

Bachelorarbeit

Inventarisierung der Gestaltung von Schulvorplätzen

Bernhard Tretzmüller

Datum: 04.02.2019

Kurzfassung

Ziel dieser Arbeit ist eine Inventarisierung von sicherheits- und qualitätsrelevanten Spezifikationen von öffentlichen Volksschulvorplätzen in Wien. Die speziell für den urbanen Raum gewählten Spezifikationen werden detailliert erörtert und auf Relevanz bewertet. Hier wird zwischen Gestaltungsmerkmalen unterschieden, welche eine Sicherheitserhöhung der SchülerInnen gewährleisten und das Qualitätsniveau erhöhen. Die Inventarisierung ermöglicht eine Analyse des Ist-Standes, das Aufzeigen von Veränderungsbedarf, sowie eine Reihung der Volksschulvorplätze nach sicherheitsrelevanten Kriterien. Die aufgenommenen Daten sind im Jahr 2017 aktuell.

1. Einleitung

In Wien leben 226.928 SchülerInnen, wobei 68.164 davon eine Volksschule besuchen [1]. Gerade im Volksschulalter ist es wichtig auf ein lebensqualitätsförderndes und schützendes Umfeld zu achten, um eine optimale kognitive Entwicklung zu ermöglichen [2]. Da der Schulvorplatz in der Regel mindestens zwei Mal täglich von den Kindern genutzt wird, fällt auch der in diesen Einflussbereich. Ein Schulvorplatz wird als unmittelbarer Bereich vor dem Haupteingang der Schule definiert. Aufgrund dessen widmet sich diese Forschungsarbeit der Inventarisierung von sicherheits- und qualitätsrelevanten Spezifikationen von Vorplätzen öffentlicher Wiener Volksschulen. Ziel ist es den Ist-Zustand deskriptiv zu quantifizieren, um eine Basis für weiterführende Forschung zu bieten und etwaigen Veränderungsbedarf aufzuzeigen.

Aufbauend auf einer Beschreibung und Bewertung der ausgewählten Spezifikationen, folgt eine umfassende Inventarisierung. Das Inventar wird nach gewählten Kriterien gereiht und anschließend analysiert. Als wichtige Quelle dient der Leitfaden der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr zur Gestaltung des Schulumfeldes. [3]

2. Spezifikationen der Schulvorplätze

Im Folgenden werden die für die Inventarisierung relevanten Merkmale beschrieben und bewertet. Die 15 Spezifikationen sind so ausgewählt, dass sie einen Schulvorplatz im urbanen innerstädtischen Raum bestmöglich quantisieren. Hier wird unterschieden zwischen sicherheitsspezifischen Gestaltungsmerkmalen und jenen, die sich auf die Lebensqualität beziehen. Wobei anzumerken ist, dass sicherheitsrelevante Merkmale auch eine qualitative Aufwertung darstellen. Umgekehrt ist das jedoch nicht der Fall.

Die einzelnen Gestaltungskriterien sind nach drei Gesichtspunkten, Verbesserung der Sichtverhältnisse, Geschwindigkeitsreduktion und Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens, bewertet, welche zusammen zu einer Gesamtbewertung führen. Die Bewertung erfolgt in null bis vier Punkten mit der Schrittweite eines halben Punktes, wobei null Punkte keine Wirkung und vier Punkte sehr gute Wirkung bedeuten. Die Bewertung wurde im Zuge des Forschungsprojektes „Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld“ von insgesamt 18 Experten erstellt. [4]

Befindet sich eine Volksschule auf freistehendem Gelände, werden die Spezifikationen nicht erfasst. Solche Schulen können durch die gewählten Spezifikationen nicht realitätsgetreu erfasst werden und somit nicht mit den anderen Schulen verglichen werden. Gelistet werden diese Volksschulen am Ende des Inventars.

Sind einzelne Spezifikationen für den betrachteten Schulvorplatz irrelevant, wird dies im Inventar mit „I“ gekennzeichnet. Beispielhaft dafür wäre ein Vorplatz in einer Fußgängerzone bei dem diverse Querungshilfen, Abgrenzung zur Fahrbahn sowie Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit nicht von Relevanz sind.

2.1. Sicherheit

Der tägliche Schulweg kann für Schulkinder eine große Herausforderung darstellen, da sie räumliche Distanzen sowie Annäherungsgeschwindigkeiten nicht so gut einschätzen können [5]. In der Statistik schlägt sich das in Wien im Jahr 2017 mit 51 Verkehrsunfällen nieder, bei denen Schulkinder zwischen 0-14 Jahren auf dem Schulweg betroffen sind [6]. Darum ist die Sicherheit der Schulkinder beim Entwurf eines Schulvorplatzes das primäre Gestaltungskriterium.

Die Gefahren gehen in erster Linie vom Verkehr aus, welcher in Fließverkehr und ruhenden Verkehr gegliedert ist.

2.1.1. Fließverkehr

Das Fließverkehrsaufkommen am Schulvorplatz kann im Wesentlichen in sieben verschiedenen Arten auftreten. Im Inventar wird in der Spalte Fließverkehr das jeweilige Kürzel eingetragen. Tritt kein Fließverkehrsaufkommen unmittelbar vor dem Haupteingang auf bleibt das Kästchen leer.

(1) Wohnstraße (W)

Definitionsgemäß ist die Wohnstraße „eine für den Fußgänger- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße“ [7].

Eine solche Straße bietet durch den beschränkten Fahrzeugverkehr ein hohes Sicherheitsniveau und zugleich ist durch die Möglichkeit sich auf der Fahrbahn aufzuhalten eine hohe Qualität zu erwarten.

Tab. 1: Bewertung Wohnstraße [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●●○	●●●○	●●○○	●●●○

(2) Begegnungszone (B)

Definitionsgemäß ist die Begegnungszone „eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist“ [8].

Durch die verminderte Fahrgeschwindigkeit des Verkehrs und die guten Sichtverhältnisse bietet die Begegnungszone einen großen Mehrwert für einen Schulvorplatz.

Tab. 2: Bewertung Begegnungszone [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●●○	●●●○	●●○○	●●●○

(3) Fußgängerzone (Fu)

In einer Fußgängerzone ist jeglicher Fahrzeugverkehr bis auf wenige Ausnahmen verboten [9].

Die Fußgängerzone gehört in allen Belangen qualitativ und sicherheitstechnisch zum höchsten Standard.

Tab. 3: Bewertung Fußgängerzone [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●●●	●●●●	●●●●	●●●●

(4) Fahrradstraße (Fa)

„In einer [...] Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen [Straßendienst, Müllabfuhr, etc.; Anmerk. d. Verf.] sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens.“ [10]

Durch das verringerte Verkehrsaufkommen an Fahrradstraßen erhöht sich die Sicherheit. Zusätzlich erhöht sich durch das Wegfallen der Geräuschemissionen die Aufenthaltsqualität.

Tab. 4: Bewertung Fahrradstraße [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●○○	●●○○	●●●○	●●○○

(5) Aufenthaltsfläche (A)

Eine Aufenthaltsfläche am Schulvorplatz bringt vielerlei Verbesserungen in Punkto Sicherheit und Qualität. Sie schafft einen Übergang zwischen der geschützten Schulsphäre und dem konfliktträchtigen öffentlichen Treiben. Der Bereich wird übersichtlicher für die SchülerInnen sowie

für den Straßenverkehr. Die Kinder können sich orientieren und sich auf das Wetter, den Straßenlärm und andere Umwelteinflüsse einstellen. [3]

Tab. 5: Bewertung Aufenthaltsfläche [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●●○	●○○○	●○○○	●●●○

Schließt die Aufenthaltsfläche den gesamten Schulvorplatz ein, wird dies in der Spalte „Fließverkehr“ mit „A“ vermerkt.

Ist hingegen die Aufenthaltsfläche nur ein Teil des Schulvorplatzes, welcher mindestens eine Verbreiterung des Gehsteiges sein muss, wird das in der Spalte „Aufenthaltsfläche“ mit „x“ gekennzeichnet.

(6) Sackgasse (S)

In der Sackgasse ist das Verkehrsaufkommen deutlich geringer und die Fahrgeschwindigkeit reduziert, was zu einer Sicherheits- und Qualitätserhöhung führt.

(7) Tempo 30-Zone (30)

In der Tempo 30-Zone ist die Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Empirische Untersuchungen ergaben, dass die Beschränkung zu einer 20- bis 30-prozentigen Senkung der Verkehrsunfälle und Verletzungen führt. Verzögerte Wahrnehmungsleistung und Reaktion sowie Fehlverhalten besitzen so ein weniger ausgeprägtes Schadenspotential, weshalb gerade für Kinder die Sicherheit stark erhöht wird.

Im Vergleich zu Tempo 50-Straßen wird die Geräuschbelastung in der Tempo 30-Zone halb so stark wahrgenommen und der Schadstoffausstoß verringert sich, wodurch die Aufenthaltsqualität im gesamten Umfeld steigt. [11]

Tab. 6: Bewertung Tempo 30-Zone [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●○○	●●○○	●○○○	●●○○

(8) Innerörtliche Straße (50)

Auf der innerörtlichen Straße sind im Allgemeinen 50 km/h erlaubt, was für Schulkinder in jeglicher Hinsicht einen gefährlichen und qualitativ minderwertigen Bereich darstellt.

2.1.2. Ruhender Verkehr

Ruhender Verkehr kann gerade für Kinder ein Sicherheitsrisiko darstellen. Durch die geringe Körpergröße werden sie schnell zwischen parkenden Autos übersehen und für die Kinder selbst, ist der Bereich schwer bis nicht zu überblicken. [12]

Im Inventar werden die Park- und Halteverbote an der Schulseite sowie an der gegenüberliegenden Straßenseite erfasst.

Tab. 7: Bewertung Park- und Halteverbot [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●●○	○○○○	○○○○	●●○○

Im Inventar werden die parkenden und haltenden Autos an der Schulseite sowie an der gegenüberliegenden Straßenseite erfasst. Hier wird zwischen längs-, schräg- und querparkenden Autos unterschieden wobei „L“ für längsparkende, „Q“ für querparkende und „S“ für schrägparkende Fahrzeuge steht.

2.1.3. Querungshilfe

Um die Sicherheit der VolksschülerInnen beim Passieren einer Straße zu erhöhen gibt es im Wesentlichen zwei verschiedene Querungshilfen - den Schutzweg und die Verkehrslichtsignalanlage.

(1) Schutzweg

Ein Schutzweg ermöglicht eine relativ sichere Querung der Straße. Besonders in Kombination mit einer Fahrbahnanhebung und Mittelinsel ist der Schutzweg zu empfehlen.

Es müssen jedoch spezielle Kriterien erfüllt sein um einen Schutzweg errichten zu dürfen.

Tab. 8: Bewertung Schutzweg [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●●○	●○○○	○○○○	●●●○

(2) Schutzweg mit Mittelinsel

Die Mittelinsel teilt den Schutzweg in zwei Segmente, wodurch die Querung übersichtlicher wird.

Tab. 9: Bewertung Mittelinsel [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●●○	●●○○	○○○○	●●●○

Im Inventar wird ein Schutzweg mit Mittelinsel in der Spalte des Schutzweges mit einem „M“ vermerkt.

(3) Gehsteigvorziehung

Eine Gehsteigvorziehung als Querungshilfe verbessert die Sichtverhältnisse und verkürzt die Querungslänge. [4]

Tab. 10: Bewertung Gehsteigvorziehung [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●●○	●○○○	○○○○	●●○○

(4) Verkehrslichtsignalanlage

Bei hochfrequentierten Straßen ist die Verkehrslichtsignalanlage in der Regel eine sichere Querungshilfe.

2.1.4. Verkehrsberuhigung

Um den Fließverkehr zu verlangsamen und die Aufmerksamkeit der Lenker zu erhöhen gibt es verschiedene Maßnahmen mit unterschiedlicher Effektivität und baulichem Aufwand.

(1) Fahrbahnerhöhung (Aufpflasterung)

Eine Fahrbahnerhöhung, auch Aufpflasterung genannt, ist ein sehr effektives Mittel um die Autofahrer zum Bremsen zu animieren und deren Aufmerksamkeit auf die Fahrbahn zu lenken. Die Aufpflasterung hebt die Fahrbahn annähernd auf Gehsteigniveau an und ist somit zugleich eine komfortable Querung für Fußgänger.

Aufgrund der Verminderung des Fahrkomforts ist die Fahrbahnerhöhung besonders für den öffentlichen Verkehr und Fahrradfahrer ein großer Nachteil. Weiters erhöht sich die Geräuschemission, wodurch diese Maßnahme nur in weniger befahrenen Straßen eingesetzt wird. [13]

Tab. 11: Bewertung Fahrbahnerhöhung [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●●○○	●●●○	●○○○	●●●○

(2) Fahrbahnversatz

Der Fahrbahnversatz stellt einen ungewöhnlichen Straßenverlauf dar, weshalb er aufmerksamkeitsfördernd ist und zum langsameren Fahren animieren kann. Der Effekt ist jedoch stark von der Ausführung des Fahrbahnversatzes abhängig. [14]

Tab. 12: Bewertung Fahrbahnversatz [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
●○○○	●○○○	●○○○	●●○○

(3) Piktogramm

Piktogramme können die Aufmerksamkeit des Fließverkehrs auf gewisse Gefahren lenken und somit die Sicherheit erhöhen. Die Bodenmarkierungen müssen gut sichtbar sein, weshalb der Verschleiß regelmäßig begutachtet werden muss. [3]

Tab. 13: Bewertung Piktogramm [4]

Sichtverhältnisse ↑	Fahrgeschwindigkeit ↓	Verkehrsaufkommen ↓	Gesamt
○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○

2.1.5. Fahrradweg

Ein Fahrradweg ist Voraussetzung damit Kinder eine sichere und entspannte Fahrt zur oder von der Schule antreten können.

2.1.6. Fahrradständer

Ein Fahrradständer am Schulvorplatz eliminiert unnötige Querungen von Straßen und garantiert ein sicheres Abstellen von Fahrrädern sowie Rollern. Diese werden auch im weiteren Umfeld gezählt, wenn keine Querungen von Straßen, zum Erreichen des Schuleinganges, notwendig sind.

2.2. Qualität

Die zweite wichtige Komponente bei der Planung eines Schulvorplatzes ist die Aufenthaltsqualität. Von qualitativen Verbesserungsmaßnahmen profitieren nicht nur die Schulkinder. Es ist die gesamte Bevölkerung die von einem angenehmen öffentlichen Raum Nutzen trägt. Im Idealfall fungiert der Schulvorplatz als generationenübergreifender städtebaulicher Raum, der mit Sitzgelegenheiten, Bodenbegrünung, Bäumen und einem alternativen Bodenbelag qualitativ aufgewertet ist.

2.2.1. Sitzgelegenheit

Sitzgelegenheiten können von den Eltern, die ihre Kinder abholen, den Schulkindern selbst sowie von der gesamten Bevölkerung genutzt werden.

2.2.2. Begrünung

Eine im März 2019 veröffentlichte Studie der Universität Aarhus hat gezeigt, dass ein großes Angebot an vegetativem Umfeld in der Kindheit mit einer Verbesserung der kognitiven Entwicklung einhergeht und zu einem geringeren Risiko für psychische Störungen im Erwachsenenalter führt [2]. Darüberhinaus dienen Bäume als natürliche Schattenspende, was speziell im Hochsommer zu einem besseren Mikroklima beiträgt. Aufgrund dessen werden sowohl Bodenbegrünung als auch die Anzahl der Bäume innerhalb des Schulvorplatzes erhoben.

(a) Bodenbegrünung

(b) Bäume

2.2.3. Bodenbelag

Ein schöner Bodenbelag macht nicht nur optisch einen guten Eindruck, er hat auch Einfluss auf das Mikroklima. Dabei spielen Schlagworte wie Absorptionsgrad und Durchlässigkeit eine große Rolle. Ein moderner Bodenbelag ist hell gewählt, weil er so weniger Wärmestrahlung der Sonne absorbiert und die Luft dadurch nicht so stark aufheizt. Außerdem ist er durchlässig für Regenwasser wo er als passiver Hochwasserschutz dient. [15]

Ist an einem Schulvorplatz ein alternativer Bodenbelag zu Asphalt vorzufinden wird das im Inventar in der Spalte „Bodenbelag“ mit „x“ vermerkt.

3. Inventar

Das Inventar reiht die Volksschulen zu einer Rangliste, welche nach den oben genannten Gesamtbewertungen erfolgt.

Tab. 14 Reihungskriterien

Primäres Reihungskriterium „Fließverkehr“		Unterrangige Reihungskriterien	
Aufenthaltsfläche	●●●○	Schutzweg mit Mittelinsel	●●●○
Fußgängerzonen	●●●●	Fahrbahnerhöhung	●●●○
Wohnstraße + Sackgasse		Schutzweg	●●●○
Wohnstraße	●●●○	Fahrbahnversatz	●●○○
Begegnungszone	●●●○	Gehsteigvorziehung	●●○○
Fahrradstraße	●●○○	Piktogramm	●○○○
Tempo 30-Zone + Sackgasse			
Tempo 30-Zone	●●○○		
Innerörtliche Straße			

Die Aufenthaltsfläche wurde bei der ExpertInnenbewertung nicht großemäßig unterteilt, weshalb die Gesamtbewertung an Aussagekraft verliert. Umfasst die Aufenthaltsfläche den gesamten Schulvorplatz, ist sie im Vergleich zur Fußgängerzone besser zu bewerten. Begründung findet diese Aussage dadurch, dass eine große Aufenthaltsfläche einen höheren Standard im qualitativen Bereich bietet. Sicherheitstechnisch unterscheidet sich die Fußgängerzone zur schulvorplatzumfassenden Aufenthaltsfläche nicht.

Die Sackgasse findet keine Erwähnung unter den bewerteten Kriterien der ExpertInnen. Diese erhöht die Sicherheit durch verringertes Verkehrsaufkommen und ist dadurch mit einer höheren Gesamtbewertung anzuschreiben.

Nr.	Volksschule	Bezirk	Fließverkehr (A,Fu,W,S,B,Fa,30,50)	ruhender Verkehr		Abgrenzung zur Fahrbahn	Aufenthaltsfläche	Verkehrsberuhigung			Querungshilfe			Fahrradweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheit	Bodenbegrünung	Bäume	Bodenbelag
				schulseitig (L,S,Q)	gegenüber (L,S,Q)			Fahrbahnerhöhung	Fahrbahnversatz	Piktogramm	Schutzweg (x,M)	Gehsteigvorziehung	Verkehrslicht- signalanlage						
1.	VS Kleine Sperlgasse 2A	2	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I	x	x	?	?	?	?
2.	VS Ernst-Melchior-Gasse 9	2	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I	x	x			4	
3.	GTVS Wehlstraße 178	2	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x	x	>5	
4.	VS Wittelsbachstraße 6	2	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x		x	>5	
5.	GTVS Landstraßer Hauptstraße 146	3	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x	x	?	?
6.	VS Sankt-Elisabeth-Platz 8	4	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x	x	>5	x
7.	VS Am Hundsturm 18	5	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I	x	x	x	x	>5	x
8.	VS Zieglergasse 21	7	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x		x	4	
9.	VS Pfeilgasse 42b	8	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I	x	x	?	x	1	?
10.	VS Gilgegasse 12	9	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	?	x	?	?
11.	VS Währinger Straße 43	9	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	?	x	>5	?
12.	VS Jagdgasse 22	10	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x	x	>5	x
13.	VS Jagdgasse 23	10	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x	x	>5	x
14.	VS Braunhubergasse 3	11	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		?	?	x	>5	
15.	VS Haebergasse 1a	12	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I	x	x	?	x	?	?
16.	VS Deckergasse 1	12	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x		x	>5	
17.	VS Am Platz 2	13	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	?	?	2	x
18.	VS Lortzinggasse 2	14	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I			x	x	>5	x
19.	VS Zennerstraße 1	14	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x	x	>5	x
20.	VS Diesterweggasse 30	14	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	?	x	?	?
21.	VS Johnstraße 40	15	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I			x	x	3	
22.	VS Goldschlagstraße 14-16	15	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I	x	x	x	x	>5	x
23.	VS Friedrichsplatz 5	15	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I			x	x	>5	x

Nr.	Volksschule	Bezirk	Fließverkehr (A,Fu,W,S,B,Fa,30,50)	ruhender Verkehr		Abgrenzung zur Fahrbahn	Aufenthaltsfläche	Verkehrsberuhigung			Querungshilfe			Fahrradweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheit	Bodenbegrünung	Bäume	Bodenbelag
				schulseitig (L,S,Q)	gegenüber (L,S,Q)			Fahrbahnerhöhung	Fahrbahnversatz	Piktogramm	Schutzweg (x,M)	Gehsteigvorziehung	Verkehrslicht- signalanlage						
24.	VS Kindermanngasse 1	17	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x	x	>5	x
25.	VS Klettenhofergasse 3	18	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x	x	>5	x
26.	VS Durchlaufstraße 23	20	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I	x	x	?	x	>5	?
27.	VS Schüttaustraße 42	22	A	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I	x		x	x	>5	x
28.	VS Stubenbastei 3	1	Fu	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x		4	
29.	VS Bischof-Faber-Platz 1	18	Fu	I	I	I	x	I	I	I	I	I	I		x	x	x	>5	
30.	VS Hertha Firnbergstraße 12	10	W S	L	L		x	?		x		x		x	x	?	x	?	?
31.	VS Sonnenuhrgasse 3	6	W S	L	S					x									
32.	VS Pannaschgasse 6	5	W			x	x	x	x			x			x	x	x	3	x
33.	VS Gaullachergasse 49	16	W			x	x	x	x			x			x		x	2	x
34.	VS Gassergasse 46	5	W				x	x	x						x	x	x	4	x
35.	VS Felbigergasse 97	14	W	L	L	x	x	x				x			x		x	>5	x
36.	VS Spielmanngasse 1	20	W	S	S	x	x				x				x		x	3	
37.	VS Karl-Löwe-Gasse 20	12	W	L	L	x	x		x								x	>5	x
38.	VS Greiseneckergasse 29	20	W	S	L		x		x									1	
39.	VS Rothenburgstraße 1	12	W		L	x									x				
40.	VS Steinlechnergasse 5-7	13	W	L	L	x	x								x	x	x	2	x
41.	VS Lorenz Mandl-Gasse 56-58	16	W	L	S	x	x								x	x		1	
42.	VS Robert-Blum-Gasse 2	20	W	S	L	x	x								x	x	x	>5	x
43.	VS Kleistgasse 12	3	30 S	Q	Q			x				x		x			x	>5	x
44.	VS Donaufelderstraße 77	21	30 S	L	L		x					x			x	x	x	4	x
45.	VS Grubergasse 4	16	30 S	L	L		x									x	x	1	
46.	VS Novaragasse 30	2	30	L	L	x		x		x	x	x							

Nr.	Volksschule	Bezirk	Fließverkehr (A,Fu,W,S,B,Fa,30,50)	ruhender Verkehr		Abgrenzung zur Fahrbahn	Aufenthaltsfläche	Verkehrsberuhigung			Querungshilfe			Fahrradweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheit	Bodenbegrünung	Bäume	Bodenbelag
				schulseitig (L,S,Q)	gegenüber (L,S,Q)			Fahrbahnerhöhung	Fahrbahnversatz	Piktogramm	Schutzweg (x,M)	Gehsteigvorziehung	Verkehrslicht- signalanlage						
47.	VS Simoningplatz 2	11	30	J	Q		x	x		x	x	x		x		x	x	3	x
48.	VS Reichsapfelgasse 30	15	30				x	x		x	x	x			x	x	1	x	
49.	VS Kreindlgasse 24	19	30		L	x	x	x		x	x	x		x	x	x	2		
50.	VS Czerninplatz 3	2	30				x	x			x	x		x	x	x	1		
51.	VS Petrusgasse 10	3	30		Q	x	x	x			x	x					>5		
52.	VS Corneliusgasse 6	6	30	S	L	x	x	x			x	x		x	x	x	2	x	
53.	VS Märzstraße 178-180	14	30	L	L		x	x			x	x		x	x	x	4		
54.	VS Vorgartenstraße 95-97	20	30	L	Q	x	x	x			x	x		x	x	x	>5		
55.	VS Am Kaisermühlendamm 2	22	30	L	S	x	x	x			x	x		x		x	2	x	
56.	GTVS Atemsgasse	22	30	L	L		x	x			x	x		x		x	2		
57.	VS Brehmstraße 9	11	30	Q	Q			x		x	x			x		x	5		
58.	VS Johann-Hoffmann-Platz 20	12	30		L	x		x		x	x		x	x			>5		
59.	VS Auhofstraße 49	13	30	L	L	x	x	x		x	x					x	1		
60.	VS Grundsteingasse 56	16	30	L	L	x	x	x		x	x			x	x		1	x	
61.	VS Schulgasse 57	18	30	L		x	x	x		x	x			x					
62.	VS Cottagegasse 17	18	30	L		x	x	x		x	x			x	x				
63.	VS Schulgasse 57	18	30	L		x	x	x		x	x			x					
64.	VS Molitorgasse 11	11	30	L	L	x		x			x			x		x	>5		
65.	VS Dietrichgasse 36	3	30	L	Q	x	x	x	x	x				x				x	
66.	VS Herzgasse 87	10	30		L	x	x	x	x							x	>5	x	
67.	VS Alxingergasse 82	10	30		L	x	x	x	x					x		x	5	x	
68.	VS Vereinsgasse 29-31	2	30	L	S	x		x		x		x							
69.	VS Wolfgang-Schmäzl-Gasse 13	2	30	Q	Q	x	x	x		x		x		x		x	>5		

Nr.	Volksschule	Bezirk	Fließverkehr (A,Fu,W,S,B,Fa,30,50)	ruhender Verkehr		Abgrenzung zur Fahrbahn	Aufenthaltsfläche	Verkehrsberuhigung			Querungshilfe			Fahrradweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheit	Bodenbegrünung	Bäume	Bodenbelag
				schulseitig (L,S,Q)	gegenüber (L,S,Q)			Fahrbahnerhöhung	Fahrbahnversatz	Piktogramm	Schutzweg (x,M)	Gehsteigvorziehung	Verkehrslicht- signalanlage						
70.	VS Zeltgasse 7	8	30			x	x	x				x			x	x			
71.	VS Lange Gasse 36	8	30		L	x	x	x				x			x	x			
72.	VS Halirschgasse 25	17	30	L	L		x	x				x			x	x	x		
73.	VS Liebhartsgasse 19-21	16	30		L	x	x	x		x					x		x	2	x
74.	VS Treustraße 55	20	30		Q	x	x	x		x					x	x	x	4	x
75.	VS Neustiftgasse 98-102	7	30		L	x				x	x	x	x	x					
76.	VS Marktgasse 31	9	30				x			x	x	x			x	x	x	3	x
77.	VS Konstanziagasse 24-26	22	30	L	L	x	x			x	x	x							
78.	VS Ruckergasse 42	12	30		L	x	x			x	x		x				x	3	
79.	VS Herbststraße 86	16	30	S	L	x				x	x				x		x	>5	x
80.	VS Dunantgasse 2	21	30	L	S	x	x				x				?	?	x		x
81.	VS Pantzergasse 25	19	30		L	x	x		x	x					x	x	x	2	
82.	VS Darwingasse 14	2	30		L		x			x		x			x	x	x	2	x
83.	VS Phorusgasse 4	4	30	L	L	x	x					x			x				
84.	VS Galileigasse 5	9	30		L	x	x					x			x	x	x		x
85.	VS Köhlergasse 9	18	30	L	L		x					x				x	x	1	x
86.	VS Börsegasse 5	1	30	S	S	x	x			x					x				
87.	VS Kolonitzgasse 15	3	30		L	x				x				x					x
88.	VS Reisnerstraße 43	3	30	S	L	x				x					x				
89.	VS Stolberggasse 53	5	30	Q	Q	x	x			x						x	x		x
90.	VS Grünentorgasse 9	9	30	L	L	x	x			x					x	x	x		
91.	VS Bischoffgasse 10	12	30	L	L					x					x			2	
92.	VS Selzergasse 19	15	30	S	L	x	x			x						x	x	2	

Nr.	Volksschule	Bezirk	Fließverkehr (A,Fu,W,S,B,Fa,30,50)	ruhender Verkehr		Abgrenzung zur Fahrbahn	Aufenthaltsfläche	Verkehrsberuhigung			Querungshilfe			Fahrradweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheit	Bodenbegrünung	Bäume	Bodenbelag
				schulseitig (L,S,Q)	gegenüber (L,S,Q)			Fahrbahnerhöhung	Fahrbahnversatz	Piktogramm	Schutzweg (x,M)	Gehsteigvorziehung	Verkehrslicht- signalanlage						
93.	VS Ortnergasse 4	15	30	L	S	x				x				x					
94.	VS Vorgartenstraße 42	20	30	S	L		x			x							x		
95.	VS Dietmayrgasse 3	20	30	L	L	x	x			x							x	4	
96.	VS Mengergasse 33	21	30	L	L		x			x				x				2	
97.	VS Schönngasse 2	2	30	L	L	x								x					
98.	VS Eslarngasse 23	3	30			x	x												
99.	VS Waltergasse 16	4	30	L	S	x								x					
100.	VS Einsiedlergasse 7	5	30		L	x	x						x				x	3	
101.	VS Stiftgasse 35	7	30			x	x							x	x	x	x	5	x
102.	VS Keplerplatz 7	10	30	L	L	x								x					
103.	VS Quellenstraße 142	10	30	L	L	x	x							x			x		
104.	VS Georg-Wilhelm-Pabst-Gasse 2	10	30		L	x	x								x	x	x	>5	
105.	VS Hietzinger Hauptstraße 166	13	30	L	L	x	x							x			x	1	
106.	VS Friesgasse 10	15	30	L	L	x	x										x	1	
107.	VS Julius-Meinkl-Gasse 1	16	30	L	L	x								x			x	3	
108.	VS Odoakergasse 48	16	30	L	L	x													
109.	VS Landsteinergergasse 4	16	30	L	Q	x	x							x			x	3	
110.	VS Rötzergergasse 2-4	17	30	L	L	x	x							x					
111.	VS Wichtelgasse 67	17	30	L	L	x	x							x				2	
112.	VS Prießnitzgasse 1-3/II	21	30	L	L	x	x							?	?		x		?
113.	VS Prießnitzgasse 1/I	21	30	L	L	x	x							?	?		x		?
114.	VS Schillgasse 31	21	30	S	L	x													
115.	VS Dunantgasse 2	21	30	L	S	x	x							?	?		x		?

Nr.	Volksschule	Bezirk	Fließverkehr (A,Fu,W,S,B,Fa,30,50)	ruhender Verkehr		Abgrenzung zur Fahrbahn	Aufenthaltsfläche	Verkehrsberuhigung			Querungshilfe			Fahrradweg	Fahrradständer	Sitzgelegenheit	Bodenbegrünung	Bäume	Bodenbelag	
				schulseitig (L,S,Q)	gegenüber (L,S,Q)			Fahrbahnerhöhung	Fahrbahnversatz	Piktogramm	Schutzweg (x,M)	Gehsteigvorziehung	Verkehrslicht- signalanlage							
116.	VS Vorgartenstraße 191	2	50			x				x	x							x		
117.	VS Benedikt-Schellinger-Gasse 1-3	15	50				x			x	x		x	x	x	x	x	>5	x	
118.	VS Allerheiligenplatz 7	20	50	Q	Q	x				x	x		x	x					3	
119.	VS Erdbergstraße 76	3	50		L	x	x				x		x	x	x	x	x	5	x	
120.	VS Hochsatzengasse 22-24	14	50			x	x				x		x				x			
121.	VS Brüllgasse 18	16	50		S	x					x						x	>5		
122.	VS Quellenstraße 54	10	50	L	L		x			x					x					
123.	VS Vorgartenstraße 208	2	50	L	L		x								x	x	x		1	
124.	VS Knöllgasse 59	10	50	L		x														
125.	VS Engerthstraße 134	20	50	Q	Q	x								x	x				1	
126.	VS Leystraße 34	20	50		L	x	x													
127.	VS Wagramer Straße 27	22	50	L	L	x	x							x	x					
128.	VS Prandaugasse 5	22	50		L		x								x	x	x	1	x	

Volksschule	Bezirk	Volksschule	Bezirk	Volksschule	Bezirk
VS Aspernallee 5	2	VS Linzer Straße 419	14	VS Brioschiweg 3	22
VS Hlawkagasse 2	10	VS Mondweg 73-83	14	VS Wagramer Straße 224	22
VS Neilreichgasse 111	10	VS Hadersdorf Hauptstraße 70	14	VS Mira-Lobe-Weg 4	22
Praxis-VS Grenzackerstraße 18	10	VS Knollgasse 4-6	17	VS Markomannenstraße 9	22
VS Hebbelplatz 1	10	VS Scheibenbergstraße 63	18	VS Natorpgasse 1	22
VS Klausenburger Straße 25	10	VS Flotowgasse 25	19	VS Georg-Bilgeri-Straße 13	22
VS Maria-Rekker-Gasse 3	10	VS Krottenbachstraße 108	19	GTVS Pastinakweg 10	22
VS Laimäckergasse 17	10	VS Windhabergasse 2d	19	VS Schukowitzgasse 89	22
VS Rudolf Friemel-Gasse 3	10	VS Mannagettgasse 1	19	GTVS Pirquetgasse 6b	22
VS Tesarekplatz 4	10	VS Grinzinger Straße 88	19	VS Schrebergasse 39	22
VS Carl-Prohaska-Platz 1	10	VS Oskar-Spiel-Gasse 3	19	VS Wulzendorfstraße 1	22
VS Selma-Lagerlöf-Gasse 20	10	VS Christian-Bucher-Gasse 14	21	VS Hammerfestweg 1	22
VS Ada-Christen-Gasse 9	10	VS Tomaschekstraße 44	21	VS Oberdorfstraße 2	22
VS Laaer-Berg-Straße 170	10	VS Jochbergengasse 1	21	VS Asperner Heldenplatz 3	22
VS Wendstattgasse 3	10	VS Brünnerstraße 139	21	VS Hannah-Arendt-Platz 8	22
VS Oberlaaer Platz 1	10	VS Berzeliusgasse 2	21	VS Viktor-Wittner-Gasse 50	22
VS Herderplatz 1	11	VS Marco-Polo-Platz 9	21	VS Eßlinger Hauptstraße 97	22
VS Fuchsröhrenstraße 25	11	VS Hanreitergasse 2	21	VS Draschestraße 96	23
VS Wilhelm-Kreiß-Platz 32	11	VS Rittingergasse 29a	21	VS Leonard-Bernstein-Straße 2	22
VS Pantucekgasse 13	11	VS Schumpeterweg 3	21	VS Anton-Baumgartner-Straße 44	23
VS Svetelskystraße 4-6	11	VS Dr.-Skala-Straße 43-45	21	VS Erlaaer Schleife 2	23
VS Svetelskystraße 5	11	VS Irenäusgasse 2	21	VS Alma-Seidler-Weg 2	23
VS Hoefftgasse 7	11	VS Lavantgasse 35	21	VS Erlaaer Straße 74	23
VS Münnichplatz 6	11	VS Dopschstraße 25	21	VS Akaziengasse 52-54	23
VS Rohrwassergasse 2	12	VS Pastorstraße 29	21	VS Kirchenplatz 2-3	23
VS Am Schöpfwerk 27	12	VS Adolf-Loos-Gasse 2	21	VS Prückelmayrgasse 6	23
VS Speisinger Straße 44	13	VS Herzmanovsky-Orlando-Gasse 11	21	VS Korbgasse 1	23
VS Dr.-Schober-Straße 1	13	VS Zehdengasse 9	21	VS Bendagasse 1-2	23
VS Karl-Toldt-Weg 12	14	VS Klenaugasse 12	22	VS Fürst Liechtenstein-Straße 17	23

4. Analyse

Das Inventar umfasst insgesamt 215 Volksschulen, von denen 128 Schulen mit den zuvor behandelten Spezifikationen quantisiert wurden. Die übrigen 87 Schulen befinden sich auf freistehendem Gelände, wo die Quantisierung mit den gewählten Kriterien keine vergleichbaren und realitätsnahen Daten liefert.

Tab. 15 Anteile des Fließverkehrsaufkommens

Fließverkehr	Anzahl	Prozent [%]		Anzahl	Prozent [%]
Fußgängerzonen	2	1,6	Kein Fließverkehr	29	22,7
Aufenthaltsfläche	27	21,1			
Wohnstraße + Sackgasse	2	1,6	Verkehrsberuhigt	16	12,5
Tempo 30-Zone + Sackgasse	3	2,3			
Wohnstraße	11	8,6			
Innerörtliche Straße	13	10,2			
Tempo 30-Zone	70	54,7			
Summe	128	100			

An 29 öffentlichen Volksschulen findet am Schulvorplatz kein Verkehr statt. Das sind 22,7 Prozent. Dadurch wird die höchste Sicherheit erzielt, weshalb diese Schulen die obersten Ränge belegen.

Der Schulvorplatz von 16 Schulen, das sind 12,5 Prozent, ist verkehrsberuhigt. Dazu zählen alle Vorplätze mit Wohnstraße oder Sackgasse. Hierbei ist anzumerken, dass eine Sackgasse mit Tempo 30-Zone vor einer Volksschule bei Möglichkeit zu einer Wohnstraße umgewidmet werden sollte.

An 66 Schulvorplätzen befinden sich schulseitig parkende Autos. Daraus lässt sich bei 51,6 Prozent der Schulvorplätze ein enormes Verbesserungspotential erahnen. Von diesen 66 Schulvorplätzen gibt es sogar 19 die keine Aufenthaltsflächen aufweisen. Hier zeigt sich besonders hoher Handlungsbedarf eine Aufenthaltsfläche zu erschließen. Die bauliche Umgestaltung der Parkplätze könnte zugleich einen Fahrbahnversatz, eine Fahrbahnerhöhung und eine Gehsteigvorziehung erzeugen, wodurch die Sicherheit der Schulkinder durch die bessere Übersicht, die verbesserte Straßenquerung und eine hohe Verkehrsberuhigung massiv gesteigert wird. Qualitativ bringt vor allem eine Vergrößerung des Schulvorplatzes einen hohen Mehrwert, weil es die Möglichkeit schafft, Sitzgelegenheiten, Bodenbegrünung sowie Bäume einzubringen.

Der Boden des Schulvorplatzes ist zu 63 Prozent aus Asphalt. Einem so hohen Grad an Bodenversiegelung durch Asphalt muss entgegengewirkt werden. Bei einer Neugestaltung eines Schulvorplatzes, ist in jedem Fall eine Alternative zu wählen.

35 Prozent der erhobenen Schulvorplätze weisen bei vorhandener Aufenthaltsfläche keine Sitzgelegenheiten auf. Mit geringen Mitteln kann hier die Qualität verbessert werden.

17 Schulen sind mit einem Radweg verbunden. Das sind 13 Prozent. Solch niedrige Zahlen lassen auf ein allgemein schlecht ausgebautes Fahrradwegnetzwerk schließen. Die Verantwortung fällt dabei nicht auf die Schulen, sondern auf die Stadt Wien.

Mehr als 284 Bäume befinden sich an den Schulvorplätzen der öffentlichen Wiener Volksschulen.

Die Schulvorplätze fallen in Summe sehr unterschiedlich aus. Die Top 29 Schulvorplätze bieten einen sehr hohen Standard in Bezug auf Sicherheit und Qualität. Hingegen ist bei den letzten Rängen der Handlungsbedarf enorm. Verbesserungen der Schulvorplätze könnten in den meisten Fällen durch geringen Mitteleinsatz vollzogen werden.

Literatur

- [1] Bundesministerium für Bildung: Zahlenspiegel 2016, S. 28
- [2] Kristine Engemann et al.: Residential green space in childhood is associated with lower risk of psychiatric disorders from adolescence into adulthood, 2019.
- [3] Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr: Gestaltung des Schulumfeldes, 2016
- [4] Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds: Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld, S. 59-60, 2017
- [5] Andrea Uhr: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, S. 24, 2015
- [6] Statistik Austria: Straßenverkehrsunfälle Jahresergebnisse 2017, S. 46
- [7] § 2 Abs. 1 Nr. 1 lit. a StVO 1960
- [8] § 2 Abs. 1 Nr. 2 lit. a StVO 1960
- [9] § 76a Abs. 1 StVO 1960
- [10] § 67 Abs. 1 StVO 1960
- [11] VCÖ Mobilität mit Zukunft: Lebensqualität für Städte und Gemeinden durch Tempo 30, 2013
- [12] Alice Grancy: Die Presse, Print-Ausgabe, 2015
- [13] Baier, Reinhold: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006
- [14] Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds: Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld, S. 103, 2017
- [15] Österreichischer Verband für Bauwerksbegrünung: Grüne Bauweisen für Städte der Zukunft