

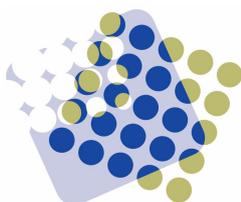
# *Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere*

*Zusammenfassung der Ergebnisse*

*Daniel Sauter  
Urban Mobility Research*

*Marco Hüttenmoser  
Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“*

*Forschungsprojekt durchgeführt im Rahmen des  
Nationalen Forschungsprogramms „Integration und Ausschluss“ (NFP51)  
Mit Unterstützung des Bundesamtes für Sport, BASPO, Magglingen*



**Integration und Ausschluss**  
Nationales Forschungsprogramm NFP 51  
**Intégration et exclusion**  
Programme national de recherche PNR 51  
**Social Integration and Exclusion**  
National research programme NRP 51



**FOSPO** Federal office of sports Magglingen  
**BASPO** Bundesamt für Sport Magglingen  
**OFSP** Office fédéral du sport Macolin  
**UFSP** Ufficio federale dello sport Macolin

*Zürich, August 2006*

## Inhaltsverzeichnis

---

1.	Kurzfassung / Abstract.....	1
2.	Ziele und Relevanz des Forschungsprojekts .....	2
3.	Theoretischer Rahmen und Methoden .....	3
3.1	Theoretischer Rahmen und Grundhypothesen .....	3
3.2	Untersuchungsgebiet und -methoden .....	4
4.	Ergebnisse .....	5
4.1	Wahrnehmung der Strasse aus Sicht der BewohnerInnen .....	5
4.2	Nachbarschaftsbeziehungen .....	7
4.3	Aufenthalt im öffentlichen Raum, Mobilität und Bewegungsaktivitäten.....	9
4.4	Mitwirkung, Konflikte und Veränderungswünsche .....	12
4.5	Zufriedenheit und Integrationsgefühl.....	14
4.6	Resultate der multiplen Regressionsanalyse .....	16
4.7	Kinder im Wohnumfeld: Resultate aus dem Kinderfragebogen.....	17
4.8	Beobachtungen der Aktivitäten im öffentlichen Raum .....	19
4.9	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen .....	20
5.	Empfehlungen und Forderungen an die Praxis .....	21
6.	Anhang: Theoretische Aspekte .....	23
6.1	Theoretische Annäherung an den Begriff von Integration und Ausgrenzung.....	23
6.2	Ausblick auf eine theoretisch-konzeptionelle Erweiterung von Integration und Ausgrenzung .....	25

## Impressum

Autoren:	Daniel Sauter, Urban Mobility Research Marco Hüttenmoser, Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“
Auftraggeber:	Schweizerischer Nationalfonds, Nationales Forschungsprogramm NFP51 „Integration und Ausschluss“
Mit Unterstützung:	Bundesamt für Sport, BASPO, Magglingen
Bezugsquelle:	Diese Zusammenfassung und ein ausführlicher Projektbericht können von folgenden Websites herunter geladen werden: <a href="http://www.kindundumwelt.ch">www.kindundumwelt.ch</a> ; und <a href="http://www.seark.ch">www.seark.ch</a> (ab Januar 2007)
Kontakt:	Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich <a href="mailto:daniel.sauter@urban-mobility.ch">daniel.sauter@urban-mobility.ch</a>  Marco Hüttenmoser, Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“, Kirchbühlstrasse 6, 5630 Muri AG, <a href="mailto:info@kindundumwelt.ch">info@kindundumwelt.ch</a>
Copyright ©:	Urban Mobility Research und Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“ Abdruck nur mit Genehmigung der Autoren

Zürich und Muri AG, August 2006



**Integration und Ausschluss**  
Nationales Forschungsprogramm NFP 51  
**Intégration et exclusion**  
Programme national de recherche PNR 51  
**Social Integration and Exclusion**  
National research programme NRP 51



**FOSPO** Federal office of sports Magglingen  
**BASPO** Bundesamt für Sport Magglingen  
**OFSP** Office fédéral du sport Macolin  
**UFSP** Ufficio federale dello sport Macolin

## 1. Kurzfassung / Abstract

---

### Thema

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

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

### Untersuchungsmethoden

In die Analyse wurden drei Strassentypen in sozial durchmischten Quartieren der Stadt Basel einbezogen: 1) eine Strasse mit Tempo 50 mit relativ viel Verkehr, 2) eine Strasse in einer Tempo-30-Zone sowie 3) drei Begegnungszonen, in denen mit maximal 20 km/h gefahren werden darf, Vortritt für die FussgängerInnen gilt und das Kinderspiel grundsätzlich erlaubt ist. Unter den drei Begegnungszonen befinden sich eine nach neuem Recht eingerichtete sowie zwei seit 25 Jahren bestehende Wohnstrassen. Damit konnte auch die Langzeitwirkung untersucht werden. Die Strassen weisen alle eine ähnliche Bebauungs- und Bevölkerungsstruktur auf und auch das Mietzinsniveau ist vergleichbar. Die Erhebung bestand aus einer schriftlichen Befragung der BewohnerInnen und der Beobachtung der Aktivitäten im öffentlichen Raum, die auch fotografisch dokumentiert wurden.

### Wichtigste Resultate

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

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

BewohnerInnen von Begegnungszonen fühlen sich bedeutend wohler an ihrer Strasse und wohnen dort auch wesentlich länger. Im Gegensatz dazu sagen die Befragten der Tempo-50 bzw. Tempo-30 Strassen signifikant häufiger, ihre Strasse sei wie jede andere auch; das sei nur ihr momentaner Wohnort oder gar, sie würden eigentlich lieber wegziehen. Zudem bezeichnen sich an der Tempo-50 Strasse rund 30% der Befragten als „eher weniger gut“ oder „überhaupt nicht“ integriert. In den Begegnungszonen beträgt dieser Anteil nur rund 13% und an der Tempo-30 Strasse 14%. Das Gefühl, sehr gut integriert zu sein, ist in den beiden alten Wohnstrassen mit Abstand am grössten. Interessanterweise beeinflussen sozio-demographische Merkmale die Integrationspotenziale in einem geringeren Masse als der Strassentyp. Alter, Geschlecht, Nationalität und sozialer Status haben nur in einzelnen Fällen einen signifikanten eigenständigen Einfluss

auf die Integrationspotenziale. Am ehesten unterscheiden sich Familienhaushalte von anderen Bevölkerungsgruppen, vor allem hinsichtlich der Zahl der Nachbarschaftskontakte und der Nutzung des öffentlichen Raumes.

### Empfehlungen

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

## **2. Ziele und Relevanz des Forschungsprojekts**

---

Ziel des Projekts war und ist es zu zeigen, wie sich eine verbesserte Zugänglichkeit und Verfügbarkeit von öffentlichen Räumen in urbanen Wohnquartieren auf die Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen auswirkt. Während die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes oft durch den Strassenverkehr eingeschränkt ist, bietet sich seit Anfang 2002 mit der Einrichtung von so genannten Begegnungszonen (Tempo 20, Vortritt für FussgängerInnen, Kinderspiel grundsätzlich erlaubt) die Möglichkeit, den öffentlichen Raum vermehrt im Sinn der Koexistenz zu gestalten, und damit die Integrationspotenziale zu fördern. In dieser Untersuchung interessiert vor allem, wie sich der Verkehr und die Umgebungsqualität verschiedener Strassentypen auf die sozialen Beziehungen und die Nutzungen des Raumes sowie das subjektive Integrationsgefühl auswirken. In die Studie wurden drei Begegnungszonen (eine neu eingerichtete und zwei seit 25 Jahren bestehende Wohnstrassen), eine Strasse mit Tempo 50 und eine Strasse in einer Tempo-30 Zone einbezogen, wobei die Bebauungs- und Sozialstruktur sowie die das Mietzinsniveau in allen Strassen relativ ähnlich sind.

Bereits Anfang der 70er Jahre hat Donald Appleyard in San Francisco den Einfluss der Verkehrsmenge auf die Nachbarschaftsbeziehungen, das Wohlbefinden und die Reaktionen sowie Anpassungsprozesse der BewohnerInnen auf den zunehmenden Verkehr (Rückzug, Wegzug etc.) untersucht. Dazu hat er ein „ökologisches Modell des Strassenlebens“ entworfen. Die vorliegende Studie nimmt die Grundidee von Appleyard auf und überprüft sie in einem anderen zeitlichen und geografisch-kulturellen Kontext.

Integration und Ausgrenzung im öffentlichen Raum sind im schweizerischen Wissenschafts-Kontext nur selten ein Thema. Dies im Gegensatz zu angelsächsischen Ländern. Hier wie dort beschränkt sich der Diskurs jedoch häufig auf die Fragen von (Un)Sicherheit und (Un)Ordnung. Die Auswirkungen des Verkehrs sowie der Beitrag von multifunktionalen öffentlichen Räumen auf Integration und Ausgrenzung bleiben dabei ausgeblendet. Dies ist insofern interessant – und befremdend – als in Bevölkerungsbefragungen der Verkehr regelmässig als wesentlich grösseres Problem geschildert wird als die Kriminalität<sup>1</sup> (Eisner 2000, Appleyard 1981). In der vorliegenden Untersuchung wird – in den Grenzen des beschränkten Forschungsbudgets – eine thematisch umfassendere Darstellung insofern versucht, als sie neben dem öffentlichen Raum, seiner Nutzung und Gestaltung auch die sozialen Beziehungen im Umfeld und die subjektive Wahrnehmung mit einbezieht. Dadurch schliesst das Projekt eine Forschungslücke und macht in einem breiteren Kontext auf die Bedeutung des öffentlichen Raumes für Integration und Ausgrenzung aufmerksam. Die Ergebnisse zeigen auf, dass diese Integrationspotenziale durchaus beträchtlich sein können. Sie beliefern damit den wissenschaftlichen Theorie-Diskurs und die Praxis mit einer Reihe von Hinweisen und Anregungen.

Mit Bezug auf den Theorie-Diskurs weisen die gewonnen Erkenntnisse im Sinne einer Problematisierung unter anderem<sup>2</sup> darauf hin, dass ...

- ... sich die Analyse von Integration und Ausgrenzung im öffentlichen Raum immer auf alle Bevölkerungsgruppen beziehen sollte;
- ... eine mehrdimensionale Analyse notwendig ist, die zum Beispiel – wie hier vorgeschlagen – strukturelle, diskursive und subjektive Dimensionen umfasst;

<sup>1</sup> Das Thema Verkehr wiederum beschränkt sich im Wissenschaftsbereich vornehmlich auf Fragen der nationalen Verkehrspolitik, des Verkehrsmanagements und der Verkehrstechnik.

<sup>2</sup> Die folgenden Elemente werden hier nur stichwortartig wiedergegeben, zum Teil werden sie in den nachfolgenden Teilen dieser Zusammenfassung vertieft.

- ... die Dichotomie von Integration und Ausgrenzung zu hinterfragen und zu differenzieren ist; und
- ... sowohl in theoretischer wie empirischer Hinsicht die Gefahr besteht, von aussen festzulegen, wer integriert und wer ausgegrenzt ist und – um dies zu vermeiden – eher von Bedingungen bzw. von Potenzialen oder Momenten von Integration und Ausgrenzung gesprochen werden sollte.

Mit Bezug auf die Praxis weisen die Ergebnisse darauf hin, dass ...

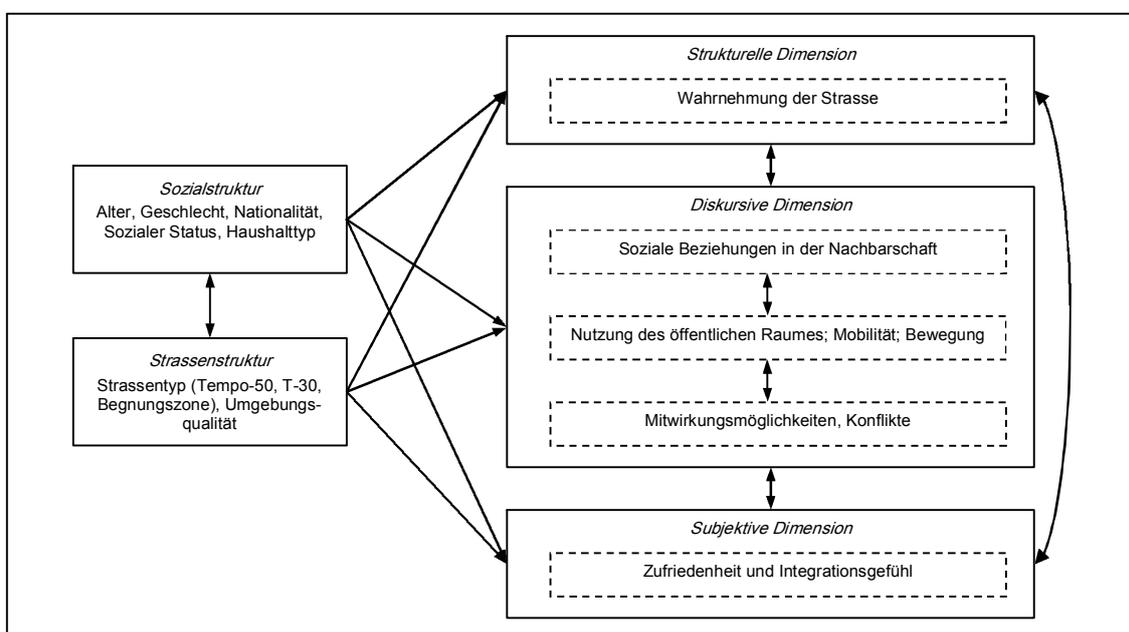
- ... der öffentliche Raum im Wohnquartier einen direkten, aber meist untergründig wirkenden Beitrag an die Integration in der Nachbarschaft leisten kann;
- ... dieser Raum nicht nur als Verkehrs-, sondern auch als Lebensraum der Quartierbevölkerung zu planen und zu gestalten ist;
- ... die Einrichtung von Begegnungszonen eine geeignete Massnahme ist, um Integrationspotenziale zu eröffnen und deshalb schweizweit gefördert werden sollte;
- ... der Gestaltung des Raumes besondere Bedeutung zukommt, damit er auch tatsächlich als Aufenthalts- und Spielraum genutzt werden kann; und
- ... die Partizipation der BewohnerInnen, die Planung und Finanzierung des öffentlichen Raumes im Wohnquartier überdacht werden muss.

### 3. Theoretischer Rahmen und Methoden

#### 3.1 Theoretischer Rahmen und Grundhypothesen

Die Integrationspotenziale und ausgrenzenden Momente werden im vorliegenden Projekt in drei Dimensionen analysiert: in der strukturellen, diskursiven und subjektiven Dimension<sup>3</sup>. In der strukturellen Dimension geht es dabei um die Wahrnehmung des Strassenraumes, dessen Zugänglichkeit und Nutzbarkeit aus Sicht der BewohnerInnen. In der diskursiven Dimension werden die Nachbarschaftsbeziehungen, die Mitwirkungsmöglichkeiten sowie die Nutzung des öffentlichen Raumes – z.B. für Aufenthalt und Bewegung – berücksichtigt und in der subjektiven Dimension geht es um die subjektive Zufriedenheit und das Integrationsgefühl in der Strasse. Für jeden einzelnen Themenbereich wurden Indikatoren von integrativen Bedingungen formuliert, die das Rückgrat des schriftlichen Fragebogens bildeten. Als unabhängige Variablen fungieren die Sozialstruktur (Zusammensetzung der Bevölkerung) und die Strassenstruktur (Strasstyp, Umgebungsqualität).

Abbildung 1: Modell der postulierten Zusammenhänge in der Übersicht



<sup>3</sup>

Ergänzende Darlegungen zur Theorie von Integration und Ausgrenzung sind im Anhang (Kapitel 6) zu finden. Detaillierte Angaben, auch zum öffentlichen Raum, werden im ausführlichen Schlussbericht publiziert.

Aufgrund der theoretischen Überlegungen wurden die folgenden beiden Grundhypothesen formuliert:

- Die Integrationspotenziale (integrativen Momente) werden in allen drei Dimensionen stärker durch die Strassenstruktur als durch die Sozialstruktur beeinflusst – mit einer Ausnahme: Familienhaushalte weisen hinsichtlich der Nachbarschaftskontakte und der Nutzung des öffentlichen Raumes einen starken, eigenständigen Einfluss auf die integrativen Momente auf<sup>4</sup>.
- Die Integrationspotenziale (integrativen Momente) nehmen in dem Masse zu, in dem der motorisierte Verkehr, die Geschwindigkeit und die Parkplatzdichte<sup>5</sup> ab- und die Qualität des öffentlichen Raumes zunehmen. Am meisten integrative Momente sind in den so genannten Begegnungszonen (Tempo-20), gefolgt von der Tempo-30 Zone und von der Tempo-50 Strasse zu erwarten. Innerhalb der Begegnungszonen erwarten wir aufgrund der Langzeitwirkung am meisten integrative Momente in den seit 25 Jahren bestehenden Wohnstrassen.

### 3.2 Untersuchungsgebiet und -methoden

Als Untersuchungsgebiete wurden drei Strassenabschnitte (je eine Strasse mit Tempo-50, Tempo-30 und eine neu eingerichtete Begegnungszone) im sozial durchmischten St. Johann-Quartier der Stadt Basel ausgewählt, die sich bezüglich Bbauungs- und Bevölkerungsstruktur ähnlich sind und nahe beieinander liegen. Dazu kommen zwei Wohnstrassen, die seit 25 Jahren bestehen – eine im Matthäus-, die andere im Gundelinger-Quartier. Im Rahmen der Untersuchung wurden Beobachtungen im öffentlichen Raum, eine Befragung der BewohnerInnen und eine Verkehrszählung durchgeführt. Zudem wurden Gespräche mit Fachleuten, AnwohnerInnen, der Verwaltung und VertreterInnen von Organisationen geführt<sup>6</sup>.

Die Beobachtungen gaben vor allem darüber Aufschluss, wer sich im öffentlichen Strassenraum aufhielt und welche Bewegungs-/Aktivitäten dabei ausgeübt wurden. Auch der Einfluss des Verkehrsgeschehens und Konflikte wurden erfasst. Insgesamt wurden an jeder Strasse im Zeitraum zwischen Mai und Juni 2004 sechs Beobachtungen durchgeführt. Die Aktivitäten wurden mit einer Kombination der so genannten „Flashlight“- und der „Time-sample“-Methode beobachtet und in einem vorgegebenen Codierungsraster sowie teilweise fotografisch festgehalten.

Allen BewohnerInnen der jeweiligen Strassenabschnitte wurde zwischen Oktober und November 2004 persönlich ein Fragebogen verteilt (bzw. bei mehrmaliger Abwesenheit in den Briefkasten gelegt). Neben einem Haushaltfragebogen wurden je separate Fragebogen für Jugendliche zwischen 13 und 17 Jahren, für erwachsene Personen ab 18 Jahren, und für Eltern von Kindern bis 12 Jahren abgegeben. Die ausgefüllten Fragebogen konnten brieflich zurückgesandt oder verschlossen in einen bezeichneten Briefkasten gelegt werden. Insgesamt wurden bei rund 870 Haushalten Kontaktversuche unternommen. Von diesen waren 35 Haushalte aufgrund von Abwesenheiten (Ausland-, Spitalaufenthalt etc.) nicht erreichbar. Von den erfolgreich kontaktierten Haushalten wurden 271 Fragebogen retourniert, was einer Rücklaufquote von rund einem Drittel (32.4%) entspricht. In den Begegnungszonen liegt der Rücklauf bei etwas über 40%, in der Tempo-30 Strasse bei 28% und in der Tempo-50 Strasse bei 21%. Ausländische Personen und solche mit tiefem Bildungsabschluss sind im Vergleich zu den Volkszählungsdaten in unserem Sample etwas unterrepräsentiert; die Verteilung nach Alter, Geschlecht und Haushaltstyp stimmt hingegen relativ gut überein. Da wir nicht wissen, wie viele Personen in den kontaktierten Haushalten leben, können wir auf der Personenebene keine Rücklaufquote angeben. Insgesamt konnten 425 Personen-Fragebogen ausgewertet werden, davon 49 von Kindern (separate Auswertung). Die ausgewerteten Fragebogen verteilen sich etwa gleichmässig auf die verschiedenen Strassen.

In allen untersuchten Strassenabschnitten wurde im Rahmen des Projekts im August 2004 zudem eine Verkehrszählung durchgeführt. Gezählt wurden der motorisierte Verkehr, der Veloverkehr sowie die Zufussgehenden, wobei letztere zusätzlich nach Alter und Geschlecht unterschieden wurden.

<sup>4</sup> Neben den postulierten Einflüssen sind auch solche in der Gegenrichtung möglich, z.B. können sich die Nachbarschaftskontakte auch auf die Zusammensetzung der Bevölkerung (Sozialstruktur) auswirken. Diese Einflüsse werden hier aber als gering eingeschätzt und deshalb im Modell und in den Hypothesen vernachlässigt.

<sup>5</sup> Die Parkplatzdichte im öffentlichen Strassenraum beeinflusst die Durchlässigkeit und Nutzbarkeit der Strasse.

<sup>6</sup> Wir danken diesen und allen weiteren Personen, die das Projekt unterstützt haben, besonders: Regierungsrätin Barbara Schneider, Vorsteherin Baudepartement Basel-Stadt; Nina Cavigelli und Barbara Auer vom Hochbau- und Planungsamt; Sandra Schaulin und Madeleine Imhof vom Statistischen Amt; Thomas P. Emmerich von der Kantonspolizei; Cornelia Hermann vom Kinderbüro Basel; Sylvie Schönmann (Mitinitiatin Begegnungszone Jungstrasse) und Ruedi Bachmann, (Mitinitiant Wohnstrasse Bärenfelsstrasse); Peter Bachmann vom Büro BC, sowie den zahlreichen Helferinnen und Helfern, die uns bei der Befragung, Verkehrszählung und Dateneingabe geholfen haben.

## 4. Ergebnisse

Die Ergebnisse der Untersuchungen werden im Folgenden zuerst in den einzelnen Dimensionen dargestellt (strukturelle Dimension A in Kapitel 4.1; diskursive Dimension B in den Kapiteln 4.2 bis 4.4 und subjektive Dimension C im Kapitel 4.5). Auf der Basis einer multiplen Regressionsanalyse werden sie anschliessend in Bezug auf die Hypothesen diskutiert (Kapitel 4.6). Die Präsentation der Auswertungen des Kinderfragebogens und der Beobachtungen folgen in den Kapiteln 4.7 und 4.8. Und zum Schluss werden die Ergebnisse zusammengefasst und Schlussfolgerungen gezogen (Kapitel 4.9). Aus Platzgründen sind hier nur ein Teil der Resultate dargestellt – für die ausführlicheren Darlegungen verweisen wir auf den Schlussbericht. Darin werden auch eine Reihe von Fotos zu den Beobachtungen präsentiert werden.

### A Strukturelle Dimension

#### 4.1 Wahrnehmung der Strasse aus Sicht der BewohnerInnen

##### Charakterisierung der Strasse, Wahrnehmung der Verkehrsgefahren

Die BewohnerInnen der Begegnungszonen stufen ihre Strassen erwartungsgemäss als wesentlich ruhiger, schöner und sicherer ein als die BewohnerInnen der Strassen mit Tempo 50 und Tempo 30. Bildet man aus den drei Charakterisierungen den Faktor „Umgebungsqualität“, so resultiert in der multiplen linearen Regression ein standardisierter Regressionskoeffizient (Beta) von .56. Das heisst, je verkehrsberuhigter die Strasse ist, desto höher wird ihre Umgebungsqualität eingeschätzt<sup>7</sup>.

Tiefere Geschwindigkeiten reduzieren die wahrgenommenen Verkehrsgefahren beträchtlich. Die Verkehrssicherheit für Kinder und ältere Menschen wird an der Tempo-50 Strasse mit Abstand am schlechtesten eingestuft, gefolgt von der Tempo-30 Strasse und den Begegnungszonen ( $\beta=.49$ )<sup>8</sup>, wobei die beiden alten Wohnstrassen besser abschneiden als die neue Begegnungszone (Jungstrasse). Ein Problem bilden hier, aber auch an den anderen Strassen, einzelne schnell fahrende Fahrzeuge (auf dieses Phänomen hat bereits Appleyard hingewiesen 1981, S. 16ff).

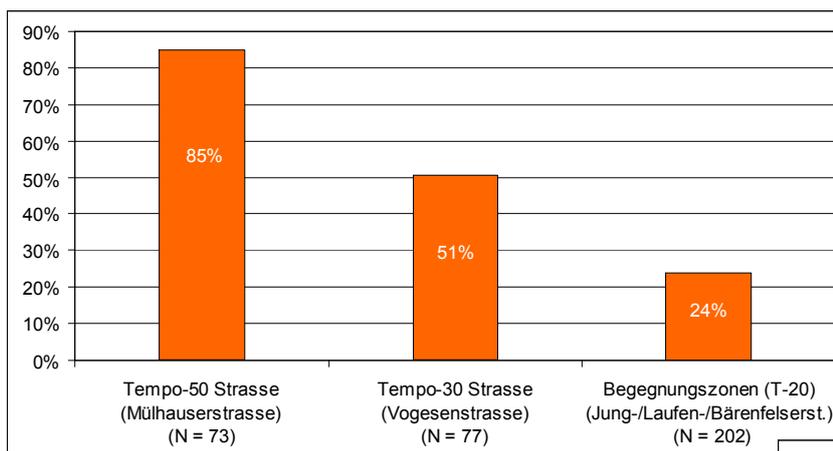
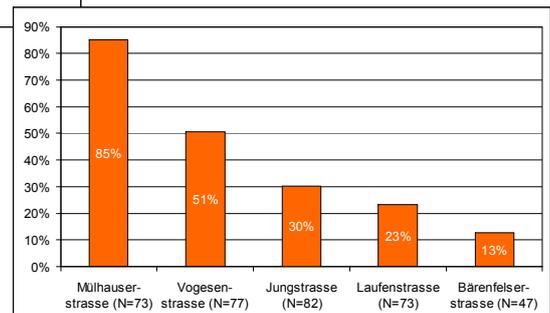


Abbildung 2: Einschätzung der Strasse als eher oder sehr gefährlich für Kinder und ältere Personen nach Strassentyp (N=352)



<sup>7</sup> Für weitere Einflussgrössen auf die Wahrnehmung der Umgebungsqualität vgl. Kapitel 4.6 (Resultate der multiplen Regressionsanalyse).

<sup>8</sup> Die zur Kontrolle hinsichtlich der einzelnen Strassen durchgeführte ordinale Regression bestätigt das Bild mit folgenden Koeffizienten – immer verglichen mit der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse), die „1“ gesetzt wurde: T-30 Strasse (Vogesenstrasse) 2.27; Jungstrasse 2.86, Laufenstrasse 3.18 und Bärenfelsenstrasse 3.88; (erklärte Varianz: Nagelkerkes  $R^2 = .37$ ).

Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen

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

Belebtheit der Strasse, interkulturelle Kontakte und Sicherheitsgefühl

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

Das Sicherheitsgefühl – gemessen als Angst vor körperlichen Übergriffen und Belästigungen sowie dem Vertrauen, im Notfall auf Hilfe zählen zu können – ist in Begegnungszonen deutlich grösser als in der Tempo-30 und Tempo-50 Strasse. An letzterer sagen 45% der Frauen und 12% der Männer, dass sie gelegentlich (nachts) Angst vor Übergriffen hätten. In der Tempo-30 Strasse ist dieser Anteil bei den Frauen mit 57% sogar noch höher. In den Begegnungszonen hingegen sinkt dieser Anteil auf 16% (Geschlecht  $\beta=.27$ ; Strassentyp  $\beta=.25$ )<sup>9</sup>. Der direkte Vergleich zwischen der Tempo-50 bzw. Tempo-30 Strasse und der an diese beiden angrenzenden Begegnungszonen (Jungstrasse) zeigt, dass der Anteil der Frauen, die gelegentlich Angst verspüren, mit 25% nur noch rund die Hälfte des Wertes der beiden andern Strassen ausmacht. Im Einklang mit diesem Ergebnis steht die Feststellung, dass man in den Begegnungszonen deutlich häufiger das Gefühl hat, man könne im Notfall auf Hilfe zählen ( $\beta=.34, R^2=.12$ )<sup>10</sup>.

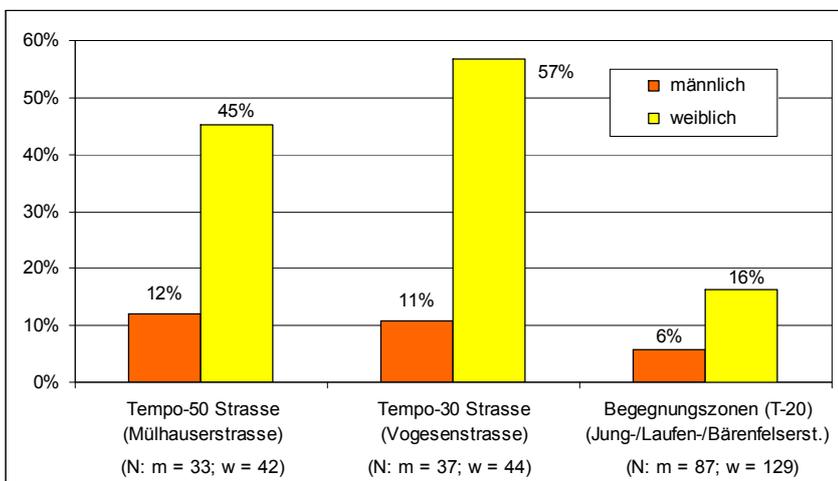
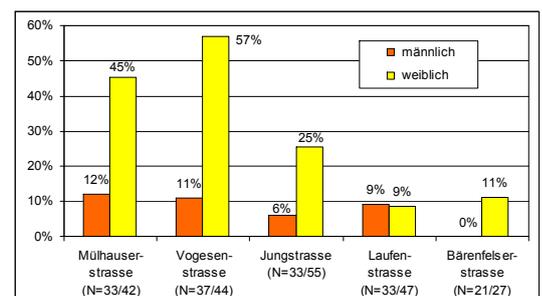


Abbildung 3: Anteil der Personen, die angeben, gelegentlich Angst vor Belästigungen und körperlichen Übergriffen zu haben nach Strassentyp und Geschlecht (N= 372)



<sup>9</sup> Personen aus Familienhaushalten haben zudem häufiger Angst als solche aus anderen Haushalten ( $\beta=.13$ ), was den höheren Wert an der Tempo-30 Strasse miterklärt, an der zahlreiche Familien wohnen. Die erklärte Varianz  $R^2$  von .14 deutet darauf hin, dass noch andere, hier nicht gemessene Variablen einen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl haben.

<sup>10</sup> 86% der in Begegnungszonen Wohnenden sagen, dass sie im Notfall an ihrer Strasse auf Hilfe zählen könnten. Im Gegensatz dazu sind es nur 58% der BewohnerInnen an der Tempo-30 Strasse und 65% an der Strasse mit Tempo 50. Sozio-demographische Unterschiede gibt es keine.

### Sozialstruktur und Kurzporträt der Strassen aus Sicht der BewohnerInnen

An der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse) wohnen im Vergleich zu den anderen Strassen anteilmässig am meisten junge Leute (Studierende), AusländerInnen (42%) und Personen mit tieferem sozialem Status. Aus der Sicht der BewohnerInnen wird die Strasse vor allem wegen des multikulturellen Lebens sowie der guten Infrastrukturausstattung und Erreichbarkeit der Stadt geschätzt. Die Umgebungsqualität wird hingegen als stark negativ wahrgenommen.

An der im gleichen Quartier liegenden Tempo-30 Strasse (Vogesenstrasse) wohnen viele Familien und Personen aus der Mittelschicht. Die Meinungen zur Umgebungsqualität sind gespalten: Einige loben die gute Wohnlage und Nachbarschaft, andere heben die problematischen Umgebungsaspekte wie Lärm und unbefriedigende Architektur hervor. Die Strasse wird auch als „Strasse ohne Eigenschaften“ bezeichnet.

An der neu eingerichteten Begegnungszone (Jungstrasse) – mit Tempo-20, Vortritt für FussgängerInnen und erlaubtem Kinderspiel auf der Strasse – wohnen zahlreiche Familien und Personen mit eher höherem Sozialstatus. Sie sind mehrheitlich jünger als 50 Jahre alt. Ihre BewohnerInnen heben neben der Belebtheit der Strasse auch die gute Nachbarschaft und die Umgebungsqualität hervor. Standortfaktoren sind im Vergleich dazu nebensächlich.

Die Laufenstrasse – eine der beiden ersten Wohnstrassen, in denen nun ebenfalls die Regeln der Begegnungszonen gelten – wird vor allem von älteren Personen bewohnt. Hier leben anteilmässig am wenigsten AusländerInnen, aber zahlreiche Personen mit manuellen Berufen und einem eher tiefen sozialen Status. Die Strasse zeichnet sich im Urteil der BewohnerInnen durch die hohe Umgebungsqualität mit viel grün aus, ist aber eher wenig belebt und multikulturell.

An der zweiten, seit 25 Jahren bestehenden und damit ältesten Wohnstrasse der Schweiz (Bärenfelsenstrasse) wohnen zahlreiche Familien, Personen mit höherem sozialem Status, aber auch zahlreiche AusländerInnen (31%). Die Strasse zeichnet sich aus Sicht der BewohnerInnen einerseits durch ein aktives Quartierleben mit einer lebhaften, durchmischten und kinderfreundlichen Nachbarschaft und andererseits durch eine hohe Qualität der Strassenumgebung aus.

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen pro Tag (7-20 Uhr) und Parkplatzdichte der einzelnen Strassen(-typen) (eigene Erhebungen):

	Motorfahrzeug-Verkehr	Velo-verkehr	Fuss-gängerInnen	Parkplatzdichte: PP pro 100 Einw.
T-50 Mülhauserstrasse	3'000	1'600	3'600	12.9
T-30 Vogesenstrasse	1'400	550	1'800	14.6
T-20 Begegnungszonen	250	230	780	2.8
Jungstrasse	400	300	850	7.3
Laufenstrasse	200	200	800	0.0
Bärenfelsenstrasse	150	200	700	0.0

## B Diskursive Dimension

### 4.2 Nachbarschaftsbeziehungen

#### *Anzahl Bekannte in der Nachbarschaft; Trennwirkung der Strasse*

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

Personen, die an verkehrsberuhigten Strassen wohnen, kennen bedeutend mehr NachbarInnen persönlich als BewohnerInnen der Tempo-50 Strasse, und Personen aus Familienhaushalten mehr als solche aus andern Haushaltstypen. Der Strassentyp hat vor allem Auswirkungen auf die Kontakte zu NachbarInnen auf der gegenüberliegenden Strassenseite. In der Tempo-50 und der Tempo-30 Strasse reduziert sich deren

Anzahl wesentlich stärker als in den Begegnungszonen, was auf die beträchtliche Trennwirkung ersterer hinweist<sup>11</sup>. Kennen in der Tempo-30 Strasse die BewohnerInnen nur noch drei NachbarInnen auf der gegenüberliegenden Strassenseite (von total 25), und an der Tempo-50 Strasse gerade noch zwei (von total 11), so sind es im Durchschnitt der Begegnungszonen rund acht NachbarInnen (von total 23), wobei die BewohnerInnen der ältesten Wohnstrasse (Bärenfelsenstrasse) mit 13 Personen (von total 33) mit Abstand am meisten NachbarInnen auf der anderen Strassenseite persönlich kennen (Strassentyp  $\beta=.38$ ; Familienhaushalt  $\beta=.22$ ;  $R^2=.18$ ). Die Bedeutung von guten Bedingungen für das Integrationspotenzial zeigt auch die grosse Anzahl von persönlich bekannten NachbarInnen an der von vielen älteren Personen bewohnten Laufenstrasse.

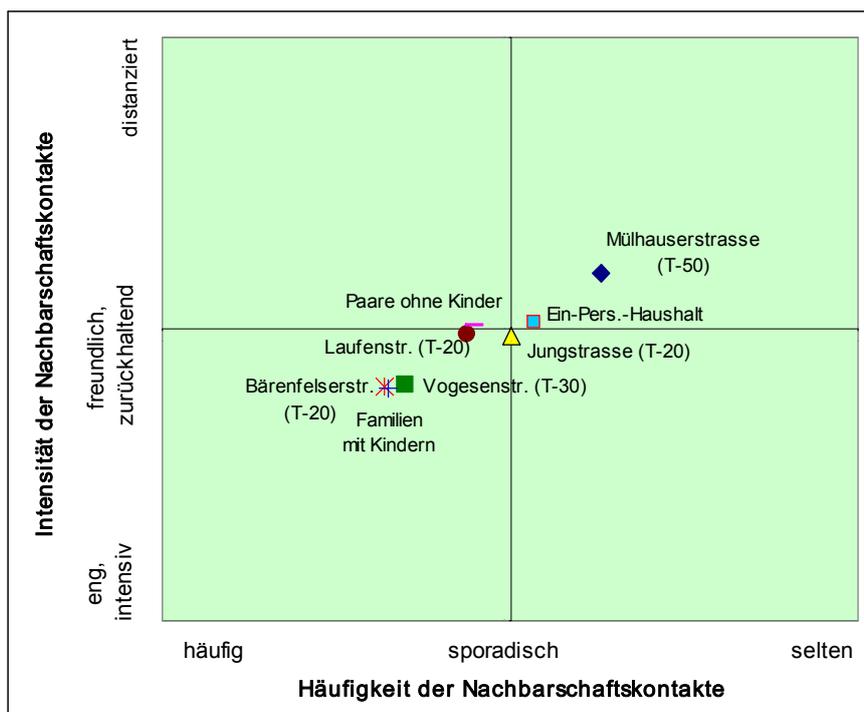
Tabelle 2: Trennwirkung der Strasse: Mittlere Anzahl NachbarInnen, die man persönlich kennt, nach Strassenseite (N=335)

	Total NachbarInnen, die man persönlich kennt	... davon im eigenen Hausteil und auf gleicher Strassenseite	... davon auf gegenüberliegender Strassenseite	Anteil gegenüberliegender zu eigener Strassenseite	Veränderung des Anteils NachbarInnen auf gegenüberliegender Seite in %
T-50 Mülhauserstrasse (N=68)	11.1	9.5	1.7	17.5%	-82.5%
T-30 Vogesenstrasse (N=78)	24.6	21.7	2.9	13.5%	-86.5%
T-20 Begegnungszonen (N=191)	22.8	15.2	7.5	49.5%	-50.5%
Jungstrasse (N=81)	17.8	12.1	5.7	47.6%	-52.4%
Laufenstrasse (N=67)	22.3	16.1	6.2	38.6%	-61.4%
Bärenfelsenstrasse (N=43)	32.6	19.5	13.1	66.9%	-33.1%

Häufigkeit und Intensität der Nachbarschaftskontakte

Betrachtet man neben der Zahl der NachbarInnen auch die Häufigkeit und Intensität der Nachbarschaftskontakte, so sind diese ebenfalls vom Strassen- und Haushaltstyp abhängig. Strassen mit wenig bzw. langsamem Verkehr führen zu mehr und engeren Kontakten. In der Tempo-30 Strasse (Vogesenstrasse) ist die Zahl und Intensität der Kontakte wegen der dort zahlreich wohnenden Familien höher. Der Einfluss des Haushaltstyps Familie liegt mit  $\beta=.33$  noch etwas über jenem des Strassentyps mit  $\beta=.26$ <sup>12</sup>.

Abbildung 4: Art und Intensität von Nachbarschaftskontakten nach Strassen und Haushaltstyp (N= 357; Anzahl Fälle variiert je nach Variable)



<sup>11</sup> Die Trennwirkung ist nicht nur an der Tempo-50 Strasse gross, wie die Daten zeigen, sondern auch in der breiten und mit dichter, beidseitiger Parkierung versehenen Tempo-30 Strasse.

<sup>12</sup> Auch der soziale Status hat mit  $\beta=-.13$  einen Einfluss auf die Zahl der Nachbarschaftskontakte. Das heisst, je tiefer der soziale Status, desto geringer die Häufigkeit und Intensität der Kontakte. Die erklärte Varianz beträgt .19.

Art der Nachbarschaftsbeziehungen, Austausch von Dienstleistungen und soziale Kontrolle

Dem grössten Teil der BewohnerInnen aller Strassen ist ein gutes Klima, das gelegentliche Wechseln einiger Worte, gegenseitige Hilfestellungen im Alltag aber auch die Wahrung der Distanz und das Respektieren von Grenzen besonders wichtig. Die Unterschiede zwischen den Strassen sind gering<sup>13</sup>. Im Gegensatz dazu sind geselligkeits- und interessenorientierte Interaktionen – wie z.B. gemeinsam Feste feiern oder für etwas kämpfen – den meisten BewohnerInnen weniger wichtig.

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

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

**4.3 Aufenthalt im öffentlichen Raum, Mobilität und Bewegungsaktivitäten**

Häufigkeit und Art des Verweilens im öffentlichen Raum der eigenen Strasse

Etwas mehr als 40% der BewohnerInnen geben an, dass sie sich entweder ab und zu oder häufig zum Verweilen in der eigenen Strasse aufhalten. Während dies an der Tempo-50 Strasse (Mülhauserstrasse) nur 24% der BewohnerInnen tun, macht dieser Anteil an der ältesten Wohnstrasse (Bärenfelsenstrasse) 72% aus. 18% von ihnen sagen gar, dass sie häufig auf ihrer Strasse verweilen (vgl. Abbildung 5, unten). In den beiden anderen Begegnungszonen (Jung- und Laufenstrasse) verweilen 43% bzw. 47% der BewohnerInnen ab und zu oder gar häufig im Wohnumfeld. In der Tempo-30 Strasse liegt dieser Anteil mit 37% etwas tiefer. Die Unterschiede nach Strassen sind hoch signifikant ( $p < .001$ ,  $\beta = .28$ ). Familien nutzen den öffentlichen Raum im Wohnumfeld deutlich häufiger als andere Personen ( $\beta = .22$ ).

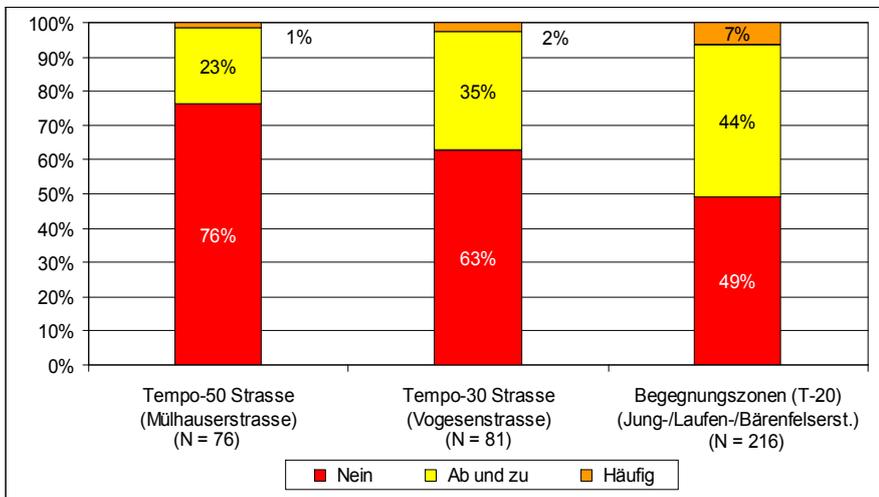
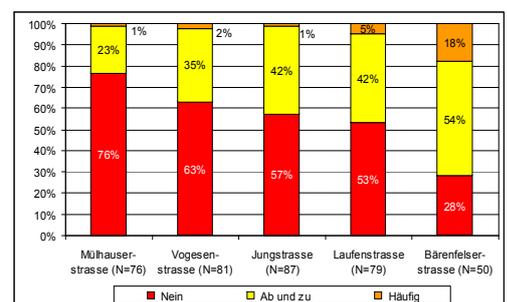


Abbildung 5: Anteile der Antworten auf die Frage „Nutzen Sie die Strasse und das Trottoir auch zum Verweilen bzw. für weitere Aktivitäten?“ nach Strassentyp (N= 373)

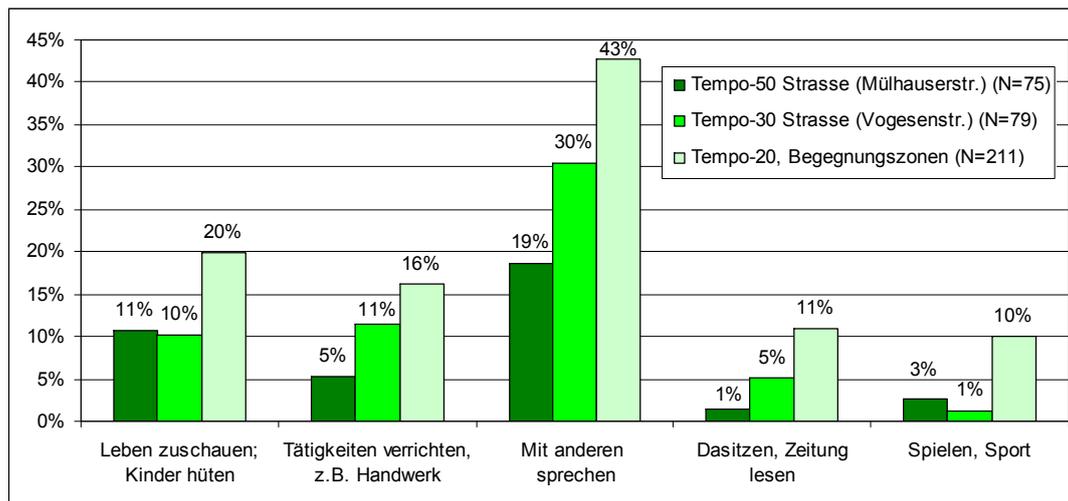


<sup>13</sup> Für Frauen ist es im Vergleich zu Männern statistisch signifikant wichtiger, ab und zu ein paar Worte zu wechseln und sich gegenseitig auszuhelfen. Zugleich ist es ihnen aber auch wichtiger als Männern, dass die Distanz und Grenzen respektiert werden.

Den grössten Teil der Aktivitäten im öffentlichen Raum machen Gespräche mit anderen Personen aus (82%). Die zweithäufigste Aktivität besteht darin, dem Leben auf der Strasse zuzuschauen, allenfalls kombiniert mit der Beaufsichtigung von Kindern (37%). Tätigkeiten wie den Garten pflegen oder handwerken (30%), Spielen und/oder Sport treiben (18%) und einfach dasitzen und die Zeit geniessen (15%) werden ebenfalls genannt. In den Begegnungszonen werden alle Aktivitäten häufiger ausgeübt als in der Tempo-50 und der Tempo-30 Strasse, wobei die BewohnerInnen der Bärenfelserstrasse (alte Wohnstrasse) mit Abstand am aktivsten sind. Ältere Personen suchen im öffentlichen Raum vor allem das Gespräch, während andere Aktivitäten für sie weniger wichtig sind. Damit unterscheiden sie sich signifikant von anderen Benutzergruppen.

Misst man die Aktivitäten an allen BewohnerInnen der Strassen – also unter Einbezug auch derjenigen, die im Strassenraum nicht verweilen –, zeigen sich die Unterschiede der Nutzung zwischen den Strassentypen sehr deutlich und illustrieren, welche Bedeutung dem öffentlichen Raum für den Aufenthalt und Interaktionen zukommt, wenn die Bedingungen stimmen.

Abbildung 6: Anteile der Aktivitäten gemessen an allen BewohnerInnen der jeweiligen Strasse (N= 365)



### Fahrzeugverfügbarkeit und Mobilität im Alltag sowie in der Freizeit

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

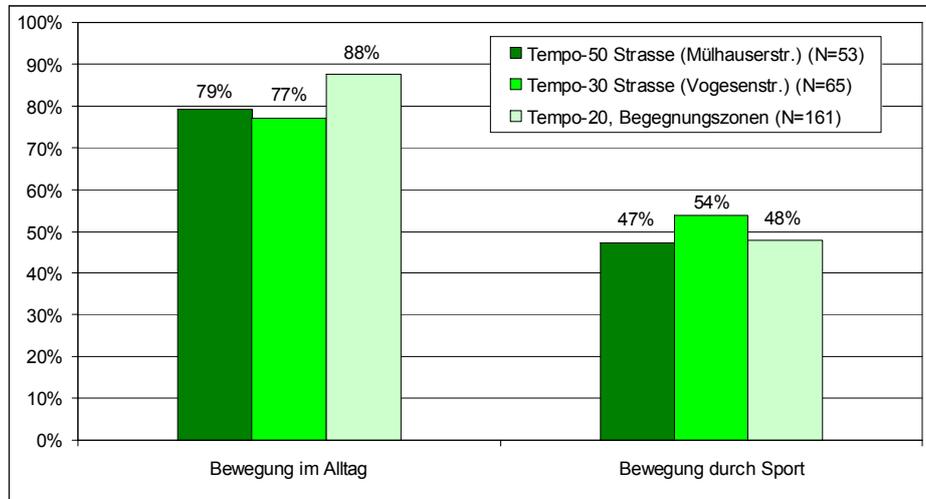
Die BewohnerInnen aller Untersuchungsstrassen sind im Rahmen ihrer alltäglichen Mobilität wesentlich häufiger zu Fuss, mit dem Velo und mit öffentlichen Verkehrsmitteln und wesentlich seltener mit einem Auto unterwegs als der Durchschnitt der Schweizer Bevölkerung. Aufgrund des geringen Anteils an Motorfahrzeugwegen lassen sich kaum Unterschiede nach Strassentyp feststellen. In Bezug auf die Freizeitmobilität machen BewohnerInnen von Begegnungszonen nicht häufiger Wochenend- oder Ganztagesausflüge als solche aus Tempo-30- und Tempo-50 Strassen<sup>14</sup>. Sie – die Begegnungsstrassen-BewohnerInnen – benutzen dazu auch etwa gleich häufig das Auto, legen dabei aber deutlich weniger Kilometer zurück.

<sup>14</sup> Die Freizeitmobilität hängt hingegen stark (statistisch signifikant) mit dem sozialen Status (je höher, desto mehr Wochenend- oder Ganztages-Ausflüge) und dem Alter (je älter, desto weniger Ausflüge) zusammen.

Bewegungsaktivitäten

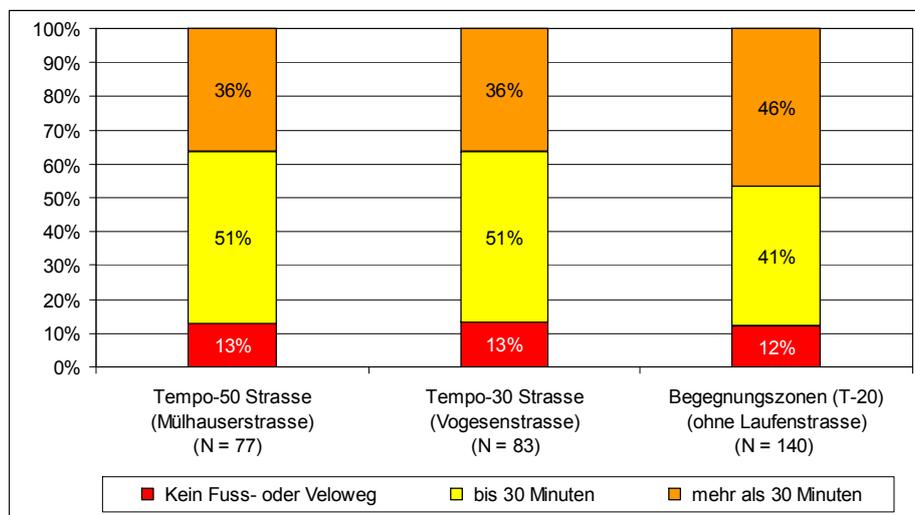
Insgesamt geben 77% der Befragten an, dass sie sich mindestens ab und zu körperlich bewegen. Dieser Anteil stimmt ziemlich genau mit dem Anteil der gesamtschweizerischen Gesundheitserhebung überein. Unterscheidet man zwischen alltäglichen Bewegungsaktivitäten (z.B. Zufussgehen, Velofahren) und sportlichen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

Abbildung 7: Anteile der Bewegung im Alltag bzw. durch Sport (nur Bewegungsaktive) nach Strassentyp (N=279)



Die Begegnungszonen-BewohnerInnen sind insgesamt etwas länger zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs als die BewohnerInnen der Tempo-50 und -30 Strassen. Dies gilt allerdings nicht für die Laufenstrasse (alte Wohnstrasse). Hier ist der Fussweganteil zwar überdurchschnittlich, aber der Anteil der Velofahrenden ist aufgrund der älteren Bevölkerung sehr tief. Um diesen Alterseinfluss auszuschliessen, wird im folgenden Vergleich die Laufenstrasse weggelassen<sup>15</sup>.

Abbildung 8: Anteile der Personen mit einem Fuss- und/oder Veloweg nach Dauer und Strassentyp (ohne Laufenstrasse) (N=300)



<sup>15</sup> Ein Vergleich mit den gesamtschweizerischen Daten des „Mikrozensus Verkehrsverhalten“ ist nicht möglich, da wir nach dem Verhalten an einem durchschnittlichen Wochentag gefragt haben, während im Mikrozensus das Verhalten an einem Stichtag direkt abgefragt wurde.

#### 4.4 Mitwirkung, Konflikte und Veränderungswünsche

##### Mitgestaltung des Lebens in der Strasse

An allen Strassen ist der Wunsch der BewohnerInnen, an der Gestaltung der Strasse mitwirken zu können, etwa gleich gross (ca. ein Drittel). Hingegen haben in Begegnungszonen – verglichen mit der Tempo-50 bzw. Tempo-30 Strasse – rund doppelt so viele BewohnerInnen das Gefühl, auch tatsächlich mitwirken zu können. An Strassen, wo sich die BewohnerInnen zusammengetan haben (z.B. in der Bärenfelser- und der Jungstrasse), entsteht eine Mitwirkungskultur und ein sich selbst verstärkendes Gefühl, etwas bewegen zu können. An Orten hingegen, wo solche Strassengruppen nicht bestehen und die Strasse von der Stadt verwaltet wird, gibt es auch ein signifikant geringeres Gefühl, die Geschicke und das Zusammenleben an der Strasse mitbestimmen zu können. Personen mit niedrigem Status geben signifikant seltener und solche aus Familienhaushalten signifikant häufiger an, dass ihnen die Mitbestimmung wichtig ist<sup>16</sup> (Strassentyp  $\beta=.31$ ; sozialer Status  $\beta=-.14$ ; Familienhaushalt  $\beta=.12$ ;  $R^2=.13$ )

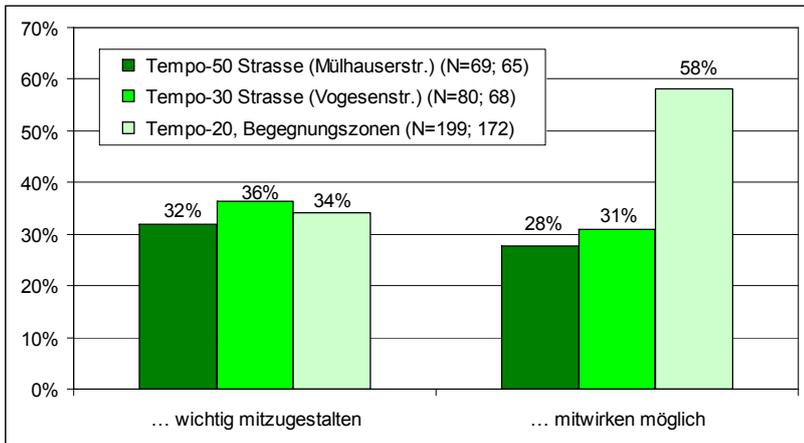
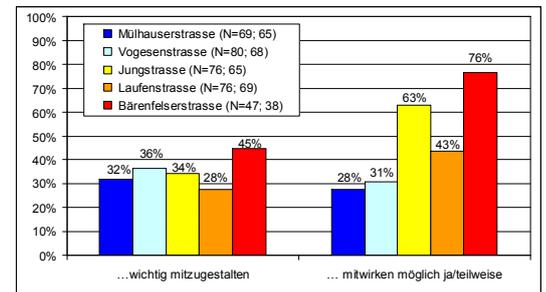


Abbildung 9: Anteile der Mitwirkung nach Wichtigkeit bzw. wahrgenommener Möglichkeit (N= 348 bzw. 305)



##### Probleme und Konflikte an der Strasse und Veränderungswünsche

Auf alle BewohnerInnen bezogen, ist der Anteil der angegebenen Konflikte an der Bärenfelserstrasse (Wohnstrasse) mit je 0.8 pro BewohnerIn am höchsten, gefolgt von der Tempo-30 und der Tempo-50 Strasse mit 0.7 sowie den beiden andern Begegnungszonen (Jung- und Laufenstrasse) mit je etwas über 0.3 Konflikten pro BewohnerIn. Die Zahl der Konflikte ist also dort am höchsten, wo auch die Nutzungsintensität des öffentlichen Raumes am grössten ist – entweder durch den Verkehr oder durch die BewohnerInnen.

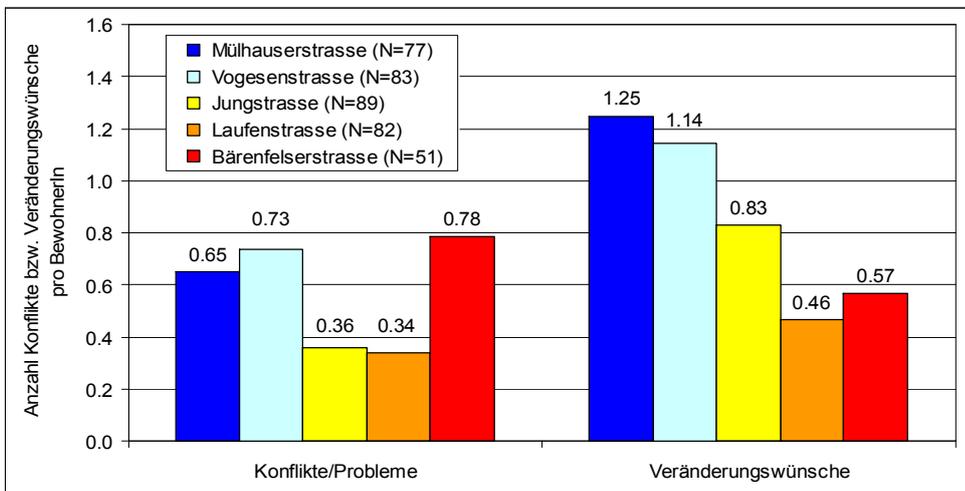


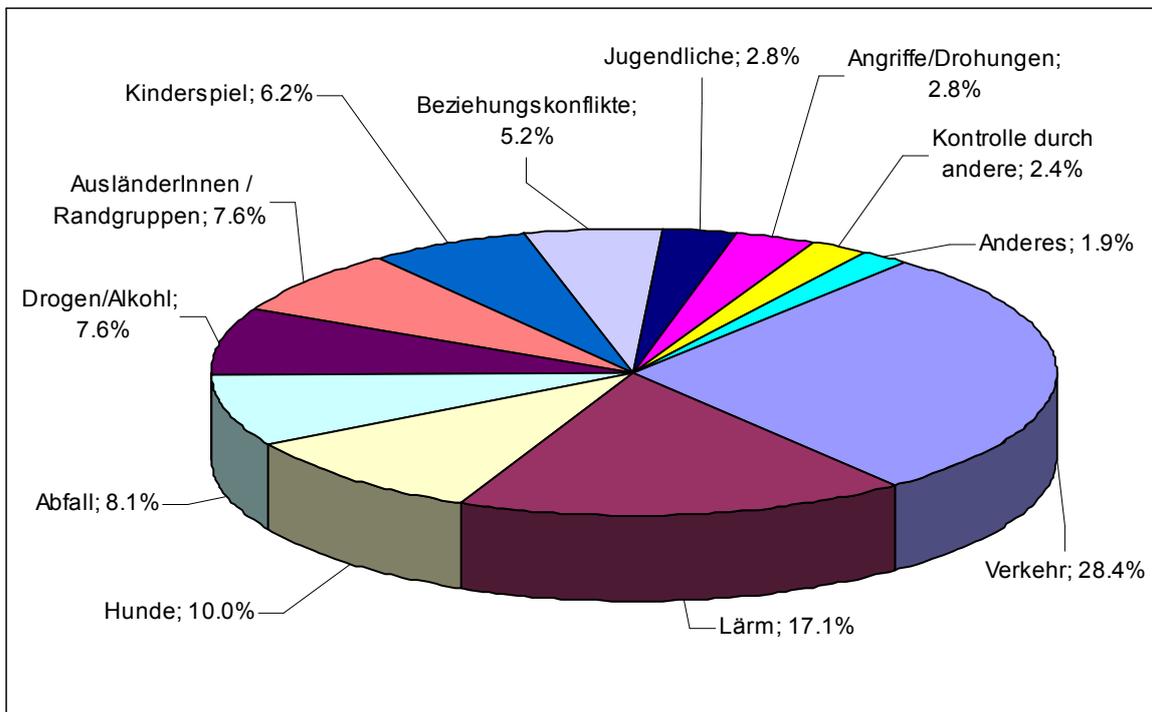
Abbildung 10: Anteile der Konflikte und Veränderungswünsche nach Strassen (N= 382)

<sup>16</sup> Während bei Familien der Grund des Engagements vor allem bei verbesserten Bedingungen für die Kinder im Wohnumfeld liegt, dürfte der Grund für das geringe Gewicht bei statustiefen Personen vermutlich in den von dieser Gruppe für das Mitmachen und Engagement als notwendig erachteten Ressourcen (soziales, kulturelles und ökonomisches Kapital; Bourdieu 1983) zu suchen sein. Aufgrund der häufig erfahrenen Ohnmacht im gesellschaftlichen Leben vertraut man grundsätzlich weniger auf die Möglichkeit einer Veränderung der Verhältnisse. Dies erklärt auch, weshalb Initiativen für Begegnungszonen oft aus stathöheren Quartieren und Strassen kommen.

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

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

Abbildung 11: Anteile der Konfliktarten in Prozenten aller genannten Konflikte (N= 211)



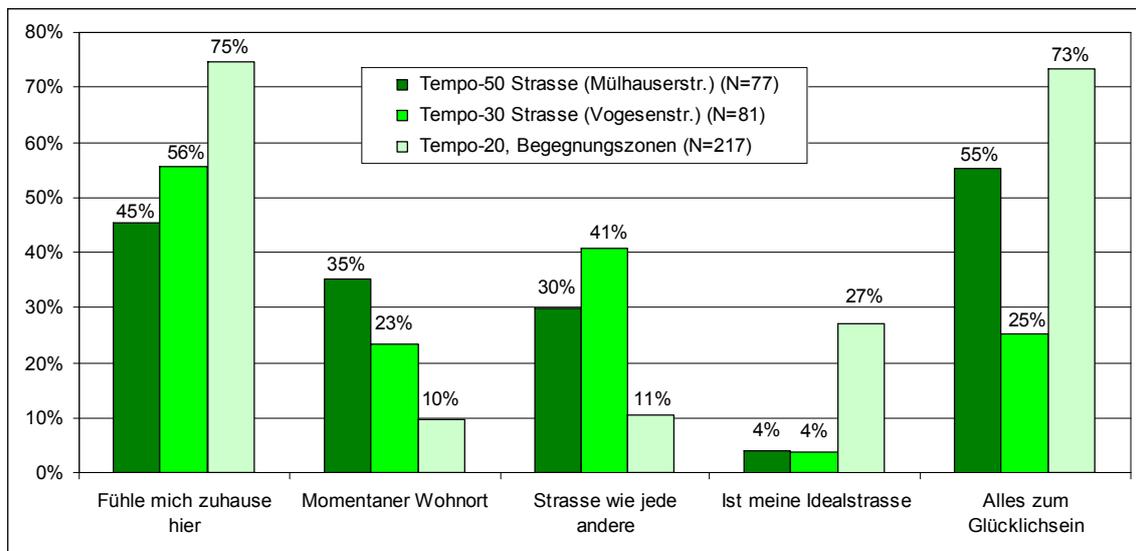
## C Subjektive Dimension

### 4.5 Zufriedenheit und Integrationsgefühl

#### Die subjektive Befindlichkeit und Zufriedenheit an der jeweiligen Strasse

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

Abbildung 12: Anteil der Zustimmung zu Aussagen betreffend die Wohnzufriedenheit nach Strassentyp (N= 375)



#### Gefühl der Integration

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

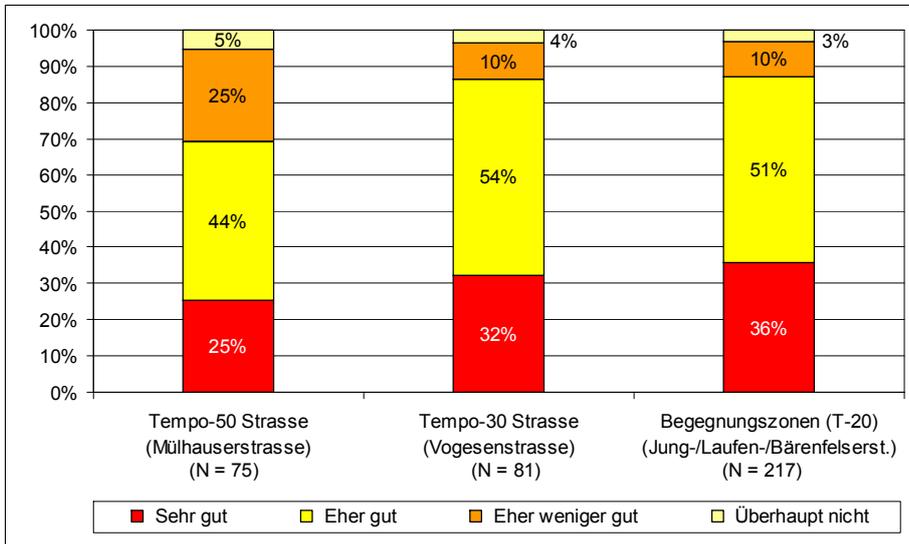
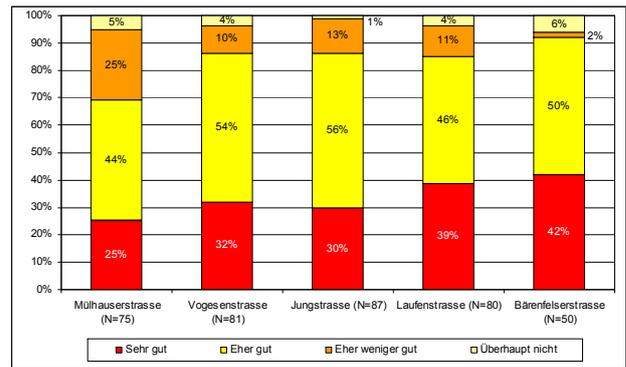


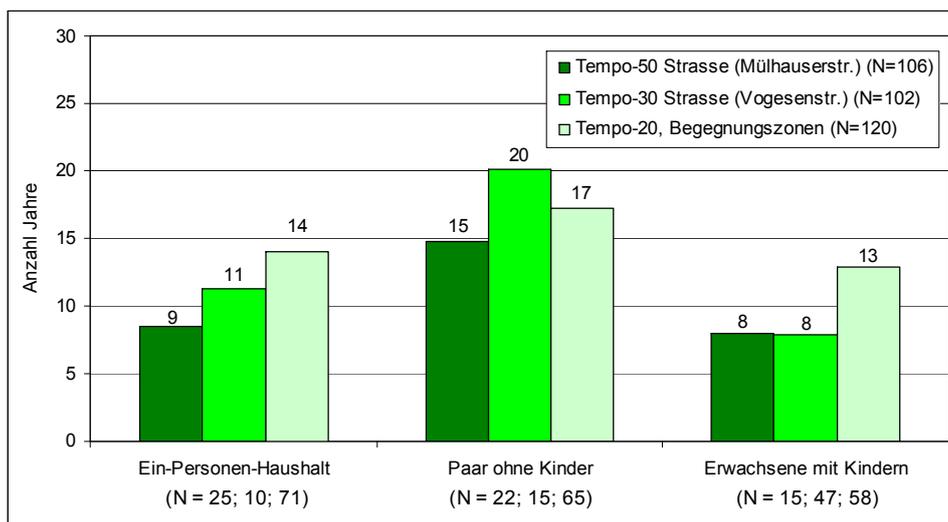
Abbildung 13: Subjektives Integrationsgefühl der Bewohnerinnen nach Strassen (N= 373)



Wohndauer

Die Befragten an den beiden ältesten Wohnstrassen wohnen im Mittel am längsten an ihren Strassen, was die hohe Wohnqualität und bei der Laufenstrasse auch die ältere Bevölkerungsstruktur reflektiert. Die Wohndauer an der Tempo-50 Strasse ist am geringsten; zwischen der Tempo-30 Strasse und der neu eingerichteten Begegnungszone in der Jungstrasse gibt es kaum Unterschiede. Dies dürfte damit zu tun haben, dass die Begegnungszone erst kürzlich eingerichtet wurde und sich noch kein Langzeiteffekt zeigen kann. Zudem gibt es an der Jungstrasse viele relativ kleine Wohnungen, aus denen Familien auszuziehen gezwungen sind, wenn die Familie wächst. Neben dem Strassentyp ( $\beta=.14$ ) ist die Wohndauer vom Alter ( $\beta=.51$ ) und vom sozialen Status ( $\beta=-.15$ ) abhängig. Je älter eine Person und je tiefer der soziale Status, desto länger die Wohndauer. Eine längere Wohndauer haben auch Paar- und Familienhaushalte (je  $\beta=.15$ ) sowie SchweizerInnen ( $\beta=-.12$ ) ( $R^2=.38$ ).

Abbildung 14: Mittlere Wohndauer in Jahren nach Strasse und Haushaltyp (N= 328 Personen)



#### 4.6 Resultate der multiplen Regressionsanalyse

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

Tabelle 3: Ergebnisse der Regressionsanalyse (multiple lineare Regression): standardisierte Beta-Koeffizienten und erklärte Varianz ( $R^2$ ) (nur signifikante Werte dargestellt)

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

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

Die Ergebnisse der Regressionsanalyse<sup>17</sup> zeigen, dass ...

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

<sup>17</sup> Nicht alle Variablen erfüllen das für eine lineare Regression notwendige Intervallniveau. Deshalb wurde ergänzend auch eine ordinale Regression durchgeführt. Diese Analyse bestätigt das Ergebnis der linearen Regression mit nur vereinzelten geringen Abweichungen.

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

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

Tabelle 4: Ergebnisse der Regressionsanalyse (ordinale Regression) nach Strassen/-typ: Koeffizienten und erklärte Varianz (Nagelkerke R<sup>2</sup>) (nur signifikante Werte dargestellt)<sup>18</sup>

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

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

Referenzwert ist immer die Mülhauserstrasse (=1)

#### 4.7 Kinder im Wohnumfeld: Resultate aus dem Kinderfragebogen

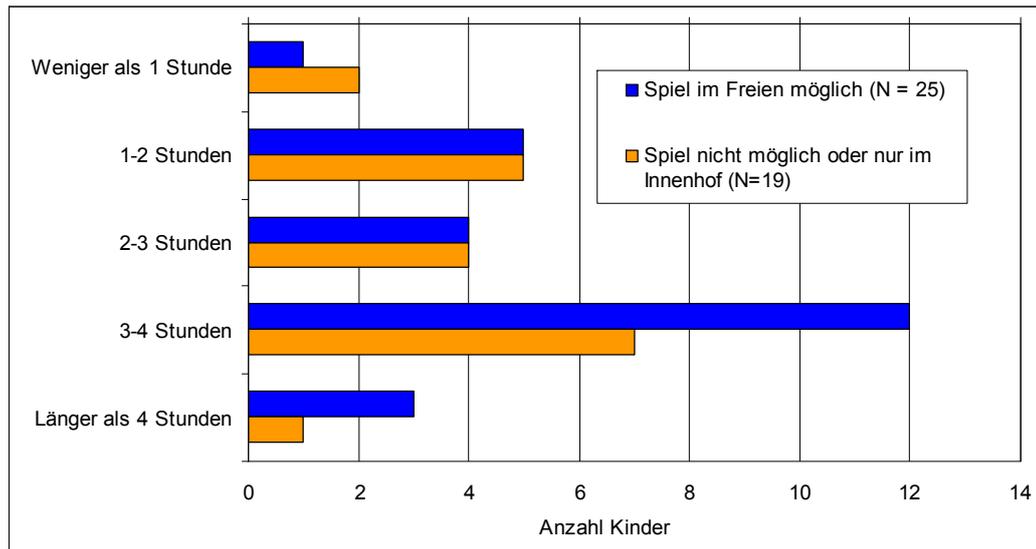
Die Gesamtzahl von 49 Kinderfragebogen erlaubt keine statistisch repräsentativen Aussagen. Geprüft wird, ob die Ergebnisse unsere Hypothesen tendenziell unterstützen oder ihnen widersprechen.

51% (25) der befragten Kinder kann unbegleitet im Freien und auch auf der Strasse spielen, 49% (24) hat diese Möglichkeit nicht. Von den letztgenannten kann ein Teil, 29% (14), in einem Innenhof oder im Garten spielen, die andern haben selbst diese Möglichkeit nicht. Wer unter Einbezug der Strasse unbegleitet ins Freie kann, weilt dort deutlich länger: 86% (19) dieser Kinder sind 2 bis 4 und mehr Stunden im Freien, von den andern Kindern sind noch 63% (12) so lange im Freien.

60% (25) der Kinder, die unbegleitet nach draussen können, besuchen zusätzlich organisierte Bewegungsaktivitäten, von den Kindern mit einem stark eingeschränkten Umfeld sind es 29% (19). Die durchschnittliche Zeit, die die Kinder bei organisierten Bewegungsaktivitäten verbringen, beträgt bei den Kindern, die frei nach draussen können, 131 Minuten pro Woche, bei den stärker eingeschränkten Kindern 109 Minuten. Wer im Wohnumfeld wenig Bewegungsmöglichkeit hat, kompensiert dies demnach nicht durch vermehrten Besuch organisierter Bewegungsaktivitäten. Das Gegenteil trifft zu, wer viele Bewegungsmöglichkeiten im eigenen Umfeld hat, besucht, wohl aus Freude an der Bewegung, auch vermehrt entsprechende organisierte Aktivitäten. Die Schere zwischen bewegungs-inaktiven und bewegungs-aktiven Kindern öffnet sich früh, nämlich bei den Möglichkeiten im eigenen Wohnumfeld.

<sup>18</sup> Die sozio-strukturellen Variablen wurden in dieser Darstellung der besseren Übersichtlichkeit halber weggelassen. Sie sind natürlich in die Regressionsanalyse als unabhängige Variablen eingeflossen.

Abbildung 15: Spieldauer der Kinder nach Möglichkeit, draussen zu spielen (N=44)



Ein Vergleich der verschiedenen Strassenabschnitte miteinander zeigt differenzierte Ergebnisse bezüglich bestehender räumlich-verkehrstechnischer Bedingungen und den Kontakten der Kinder und deren Eltern in der Nachbarschaft. Während für die Mülhauserstrasse (Tempo 50) und die Laufenstrasse (Begegnungszone) zu wenige Daten vorliegen, lassen sich die Vogesenstrasse (Tempo 30) gut mit den beiden Begegnungszonen der Jungstrasse und der Bärenfelsenstrasse vergleichen. Der Einfluss des Strassenverkehrs und der räumlichen Bedingungen auf die nachbarschaftlichen Kontakte lässt sich am besten analysieren, wenn man die nachbarschaftlichen Kontakte über die Strasse hinweg miteinander vergleicht.

An der breiten, relativ stark befahrenen und beidseitig von dichten Reihen parkierter Autos gesäumten Vogesenstrasse reduzieren sich die Mittelwerte der Kontakte von Eltern zu Erwachsenen auf der andern Strassenseite um 86% (M: 28/4.2). An der eher schmalen, nur zeitweise stärker befahrenen und mit weniger Parkplätzen versehenen Jungstrasse weist diese Reduktion den Wert von 38% (M: 14.1/8.8) auf, eine noch geringere Reduktion erfolgt an der Bärenfelsenstrasse. Diese Strasse verfügt über keine Parkplätze. Sie hat eine einheitliche Strassenfläche und wenig Verkehr. Hier sinken die gleichen Mittelwerte nur noch um 36% (M: 23/14.7).

Noch deutlicher sind die Unterschiede bei den Spielkontakten der Kinder. In der Vogesenstrasse nehmen die durchschnittlichen Spielkontakte der Kinder zu Kindern auf der andern Strassenseite um 69% (M: 4.9/1.5) ab. Bei der Jung- und der Bärenfelsenstrasse erfolgt hingegen eine Zunahme der Spielkontakte von der einen Seite der Strasse zur andern um 10% (M: 2/2.2), respektive um 16% (M: 4.9/5.7). Wie durchlässig die Jungstrasse, respektive die Bärenfelsenstrasse im Vergleich zur Vogesenstrasse ist, zeigt sich an der Möglichkeit der Kinder, Spielkameraden auf der andern Seite der Strasse zu besuchen. Bei der Vogesenstrasse nimmt hier der Mittelwert um 65% (3.2/1.5) ab, in der Jungstrasse hingegen um 80% (M: 1/1.8) und in der Bärenfelsenstrasse um 71% (M: 1.4/2.4) zu.

Die Annahme, dass auch die Betreuungsmöglichkeiten der Eltern stark von den strassenräumlichen Bedingungen abhängig sind, lässt sich nicht prüfen, da ein grosser Teil der Eltern darauf hinweist, dass die Kinder keiner Betreuung mehr bedürfen.

Fragt man direkt nach der Integration in der Strasse, so schneidet die Mülhauserstrasse (Tempo 50) am schlechtesten ab – keines der Kinder wird als „sehr gut“ integriert (N=6) bezeichnet, während an der Bärenfelsenstrasse alle Kinder (N=11) als sehr gut integriert bezeichnet werden. Eher überraschend werden an der Vogesenstrasse (Tempo 30) etwas mehr Kinder als sehr gut integriert (57.1%; 12) bezeichnet als in der Jungstrasse (42.9%; 3). Dies mag damit zusammenhängen, dass die Kinder wie die Eltern an der Vogesenstrasse trotz wenig Kontakten über die Strasse hinweg, auf der eigenen Strassenseite viele Kontakte haben. Insofern ist die Durchlässigkeit von Strassen für junge Familien umso wichtiger, je weniger andere Familien mit Kindern an der gleichen Strasse wohnen.

#### 4.8 Beobachtungen der Aktivitäten im öffentlichen Raum

An den fünf Strassenabschnitten, in denen eine Befragung stattfand, wurde das Verhalten von Kindern und Erwachsenen während insgesamt 14 Stunden und 10 Minuten beobachtet und mit digitaler Fototechnik festgehalten. Von den 357 beobachteten Personen waren 168 (47%) weiblich und 177 (50%) männlich. Bei Säuglingen und einigen Kleinkindern konnte das Geschlecht nicht bestimmt werden. Die Altersverteilung lautet wie folgt: Kinder unter drei Jahren 4%, Vorschulkinder 16%, Schulkinder 33%, Jugendliche 5%, Erwachsene 35%, ältere Personen über 60 Jahre 5%.

Beim Vergleich der Beobachtungen an den verschiedenen Strassenabschnitten zeigen sich verschiedene bedeutsame Unterschiede:

- Stationäre Spiele und Aufenthalte finden an der Mülhauserstrasse (Tempo 50) praktisch nicht statt (5%), während diese an den andern Strassenabschnitten, insbesondere in den Begegnungszonen einen beachtlichen Anteil an den beobachteten Aktivitäten einnehmen: Vogesenstrasse (Tempo 30) 26%, Bärenfelsenstrasse 57%, Laufenstrasse 69%. Eine Sonderstellung nimmt die Jungstrasse mit 63% stationären Aktivitäten ein. Diese erfolgen fast ausschliesslich organisiert im Rahmen von Spielnachmittagen oder gemeinsamen Treffen der Anwohnerinnen und Anwohner.
- Während in der Mülhauserstrasse (Tempo 50) und in der Vogesenstrasse (Tempo 30) sich die beobachteten Aktivitäten auf die beiden Trottoirs beschränken, findet in den verschiedenen Begegnungszonen ein Grossteil der Aktivitäten im Strassenraum, zumeist raumübergreifend unter Einbezug der Randzonen und der Vorgärten statt.
- Ein intensiveres Bewegungsverhalten (mit Ball spielen, Fahren mit Kickboard, Fahrrädern usw.) wurde vermehrt bei Knaben (27%) und deutlich weniger bei Mädchen (13%) beobachtet.
- Bei Kindern zwischen 3 und 12 Jahren konnten in den drei Begegnungszonen (Laufen-, Jung- und Bärenfelsenstrasse) am häufigsten Aktivitäten mit intensivem sowie andauernd intensivem Bewegungsniveau beobachtet werden. Letzteres liess sich – zumeist in Form von Wettkämpfen – nur in der Bärenfelsenstrasse (28%) und der Jungstrasse (13%) beobachten.
- Insgesamt konnten in den verschiedenen Strassen 18 Konfrontationen mit dem Strassenverkehr beobachtet werden. 13 dieser Konfrontationen wurden friedlich in gegenseitiger Abstimmung des Verhaltens gelöst. Probleme gab es vorwiegend in der Jungstrasse, wo vorabendlicher Schleichverkehr dem Bedürfnis der Kinder auf der Strasse zu spielen gegenübersteht.

Die insgesamt 125 beobachteten Ereignisse wurden beschrieben und fotografisch dokumentiert. In allen Strassen liessen sich vereinzelt Handlungsabläufe beobachten, die als integrativ bezeichnet werden können. Auch beobachteten wir an allen Orten, dass sich spontane Begegnungen zu längeren Gesprächen und Interaktionen ausweiten. Diese Art von Ereignissen dominierte in der Mülhauserstrasse und der Vogesenstrassen. Sie waren dort eindeutig auf je eine Strassenseite beschränkt, während an den andern Strassen diese Trennung nicht beobachtet werden konnte. In der Jungstrasse dominierten die von Erwachsenen initiierten und gelenkten Spiele der Kinder. Verschiedentlich mussten hier auch Erwachsene eingreifen, um gefährliche Konfrontationen mit dem Strassenverkehr zu verhindern. In der Vogesenstrasse, der Laufen- und insbesondere der Bärenfelsenstrasse konnten wir Aktivitäten festhalten, die von Kindern initiiert und gelenkt wurden. In der Vogesenstrasse (Tempo 30) beschränkten sich diese Aktivitäten auf Zweiergruppen grösserer Knaben, die das breite Trottoir sowie Eingangspartien von Häusern für ihre Spiele nutzten. In der Laufenstrasse konnten zum Teil unbegleitete jüngere Kinder bei gemeinsamen Spielen beobachtet werden. Am häufigsten und intensivsten erwies sich das selbst gesteuerte Spiel in kleinen Kindergruppen in der Bärenfelsenstrasse.

#### 4.9 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die Begegnungszonen weisen insgesamt – wie in unserer Hypothese postuliert – wesentlich mehr Integrationspotenziale auf als die Tempo-50 bzw. die Tempo-30 Strasse. Die Tempo-30 Strasse wiederum weist höhere Integrationspotenziale auf als die Tempo-50 Strasse – vor allem in Bezug auf Sicherheit und Nachbarschaftskontakte.

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

Aber nicht nur zwischen den Strassentypen gibt es grosse Unterschiede, auch zwischen den Begegnungszonen gibt es solche. Die Bärenfelsenstrasse weist mit Abstand am meisten integrative Momente auf. Wie postuliert schneiden die beiden alten, seit 25 Jahren bestehenden Wohnstrassen (Bärenfelsen- und Laufenstrasse) insgesamt besser ab als die neu eingerichtete Jungstrasse. Dies hat damit zu tun, dass an der Jungstrasse der Verkehr noch ein bedeutendes Problem darstellt, der die Nutzung als Spiel- und Aufenthaltsraum stark einschränkt. Das Engagement der BewohnerInnen, die Signalisation als Begegnungszone und die sporadische Aneignung des öffentlichen Strassenraums mit Festen und Spielnachmittagen führt zwar zu einem eindeutig höheren Integrationspotenzial, aber dieses könnte mit einer entsprechend verbesserten Gestaltung des Strassenraumes noch wesentlich höher ausfallen wie die beiden anderen Begegnungszonen zeigen.

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

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

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

## 5. Empfehlungen und Forderungen an die Praxis

---

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

### Strassen sind Lebensräume und nicht nur Verkehrsflächen: Paradigmenwechsel

Zunächst muss in der Bevölkerung, der Politik und Verwaltung die Erkenntnis reifen, dass Strassen nicht einfach nur Verkehrsflächen, sondern Lebensräume sind. Dies führt zu einem Paradigmenwechsel in der Planung und Gestaltung öffentlicher (Strassen-)Räume.

### Schweizweite Förderung von Begegnungszonen

Begegnungszonen beruhen auf dem Koexistenz-Prinzip und eröffnen dadurch substantielle Integrationspotenziale. Die Einrichtung solcher Zonen sollte deshalb schweizweit gefördert werden. Dies wird beschleunigt, wenn die Einsatzkriterien in Städten und Gemeinden sowie die einschlägigen Bundes-Verordnungen noch verbessert werden.

### Gute Gestaltung mit Flächen für Spiel, Begegnung und Aufenthalt

Bei der Gestaltung öffentlicher Räume in urbanen Wohnquartieren ist darauf zu achten, dass Spielräume für Kinder sowie Begegnungs- und Aufenthaltsräume für Erwachsene geschaffen werden und der Verkehr diese Aktivitäten nicht behindert. Ein Angebot von formellen und informellen Sitzgelegenheiten (Sitzbänke, Strassencafé-Sitze, Mäuerchen, Treppen etc.) sind wichtig, um alle Bevölkerungsgruppen anzusprechen (ältere Menschen genauso wie Jugendliche).

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

Begegnungszonen sollten nicht nur auf Initiative und Mehrheitsentscheid der erwachsenen Strassen-BewohnerInnen hin eingeführt werden, sondern von offizieller Seite gefördert werden, wie dies bei anderen Infrastrukturvorhaben auch geschieht. Zugleich ist den BewohnerInnen vermehrt die Möglichkeit zur Aneignung ihrer Strasse zu geben (z.B. durch zur Verfügungstellung von finanziellen Mitteln für die Gestaltung).

### Umschichtung der Finanzmittel von der Mobilität in die Aufwertung öffentlicher Räume

Zurzeit werden riesige Summen für die Mobilität ausgegeben – individuell und von staatlicher Seite. Dagegen sind die Ausgaben zur Aufwertung öffentlicher Räume minim. Da Menschen in der Schweiz durchschnittlich während 23 Stunden des Tages nicht mobil sind, profitieren von einer Umschichtung der Investitionen zur integrativen Lebensraumgestaltung alle.

### Mischung von Wohnungstypen und Eigentümern verhindert Verdrängungsprozesse

Obwohl die Untersuchung keine Hinweise auf höhere Mietzinse in den verkehrsberuhigten Strassen und Begegnungszonen geliefert hat (im Gegenteil), sollte dieser Aspekt im Auge behalten werden. Eine ausgewogene Mischung von Wohnungstypen und Eigentümern (freier Markt, Genossenschaften, städtische Liegenschaften) trägt zur Vermeidung von Segregierungsprozessen bei. Zum einen werden Verdrängungsprozesse einkommenstiefer Schichten vermieden („Gentrifizierung“) und zum anderen der Auszug mittelständischer Schichten und die mögliche Konzentration sozial Benachteiligter („Ghettoisierung“).

## Literatur

- Appleyard Donald 1981: *Livable Streets*. Berkely/Los Angeles/London.
- Anhut Reimund, Heitmeyer Wilhelm, 2000: *Desintegration, Konflikt und Ethnisierung. Eine Problemanalyse und theoretische Rahmenkonzeption*. In: dies. (Hrsg.): *Bedrohte Stadtgesellschaft. Soziale Desintegrationsprozesse und ethnisch-kulturelle Konfliktkonstellation*, S. 17-75. Weinheim/München
- Arin Cihan, 1991: *The Housing Market and Housing Policies for the Migrant Labor Population in West Berlin*. In: Huttman Elizabeth D., Blauw Wim, Saltman, Juliet (Eds.): *Urban Housing Segregation of Minorities in Western Europe and the United States*, S. 199-214. Durham/London
- Bourdieu Pierre, 1983: *Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital*. In: Kreckel Reinhard (Hrsg.): *Soziale Welt, Sonderband 2* S. 83-198 (Soziale Ungleichheiten), Göttingen
- Bourdieu Pierre, 1991: *Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum*. In: Wentz Martin (Hrsg.): *Stadt-Räume*. S. 25-34. Frankfurt/New York
- Bowring Finn, 2000: *Social exclusion: limitations of the debate*. In: *Critical Social Policy* 64 (20:3), S. 307-330, London
- Castel Robert, 1996: *Nicht Exklusion, sonder Desaffiliation. Ein Gespräch mit François Ewald*. In: *Das Argument* 217, S. 775-780. Berlin
- Eisner Manuel, 2000: *Lebensqualität und Sicherheit im Wohnquartier*. Chur/Zürich
- Elias Norbert /Scotson John L., 1993: *Etablierte und Aussenseiter*. Frankfurt
- Friedrichs Jürgen, Jagodzinski Wolfgang, 1999: *Theorien sozialer Integration*. In: dies. (Hrsg.): *Soziale Integration*, S. 9-43. Opladen
- Häussermann Hartmut, Kronauer, Martin, Siebel Walter, 2004: *Stadt am Rand: Armut und Ausgrenzung*. In: dies. (Hrsg.): *An den Rändern der Städte*, S. 7-40. Frankfurt.
- Häussermann, Hartmut, 2005: *Migranten und Urbanität*. In: D'Amato Gianni, Gerber Brigitta (Hrs.): *Herausforderung Integration. Städtische Migrationspolitik in der Schweiz und in Europa*, S. 133-142. Zürich
- Heitmeyer Wilhelm, 1997: *Gibt es eine Radikalisierung des Integrationsproblems?* In: ders. (Hrsg.): *Was hält die Gesellschaft zusammen? Bundesrepublik Deutschland: Auf dem Weg von der Konsens- zur Konfliktgesellschaft, Band 2*, S. 23-65. Frankfurt
- Kälin Walter, 2003: *Grundrechte in der Einwanderungsgesellschaft: Integration zwischen Assimilation und Multikulturalismus*. In: Wicker Hans-Rudolf, Fibbi Rosita, Haug Werner (Hrsg.): *Migration und die Schweiz. Ergebnisse des Nationalen Forschungsprogramms „Migration und interkulturelle Beziehungen“*, S. 139-160, Zürich
- Kronauer Martin, 2002: *Exklusion. Die Gefährdung des sozialen im hoch entwickelten Kapitalismus*. Frankfurt/New York
- Leimgruber Walter, 2003: *Begriff „Dezentralisierung/Integration“*. In: Carigiet Erwin, Mäder Ueli, Bonvin Jean-Michel: *Wörterbuch der Sozialpolitik*. Zürich
- Mackert Jürgen, 2003: *Ausschliessung und Usurpation: Multikulturalismus und soziale Exklusion in schliessungstheoretischer Perspektive*. In: *Schweizerische Zeitschrift für Soziologie*, 29 (1), S. 69-91. Zürich
- Saner Hans, 2002: *Zum Begriff der sozialen Integration. Eine kritische Annäherung*. In: ders.: *Nicht-optimale Strategien. Essays zur Politik*. S. 71-93, Basel
- Stienen Angela, Wolf Manuela, 1991: *Integration – Emanzipation: ein Widerspruch. Kritische Analyse sozialwissenschaftlicher Konzepte zur „Flüchtlingsproblematik“*. *Sozialwissenschaftliche Studien zu internationalen Problemen*, Band 152. Saarbrücken/Fort Lauderdale

## 6. Anhang: Theoretische Aspekte

### 6.1 Theoretische Annäherung an den Begriff von Integration und Ausgrenzung

In der wissenschaftlichen Literatur existiert eine grosse Zahl begrifflicher Konzeptionen von Integration und Ausgrenzung. Trotz dieser Vielzahl haben wir keine gefunden, die unserer Fragestellung und unseren Anforderungen in Bezug auf den öffentlichen Raum entsprochen hätte. Wir legen deshalb einen eigenen, aus verschiedenen Quellen<sup>19</sup> inspirierten Konzeptionsvorschlag vor.

Integration bzw. Ausgrenzung betrifft potenziell immer alle Menschen – dies gilt insbesondere für den öffentlichen Raum<sup>20</sup>. Entsprechend macht die vorliegende Studie keine Einschränkungen hinsichtlich Alter, Geschlecht, Nationalität, Ethnie, sozialem Status, Behinderung etc.

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

Das vorliegende Projekt geht wie zahlreiche andere davon aus, dass Integrationspotenziale und ausgrenzende Momente in mehreren Dimensionen zu analysieren und interpretieren sind<sup>21</sup>. Im Zentrum stehen drei theoriegeleitete Dimensionen: die strukturelle, die diskursive und die subjektive Dimension<sup>22</sup>. Sowohl innerhalb als auch zwischen diesen Dimensionen kann es Widersprüche geben. Im Folgenden werden die einzelnen Dimensionen mit Blick auf die Begrifflichkeit von Integration und Ausgrenzung kurz erläutert (vgl. auch Abb. 13 auf folgender Seite).

#### Strukturelle Dimension

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

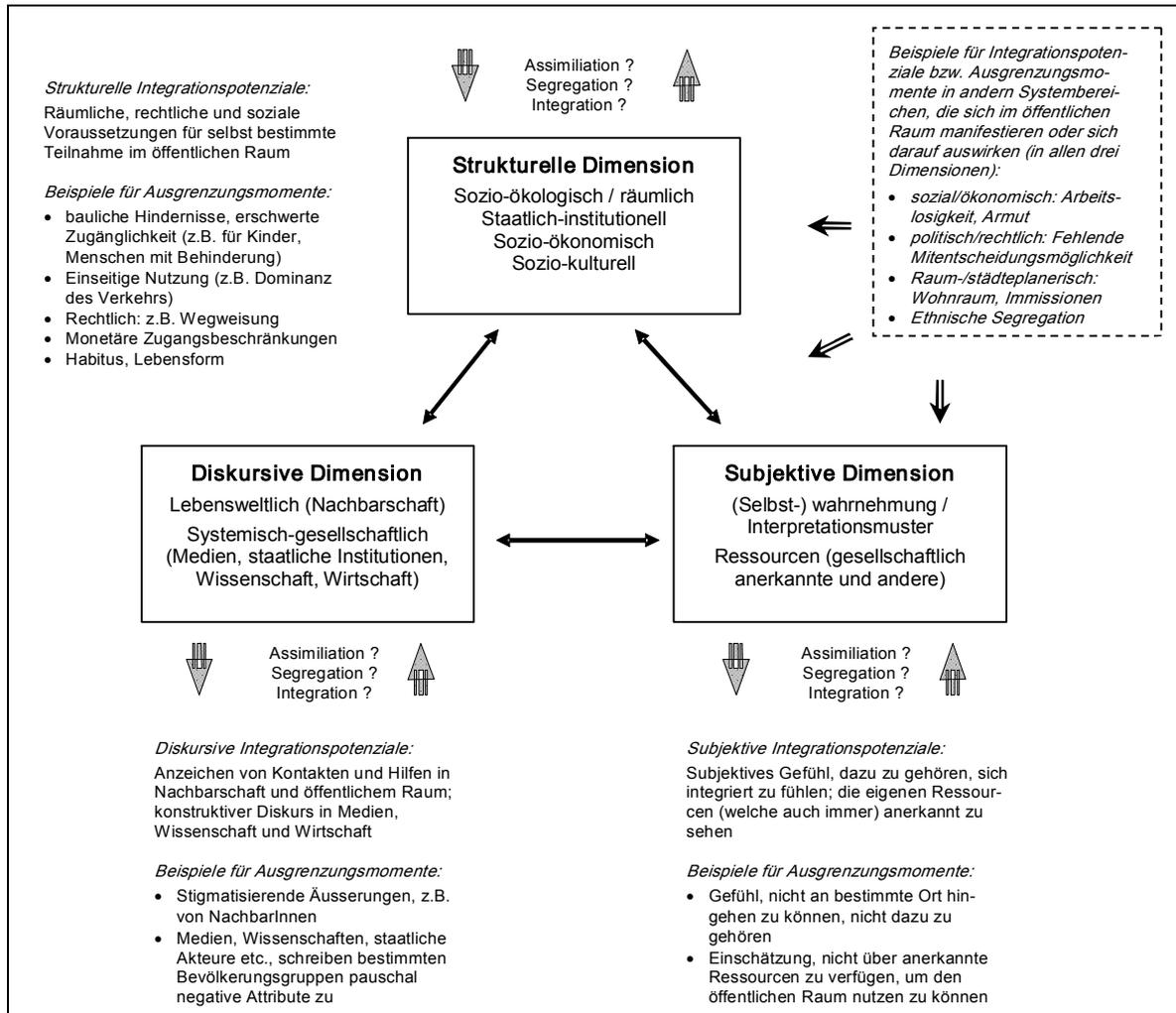
<sup>19</sup> Als Quellen dienten unter anderen: Kronauer 2002, Häussermann et al. 2004, Heitmeyer 1997, Anhut/Heitmeyer 2000, Saner 2002, Elias/Scotson 1993, Castel 1996, Stienen/Wolf 1991, Bowering 2000, Friedrichs/Jagodzinski 1999, Mackert 2003.

<sup>20</sup> Das heisst nicht, dass einzelne Individuen oder Bevölkerungsgruppen nicht stärker von Ausgrenzungen betroffen sind als andere – aber dies ist empirisch zu bestimmen und nicht im vorne herein zu setzen.

<sup>21</sup> Häussermann et al. (2004) unterscheiden zwischen ökonomischer, institutioneller, sozialer und kultureller Ausgrenzung und ergänzen dies mit einer „subjektiven Komponente“. Heitmeyer (1997) bzw. Anhut/Heitmeyer (2000) unterscheiden zwischen der individuell-funktionalen Systemintegration; der kommunikativ-interaktiven sowie der kulturell-expressiven Sozialintegration.

<sup>22</sup> Die Untersuchung nimmt damit teilweise auch die im Programm des NFP 51 getroffene Unterscheidung der drei Ebenen „Institutionen/AkteurInnen“, „Diskurse“ und „Betroffene“ auf.

Abbildung 16: Integrationspotenziale und Ausgrenzungsmomente in der Übersicht



Diskursive Dimension

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

Subjektive Dimension

Subjektive Integrationspotenziale vermuten wir dort, wo sich eine Person subjektiv als dazugehörig und integriert fühlt. Dies kann sich auch als Zufriedenheit und Wohlbefinden ausdrücken. Allerdings ist Unzufriedenheit nicht einfach mit Ausgrenzung gleichzusetzen. Eine selbst- und/oder gesellschaftskritische Sicht kann durchaus auch integrative Seiten aufweisen, während sich eine vermeintlich grosse Zufriedenheit als Resignation oder Anpassung an herrschende, möglicherweise ausgrenzende Normen und Zustände herausstellen kann (Stienen/Wolf 1991, S. 197ff). Natürlich ist methodisch bei subjektiven Einschätzungen und Äusserungen Skepsis angebracht, tendieren die Menschen doch dazu, je nach dem ihre Situation zu rechtfertigen, zu beschönigen oder zu dramatisieren. Die subjektive Wahrnehmung ist stark geprägt von Erfahrungen – gerade auch durch Ausgrenzungen im so genannt integrierten Leben.

Die Möglichkeit auf Integrationspotenziale oder Ausgrenzungsmomente zu reagieren, wird durch die Ressourcen beeinflusst, die einem Subjekt zur Verfügung stehen. Die wissenschaftliche Literatur greift zur Bestimmung dieser Ressourcen häufig auf die von Bourdieu (1983) vorgenommene Unterscheidung von ökonomischem, sozialem oder kulturellem Kapital zurück. Dieses Instrumentarium ist allerdings mit dem Problem behaftet, dass die Ressourcen an dem gesellschaftlich als notwendig erachteten bzw. als üblich geltenden Niveau gemessen werden (Bildung; soziales Netzwerk etc.). Die Individuen verfügen aber meist über mehr Fähigkeiten, Geschick und Know-how als nur jene gesellschaftlich anerkannten und vorgegebenen<sup>23</sup>.

### Dialektik von Integration und Ausgrenzung – die Widersprüche zwischen den Dimensionen

Zwischen den Dimensionen kann es zu Widersprüchen und Paradoxien kommen<sup>24</sup>. So kann unter Umständen die Ausgrenzung in einer Dimension zu Integration in einer anderen beitragen, z.B. wenn bauliche Hürden einem Menschen mit Behinderung die selbständige Teilnahme am gesellschaftlichen Leben erschweren, aber eine Nachbarin mit Serviceleistungen aushilft. Die solidarische Hilfe macht zwar die Folgen der strukturellen Ausgrenzung etwas erträglicher, aber von realer Integration wäre erst dann zu sprechen, wenn die behinderte Person autonom (d.h. ohne strukturell behindert zu werden) am Leben teilhaben und selber entscheiden könnte, ob und wann ein Austausch von Dienstleistungen mit der Nachbarin stattfinden soll.

Heitmeyer (1997) weist in seiner Konzeption darauf hin, dass „Integration“, wenn sie unter Zwang und mittels Kontrolle durchgesetzt wird, als negativ zu bewerten ist. Auf der anderen Seite kann die von ihm so genannte „Desintegration“ auch positiv sein, wenn es nämlich durch die Abweichung von überkommenen Normen zu einer damit zusammenhängenden Befreiung der Individuen und insgesamt zu einem positiven sozialen Wandel kommt.<sup>25</sup> Konzeptionell ist schliesslich zu berücksichtigen, dass sich im öffentlichen Raum häufig auch gesellschaftliche Probleme manifestieren bzw. sich gesellschaftliche Widersprüche in anderen Systembereichen auf den öffentlichen Raum auswirken (z.B. in den Bereichen Ökonomie: Arbeitslosigkeit, Armut; Recht: Staatsbürgerschaft; Städteplanung: Wohnraum, Immissionen etc.).

## 6.2 Ausblick auf eine theoretisch-konzeptionelle Erweiterung von Integration und Ausgrenzung

Wie bereits erwähnt, hat sich im Verlauf des Forschungsprozesses immer mehr gezeigt, dass die dichotome Behandlung von Integration und Ausgrenzung problematisch ist. Die Prozesse sind wesentlich komplexer, kommt es doch in der (vermeintlichen) Integration zu Ausgrenzungsprozessen oder verbirgt sich in gewissen (vermeintlichen) Ausgrenzungen je nach Situation auch ein Moment von Integration. Um diese Dialektik besser abzubilden, schlagen wir als konzeptionellen Rahmen für künftige Analysen eine an der Arbeit von Hans Saner (2002) orientierte Unterscheidung von drei Idealtypen der Vergesellschaftung vor, nämlich jene von Assimilation, Segregation und Integration<sup>26</sup>.

### Assimilation – charakterisiert als „Anpassung“

Dieser Vergesellschaftungstyp verlangt von den Individuen oder Gruppen, dass sie sich den vorherrschenden gesellschaftlichen Verhältnissen und Normen anpassen und sich so ins vorgegebene Ganze der Gesellschaft einfügen. Häufig wird dies – wie Saner treffend schreibt – als Integration ausgegeben: „Wir sagen oft ‚Integration‘, aber meinen in Wahrheit ‚Assimilation‘.“ (Saner, 2002, S. 74). Weil eine Anpassung an den

<sup>23</sup> In diesem Zusammenhang ist z.B. auch die Konzeption der kulturellen Ausgrenzung von Häussermann et al. zu kritisieren, die sie als „Verlust der Möglichkeit, sein Leben entsprechend den in einer Gesellschaft möglichen und allgemein anerkannten Lebenszielen zu gestalten“ (Häussermann et al. 2004, S. 24). Es müsste genauso möglich sein, Ziele zu verwirklichen, die nicht per se von der Gesellschaft vorgegeben und anerkannt sind. Ausgrenzung wäre dann vielmehr als Verlust zu fassen, sein Leben entsprechend den eigenen Lebenszielen gestalten zu können. Die Konzeption von Häussermann et al. impliziert nur ein Recht auf Assimilation, aber nicht eines auf Integration (vgl. dazu unten).

<sup>24</sup> Zu berücksichtigen wären zudem unterschiedliche Ausprägungen von Integration und Ausgrenzung, die z. B. a) offen/direkt oder verdeckt/subtil/indirekt; b) formell oder informell; c) aktiv oder passiv wirkend; d) statisch oder dynamisch (prozessorientiert); sowie e) graduell oder dichotom sein können, wobei sich die einzelnen Elemente auch überlagern.

<sup>25</sup> In diesem Sinne ist auch Leimgruber (2003) zuzustimmen, dass „die Auffächerung des kulturellen Normen- und Wertesystems nicht per se desintegrativ sein (muss), wie das in manchen Bereichen (Familie, Gemeinde, soziokulturelle Subsysteme) oft beklagt wird, sondern durch dem Wandel angepasste politische Instrumente zu neuen Formen der Integration führen (kann).“ (Begriff „Dezentralisierung/Integration“).

<sup>26</sup> Hans Saner bezieht die drei Typen explizit nur auf die Frage der Migration. Unseres Erachtens lassen sie sich aber auf alle Gesellschaftsfelder anwenden. Saner postuliert im weiteren ein viertes Modell, nämlich die kommunikative und kooperative Koexistenz. Er begründet dies hauptsächlich damit, dass Integration nie vollständig gelingen könne bzw. diese bisher nie gelungen sei, und es immer nur Teil-Integrationen gegeben habe. Es ist allerdings nicht einsichtig, dass deshalb der Begriff „Integration“ zur Seite gelegt werden soll. Es ist u.E. vielmehr am visionären Potenzial des Begriffs festzuhalten.

Mainstream häufig direkt oder indirekt erzwungen wird und die Individuen dabei entweder einen Teil ihres Selbst verleugnen müssen oder dann der Gefahr der Ausgrenzung ausgesetzt sind, hat Assimilation oft ein disziplinierendes und damit ausgrenzendes Moment. Assimilation kann dann individuelle Integrationspotenziale aufweisen, wenn jemand unter den herrschenden Bedingungen keine andere (Existenz-)Möglichkeiten hat und so wenigstens angepasst „dazugehören“ kann.

### Segregation – charakterisiert als „Differenz“

Die Segregation – Saner braucht hierfür den Begriff „Inseration“<sup>27</sup> – geht davon aus, dass bestimmte Personen oder Gruppen entweder von der „Mehrheitsgesellschaft“ ausgesondert werden oder sich mehr oder weniger freiwillig für eine Abkapselung entscheiden. Kälin (2003) spricht in diesem Zusammenhang von „Differenz“.<sup>28</sup> Segregation mündet häufig in Parallelstrukturen bzw. Separatlösungen für bestimmte Gruppen (z.B. spezielle Schulen oder Transportdienste für Menschen mit Behinderung). Diese Parallelstrukturen sind ambivalent, da sie sowohl ein (offensichtlich) ausgrenzendes wie ein assimilativ-integrierendes bzw. befreiendes Moment haben (können). Letzteres besteht in der Möglichkeit, in der Segregation Fähigkeiten, Ressourcen und Freiheit für die eigene Lebensgestaltung zu erwerben (vgl. Häussermann 2005, S. 141, auch Arin 1991, S. 213). Dagegen sind Stigmatisierungen oder z.B. willkürliche Wegweisungen von Personen aus dem öffentlichen Raum (weil sie „stören oder Furcht auslösen“ ohne dass ein strafrechtliches Vergehen vorliegt) nur noch ausgrenzend.

### Integration – charakterisiert als „Erneuerung“

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

### Grenzen der Freiheit und des Rechts auf Differenz

Kälin und Saner nennen Kriterien, um zu bestimmen, wo die Befreiung vom Assimilationszwang und das Recht auf kulturelle Differenz an Grenzen stossen. Zu diesen Kriterien gehören unter anderem die Respektierung der Menschen- und Grundrechte, die moralische Achtung und Anerkennung des anderen sowie der Verzicht auf gewaltsame Konfliktlösungen<sup>29</sup>. Obwohl sich beide Autoren explizit auf die Frage der Migration beziehen, können die Kriterien sinngemäss auch für andere Gesellschaftsbereiche übernommen werden. Diese Kriterien wie auch die drei Vergesellschaftungsformen lassen sich nicht nur in Bezug auf die Hauptgesellschaft anwenden, sondern auch auf gesellschaftliche Subgruppen, also z.B. zwischen Individuen und deren ethnischen Bezugsgruppe.

<sup>27</sup> Inseration von lat. „insero“ = „einpflanzen“ (Saner 2002, S. 78)

<sup>28</sup> „Assimilation meint dabei Eingliederung in die Mehrheitsgesellschaft im Sinne der Übernahme der Werte und Verhaltensweisen der Mehrheit. Von Differenz lässt sich demgegenüber da sprechen, wo Menschen sich selbst von der Mehrheit kulturell abgrenzen oder aber von dieser als andersartig eingestuft und behandelt werden.“ (Kälin 2003, S. 143).

<sup>29</sup> Kälin präzisiert z.B. in Bezug auf MigrantInnen u.a.: „Grenzen der Toleranz sind (...) erreicht, wo das Völkerrecht Privaten ein bestimmtes Verhalten verbietet (z.B. Verbot der Zwangsheirat). Wo Erwachsenen, die sich einer bestimmten Praxis nicht freiwillig unterziehen, eine ernsthafte Gefahr für ihre physische und psychische Integrität droht, oder wo das Kindeswohl aus den gleichen Gründen ernsthaft gefährdet ist. Hier hat der Staat gegenüber den Opfern eine Schutzpflicht. Zulässig ist es schliesslich, dass der Aufenthaltsstaat seinen ‚ordre public‘, d.h. die zentralsten Werte der eigenen Rechtsordnung, auch gegenüber Migrantinnen und Migranten durchsetzt. Dabei ist allerdings auf die konkreten Auswirkungen für die betroffenen Rücksicht zu nehmen, was beispielsweise Zurückhalten dort nahe legt, wo ein solcher Schritt ohnehin benachteiligte Personen (z.B. Kinder aus polygamen Ehen) noch weiter benachteiligen würde.“ (Kälin 2003, S. 159)

Zusammenfassende Darstellung des theoretisch-konzeptionell erweiterten Ansatzes

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

Abbildung 17: Vorschlag eines theoretisch-konzeptionell erweiterten Ansatzes zu Integration und Ausschluss

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