfrauenstraße bis zur Pankratiusstraße (Bäckerei Vogel) zur Einbahnstraße machen
39	geteerte Hügel in der Fahrbahn, die zum Langsamfahren zwingen (siehe Böllenfalltor Richtung TH)
43	Verkehrsberuhigung im Martinsviertel
54	Viktoriastraße, besonders Richtung Viktoriaplatz müßte viel auffälliger als Spielstraße gekennzeichnet sein
54	Einbau von Schwellen in Viktoriastraße

54	Zufahrt zum Viktoriaplatz sollte nicht von allen Seiten her möglich sein, die angrenzenden Straßen werden sonst als Durchgangsstraße benutzt
57	Tempo 30 auf Rhönring, Heinheimerstraße, Liebfrauenstraße
57	Berufsverkehr vom Rhönring anderswohin verlegen
61	Beruhigung des Straßenverkehrs
75	weniger Autos in den kleinen Straßen
75	Autos müssten langsamer fahren (z.B. Liebigstr.)
Fall-Nr.	(2) Überquerungshilfen
8	ähnlich wie bei Schulen in der Nähe von Kindergärten Fußgängerüberweg, Zebrastreifen und dgl. (Beispiel: Müllerstraße vor der Schiller-Schule)
12	Ampel an Kranichsteinerstraße bei Lichtenbergstraße oder Taunusstraße
13	Ampel, so daß W.-Leuschner-Straße, Höhe Alicenstraße bis Landwehrstraße überquert werden kann
13	Ampel an Landwehrstraße/Liebigstraße
16	Grünphase der Ampel für Fußgänger länger. Man kommt oft nur zur Hälfte rüber, Kinder wissen nicht, ob sie weiter- oder zurücklaufen sollen
21	Zebrastreifen und Ampelanlagen
28	Ampel oder Zebrastreifen an der Pallaswiesenstraße/Mollerstraße
36	Kantplatz Richtung Robert-Schneider-Straße und Friedrich-Ebert-Platz: Zebrastreifen statt Kübel
37	Übergänge müssten sicherer und übersichtlicher gestaltet werden
40	Fußgängerampel Landwehrstraße/Liebigstraße
41	Ampeln, Schülerlotsen, Elternlotsen
43	Ampel Heinheimerstraße/Liebfrauenstraße

48	Ampel zum Überqueren der Liebigstraße
48	Ampel Kahlertstraße/Viktoriastraße
49	Fußgängerampel auf der Kreuzung Kahlertstraße/ Liebigstraße
50	Fußgängerampel Pallaswiesenstraße/Viktoriastraße
52	Fußgängerampel zum Überqueren der Liebigstraße auf der Seite zum Koch'schen Haus hin
57	Überqueren von Kreuzung Heinheimerstraße/ Liebfrauenstraße erleichtern
61	Schülerampeln
64	Ampel Ecke Lichtenbergstraße/Kranichsteinerstraße
66	Ampel Liebfrauenstraße/Kranichsteinerstraße
67	Ampeln an zugeparkten Straßen, die die Sicht behindern
67	Ampeln bei Schulen und Kindergärten
68	Ampeln in Barkhausstraße und Robert-Schneider- Straße
69	Fußgängerampeln zum Überqueren der Kranich- steinerstraße/Lichtenbergstraße (leichte Kurve)
73	Fußgängerampel Kahlertstraße/Liebigstraße
77	Ampel auf dem direkten Weg zum Kindergarten wäre besser, sonst müßte Kind längeren Weg (über Ampel) trainieren
82	Ampel an der Kreuzung Dieburgerstraße/Kittler- straße
Fall-Nr.	(3) Verbote, Schilder, Verkehrskontrolle
8	Zick-Zack-Linien an den Ecken der Kreuzung Lichtenbergstraße/Wenckstraße, damit Autos dort nicht parken. Die vorhandenen Linien sind kaum noch sichtbar, müssen erneuert werden
11	Entfernen der parkenden Autos (mehr Sicht in Höhe von Kinderaugen)

14	tägliche Polizeikontrollen an den Kreuzungen Liebigstraße/Kahlertstraße, Liebigstraße/Alicenstraße und Liebigstraße/Landwehrstraße
16	Warnsignal für Autofahrer an den Ampeln, wenn sie bei rot rüberfahren
19	Schilder, die auf "Kindergarten" hinweisen
30	Schilder müßten Autofahrer auf Kindergarten hinweisen
32	Appelle an die Autofahrer
41	Polizeikontrollen
46	Hinweisschilder für Autofahrer, daß Kinder Straße überqueren
57	Einhaltung von Tempo 30, nachdem man es eingeführt hat (Liebfrauenstraße)
Fall-Nr.	(4) Standortplanung
1	Kindergarten müßte näher sein
23	Weg müßte kürzer sein und weniger gefährlich
47	Weg des Kindes müßte besser nicht über Frankfurter-Straße und Pallaswiesenstraße gehen
Fall-Nr.	(5) "Pessimistische" Einstellung
4	Kinder sollen an Verkehr gewöhnt werden und lernen, mit dem Verkehr umzugehen
5	Abwarten, bis bestimmtes Alter erreicht ist, mit 4 Jahren erste Alleingänge
23	Änderungen nicht möglich, ohne Verkehr lahmzulegen
59	Kind müßte älter sein
62	Kind muß älter sein
72	um Gefahr aus dem Wege zu gehen, wird Tochter bis zum Ende der Kindergartenzeit begleitet
83	mit 3 Jahren zu klein, um allein zum Kindergarten zu gehen

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden am häufigsten für die Liebigstraße gewünscht, ferner für die Liebfrauen- und für die Viktoriastraße. Da die beiden letztgenannten Straßen bereits verkehrsberuhigt wurden, müßten die Maßnahmen offensichtlich noch verstärkt werden.

Ampelanlagen/Fußgängerampeln werden am häufigsten in der Liebigstraße gewünscht, besonders an deren Kreuzungen mit der Landwehr- und der Kahlertstraße. An diesen beiden Kreuzungen wünschten sich andere Eltern tägliche Polizeikontrollen.

Ferner wurden mehr als einmal Ampeln an den folgenden Kreuzungen gewünscht: Kranichsteinerstraße/Lichtenbergstraße und Liebfrauenstraße/Heinheimerstraße.

Im Vergleich zu der Zahl der Eltern, die verkehrsplanerische Vorschläge gemacht haben, war die Zahl der Eltern mit einer eher "pessimistischen" Einstellung zur Situation von Vorschulkindern in der heutigen Verkehrswelt sehr gering. Der Standpunkt, daß Veränderungen im Grunde nicht möglich sind und man einfach abwarten müsse, bis das Kind die nötige Reife erlangt hat, um auf gefährliche Situationen etwas angepaßter reagieren zu können, bildete eher die Ausnahme.

Die letzte Frage im Fragebogen richtete sich ebenfalls auf Veränderungsvorschläge. Sie war jedoch allgemeiner gestellt, d.h. nicht nur auf das Problem der Erreichbarkeit bezogen. Die Antworten auf diese Frage: "Welche konkreten Vorschläge haben Sie, wie die Situation in Bezug auf den Kindergartenbesuch verbessert werden kann?" sind in Tabelle 7 aufgelistet. Wie aus dieser Zusammenstellung hervorgeht, werden kleinere, weil näher gelegene Kindergärten, flexiblere Öffnungszeiten mit der Möglichkeit, im Kindergarten Mittag zu essen, mehr Kindergartenpersonal und anderes mehr gewünscht.

Tab. 7: Weitere Veränderungsvorschläge der Eltern

Fall-Nr.	(1) Standortplanung
1	dezentrale Kindergartengruppen, kürzere Wege
1	Angliederung an Grundschulen (im Blick auf die Hortbetreuung)
59	mehr wohnungsnah kleine Kindergärten
62	je mehr Kindergärten, desto kürzere Wege --> Kinder können allein gehen
81	Kindergartenplatz in der Nähe des Arbeitsplatzes
Fall-Nr.	(2) Öffnungszeiten
10	Kindergarten könnte etwas länger geöffnet sein
13	mehr Essensplätze
13	Öffnungszeiten statt bis 12.00 Uhr bis 13.00 Uhr
15	mehr Flexibilität bei der Abholzeit für Berufstätige
38	Kindergarten müsste um 6.30 Uhr aufmachen
40	mehr Ganztagsplätze
45	frühere Öffnungszeiten
45	Pünktlichkeit des Kindergartenpersonals
75	Mittagessen im Kindergarten
81	Flexiblere Öffnungszeiten
81	Gemeinsames Mittagessen im Kindergarten
Fall-Nr.	(3) Qualitative Merkmale des Kindergartens
18	mehr Kindergartenpersonal
20	mehr finanzielle Mittel für die Kindergärten
20	mehr Personal, größere Räume, kleinere Gruppen, schönere Spielplatzgeräte

20	bessere Arbeitsbedingungen für die Erzieherinnen zur Vermeidung der hohen Fluktation
73	kleinere Betreuungsgruppen
77	für Alleinerziehende sollte die Betreuung des Kindes während der Arbeitszeit kostenlos sein
Fall-Nr.	(4) Verkehrliche Maßnahmen
11	Änderung des Verkehrskonzepts der Stadt
11	Tempo 30 in allen Wohngebieten
34	Verkehrserziehung in spielerischer Form schon im Kindergarten
36	Verkehrserziehung im Kindergarten
83	Kindergartenbus

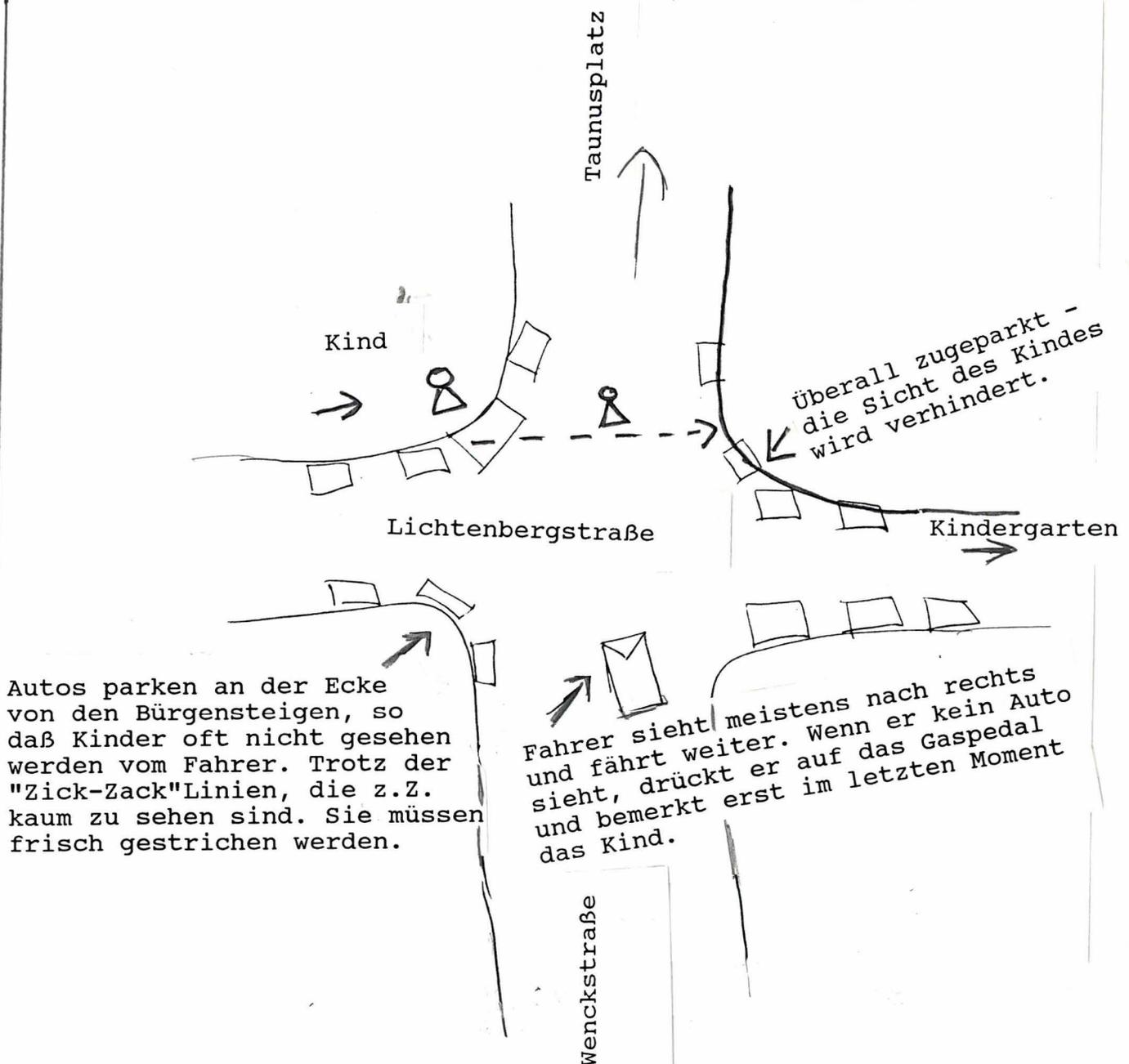
Im folgenden Abschnitt sind die konkreten Schilderungen der Eltern, die Fragen nach den Hindernissen und Gefahrenquellen sowie nach den Verbesserungsvorschlägen betreffend dargestellt. Die Skizzen stammen von den Eltern der Kindergartenkinder.

3.6 Konkrete Probleme auf den Kindergartenwegen in der Innenstadt Darmstadt aus der Sicht der Eltern

(1) Nr.8

Das Überqueren der Wenckstraße, Ecke Lichtenbergstraße ist ein Problem. Dort gilt die Regelung "rechts vor links". Wenn nun ein Autofahrer die Wenckstraße hochfährt, sieht er meistens nach rechts, ob ein Auto kommt. Dadurch fährt er langsam, so daß ein Kind, das auf der Kreuzung steht, denkt, daß das Auto hält und es durchläßt. Diese Gefahr ist mittags auf dem Heimweg noch größer, weil dann viele Kinder zusammen über die Straße gehen und sich gegenseitig ablenken.

Skizze zu (1)



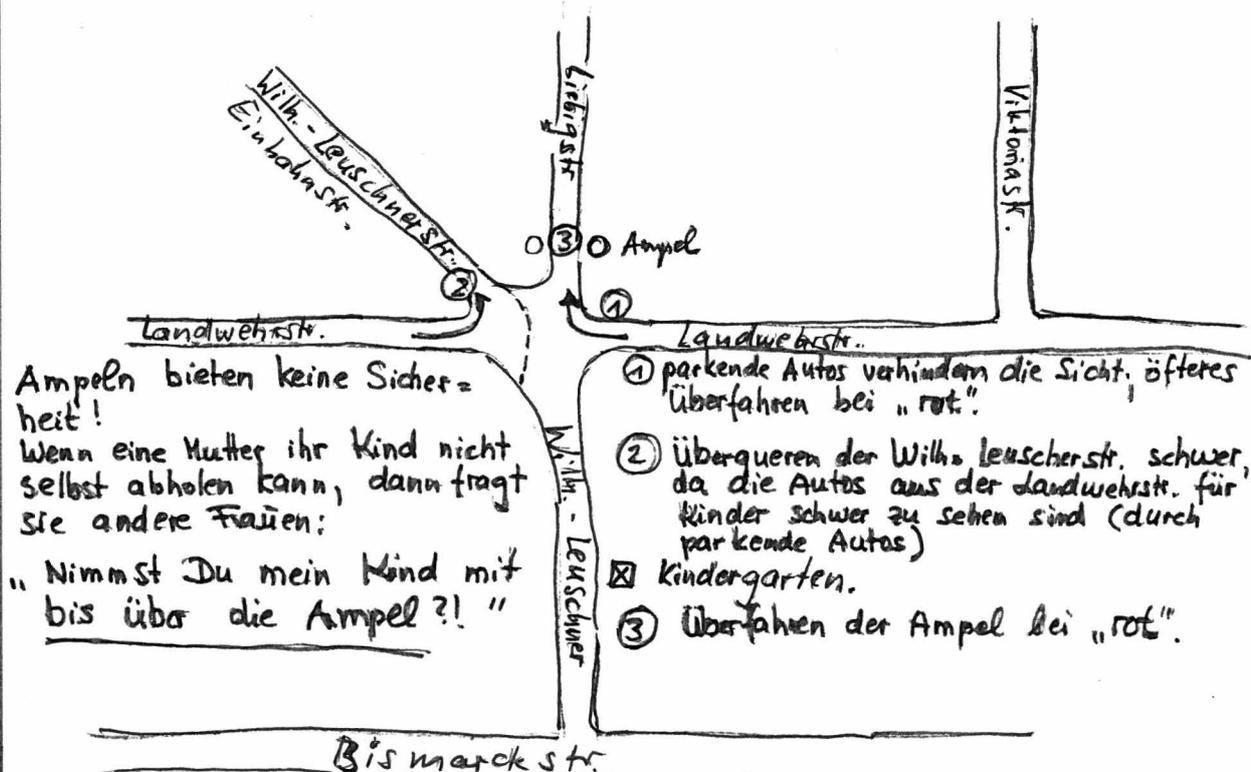
(2)

Nr. 11

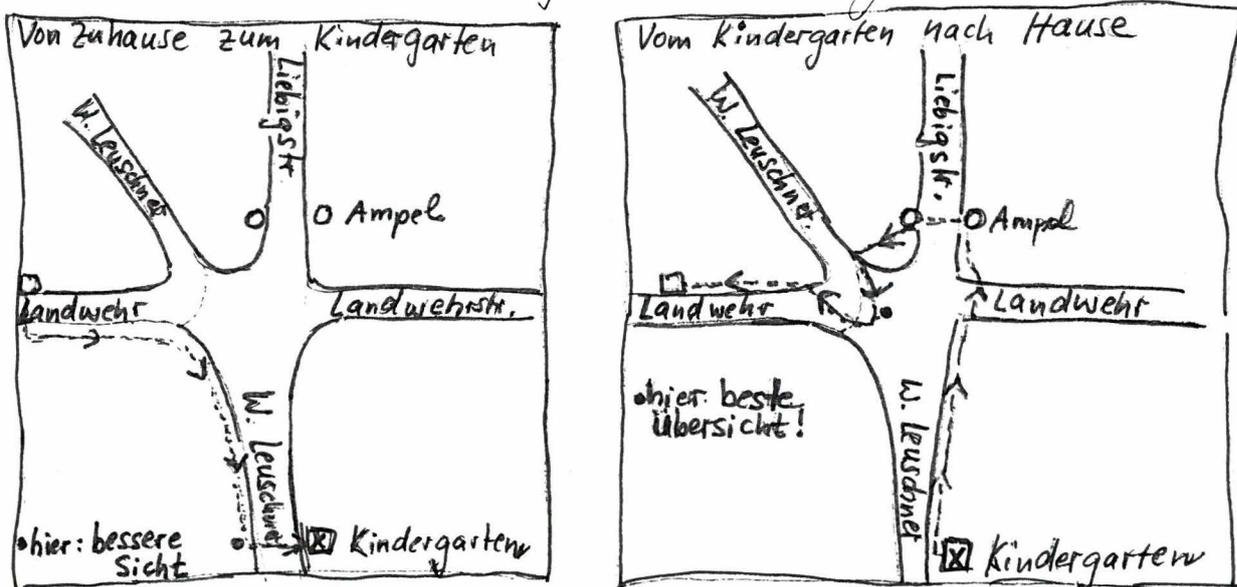
Zu viele parkende Autos in der Landwehrstraße, rund um die "Schulinsel", dazu die Schüler, die gegen 7.45 Uhr mit Autos gebracht werden, dazu Fahrräder und Mofas. Beim Weg zum Kindergarten und Abholen um kurz vor 13.00 Uhr strömen auch die Schüler (wohl oft auch in letzter Minute!) zur Schule bzw. danach zum Bus. An der Fußgängerampel in der Liebigstraße fahren öfter Autos bei "rot" über den Fußgängerüberweg. Die vielen **parkenden** Autos verhindern, den Kindern eine Übersicht entlang der Straße zu geben.

Skizze 1:

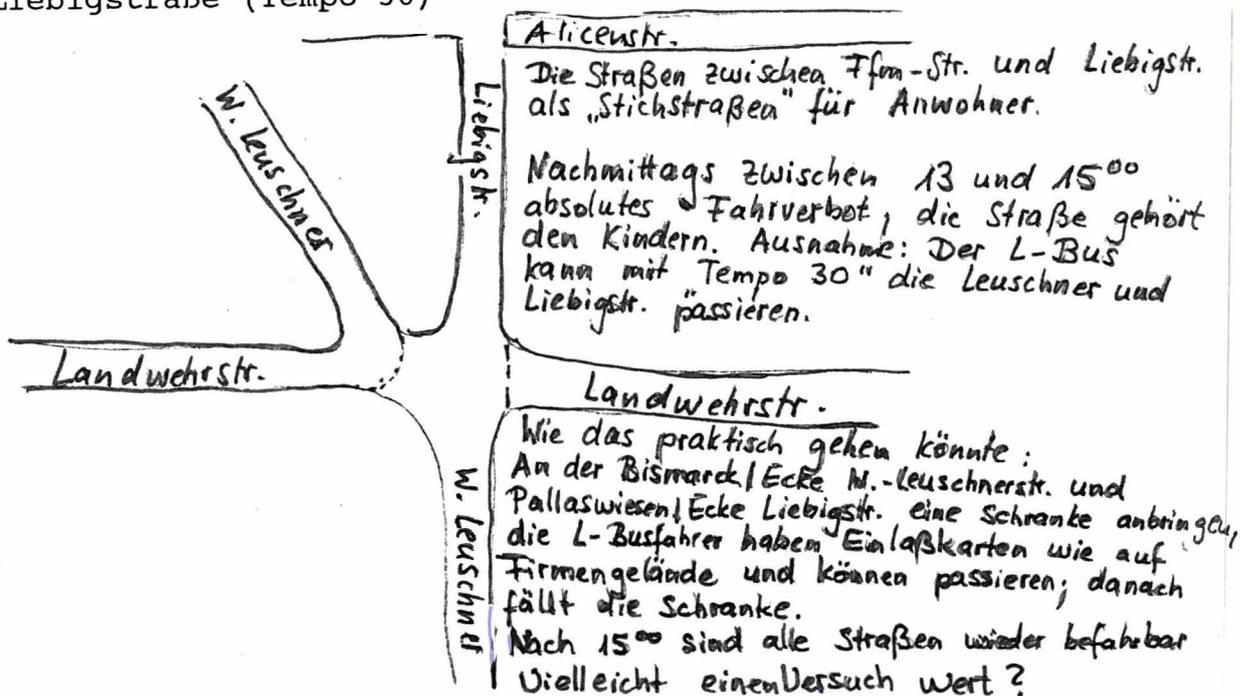
"Hindernisse und Gefahrenquellen"



Skizze 2 : " Unser Weg zum Kindergarten "



a) In Höhe von Kinderaugen müßte viel mehr freie Sicht sein durch Entfernen der parkenden Autos. b) die Landwehrstraße müßte von der Kasinostraße aus tatsächlich nur von Anwohnern befahren werden; c) Verkehrsberuhigung in der Liebigstraße (Tempo 30)



Folgender Vorschlag, wie die Situation in Bezug auf den Kindergartenbesuch verbessert werden kann, wurde in diesem Fall unterbreitet:

Änderung des Verkehrskonzepts der Stadt Darmstadt. Vorrang sollte der Mensch zu Fuß haben; dann der Mensch mit Fahrrad, dann der ÖPNV. Tempo 30 in allen Wohngebieten.

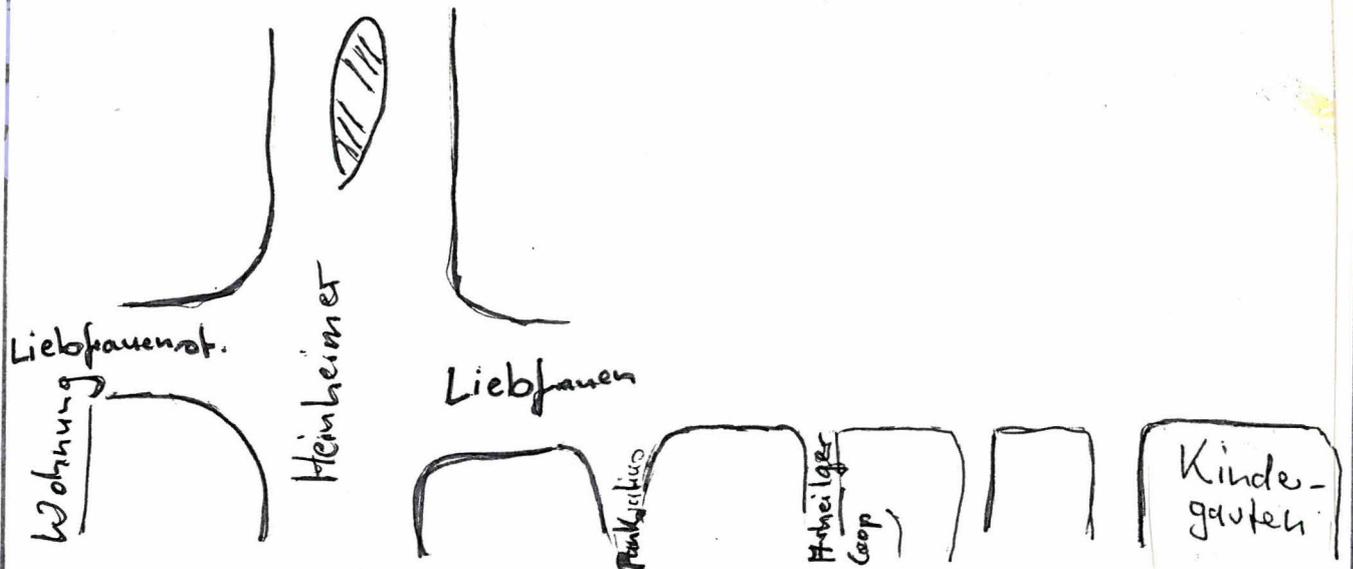
(3) Nr. 14

Um in den Kindergarten in der Wilhelm-Leuschner-Straße zu gelangen, muß meine Tochter die gesamte Liebigstraße entlanglaufen. Die Überquerung der Kahlert-, Alicen- und Landwehrstraße ist durch die auf beiden Seiten zugeparkten Autos sehr gefährlich. Das Kind muß auf die jeweilige Straße, um die Straße von oben einzusehen, dabei kann es aber nicht den Linksabbiegerverkehr von der Liebigstraße beachten. Zudem kommen die Autos die o.g. Straßen teilweise bzw. sehr oft mit zu hoher Geschwindigkeit auf die Kreuzung zugefahren und können somit die Kinder hinter den parkenden Autos erst sehr spät erkennen. Außerdem sind fast immer die Bürgersteige an der Kreuzung (absolutes Park- und Halteverbot!) zugeparkt, sodaß die Kinder ein, zwei Schritte auf die Liebigstraße müssen, um über die Straße zu kommen.

(4) Nr. 24

Das Überqueren der Heinheimer Straße ist extrem gefährlich. Wenn die Verkehrsinsel benutzt wird, muß Liebfrauenstraße hierzu 2mal überquert werden.

Der Weg ist zu weit für ein Kindergartenkind.



(5) Nr. 25

beide Straßenseiten
voll mit Autos

Kittlerstraße

Kindergarten

Reformhaus

Überall parkende Autos - unübersichtlich

Liebfrauenstraße

Rücksichtslose Autofahrer,
unübersichtlich, da überall
parkende Autos stehen. Zu
gefährlich für Kinder, da
die Sicht behindert wird

Apotheke

(6) Nr. 32

In der Liebfrauenstraße wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h von kaum einem Autofahrer eingehalten.

Als Fahrradfahrer wird man nicht als Verkehrsteilnehmer akzeptiert. Die Autofahrer überholen zu dicht oder zu schnell. Oft wird einem die Vorfahrt genommen.

In der Müllerstraße im Bereich der Schillerschule besteht Durchfahrverbot (Anlieger frei). Trotzdem herrscht reger Durchgangsverkehr.

Die Ampel Müller/Heinheimerstraße wird von einigen Autofahrern mißachtet.

Abbiegende Autofahrer von der Müllerstraße in die Heinheimerstraße beachten oft Fußgänger, die "grün" haben (besonders Kinder) nicht, obwohl ein gelbes Blinklicht angebracht ist.

In der momentanen Situation sind Kinder im Vorschulalter mit den Gefahren des Straßenverkehrs überfordert. Es wäre schön, wenn Appelle an Autofahrer oder Verkehrsberuhigung dazu beitragen könnten, daß sich unsere Kinder risikoloser im Stadtgebiet bewegen könnten. Nachdem was ich tagtäglich beobachte, sind solche Maßnahmen ohne Wirkung.

Der gesamte Innenstadtbereich müßte für den Autofahrer gesperrt werden.

(7) Nr. 36

Friedrich-Ebert-Platz/Liebfrauenstraße:

Hier wurden zur Verkehrsruehe Betonkübel aufgestellt, außerdem wurden keine Zebrastreifen sondern Pfeile auf die Straße gemalt. Dies ist für Kinder sehr unübersichtlich, so daß sie nicht wissen, wo sie über die Straße sollen. Es bleibt kein Auto stehen, wenn man die Straße überqueren will. Weiter oben - Robert-Schneider-Straße/Schuhknechtstraße - ist ein Zebrastreifen. Hier bleiben die Autofahrer stehen, wenn man die Straße überqueren will.

(8) Nr. 37

Die Skizze zeigt den Weg, auf dem ich mein Kind zum Kindergarten begleite.

Zu 1.

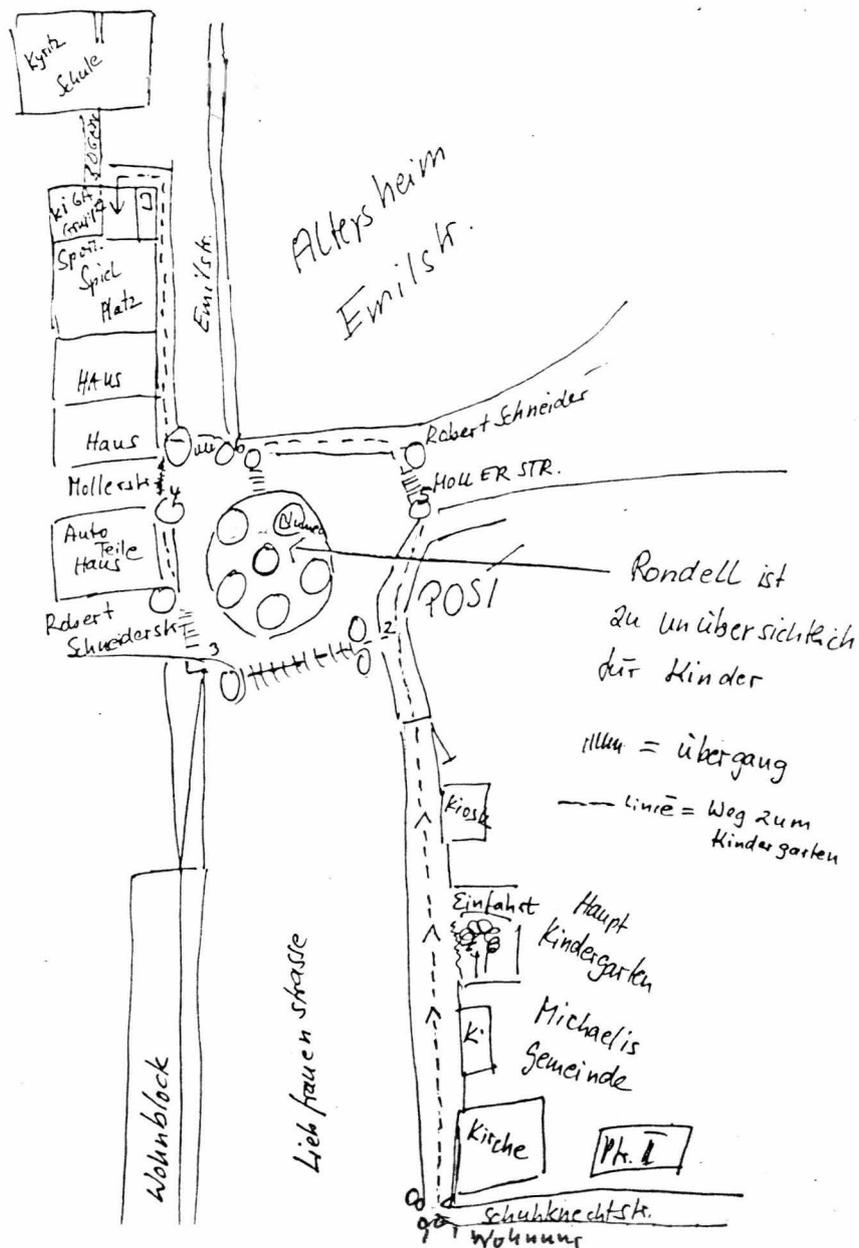
Die Schuhknechtstraße ist für ein Kind übersichtlich und leicht zu überqueren.

Zu 2, 3, 4, 5, 6

Hier fängt die Gefahrenzone an. Durch die Blumenkübel und das Rondell sind die Liebfrauenstraße, Mollerstraße, Robert-Schneider-Straße zu unübersichtlich, vor allem für Kinder, auch für Erwachsene, da von den meisten Autofahrern die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten wird.

Die meisten Kinder (außer vielleicht die ab 10 Jahren) sind sehr unsicher beim Überqueren, weil sie die vielen Verkehrseinflüsse nicht gleichzeitig richtig einordnen können. Es wurde schon mehrfach auf diese Gefahr hingewiesen.

Man müßte die Übergänge zu den einzelnen Straßen sicherer und übersichtlicher gestalten.



(9) Nr. 39

I. Wir sind Bewohner der Liebfrauenstraße und trotz verkehrsberuhigter Zone ist es unserer Meinung nach nicht zu verantworten, einen 3-6Jährigen alleine in den Kindergarten zu schicken. Unser Kind muß über drei Straßen gebracht werden, die Zubringer zum Rhönring sind.

Alle diese Straßen sind sehr belebt.

II. Die Überquerung der Straßen erfordert höchste Aufmerksamkeit, nicht nur für Kinder sondern auch für Erwachsene. Durch die Kübel ist sehr oft die Sicht an der Kreuzung (wegen der davor parkenden Pkw's) versperrt.

III. Die Liebfrauenstraße ist bei jeder Tageszeit eine der belebtesten "Nebenstraßen" im Norden Darmstadts. Sie müßte eventuell zur Einbahnstraße bis Pankratiusstraße (Bäckerei Vogel) gemacht werden oder durch geteerte Hügel in der Fahrbahn müßten die Verkehrsteilnehmer zum Langsamfahren gezwungen werden (siehe Böllenfalltor Richtung TH).

(10) Nr. 48

Hindernisse sind das Überqueren der Liebigstraße und der Kahlertstraße: Parkende Autos auf beiden Seiten der Kahlertstraße. Die Kinder müssen zwischen diesen auf die Straße gehen, um überhaupt zu sehen, ob ein Auto kommt oder nicht d.h. vom Gehsteig aus können sie wegen der parkenden Autos den Verkehr nicht einsehen.

Erforderlich wären: a) eine Ampel zum Überqueren der Liebigstraße und b) eine Ampel zum Überqueren der Kahlertstraße an der Ecke Kahlert/Viktoriastraße

zu a)



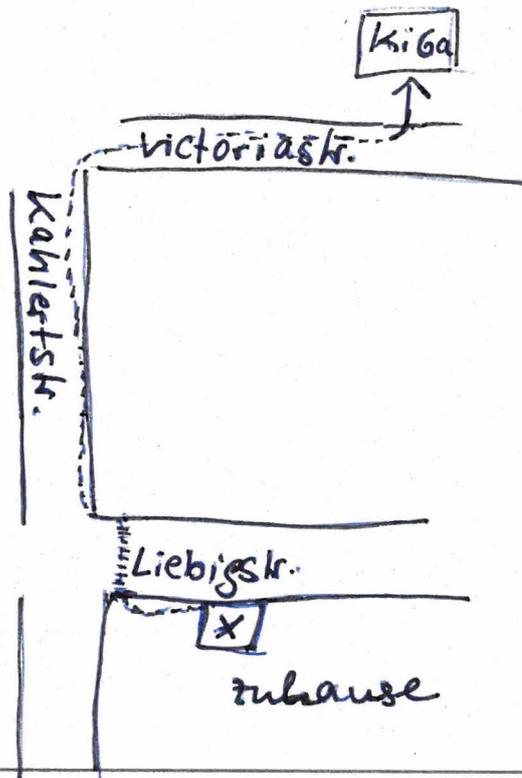
zu b)



(11) Nr. 49

Gefahrenquelle: die Überquerung der viel- und schnellbefahrenen Liebigstraße

Es müßte eine Fußgängerampel auf der diesseitigen Kreuzung vor der Kahlertstraße installiert werden.



(12) Nr. 53

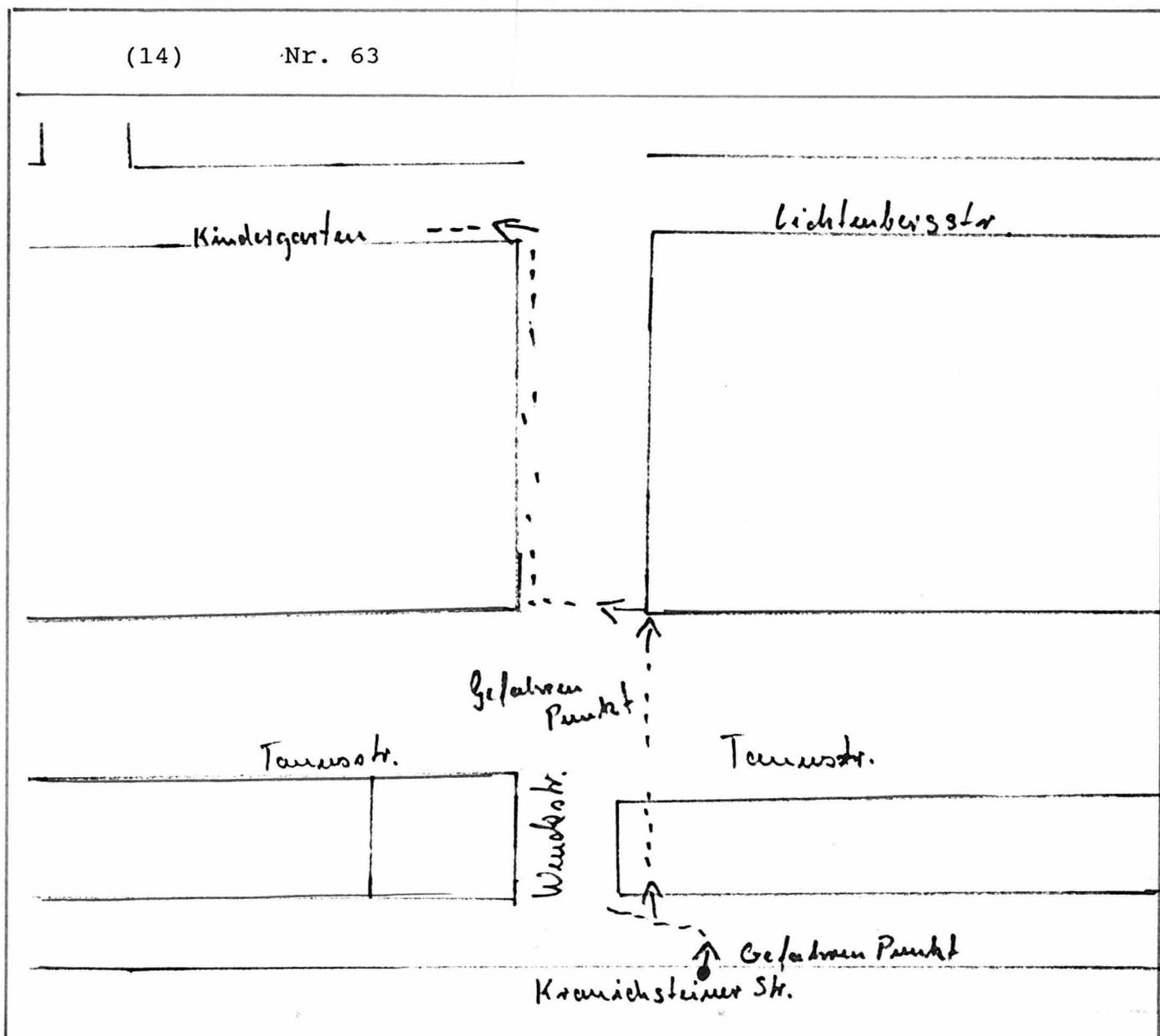
Wir wohnen im Braunschardter Weg und mein Sohn geht ins Koch'sche Haus. Ich werde ihn nie alleine in den Kindergarten schicken, da ich selbst oft genug in gefährliche Situationen gerate. Es sind vor allem 2 schwierige Stellen: zum ersten die **Kasinostraße/Landwehrstraße**. Die Autos dort biegen so schnell ab, obwohl die Fußgänger grün haben, daß dies für ein Kindergartenkind lebensgefährlich sein kann. Zum zweiten die **Liebigstraße**; dort gibt es nur die eine Ampel (Höhe Johanneskirche) und die 2. Ampel ist weit entfernt (Richtung Kahlertstraße). Die Straße ist von beiden Seiten so zugeparkt, daß es den Kindern total die Sicht versperrt und gerade dort haben die Autos eine enorme Geschwindigkeit drauf.

An gefährlichen Hauptstraßen (bei uns z.B. Kasinostraße) sollte die "Grün-Phase" für Fußgänger, insbesondere für Kinder, wesentlich länger anhalten. Ich selbst fahre mit dem Fahrrad und komme knapp bis zur Fahrbahnmitte, da ist es bereits wieder Rot!

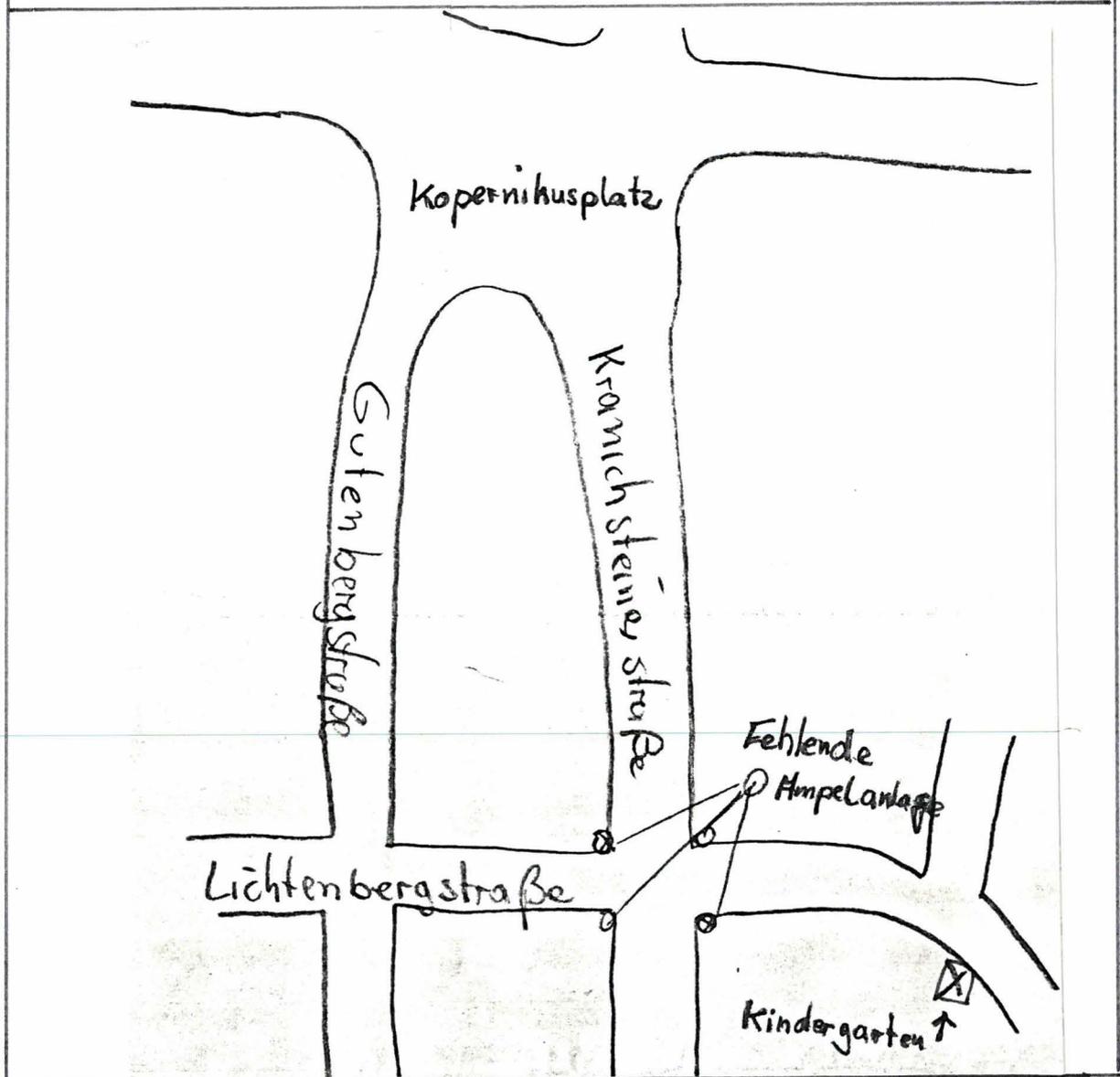
(13) Nr. 62

Je mehr Kindergärten es gibt, desto kürzer werden die Wege zwischen Kindergarten und Wohnung sein. Wenn diese kürzeren Wege dann noch von den Hindernissen befreit werden, müßte es möglich sein, daß die Kinder allein in den Kindergarten gehen können. Voraussetzung ist die Gründung neuer Kindergärten.

(14) Nr. 63



(15) Nr. 64



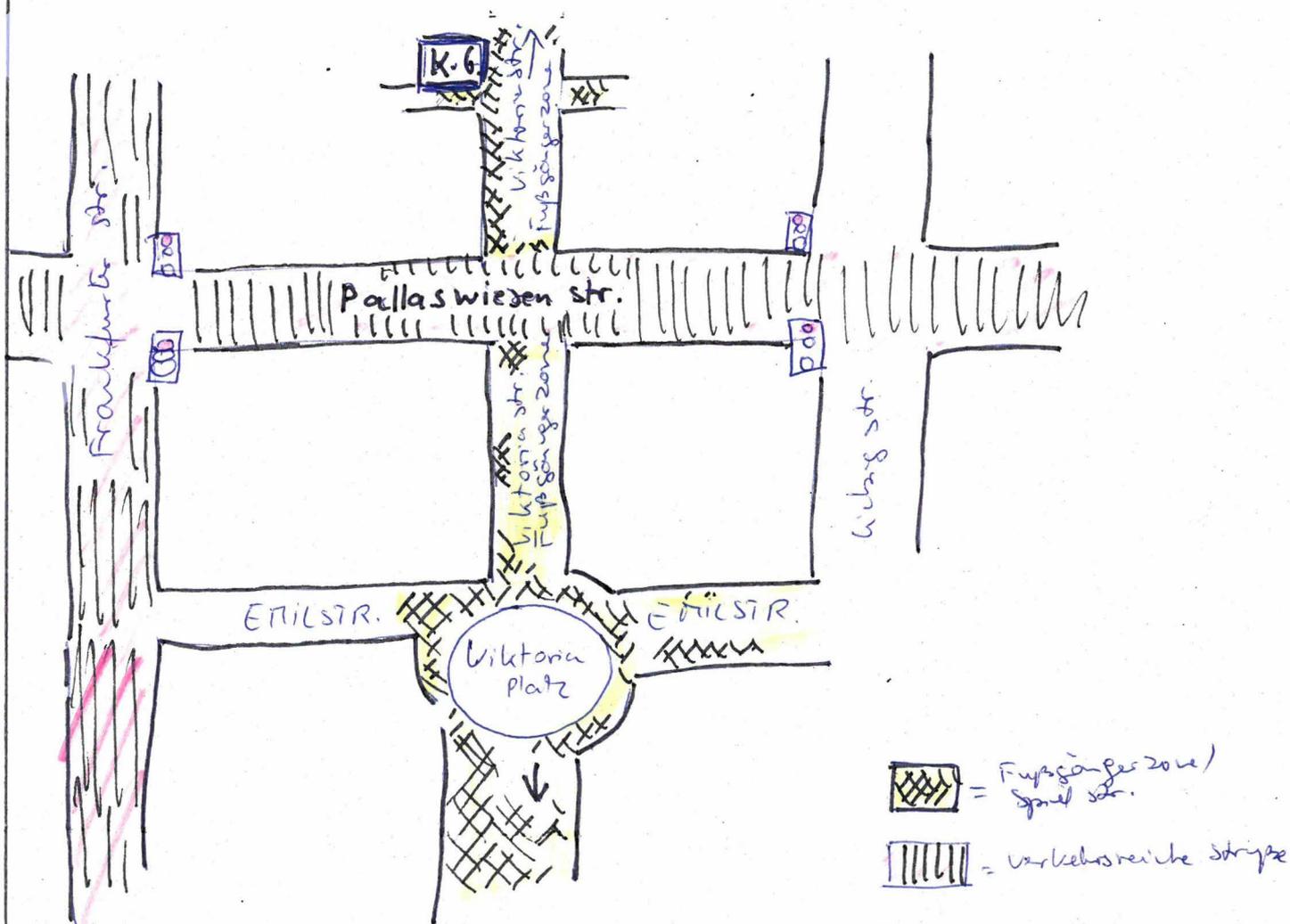
(16) Nr. 72

Zwischen unserer Wohnung Marburgerstraße und dem Kindergarten Liebfrauenstraße liegt der Rhönring, der morgens bzw. auch noch mittags stark befahren ist. Es gibt zwar eine Fußgängerampel, bei der es uns schon öfters vorgekommen ist, daß wir schon "dicke grün" für die Fußgänger hatten und ein Autofahrer darüber brauste. Hätte ein Kind mit 4-5 Jahren an der Ampel "bei grünem Männchen" nach links und rechts geschaut? Oder kann es abschätzen, hält er oder hält er nicht? Ich glaube kaum.

Ich frage mich, was kann man ändern? Die Verkehrsordnung ist geregelt, doch für manchen Autofahrer gilt dies wohl nicht! Um dieser Gefahr aus dem Wege zu gehen, begleite ich wohl die Tochter bis zum Ende der Kindergartenzeit.

(17) Nr. 77

Die Frankfurter Straße ist sehr belebt. Das Kind muß über die Ampel Ecke "Pallaswiesenstraße", wo es auch sehr belebt ist. Leider ist der Fußgängerbereich, der auch Spielstraße ist, von der Pallaswiesenstraße unterbrochen. Gut wäre eine Ampel Viktoriastraße/Pallaswiesenstraße.



Rechts Frankfurterstraße sehr belebt, das Kind muß über die Ampel Ecke Pallaswiesenstraße, wo es auch sehr belebt ist.

Der kürzeste Weg ist eine Versuchung, aber keine Ampel an der Kreuzung Pallaswiesen/Viktoriastraße. Leider ist der Fußgängerbereich, der auch Spielstraße ist, von der Pallaswiesenstraße unterbrochen.

Allgemeiner Vorschlag:

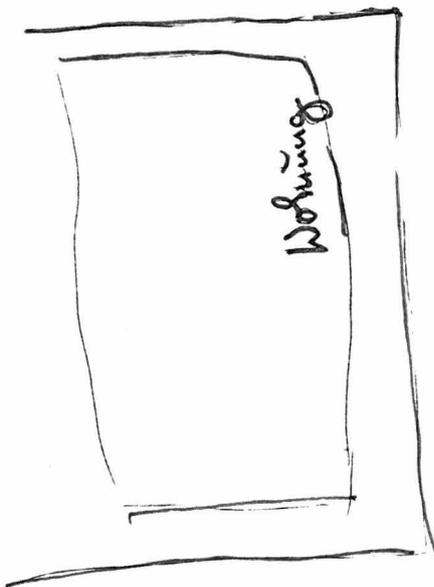
Für alleinerziehende Eltern, die arbeiten, sollte eine kostenlose Betreuung in den Zeiten, in denen das Kind allein wäre, vom Staat, dem Land oder Kreis übernommen werden.

(18)

Nr. 81



Sehr belebte Straße



Ich habe 2 Kinder,
Altersunterschied 2 1/2 Jahre

Keine Krippe vorhanden,
alle Einrichtungen an
verschiedenen

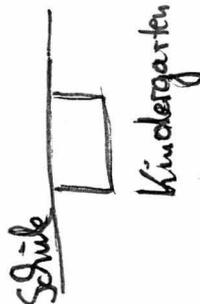
Ecken.

Geschwister unterschied-
lichen Alters werden
auseinandergerissen.

Sehr belebte Straße



Warum ist der Hort nicht bei der Schule?
Kindergartenkinder gehen nicht zur Schule.

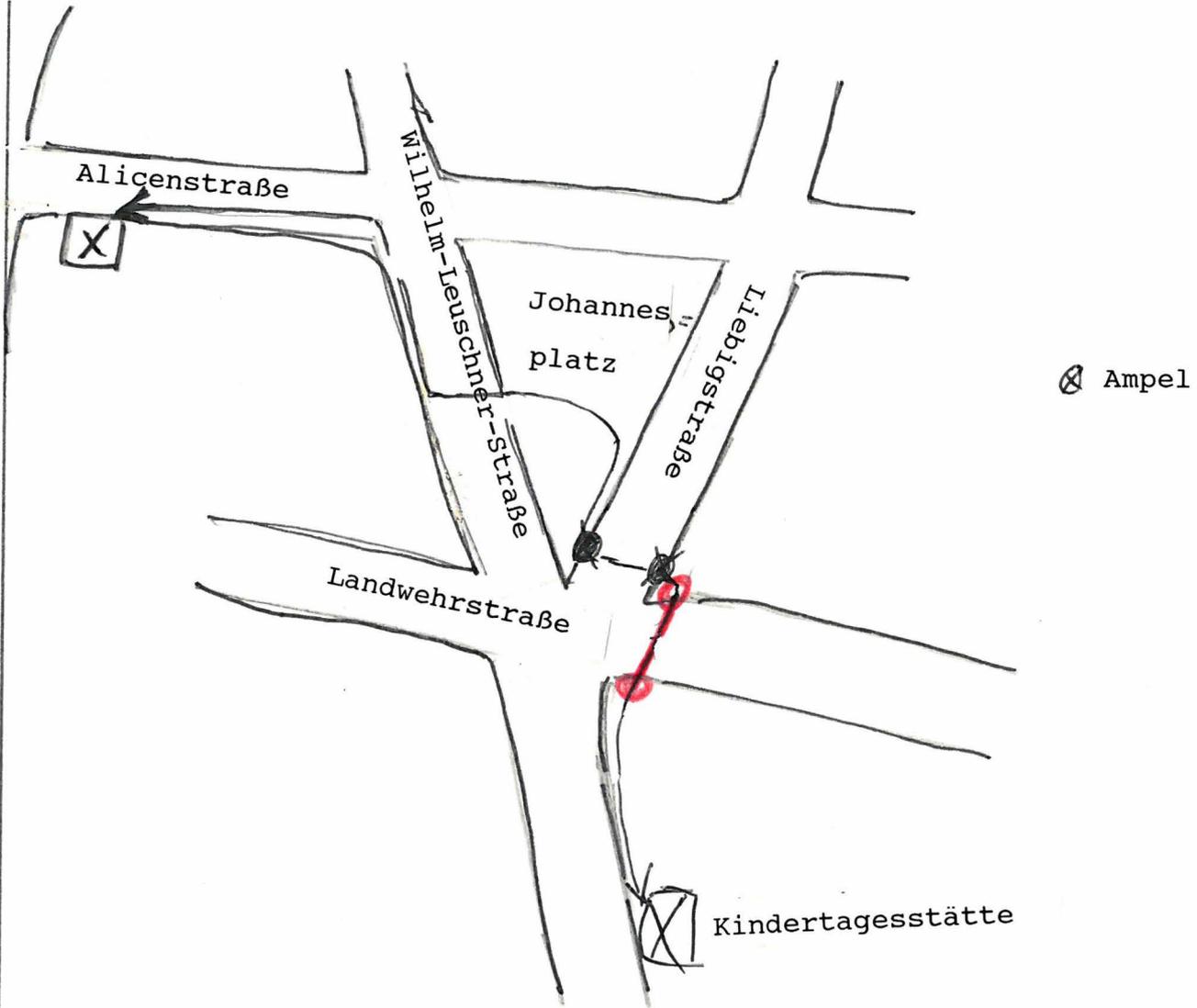


Allgemeiner Vorschlag:

Flexiblere Öffnungszeiten. Es gibt Schulbusse, warum keine Kindergartenbusse? Ein Kindergartenplatz in Nähe des Arbeitsplatzes ist für Berufstätige vorteilhafter, evtl. gemeinsames Mittagessen, kürzere Wege.

(19) Nr. 85

Gefahren beim Überqueren der Landwehrstraße, da Kreuzung und mangelnde Übersicht durch parkende Autos! 



4. Schlußbemerkungen

Kinder werden heute nur in Ausnahmefällen auf ihren Kindergartenwegen nicht begleitet. Die Verkehrsbedingungen lassen es nicht zu, daß Kinder diese Wege allein zurücklegen. Probleme bereitet dabei nicht nur der fließende, sondern auch der sog. "ruhende" Verkehr, der das Überqueren von Straßen erschwert, weil die parkenden Autos die Einsehbarkeit behindern und die Übersicht vermindern. Da es verantwortungslos wäre, angesichts der bestehenden Bedingungen das Kind allein auf den Weg zu schicken, wird es begleitet. Die Annahme, daß die Begleitperson überwiegend die Mutter ist, wurde bestätigt. Es scheint keine Frage zu sein, daß Mütter diese Aufgabe zu übernehmen haben, auch wenn sie berufstätig sind. Es wurde somit empirisch bestätigt, daß zwischen dem frauen- und "kinder"-politischen Ziel der selbständigen Erreichbarkeit des Kindergartens und der Wirklichkeit eine breite Kluft besteht. Das Ergebnis, daß die Kindergartenwege überwiegend zu Fuß zurückgelegt werden, läßt sich sehr wahrscheinlich darauf zurückführen, daß in dem untersuchten **innerstädtischen** Gebiet die Wege zwischen Wohnung und Kindergarten vergleichsweise kurz sind. Es ist anzunehmen, daß in anderen nicht-innerstädtischen Wohngebieten das Auto weitaus häufiger als Verkehrsmittel genutzt wird, um Kinder zum Kindergarten zu bringen und von dort wieder abzuholen. Eine weitere, in der Planung befindliche Untersuchung soll darüber Aufschlüsse bringen.

Das Interesse der Eltern an der untersuchten Problemstellung war recht groß. Sie waren dementsprechend bereit, auch auf die offenen Fragen detailliert zu antworten. Wie sich hier zeigte, sind Eltern von Vorschulkindern Verkehrssicherheits-Experten in dem Bereich zwischen Wohnung und Kindergarten. Sie können genau angeben, wo gefährliche Orte und Straßen sind. Die daran anknüpfende Annahme ist, daß eine

Beseitigung dieser Gefahrenpunkte ganz entscheidend dazu beitragen kann, die Verkehrssicherheit für Kinder in Darmstadt allgemein zu erhöhen, denn zu vermuten ist, daß eben diese Straßen, Straßenabschnitte oder Kreuzungen nicht nur für Vorschulkinder gefährlich sind, die im Unterschied zu den Schulkindern geschützt werden, wenn sie alltägliche Wege zurücklegen.

Im Unterschied zum langfristigen Ziel, die Verkehrssicherheit in der gesamten Stadt für alle nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer (Kinder und Jugendliche, viele Frauen, alte Menschen) zu verbessern, wäre die Erstellung von Kindergartenwegeplänen unter dem Gesichtspunkt der Beseitigung von Gefahrenquellen auf den Kindergartenwegen ein kurz- bis mittelfristig realisierbares Ziel.

5. Zusammenfassung

Gut erreichbare Kindergärten in ausreichender Zahl sind aus dreierlei Gründen anzustreben: Sie entlasten die Frauen, die in erster Linie für die Betreuung der Kinder zuständig sind; sie sind somit auch eine Voraussetzung für das **frauenpolitische Ziel** der Vereinbarkeit von Familie und Beruf; sie fördern den Sozialisationsprozeß, so daß das **"Kinder"-politische Ziel** sein muß, jedem Kind im Alter zwischen 3 und 6 Jahren den Besuch des Kindergartens zu ermöglichen; ferner ist ein **verkehrspolitisches Ziel**, daß die Kindergartenwege zu Fuß zurückgelegt werden können, um den motorisierten Individualverkehr nicht noch zusätzlich in Form eines Kindergartenverkehrs zu erhöhen. Eine zugleich frauen-, kinder- und verkehrspolitische Zielvorstellung ist demzufolge, daß die Kinder zu Fuß und **selbständig** ihre Kindergartenwege zurücklegen können.

Fünf Kindergärten in der Innenstadt von Darmstadt (Kindergärten in der Viktoriastr., Wilhelm-Leuschner-Str., Liebfrauenstr., Kittlerstr. und Lichtenbergstr.) wurden im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit untersucht. Informationen wurden durch Befragung der Eltern der Kindergartenkinder gewonnen. Diese Fragebogen wurden zusammen mit einem Freiumschlag und einem Anschreiben an die Eltern in den Kindergarten verteilt. Die Eltern bekamen den Fragebogen durch ihre Kinder ausgehändigt, die auf dem Postweg an das Institut zurückgeschickt werden konnten.

Insgesamt 85 Fragebogen wurden zurückgeschickt, was einem Rücklauf von ca. 50 % entsprach.

Wie sich herausstellte, werden in 95 % der Fälle die Kinder zum Kindergarten begleitet, Begleitperson ist in 68 % ausschließlich die Mutter, in 1 % ausschließlich der Vater.

Die tägliche Begleitung des Kindes auf seinen Kindergartenwegen übernimmt die Mutter auch dann, wenn sie berufstätig ist.

Nur etwa jedes siebte Kind wird mit dem Auto in den Kindergarten gebracht. Weitaus am häufigsten werden die Kindergartenwege zu Fuß zurückgelegt. Eine Erklärung für die relativ geringe Autonutzung ist hier, daß die Entfernungen zwischen Wohnung und Kindergärten in Innenstadtbereichen eher gering sind. Dem entspricht, daß nur 7 % der Eltern angeben, daß der Weg zum Kindergarten mehr als 10 Minuten in Anspruch nimmt. Daß die Nähe ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Kindergartens ist, zeigte sich daran, daß 72 % der Eltern den nächstliegenden Kindergarten gewählt hatten. Sofern das Kind einen entfernter gelegenen Kindergarten besucht, ist der häufigste Grund dafür, daß dort freie Plätze verfügbar gewesen seien.

Die Frage nach den Hindernissen und Gefahren auf den Kindergartenwegen wurde von vielen Eltern sehr ausführlich beantwortet, in einigen Fällen wurden die schriftlichen Ausführungen noch durch erläuternde Skizzen ergänzt. Als besonders gravierende Probleme kristallisierten sich die Überquerung bestimmter Straßen und, häufig damit zusammenhängend, die Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation infolge des Zuparkens der Straßenränder heraus.

Obwohl in den meisten Fällen die Kindergartenwege kurz sind, so liegen doch oftmals stark und schnell befahrene und vor allem unübersichtlich zugeparkte Straßen und Kreuzungen zwischen Wohnung und Kindergarten, so daß das Kind nicht allein in den Kindergarten gehen kann. Als Ursachen für den Zwang, das Kind begleiten zu müssen, werden von den Eltern dabei weitaus seltener der unvollkommene Entwicklungsstand des Vorschulkindes als vielmehr die (nicht kindgerechten)

Umweltbedingungen angesehen. Als gefährlich für Kinder wird die Liebfrauenstraße wahrgenommen, der sowohl ein hohes Verkehrsaufkommen als auch eine zu hohe Fahrgeschwindigkeit bescheinigt werden. Als ebenfalls problematische Straßen im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit der Kindergärten erwiesen sich die Pallaswiesen- und die Liebigstraße. In der Landwehrstraße stellt nach Ansicht der Eltern der ruhende Verkehr ein gravierendes Hindernis dar.

Die Eltern erwiesen sich nicht nur als Experten im Hinblick auf Hindernisse und Gefahrenpunkte, sondern hatten auch etliche Vorschläge anzubieten, wie die Kindergartenwege verkehrssicherer gemacht werden könnten. Die meisten Vorschläge beziehen sich auf Überquerungshilfen wie Ampeln und Zebrastreifen. Ampelanlagen werden vor allem in der Liebigstraße gewünscht, besonders an den jeweiligen Kreuzungen mit der Landwehr- und der Kahlertstraße. Darüber hinaus hält man auch an den Kreuzungen Kranichsteiner-/Lichtenbergstraße und Liebfrauenstraße/Heinheimerstraße Ampeln für erforderlich. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden am häufigsten für die Liebigstraße gewünscht, ferner auch für die bereits verkehrsberuhigten Straßen Liebfrauen- und Viktoriastraße.

Weitaus mehr Eltern haben sowohl allgemeine als auch konkrete Vorschläge gemacht, wie die Verkehrssicherheit erhöht werden kann, als daß sie den Standpunkt vertreten, daß Veränderungen imgrunde nicht möglich sind und man lediglich abwarten müsse, bis das Kind im höheren Alter die Fähigkeit erlangt, mit den Gefahren besser fertig zu werden.

Allgemeine Wünsche/Vorschläge sind: näher gelegene, kleinere Kindergärten, flexiblere Öffnungszeiten, Betreuung auch über den Vormittag hinaus, mehr Kindergartenpersonal.

Anhand von insgesamt 19 konkreten Schilderungen wird das Problem der Erreichbarkeit der innerstädtischen Kindergärten in Darmstadt veranschaulicht. Wie sich hier und in der Studie insgesamt zeigt, sind die Eltern von Kindergartenkindern in bestimmten räumlichen Bereichen der Stadt Experten, die über ein genaues Wissen darüber verfügen, wo für Kinder gefährliche Straßen und Plätze sind. Es ist anzunehmen, daß eine Beseitigung dieser gefährlichen Stellen dazu beitragen kann, die Verkehrssicherheit für Kinder in Darmstadt zu erhöhen.