

klimaaktiv mobil – ein Gewinn für Umwelt und Gesundheit

Kinderfreundliche Mobilität

Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung



Eine Initiative
des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität

Diese Broschüre wurde im Rahmen des klima**aktiv** mobil Programms im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erstellt.

Projektleitung im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Abt. V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm
DI Robert Thaler, DI Iris Ehrnleitner und DI Petra Völkl

Gesamtkoordination klimaaktiv mobil:

Österreichische Energieagentur– Austrian Energy Agency:
DI Willy Raimund, DI Andrea Leindl, DI Christine Zopf-Renner

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenbastei 5, A-1010 Wien

Gesamtkonzept, Redaktion:

Dipl.-Päd. Cosima Pilz (Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark)
DI Petra Völkl (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft)

UMWELT-BILDUNGS-ZENTRUM STEIERMARK

8010 Graz, Brockmanngasse 53
Tel.: +43 (0) 316/835404-7
cosima.pilz@ubz-stmk.at
www.ubz-stmk.at

Layout:

Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark

Lektorat:

Dr. Margaretha Bannert, Österreichische Energieagentur

Fotocredit:

Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark: S.1, S.12, S.14, S.18, S.22, S.24, S.26, S.28, S.29, S.30, S.31, S.32, S.33, S.34, S.35, S.36, S.39, S.40, S.41, S.42, S.43, S.44, S.45, S.46, S.48, S.49, S.51
Manuel Merlingen: S.13, S.15, S. 16, S.17, S.19, S.21, S.23, S.38, S.48 (links unten)
Mag. Michael Praschl, Motiv- und Mobilitätsforschung: S.27, S.28 (rechts unten), S.29 (links oben), S.34 (links unten)
DI Liette Clees, komobile W7 GmbH: S. 25
Gianni De Marchi, Dolomitibus; S.39, S. 46
DI Petra Völkl, BMLFUW: S.42 (links oben)
DI Lieselotte Jilka, NÖ Dorf- und Stadterneuerung, Regionalbüro Waldviertel: S. 43 (links unten)
VS Strem: S.47 (links oben)
DI Barbara Urban, Abt. für Verkehrsplanung der Stadt Graz: S. 47 (rechts unten)
KruG: S. 33 (rechts unten), S. 47 (rechts oben)
www. rad-lader.at: S. 37

Copyright:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2014
Alle Rechte (insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung) vorbehalten.
Kein Teil des Leitfadens darf in irgendeiner Form (durch Kopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne Genehmigung der Herausgeber reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

klimaaktiv mobil - ein Gewinn für Umwelt und Gesundheit

Kinderfreundliche Mobilität

Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung
und -gestaltung

Eine Initiative

des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität

Inhaltsverzeichnis

VORWORT	7
NUTZEN SIE DAS KOSTENLOSE KLIMA AKTIV MOBIL BERATUNGS- UND FÖRDERPROGRAMM	8
EINLEITUNG	11
ZIELE UND GRUNDSÄTZE	12
DIE ENTWICKLUNG DER KINDLICHEN MOBILITÄT	13
KINDER BRAUCHEN BEWEGUNG	14
KINDER BRAUCHEN NATUR UND EINE GESUNDE UMWELT	16
KINDER BRAUCHEN UNABHÄNGIGE MOBILITÄT	18
KINDER BRAUCHEN SICHERHEIT	20
KINDER BRAUCHEN RÄUME FÜR FREIES SPIEL	22
KINDER BRAUCHEN BETEILIGUNG	24
WAS IST EINE KINDERFREUNDLICHE VERKEHRSPPLANUNG?	26
PLANUNGSGRUNDSATZ „SICHERHEIT“	27
PLANUNGSGRUNDSATZ „BEWEGUNG“	32
PLANUNGSGRUNDSATZ „KINDERFREUNDLICHER ÖFFENTLICHER VERKEHR“	38
PLANUNGSGRUNDSATZ „KINDERGERECHTE PLÄTZE UND RÄUME“	41
PLANUNGSGRUNDSATZ „BETEILIGUNG“	44
RECHTLICHE GRUNDLAGEN	48
UMSETZUNGSBEISPIELE	50
CHECKLISTE FÜR EINE KINDERFREUNDLICHE VERKEHRSPPLANUNG	62
LITERATUR	63



Andrä Rupprechter
Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft

KINDERGERECHTE VERKEHRSPANUNG FÜR MEHR SICHERHEIT

Ich habe das Amt des Landwirtschafts- und Umweltminister mit einem klaren Ziel übernommen: ein lebenswertes Österreich mit reiner Luft, sauberem Wasser und klimaschonender Mobilität! Die Sicherung unserer Lebensgrundlagen steht im Mittelpunkt meiner Arbeit.

Besonders unsere Kinder sind vielfältigen negativen Einflüssen durch Umweltbelastungen ausgesetzt. Die starke Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs bringt für Kinder Gefährdungen durch Unfälle, Bewegungsmangel, Luftverschmutzung und Lärm.

Moderne Umweltschutzpolitik setzt auf allen Politikebenen an, denn nur gemeinsam können wir Maßnahmen umsetzen und die Verantwortung für unsere Kinder übernehmen. Auf internationaler Ebene wurde mit dem WHO-Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Europa (Children's Health and Environment Action Plan - CEHAPE) die Verbesserung der Umwelt- und Gesundheitssituation der Kinder in ganz Europa vereinbart.

Zum nationalen Aktionsplan in Österreich werden mit dem klimaaktiv mobil Beratungs- und Förderprogrammen zur Kinder- und Jugendmobilität wichtige Impulse zur Verbesserung der Umwelt- und Gesundheitssituation für unsere Kinder in Österreich gesetzt.

Dieser Leitfaden soll motivieren, kindergerechte Verkehrs- und Siedlungsplanung in Angriff zu nehmen. Er gibt neben Informationen zu den Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Kinder auch konkrete Empfehlungen für eine kindergerechte bauliche Gestaltung des Straßenraums.

Ich lade daher alle Akteure ein, die klimaaktiv mobil Angebote des Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu nutzen und einen wichtigen Beitrag zur kinderfreundlichen Mobilität zu leisten.

Ihr Andrä Rupprechter
Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Nutzen Sie das kostenlose klimaaktiv mobil Beratungs- und Förderprogramm

DAS PROGRAMM KLIMAAKTIV MOBIL KLIMASCHUTZINITIATIVE DES MINISTERIUMS FÜR EIN LEBENSWERTES ÖSTERREICH

klimaaktiv ist die Initiative des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich für aktiven Klimaschutz in den Bereichen Energie und Mobilität. Klimafreundliche Technologien und Dienstleistungen sollen einen höheren Marktanteil bekommen und insbesondere im Verkehrsbereich zielgruppenspezifisch die Entscheidungsträger zu Bemühungen im Klimaschutz motivieren.

Die Österreichische Energieagentur wurde seitens des Ministeriums mit dem Dachmanagement von klimaaktiv betraut.

Das Ministerium für ein lebenswertes Österreich hat im Bereich Verkehr das Schwerpunktprogramm klimaaktiv mobil gestartet, das von der Abteilung Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm koordiniert wird. Durch die Förderung von nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität wird eine Trendumkehr im Verkehrsbereich forciert.

Neben politischen Initiativen und legislativen Maßnahmen und klimaaktiv mobil Aktions- und Beratungsprogrammen in den unterschiedlichen Bereichen stellen begleitende und ergänzende Kampagnen zur Bewusstseinsbildung einen wesentlichen Schwerpunkt von klimaaktiv mobil dar.

MOBILITÄTSMANAGEMENT FÜR KINDER, ELTERN UND SCHULEN

Das Ende 2005 gestartete Aktions- und Beratungsprogramm verfolgt das Ziel, möglichst viele Bildungseinrichtungen zur Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Treibhausgasreduktion, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Gesundheit von Kindern und Jugendlichen zu motivieren.

Ziel ist es, an Bildungseinrichtungen die Alltagsbewegung zu fördern und nachhaltig die CO₂-Emissionen, vor allem aus dem Bereich des Bring- und Holverkehrs, zu reduzieren. Damit einhergehen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und positive Effekte auf die Gesundheit der Kinder und Jugendlichen. Mit Hilfe professioneller Prozessbegleitung erarbeiten Bildungseinrichtungen ihren persönlichen Maßnahmenplan zur Förderung von klimafreundlicher und gesunder Mobilität. In den vergangenen Jahren haben sich 260 Bildungseinrichtungen intensiv der klimafreundlichen Mobilität gewidmet und strukturell daran gearbeitet. So konnten 54.000

Kinder und Jugendliche erreicht werden. Die Gemeinden, Städte und Länder sind wichtige Partner bei der Umsetzung.

MOBILITÄTSMANAGEMENT FÜR AUßER-SCHULISCHE JUGENDEINRICHTUNGEN

Bewusstseinsbildung für umweltfreundliche Mobilität ist gerade im Jugendalter wichtig. Besonders spannend finden wir daher die Zusammenarbeit mit der außerschulischen Jugendarbeit und insgesamt die interdisziplinäre Arbeit im Sinne des Wohlbefindens der Jugendlichen. Durch Vergabe der Studie „JUGENDSTIL in die Verkehrsplanung“ und durch Multiplikator/innenworkshops mit Jugendorganisationen sowie den erfolgreichen klimaaktiv mobil Lehrgang zum Jugendmobil-Coach konnten die Umsetzungspartner auf diesem Gebiet ein umfangreiches Know-how aufbauen.

Gleichzeitig haben diese Maßnahmen aber die Notwendigkeit aufgezeigt, Initiativen zur Stärkung der interdisziplinären Zusammenarbeit im Sinne von umweltverträglicher Mobilität seitens der Gebietskörperschaften und Verkehrsträger mit Anreizen zu versehen, zu fördern und zu unterstützen sowie Vernetzungsstrukturen aufzubauen.

Nur so können weitere erfolgreiche Schritte in Richtung nachhaltiges Verkehrsverhalten getätigt werden. Das Angebot im Bereich Mobilitätsmanagement Jugend setzt auf Bewusstseinsbildung und Partizipation. Die Möglichkeit für Jugendliche, unabhängig und klimafreundlich mobil zu sein, soll durch verstärkte Zusammenarbeit mit dem Sektor „Verkehr“ verbessert und neue Vernetzungsstrukturen aufgebaut werden.

Jugendmobil-Coaches

Das Programm „Mobilitätsmanagement für Tourismus, Freizeit und Jugend“ bietet Unterstützung bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten mit jungen Menschen durch sog. Jugendmobil-Coaches. Diese sind Fachleute der außerschulischen Jugendarbeit und werden durch einen Lehrgang, der gemeinsam mit der Hochschule für Agrar- und Umweltpädagogik durchgeführt wird, im Bereich „Klimaschutz, Jugendmobilität und Projektmanagement“ qualifiziert. Aufgrund ihrer weitreichenden methodischen und pädagogischen Erfahrungen werden Jugendmobil-Coaches in Beteiligungsprozessen mit jungen Menschen zur Moderation eingesetzt oder führen mit den Jugendlichen vor Ort klimafreundliche Mobilitätsprojekte durch. Durch die klimaaktiv mobil Sonderfinanzierung für außerschulische Jugendeinrichtungen unterstützt das Programm die Umsetzung von Jugendprojekten.

- Bewerben Sie sich für eine kostenlose Beratung für Schulen, Horte und Kindergärten!
- Verwenden Sie die kostenlosen klimaaktiv mobil Druckvorlagen für Elternhaltstellen- und Pedibussschilder!
- Engagieren Sie Jugendmobil-Coaches!
- Setzen Sie Jugendprojekte mit Unterstützung der klimaaktiv mobil Sonderfinanzierung um!

BARES GELD FÜR NEUE, INNOVATIVE WEGE

Um gute Ideen zum Klimaschutz im Verkehr auch umsetzen zu können, hat das Ministerium für ein lebenswertes Österreich das klimaaktiv mobil Förderprogramm ins Leben gerufen. So können Projekte, die von Jugendlichen mitgetragen und initiiert werden, auch finanziell unterstützt werden, sofern einige Voraussetzungen seitens des Förderwerbers erfüllt werden.

Wer und was wird gefördert:

Um eine Förderung ansuchen können:

- Unternehmen
- Gemeinnützige Vereine
- Konfessionelle Einrichtungen
- Verkehrsverbünde
- Großveranstalter
- Freizeit- und Tourismusorganisationen
- Städte, Gemeinden, Regionen
- Gemeindeverbände, Regionalverbände
- Einrichtungen der öffentlichen Hand in Form von Betrieben mit marktbestimmter Tätigkeit

So können zum Beispiel Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs (z.B. Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen und Verleihsysteme, sowie innovative ÖV-Maßnahmen) gefördert werden, wenn diese nachweislich zu einer Reduktion des CO₂-Verbrauchs führen. Aber auch der Betrieb von Projekten und immaterielle Leistungen wie z.B. Informations- und Marketingkonzepte und Ausbildungs- und Schulungsprogramme können gefördert werden. Der Förderungssatz beträgt, in Abhängigkeit von der durch die geplanten Maßnahmen erzielten CO₂-Emissionseinsparung, bis zu 50 % der förderungsfähigen Kosten.

KLIMAAKTIV MOBIL BEWUSSTSEINS-BILDUNGSPROGRAMME

Im Vordergrund stehen dabei die Darstellung und Kommunikation der Vorteile klimafreundlicher Mobilität für die einzelne Bürgerin/den einzelnen Bürger durch Aufzeigen der Möglichkeiten, Energie auch im Mobilitätsbereich zu sparen.

KLIMAAKTIV MOBIL PARTNERSCHAFTEN

Breite Partnerschaften mit der Wirtschaft, den Ländern, Städten, Gemeinden und vielen Unternehmen und Institutionen sind Markenzeichen von klimaaktiv mobil. Betriebe, Gemeinden, Verbände und Schulen, die mit ihren Projekten CO₂ reduzieren, erhalten vom Umweltminister die Auszeichnung als klimaaktiv mobil Projektpartner.

KLIMAAKTIV MOBIL AUSBILDUNGS-ANGEBOTE UND ZERTIFIZIERUNG

Die Weiterbildungsangebote von Fahrlehrer/innen zu Sprintspartrainer/innen werden ergänzt durch die Zertifizierungsschiene für klimaaktiv mobil Fahrschulen. Im Radbereich werden die Fahrradakademie und eine Ausbildung zum Fahrradmechaniker angeboten. Der zweite Ausbildungslehrgang zum Jugendmobil-Coach wird 2014 starten klimaaktiv mobil setzt heute nicht nur auf österreichischer, sondern auch auf europäischer Ebene wichtige Impulse, um Mobilität und Verkehr 2020 klimafreundlicher, gesundheitsfördernder, effizienter und energiesparender gestalten zu können. Damit wird unsere Umwelt geschützt, dem Klimawandel entgegengewirkt und die Lebensqualität unserer Bürger/innen und Bürger verbessert. Gleichzeitig bieten sich neue Chancen für Wirtschaft und Unternehmen, Städte und Gemeinden.

Weitere Informationen:

www.klimaaktivmobil.at; www.bmlfuw.gv.at;
www.mobilitaetsmanagement.at;
www.umweltfoerderung.at/verkehr



DI Willy Raimund
Österreichische
Energieagentur über den
Kinder- und
Jugendschwerpunkt bei
Klimaaktiv mobil

„Bewusstseinsbildung für umweltfreundliche Mobilität ist gerade im Kinder- und Jugendalter wichtiger denn je. Unsere Initiative Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend hat sich bewährt: Sie bietet Österreichs Schulen und Jugendlichen Unterstützung durch Beratung, Information und Prozessbegleitung für klimaschonende Verkehrsmaßnahmen.“

Kontakte

„MOBILITÄTSMANAGEMENT FÜR KINDER, ELTERN UND SCHULEN“

PROGRAMMMANAGEMENT
Klimabündnis – Herry – Forum Umweltbildung

Klimabündnis Österreich
Mag. Martina Daim
Tel: +43 (0)1 / 01/581 5881 - 24
Email: office@klimabuendnis.at
www.schule.klimaaktiv.at

„MOBILITÄTSMANAGEMENT FÜR TOURISMUS, FREIZEIT UND JUGEND“

PROGRAMMMANAGEMENT
komobile w7 GmbH – Naturfreunde International – stadtland – Mobilito – Klimabündnis – Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark

komobile w7 GmbH
DI Dr. Romain Molitor
Tel: +43 (0)1 / 01/8900 681
Email: freizeit.mobil@komobile.at
www.freizeitmobil.klimaaktiv.at

Für den Bereich Jugend:
Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark
Dipl.-Päd. Cosima Pilz
Tel. + 43 (0)316 / 835404-7
E-mail: cosima.pilz@ubz-stmk.at
www.jugend.klimaaktiv.at

KLIMAAKTIV MOBIL GESAMTKOORDINATION

Strategische Steuerung:

BMLFUW, Abt. Verkehr, Mobilität,
Siedlungswesen und Lärm
DI Robert Thaler, DI Iris Ehrnleitner, DI Petra Völkl
T: +43 (0)1 / 51522-1206
Email: petra.voelkl@bmlfuw.gv.at

Dachmanagement:
Österreichische Energieagentur –
Austrian Energy Agency
DI Willy Raimund, DI Andrea Leindl, Mag. Nina Pickl
T: +43 (0)1 / 586 15 24-0
Email: klimaaktivmobil@energyagency.at

KONTAKT ZUR RADFAHR-INITIATIVE

BMLFUW, Abt. Verkehr, Mobilität,
Siedlungswesen und Lärm
DI Robert Thaler, DI Martin Eder
T: +43 (0)1 / 51522-1207
Email: radfahren@bmlfuw.gv.at
www.radfahren.klimaaktiv.at

KONTAKT ZUR SPRITSPAR-INITIATIVE

Beratungsprogramm des BMLFUW
„Spiritspar-Initiative“:
Österreichische Energieagentur –
Austrian Energy Agency
Mag. Robin Krutak, Mag. Nina Pickl
T: +43 (0)1 / 586 15 24-75
Email: spritsparen@energyagency.at
www.spritspar.at bzw. www.klimaaktivmobil.at

BMLFUW, Abt. Verkehr, Mobilität,
Siedlungswesen und Lärm
Dr. Peter Wiederkehr
T: +43 (0)1 / 515 22-1205
Email: peter.wiederkehr@bmlfuw.gv.at

KONTAKT ZUR UMWELTFÖRDERUNG UND KLIMAAKTIV MOBIL FÖRDERUNG

Kommunalkredit Public Consulting GmbH
Serviceteam Verkehr und Mobilität
T: 01/31631-716
Email: umwelt@kommunalkredit.at

Die Beratungs- und Förderprogramme für Schulen und Jugend sind Teil des vom BMLFUW gestarteten Schwerpunktprogramms **klimaaktiv mobil** für Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich. Es verfolgt das Ziel, möglichst viele Gebietskörperschaften, Tourismus- und Freizeitbetriebe, Tourismusverbände, Alpinvereine, Schutzgebietsverwaltungen u.a. zur Umsetzung eines Mobilitätsmanagements zur Treibhausgasreduktion und zur Entwicklung von innovativen Angeboten zum Umstieg auf öffentlichen Verkehr zu motivieren.

Das Projektmanagement von **klimaaktiv mobil** erfolgt durch die Österreichische Energieagentur:
DI Willy Raimund, DI Andrea Leindl und Mag. Nina Pickl.

Die Gesamtkoordination liegt beim BMLFUW, Abt. Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm:
DI Robert Thaler, DI Iris Ehrnleitner und DI Petra Völkl.

Die Umsetzung des Programms erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Kommunalkredit Public Consulting GmbH.

„Kinder müssen mit großen Leuten viel Nachsicht haben.“¹

Es war einmal ...

Kinder gingen auf Entdeckungsreisen. Von zu Hause aus erkundeten sie gemeinsam die Nachbarschaft. Je älter sie wurden, desto weiter ging es von zu Hause weg und umso größer wurde ihr Aktionsradius. Dennoch hatten sie immer ihre Rückzugsmöglichkeit im Auge. So lernten sie in der Stadt oder in ihrer Gemeinde zu Hause zu sein und Schritt für Schritt ein Bürger zu werden. Für diese Entdeckungsreise brauchten sie Wege und diese waren nicht nur für den motorisierten Straßenverkehr da.

In den letzten Jahrzehnten wird es für Kinder immer schwieriger, unbegleitet und selbstständig auf Entdeckungsreise zu gehen, nicht nur in den Städten, sondern auch in ländlichen Regionen.

Die Möglichkeiten, anregungsreiche und vielfältige Spiel- und Aufenthaltsbereiche zu finden, die noch dazu leicht und gefahrlos erreichbar sind, nehmen immer mehr ab.

Viele Siedlungen, Plätze und Orte haben ihre Aufenthaltsqualität verloren, es zählt nur das rasche Vorwärtsskommen im fließenden Verkehr. Immer mehr Eltern und Kinder nehmen Straßen und die hohe Geschwindigkeiten der Autos in der Gemeinde bzw. Stadt als „Bedrohung“ wahr. Lärm und Abgase beeinträchtigen die kindliche Gesundheit, und die Angst vor Verkehrsunfällen ist allgegenwärtig.

Diese Entwicklung führt dazu, dass Kinder oft auch für kurze Strecken von ihren Eltern mit dem Auto chauffiert werden, in der Hoffnung, dass diese damit nicht so großer Gefahr ausgesetzt sind.

So steigt aber der Straßenverkehr in der Gemeinde/Stadt weiter an und Kinder bewegen sich weniger. Eine Mobilitätserhebung in Graz (2014) hat z.B. ergeben, dass die Autowege länger wurden und vor allem junge Menschen zunehmend mit Elterntaxi unterwegs sind (37 % der Acht- bis Zehnjährigen) und nur 3 % der 11–15-Jährigen mit dem Fahrrad fahren.

Anstelle des Aufenthalts im Freien und in der Natur tritt der Aufenthalt im Auto oder in der Wohnung mit der Beschäftigung mit Mobiltelefonen und Computern, Spielen im Kinderzimmer oder mit Fernsehen.

Fehlen Spiel- und Aktionsräume im Freien, so verringert sich das Erlebnis-, Erfahrungs- und Handlungspotential von Kindern. Ihre Sinnes- und Naturerfahrungen sind eingeschränkt und sie haben kaum die Möglichkeit, motorische Fähigkeiten auszubilden. Untersuchungen zeigen, dass diese Kinder dann nicht mehr über grundlegende Fähigkeiten, wie z.B. einen Ball aufzufangen, die Treppe schnell hinaufzusteigen und wieder herunterzuspringen, auf schmalen Mauern zu balancieren oder auf einen Baum zu klettern, verfügen.

Um gesund aufwachsen zu können, brauchen Kinder gefahrlose und leicht erreichbare Räume, denn dort entdecken sie ihre Umgebung spielerisch und mit allen Sinnen. Sie lernen damit ihre Kräfte und Fähigkeiten kennen, erfahren ihre Grenzen und den Umgang mit Gefahren und bekommen damit Schritt für Schritt die Kompetenzen, sich mit den Gegebenheiten des Alltags und dem sozialen Leben richtig auseinanderzusetzen.

¹ aus: Antoine de Saint-Exupéry, Der Kleine Prinz

Ziele und Grundsätze

Die starke Zunahme des Straßenverkehrs, seine Umweltbelastung, der hohe Flächenverbrauch und die hohe Geschwindigkeiten beeinflussen maßgeblich die gesunde Entwicklung der Kinder durch Unfälle, aber auch durch Schadstoff- und Lärmbelastung und durch Bewegungsmangel. Da die kindlichen Organsysteme (z.B. Herz-Kreislaufsystem, Atmung, Stoffwechselsystem, Nervensinnessystem) empfindliche Wachstums- und Entwicklungsstadien durchlaufen, haben Störungen dieser Prozesse langfristig negative Folgen auf die Gesundheit im Kindesalter und später im Erwachsenenalter. Lange Zeit wurden die vom Straßenverkehr ausgehenden zahlreichen negativen und unbekannten psychischen und physischen Gesundheitsfolgen auf Kinder unterschätzt. Kinder bedürfen jedoch eines besonderen Schutzes, um sich gesund entwickeln zu können.



POLITISCHE BESCHLÜSSE FORDERN EINE KINDERGERECHTE VERKEHRSPANUNG

Internationale und nationale Verpflichtungen wie der WHO-Kinder-Umwelt-Gesundheitsaktionsplan für Europa – CEHAPE (Budapest 2004, Parma 2010), die UN-Kinderrechtskonvention (1989), der österreichische Aktionsplan für eine gesunde Umwelt für unsere Kinder (2007)¹, die österreichische Kinder- und Jugendgesundheitsstrategie (2012), der Nationale Aktionsplan Bewegung (2013) u.a. verlangen daher die Schaffung einer kindergerechten Verkehrswelt, in der Kinder ausreichend sicheren Platz und Raum für Bewegung und Spiel und kinderfreundliche öffentliche Verkehrsangebote vorfinden. Weiters sollen Kinderwünsche bei der Gestaltung dieser Verkehrswelt gehört und soweit möglich eingebunden werden².

¹ BMLFUW, BMG (Hrsg.), Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Österreich, Wien 2007; BMLFUW, BMG (Hrsg.), Aktionsplan für eine gesunde Umwelt für unsere Kinder – Umsetzungsbericht, Wien 2010

² siehe: BMLFUW (Hrsg.), Gesunde Umwelt für unsere Kinder, Wien 2005

VOM VERKEHRSGERECHTEN KIND ZUM KINDERGERECHTEN VERKEHR

Die Bedürfnisse der Kinder sollen in die dem Verkehr und seiner Infrastruktur zugrundeliegenden Richtlinien, Normen und gesetzlichen Regelungen verstärkt integriert und damit für die Praxis verbindlich werden. Das erfordert in der Verkehrsplanung und -gestaltung neue Qualitätskriterien und bringt neue Herausforderungen.

Kind ist nicht gleich Kind. Kinder haben unterschiedliche Bedürfnisse und Potentiale, die in der Gestaltung eines kinderfreundlichen öffentlichen Raumes berücksichtigt werden müssen. Das bedeutet auch, dass in der Verkehrsplanung ein Paradigmenwechsel vorzunehmen ist, bei dem es nicht nur um Verkehrsraumgestaltung, sondern um Lebensraumgestaltung für Kinder geht. Die Beteiligung von Kindern selbst spielt daher in den Verkehrsplanungsprozessen eine wichtige Rolle.

Die kinderfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums betrifft sowohl das ländliche als auch das städtische Umfeld.

Der vorliegende Leitfaden bezieht sich auf die Alltagsmobilität der 0–14-jährigen Kinder (alle Kinderwege/Tag) durch Einbeziehung der gesamten Erlebens- und Mobilitätswelt von Kindern. Im Vordergrund stehen hier die spielerische Entdeckung, der Erwerb der entsprechenden Fertigkeiten (z.B. Kreativität, Ausdauer, Selbstständigkeit, Sozialisation, emotionale Kompetenz) sowie die durch Bewegung geförderte Entwicklung.



**Sektionschef
DI Günter Liebel,
Leiter der Sektion V im
Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und
Wasserwirtschaft**

„Kinder sind vom Straßenverkehr und dessen negativen Auswirkungen am stärksten betroffen. Positive Erfahrungen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – zu Fuß gehen, Rad fahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel – bereits ab dem frühen Kindesalter prägen auch das Mobilitätsverhalten als Erwachsene in Richtung Klima- und Umweltschutz. Eine kinderfreundliche Verkehrsplanung, wie sie im Leitfaden beschrieben ist, unterstützt diesen Trend.“

Die Entwicklung der kindlichen Mobilität

Wenn über Kinder gesprochen wird, so muss man davon ausgehen, dass Kinder eine sehr heterogene Gruppe sind, die sich in ihrer Entwicklung unterscheiden. Einige bedeutende Entwicklungsschritte sind jedoch bei gewissen Altersgruppen charakteristisch. Unterschiedliche Altersgruppen (die in ihren Entwicklungsfortschritten variieren können) stellen unterschiedliche Ansprüche an den öffentlichen Raum.



MOBILITÄT NACH ALTERSGRUPPEN

Kleinkindalter: bis 3 Jahre

Das Kleinkindalter ist eine Zeit des Experimentierens und Erfahrens. Das Kind ist an allem interessiert, was von außen kommt. Es braucht eine geschützte Umgebung, in der es sich selbstständig fortbewegen kann und sollte nur dort, wo es unbedingt erforderlich ist, eingeschränkt werden. Hauptaufenthaltsort des Kindes ist der Wohnbereich, externe Orte sind Tagesmutter bzw. Kindergarten. Neben dem Gehen beginnen die Kinder sich mit Laufrädern fortzubewegen oder sitzen im Fahrradanhänger bzw. im Kindersitz des Autos oder fahren begleitet im öffentlichen Verkehr.

Kinder im Vorschulalter: 4–5 Jahre

In diesem Alter verbessert sich die Fähigkeit zur selbstständigen Fortbewegung. Es werden neue Bewegungsabläufe wie z.B. das Fahrradfahren gelernt. Erste kognitive, soziale und emotionale Kompetenzen beginnen zu reifen. Die Kinder werden auf ihren Wegen von den Eltern begleitet und bewegen sich in Sichtweite der Eltern. Sie spielen hauptsächlich im Hof oder Garten, externer Ort ist der Kindergarten. Die Bezugspersonen sind die Familie, Kindergartenpädagog/innen und Spielkameraden.

Kinder im Volksschulalter: 6–10 Jahre

Mit diesem Alter steigt tendenziell der Wunsch nach mehr Freiraum. Das Kind will alles beobachten, auch selbst aktiv mitmachen und ist sehr lernbegierig.

Es will etwas Nützliches machen, mit anderen zusammenarbeiten und an der Welt der Erwachsenen teilnehmen. Kinder in diesem Alter haben bereits eine gut ausgebildete Fähigkeit zur Selbsteinschätzung. Sie suchen nach Erfolgserlebnissen. Weil sie erfahren, dass sie noch nicht alles tun können, was Erwachsene problemlos schaffen, überfordern sie sich oft. Sie legen mit steigendem Alter immer mehr Wege (Schulweg, Wohnumgebung) unbegleitet zurück. Bezugspersonen sind die Familie, Lehrer/innen und Spielkameraden. Mit 10 Jahren dürfen die Kinder nach Absolvierung der Radfahrprüfung unbegleitet mit dem Fahrrad unterwegs sein.

Kinder in der Adoleszenz: 11–14 Jahre

Der Aktionsradius der jungen Menschen erhöht sich nun zunehmend und geht über den Nahbereich der Wohnung hinaus. Die jungen Menschen sind hier mit tiefgreifenden Veränderungsprozessen sowohl im körperlichen als auch psychischen und sozial-emotionalen Bereichen konfrontiert. Sie sind „noch keine Erwachsenen“, aber auch „keine Kinder mehr“. Der Ablöseprozess von den Eltern bringt mit sich, dass in sozialen Beziehungen mit Gleichaltrigen nach Gleichheit und Souveränität gesucht wird, die sie bei den Erwachsenen nicht spüren können. Mit steigendem Alter eignen sich Kinder bzw. Jugendliche offene Räume im gesamten Ortsgebiet an, gleichzeitig halten sie sich aber auch in abgrenzbaren Teilräumen als Rückzugsgebiet auf. In diesem Alter sind sie am liebsten unabhängig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Die Möglichkeiten der selbstständigen Mobilität sind abhängig von verkehrlichen Rahmenbedingungen und der elterlichen Kontrolle. Wege, die früher selbstständig zurückgelegt wurden, werden immer häufiger durch Eltern- und Freund/innentaxis ersetzt.

DIFFERENZIIERTES MOBILITÄTSVERHALTEN NACH GESCHLECHT

Neben dem Alter gibt es ein weiteres Unterscheidungsmerkmal in der Raumnutzung: das Geschlecht. Untersuchungen zeigten auf, dass Buben einen größeren Aktionsraum haben als Mädchen und weitere Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Generell verunglücken Buben häufiger als Mädchen. Während Buben im Freien durch Bewegungsspiele den Raum stark einnehmen, sind Mädchen stärker an sozialen Spielen interessiert, die weniger auf Wettstreit ausgerichtet sind. Mädchen brauchen daher vor allem sichere Rückzugsräume.

Kinder brauchen Bewegung



BEWEGUNG IST EIN EXISTENTIELLES BEDÜRFNIS VON KINDERN WIE ESSEN UND SCHLAFEN.

Die Intensität dieses Bedürfnisses unterscheidet sich je nach Typ des Kindes. In der Bewegung drückt das Kind seine Lebendigkeit und Lebensfreude aus, nimmt seinen Körper und seine Energie wahr, die durch Bewegung freigesetzt wird und erfährt sich mit allen Sinnen.

Bewegung bedeutet aber auch eine Herausforderung für Kinder, denn hier lernen sie, kindliche Emotionen auszudrücken, sich mit Hindernissen auseinanderzusetzen, Kräfte zu messen und Lösungsstrategien zu entwickeln.

Ein Kind, das sich viel bewegt, erwirbt dadurch das Vertrauen in seine eigene Kraft und damit Selbstsicherheit und –bewusstsein. Im bewegungsintensiven Spielen können Kinder ein Gefühl für ihre persönlichen Grenzen und die Grenzen der anderen Kinder entwickeln.

BEWEGUNGSVERHALTEN VON KINDERN

In Österreich ist das körperliche Leistungsvermögen von Kindern im höchsten Maße besorgniserregend. Dies bezieht sich vor allem auf die Abnahme koordinierender Fähigkeiten, die verkürzte

und abgeschwächte Muskulatur, die mangelnde Reaktionsfähigkeit sowie die mangelnde motorische Grundlagenausdauer bei jungen Menschen. (Sandmayer, A., 2008).

Wenn junge Menschen keine Möglichkeit bekommen, ihren natürlichen Bewegungsdrang auszuleben, verliert sich dieser mit steigendem Alter. Die motorischen Defizite in jungen Jahren können neben Bewegungsmangel zu Ungeschicklichkeit aufgrund mangelnder Übung, Übergewicht (bzw. in weiterer Folge Fettleibigkeit) und zu verstärkter Verletzungsanfälligkeit führen. In Österreich sind bereits 10–20 % der Kinder übergewichtig bzw. adipös. (Segner, D., 2013).

In Verbindung mit den Risikofaktoren in späteren Jahren – können diese Mängel Schädigungen des Herz-Kreislaufsystems, des Haltungsapparats und andere sog. Zivilisationskrankheiten wie Schlaganfall, Fettstoffwechselstörungen, Typ-II-Diabetes, Osteoporose, Hypertonie, Depression, Stressintoleranz verursachen. (Hutter, 2013).

Darüber hinaus weisen diese Kinder auch Defizite in ihrer sozialen, emotionalen und geistigen Entwicklung auf.

Die daraus entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten sind derzeit noch nicht absehbar.

AUSWIRKUNGEN DES STRASSENVERKEHRS AUF DAS KINDLICHE BEWEGUNGSBEDÜRFNIS

Zu hohe Verkehrsdichte schränkt die Bewegung der Kinder stark ein und hat Auswirkungen auf ihr Mobilitätsverhalten:

Straßen zerschneiden fußläufige Wege.

Wer zu Fuß geht, muss Umwege oder unangenehme Unterführungen in Kauf nehmen, Nahversorger werden verdrängt, sodass Einkaufen nur mehr mit dem Auto möglich wird, Kindergärten und Schulen liegen an stark befahrenen Straßen und behindern Kinder und Eltern, nicht motorisiert zur Bildungsstätte zu kommen.

Gehen und Fahrradfahren ist nicht mehr attraktiv.

Aus Angst vor Verkehrsunfällen dürfen immer weniger Kinder ihre Wege unabhängig von den Eltern zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, sondern werden immer häufiger von den Eltern mit dem Auto von einer Örtlichkeit zur anderen chauffiert.



Die Zahl der zu Fuß gehenden und radfahrenden Kinder sinkt kontinuierlich.

Verglichen mit Kindern in guten Wohnumfeldern weisen Kinder, die aufgrund des starken Verkehrsaufkommens nicht unbegleitet ins Freie gehen dürfen, diese Defizite bereits in einem Alter von 5 Jahren auf. (Hüttenmoser, M., 1996).

Kinder, die in Wohnumfeldern aufwachsen, in denen sie sich sicher und frei bewegen können, weisen eine höhere Selbstständigkeit und soziale Kompetenz sowie eine höhere Kreativität auf als Kinder, die sich vorrangig körperlich inaktiv in Innenräumen aufhalten.

WUSSTEN SIE, DASS ...

Kinder, die ihre Wege nicht selbstständig gehen dürfen, weil der Straßenverkehr im Wohnumfeld zu stark ist, haben ...

- eine um 13 % geringere Reaktionsfähigkeit,
- eine um 22 % verminderte feinmotorische Geschicklichkeit,
- eine um 35 % geringere körperliche Gewandtheit und
- ein um 40 % geringeres Gleichgewichtsvermögen haben.
- Die Zahl der sozialen Kontaktpersonen ist um 25 % und die der Spielkameraden um 77 % geringer.
- Die Kreativität ist um 15 % geringer und die Selbstständigkeit und Ausdauer bei eigenen Arbeiten ist um 47 % vermindert.

(Hüttenmoser, M., 1996)



DI Robert Thaler
Leiter der Abteilung
Verkehr, Mobilität,
Siedlungswesen, Lärm
und klimaaktiv mobil
Projektleiter des
BMLFUW

„Kinder sind die verletzlichsten und sensibelsten VerkehrsteilnehmerInnen. Sie leiden besonders unter dem motorisierten Straßenverkehr, seinen Umweltbelastungen und Gefahren. Kinder brauchen daher auch unseren besonderen Schutz, eine hohe Umweltqualität und vor allem sicheren Bewegungsraum. Wir Erwachsenen von heute sind daher gefordert Verantwortung für die Zukunft zu übernehmen und unsere Städten und Gemeinden mit ihren Straßen und Verkehrsmitteln attraktiv, umweltfreundlich und sicher für unsere Kinder – also unsere Zukunft – zu gestalten. Daher haben wir im Rahmen des klimaaktiv mobil Programms des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich eigene Schwerpunktprogramme zur Unterstützung von Schulen, Kindergärten, Kinderbetreuungseinrichtungen und Jugendinitiativen bei der Entwicklung und Umsetzung von umweltverträglichen und kinderfreundlichen Mobilitätsprojekten geschaffen. Österreich leistet damit auch einen wichtigen Beitrag zum Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplans für Europa (CEHAPE) der WHO. Der aktuelle Leitfaden bietet Informationen, Praxistipps sowie Anreize für konkrete Projekte für eine kindergerechtere Verkehrswelt.“

Kinder brauchen Natur und eine gesunde Umwelt



NATURERFAHRUNGEN STÄRKEN DIE PERSÖNLICHKEITSENTWICKLUNG UND SOZIALE KOMPETENZ

Wenn Kinder zu Fuß unterwegs sind, dann halten sie sich am liebsten in der Natur oder in naturnahen Räumen auf. Diese Erfahrung ist wichtig für die gesunde Entwicklung der Kinder, denn Naturerfahrungen in der Kindheit haben positive Auswirkungen auf die Persönlichkeitsentwicklung. Es fördert die Kreativität und die kognitive Entwicklung und unterstützt eine autonome Handlungsfähigkeit. Darüber hinaus stehen Naturerfahrungen meist im Kontext mit sozialen Kontakten zu Gleichaltrigen. Kinder sind durch das Spiel und durch das Erleben von gemeinsamen Abenteuern miteinander verbunden. Es entwickeln sich Vertrauen und Beziehungsfähigkeit, sie lernen sich einzulassen auf andere und bekommen damit soziale Kompetenz.

DAS UMWELTBEWUSSTSEIN ENTWICKELT SICH IN JUNGEN JAHREN

Darüber hinaus stärkt die Auseinandersetzung mit Elementen der Natur und ihren Lebewesen die Wertschätzung und Achtsamkeit für das Leben selbst. Wenn Kinder einen Bezug zur Natur und zur Umwelt aufbauen, dann wollen sie auch nicht, dass diese zerstört wird. Je größer das Interesse an der Natur, umso größer ist der Wunsch nach Erhaltung

der natürlichen Ressourcen für die Zukunft. Die Sensibilisierung des Menschen für die Natur erfolgt bereits in einer sehr frühen Entwicklungsphase. Diese bildet einen Grundstein für das spätere Umweltverhalten als Erwachsener. (Gebhard, U., 2013)

LUFTSCHADSTOFFE BEEINTRÄCHTIGEN DIE GESUNDE ENTWICKLUNG VON KINDERN

Damit Kinder gesund aufwachsen zu können, brauchen sie öffentliche Räume, in denen es möglich ist, sich in guter Luft und mit wenig Lärmbelastung zu bewegen und in denen eine Ausstattung für natur- und handlungsbezogenes Spiel vorhanden ist. Diese Räume werden immer weniger. Kinder sind heute verstärkt von Umweltbelastungen betroffen, zu deren Hauptverursachern der Verkehr zählt. Sie reagieren empfindlicher als Erwachsene, weil ihre Atemwege kleinere Querschnitte haben, die Belastbarkeit des Bronchialsystems mit dem Alter „wächst“ und Kinder relativ zum Körpervolumen ein höheres Atemvolumen als Erwachsene haben. Der Straßenverkehr ist gemäß der Europäischen Umweltagentur die wichtigste Ursache für die Belastung durch Stickstoffoxide (NO_x) und die zweitwichtigste für Feinstaub (PM_{10}). Dazu kommen noch die Belastungen der Luft durch Kohlenstoffmonoxid (CO), polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAH), flüchtige organische Verbindungen (VOC), einschließlich Benzol (C_6H_6) und Ozon (O_3).

Diese Luftverschmutzung bewirkt bei immer mehr Kindern Husten, Bronchitis, Asthmaanfälle, eine Verschlechterung der Lungenfunktion sowie Herz-Kreislauferkrankungen als kurzfristige Effekte. Langfristig kann das zu einer Lungenwachstumsbeeinträchtigung, erhöhten Sterblichkeit und zu Lungenkrebs führen. (Hutter, H.-P., 2013)

Atemwegssymptome treten bei Kindern, die nahe einer stark befahrenen Straße wohnen oder dort die Schule besuchen, häufiger auf, als bei ihren Mitschüler/innen (Haidinger, G., et al. 2005).

Studien haben gezeigt, dass auch Babys von den Abgasen der Autos stark betroffen sind. Eltern sollten vermeiden, mit dem Kinderwagen an stark befahrenen Straßen spazieren zu gehen.



RISIKOFAKTOR LÄRM

Lärm ist für viele Menschen eine Belästigung. Befragungen haben ergeben, dass der Straßenverkehr als wichtigste Ursache für diese Belästigung genannt wurde. Wenn Kinder an stark befahrenen Straßen wohnen, sind sie dauerhaft dieser Belästigung ausgesetzt. Damit werden sie in ihren Erholungs- und Regenerationsvorgängen gestört. Diese Kinder haben ein erhöhtes Risiko für Erkrankungen des Herzmuskels.

Studien an Kindern haben gezeigt, dass vor allem bei nächtlicher Lärmbelastung das Stresshormon „Adrenalin“ erhöht ist. Auch Kinder, die in relativ lauten Wohngebieten leben, wiesen einen erhöhten Blutdruck, einen schnelleren Puls und eine stärkere Konzentration an Stresshormonen auf. Umgebungslärm trägt dazu bei, dass die schulische Leistung der Kinder, die Konzentrationsfähigkeit und das Erlernen von Sprache beeinträchtigt wird.

WUSSTEN SIE, DASS ...

- Kinder, die bereits in den ersten Lebensjahren einer erhöhten verkehrsbedingten Schadstoffbelastung ausgesetzt sind, auch noch nach 8 Jahren schlechte Lungenfunktionswerte aufwiesen. Ärzte erklären dies damit, dass die Entwicklung der Lunge nach der Geburt nicht abgeschlossen sei, sondern sich noch einige Jahre lang in Entwicklung befinde. Kinder brauchen in dieser Zeit einen besonderen Schutz.
- Kinder im Auto besonders stark gefährdet sind, weil die Luftqualität aufgrund der hohen Konzentration der Schadstoffe dort am schlechtesten ist.
- laut Welt-Gesundheitsorganisation bei österreichischen Kindern unter 15 Jahren beinahe 48.000 Bronchitiserkrankungen und beinahe 35.000 Asthmaattacken jährlich auftreten.
- bei Kindern, die dauerhaft einer Lärmbelastung ausgesetzt sind, das Erlernen des Lesens beeinträchtigt und die Fähigkeit, sich zu konzentrieren, reduziert ist.

[ArztInnen für eine gesunde Umwelt, 2005]



Dipl.-Päd. Cosima Pilz
Umwelt-Bildungs-
Zentrum Steiermark

„Kinder und Jugendliche haben einen Anspruch auf eine menschenwürdige, gesunde Entwicklung.“

UNO-Konvention über die Rechte
des Kindes, Grundgesetz

Eine kinderfreundliche Verkehrsplanung und -gestaltung berücksichtigt die Bedürfnisse von Kindern und sorgt für ausreichend attraktive öffentliche Spiel- und Bewegungsräume mit möglichst wenig Lärm- und Schadstoffbelastung.“

Kinder brauchen unabhängige Mobilität



DAS MOBILE KIND

Wenn Kinder unterwegs sind, dann verhalten sie sich anders als Erwachsene. Sie sind spontaner, impulsiver, emotionaler als Erwachsene – auch mitten im Verkehrsgeschehen. Ihre Bewegungen sind nicht geradlinig zielgerichtet, sondern verspielt und lebendig. Das Mobiliar im Straßenraum wird oft zum Spielzeug. Kinder ahmen die Welt der Erwachsenen nach, um darin die Erlebnisse und Wahrnehmungen zu verarbeiten. Die Mobilitätsbedürfnisse eines Kindes sind einfach zu beschreiben. Es möchte sich möglichst selbstständig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Scooter bewegen und im häuslichen und schulischen Nahbereich Freunde treffen, mit denen es die nähere Umgebung erkundet. Ab einem Alter von 8–10 Jahren wird der Aktionsraum der Kinder größer und die selbstständige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gewinnt an Bedeutung.

DAS MOBILITÄTSVERHALTEN VON KINDERN

Die Mobilität – definiert als Anzahl der pro Person und Tag zurückgelegten Wege außer Haus, unabhängig davon, wie lange sie sind und auf welche Weise sie zurückgelegt werden – ist bei Kindern (ebenso wie bei Erwachsenen) weitgehend eine Konstante und liegt bei 3,0 bis 3,3 Wegen pro Tag.

Die Mobilität der Kinder ist oft zweckfrei bzw. nicht zielgerichtet und wird bei den allgemeinen Mobilitätsuntersuchungen vielfach ausgeblendet.

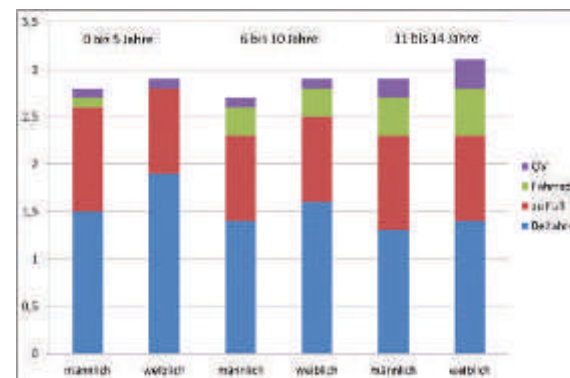


Abb. Wegeanzahl nach Altersgruppen (Knowles, D., 2007/08)

Kinder sind durchschnittlich eine Stunde täglich unterwegs, wobei diese Zahl je nach Altersgruppe variiert. Im Kindergartenalter (3–6 Jahre) ist die Zeit etwas kürzer und liegt bei 50 Minuten, 16–18-Jährige sind ca. 70 Minuten unterwegs.

Vor allem Kinder im Kindergartenalter erleben ihre Fortbewegung häufig lediglich aus dem Autokindersitz.

Insgesamt zeigt sich der Trend zu einem deutlichen Anstieg der Pkw-Mitfahrt, verbunden mit einem kontinuierlichen Rückgang der Fußwege. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010). Die Weglänge pro Kind liegt an Werktagen im Mittel bei 16 km, am Wochenende bei 24 km.

Die Anteile an den Weglängen liegen für die Kinder als Beifahrer an Wochentagen im Mittel bei 77 %, am Wochenende bei 83 %. Kinder legen als Fußgänger an einem durchschnittlichen Wochentag 1 km und am Wochenende täglich 1,2 km zurück. Das entspricht einem Anteil von lediglich 6 % bzw. 5 % an der gesamten Weglänge eines Tages.



Als Radfahrer legen Kinder an einem Wochentag im Mittel 2,6 km und am Wochenende täglich 2,9 km zurück. Das sind im Verhältnis zur gesamten Weglänge pro Tag lediglich 17 % bzw. 12 %. (Knowles, D., 2012)

AUSWIRKUNGEN DES STRASSENVERKEHRS AUF DAS KINDLICHE MOBILITÄTSBEDÜRFNIS

Haben Kinder die Möglichkeit, ihre Alltagswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, so erleben sie sehr häufig, dass sie als „Nicht-Autofahrer“ zur Gruppe der benachteiligten Verkehrsteilnehmer gehören und dass ihr Bewegungsspielraum durch die Gefahren des Straßenverkehrs stark eingeschränkt ist. Dazu kommt noch, dass sie auch die Fahrt mit Bussen und Bahnen nicht immer als positiv erleben. Sie kritisieren neben schlechten Verbindungen und unattraktiven Haltestellen vor allem die mangelnde Wertschätzung, die ihnen als Kindern und Benutzern der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) vielfach entgegengebracht wird. Die negativen Erfahrungen als Fußgänger, Radfahrer oder Bus- und Bahnutzer führen dazu, dass Kinder sich oft danach sehnen, ab dem Führerscheinalter ihre Wege selbstständig mit dem Auto zurückzulegen, um gesellschaftlich eine höhere Wertschätzung zu bekommen. Dieser Trend führt aber zu einer weiteren Zunahme des Straßenverkehrs und damit zu einer weiteren Gefährdung jener Kinder, die nicht motorisiert unterwegs sind.

WUSSTEN SIE, DASS ...

- im Durchschnitt ein/e erwachsene/r Österreicher/in 70 Minuten pro Werktag im Verkehr verbringt, während für Kinderbetreuung etwa 45 Minuten pro Tag aufgebracht werden.
- die Anzahl der Wege, die Kinder als Mitfahrer im Auto zurücklegen, von 1995 bis 2003 um etwa 38 % gestiegen ist.
- jeder 4. Weg von Eltern für Hol- und Bringdienste zurückgelegt wird und Eltern pro Woche ca. 1-3 Stunden für Begleitwege aufwenden.
- die privaten Konsumausgaben für den Pkw-Verkehr um rund ein Drittel höher sind als die österreichweit für Kinder getätigten privaten Ausgaben.
- Haushalte mit Kindern mit höherer Wahrscheinlichkeit einen Pkw besitzen.

(VCÖ, 2004; Friedl/Steininger 2004; Funk/Fassmann 2008; Jauk/Pilz 2005)



Prim. Dr. Klaus Vavrik
Österreichische Liga für
Kinder- und
Jugendgesundheit

„Leben heißt sich Bewegen“, dieser Spruch gilt selten zutreffender als für ein gesundes und vitales Kind.

Dafür braucht es Freiraum und idealer Weise andere Menschen, ob jung oder alt, die mit ihm Spaß an der gemeinsamen Bewegung haben.

Diesen Raum für eine gesunde Entwicklung und Entfaltung unserer Kinder zu bewahren oder ihn zu schaffen, ist eine vordringliche Verantwortung der Gesellschaft!“

Kinder brauchen Sicherheit



KINDER HABEN EIN BEDÜRFNIS NACH SICHEREN LEBENSÄRÄUMEN, UM SICH DARIN ANGSTFREI BEWEGEN ZU KÖNNEN.

In einem sicheren öffentlichen Raum, nehmen sich Kinder Zeit zum Verweilen, zum Spielen oder zum Nachahmen. Neugierde, Beobachtung und alle egozentrischen Bedürfnisse bestimmen ihre Aufmerksamkeit. Diese Stimmungen wechseln oft sehr rasch. Um all die Erlebnisse und Eindrücke richtig verarbeiten zu können, brauchen sie Zeit. Gerade kleinere Kinder legen ihre Wege deswegen oft sehr langsam zurück, weil sie am Weg viele interessante Dinge finden, was ihre ganze Konzentration benötigt. Sichere Lebensräume und die Möglichkeit, eigenständige Erfahrungen ohne Begleitung der Eltern zu machen, sind eine Grundvoraussetzung für eine gesunde Entwicklung der Kinder.

DATEN ZUR VERKEHRSSICHERHEIT

2012 verunglückten in Österreich 2.751 Kinder im Straßenverkehr (2011: 2.713), 8 davon tödlich (2011: 13). Die meisten Kinder verunglücken in der Obhut von Erwachsenen – nämlich als Mitfahrer im Pkw. Von 2008 bis 2011 ist die Anzahl der Kinderverkehrsunfälle (0–14 Jahre) österreichweit um 13 % gesunken, während der Anteil der unter 15-jährigen an der

Gesamtbevölkerung um 1,4 % gestiegen ist. Die Anzahl der verletzten Kinder ist gleichzeitig von 3.433 auf 2.886 (-16%) zurückgegangen. Bei den getöteten Kindern war eine minimale Zunahme von 12 (2008) auf 13 (2011) zu beklagen.

Die Rückgänge von Kinderunfällen in den letzten Jahren sind noch kein Beweis für mehr Sicherheit auf den Straßen. In der aktuellen verkehrswissenschaftlichen Diskussion geht man davon aus, dass Kinder durch den stetig wachsenden Straßenverkehr aus dem öffentlichen Raum verdrängt werden. Sie halten sich aufgrund fehlender Freiräume und der vom Straßenverkehr ausgehenden Unfallgefahr immer seltener im Freien auf, was zur Folge hat, dass ihr Unfallrisiko sinkt (vgl. Limbourg/Flade/Schönharting 2000).

AUSWIRKUNGEN DES STRASSENVERKEHRS AUF DAS KINDLICHE SICHERHEITSBEDÜRFNIS

Das hohe Straßenverkehrsaufkommen und vor allem die hohen Geschwindigkeiten setzen nicht nur Kinder, sondern auch Eltern enormem Stress und hoher Angst aus. Eltern sind häufig der Meinung, dass Kinder die Gefahren, die von motorisierten Fahrzeugen ausgehen, nicht richtig einschätzen können, obwohl sie durch tägliche Übung sehr wohl Verkehrskompetenz erlangen.

Um sie vor Verkehrsunfällen zu schützen, verbieten sie ihren Kindern den unbegleiteten Aufenthalt und das Spielen im Freien und/oder führen sie mit dem Auto zu verschiedensten Veranstaltungen und Örtlichkeiten. Damit entgehen den Kindern wichtige Erfahrungen zur Stärkung ihrer Selbstverantwortung, ihres Selbstbewusstseins und ihrer Lösungskompetenz, die notwendige Voraussetzungen für eine unfallfreie Fortbewegung sind. So nimmt der Verkehr weiter zu und die Verkehrskompetenz der Kinder weiter ab. Kinder lernen dabei nicht, sich im Straßenverkehr richtig fortzubewegen und Risiken richtig einzuschätzen. Ungeübte und motorisch nicht geschulte Kinder haben im Falle eines Unfalles ein höheres Verletzungsrisiko als Kinder, die motorisch geschickter sind.



Motorische Schwächen beim Radfahren

Darüber hinaus zeigen Untersuchungen bei der Radfahrausbildung, dass Kinder immer häufiger erhebliche motorische Schwächen (wie z.B. mangelndes Körperbewusstsein, mangelnde Gleichgewichtssinn, Schwächen in Grob- und Feinmotorik, Koordinationsprobleme) aufweisen. Diese Probleme werden insbesondere bei Stadtkindern oder sog. „überbehüteten“ Kindern (z.B. Fernseh-/Computer-Kinder, Kinder, die mit dem Auto geführt werden und aus Angst vor Verkehrsunfällen überbehütet sind), übergewichtigen und sozial schwachen Familien identifiziert. In der aktuellen verkehrswissenschaftlichen Diskussion zur Radfahrsicherheit wird darauf hingewiesen, dass diese motorischen Defizite eine denkbare Ursache der zunehmenden Fahrrad-Unfallrisiken von Kindern sind. (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2009)

WUSSTEN SIE, DASS ...

- statistisch betrachtet die meisten Kinder als Mitfahrer im Auto verunglücken.
- eine Detailanalyse der Kinderunfälle im Zeitraum 2008 bis 2010 zeigt, dass rund 72 % aller Unfälle im Ortsgebiet und 28 % im Freiland stattfinden.
- bei den Unfällen mit Kindern als Fußgänger und Radfahrer der Schwerpunkt deutlich im Ortsgebiet liegt und zwar 94 % der Fußgängerunfälle und 86 % der Radfahrernfälle.
- sich die meisten Unfälle mit Kindern nicht am Schulweg, sondern in ihrer eigenen Wohngegend und zwischen 15 und 18 Uhr in der Spiel- und Freizeit ereignen.

(Knowles, 2012, KfV 2012)



VDir. Elisabeth Pöll
Volksschule Pirka

„Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg“

„Bei unserem „Luftibus-Projekt“ habe ich als Schulleiterin Folgendes festgestellt:

Wenn allen Beteiligten, also Schulleitung, Lehrer/innen und Eltern das Wohl der Kinder am Herzen liegt, dann müssen Themen wie Gesundheit und somit auch Bewegung, Mobilität, Klimaschutz usw. Priorität haben und dann – dann findet sich auch mindestens ein Weg, im wahrsten Sinn des Wortes, der „gegangen“ werden kann!

Gemeinsam ist es möglich, die Verantwortlichen davon zu überzeugen, wie wichtig eine kinderfreundliche Mobilität ist und damit eine nachhaltige Verhaltensänderung bei Eltern und Kindern herbeizuführen.“

Kinder brauchen Räume für freies Spiel



KINDERPIEL HEISST, DAS LEBEN UND SICH SELBST KENNENZULERNEN.

Aktives Tun, Bewegung und der Wunsch nach Mitgestaltung stehen dabei im Vordergrund. Frei und ungestört zu spielen ist nicht nur ein Bedürfnis von Kindern, sondern eine wichtige Voraussetzung für eine gesunde Entwicklung.

Es gibt unterschiedliche Arten des Spiels, die sich nach den sich kennzeichnenden Regeln und Funktionen klassifizieren lassen:

- Bewegungsspiele
- Funktionsspiele
- Übungsspiele
- Herstellungsspiele
- Konstruktionsspiele
- Rollenspiele
- Regelspiele
- Kommunikationsspiele

Spiele fördern die Ausdauer, Kreativität, Phantasie und Intelligenz. Kinder üben im Spiel, sich mit dem sozialen Leben auseinanderzusetzen, Kontakte aufzubauen und Grenzen zu erfahren. Menschen, deren freie Entfaltung im kindlichen Spiel durch äußere Beschränkungen

behindert worden ist, können diesen Mangel meist ihr ganzes Leben lang nicht mehr beheben. Um Kindern in allen Altersgruppen ein gesundes Aufwachsen in Städten und Gemeinden zu ermöglichen, brauchen sie Räume, die sie sich Schritt für Schritt selbstständig, unbeflüchtet von Erwachsenen und mit anderen Kindern gemeinsam erschließen können.

DAS KINDLICHE SPIELVERHALTEN

Befragt man Kinder nach ihren Lieblingsbeschäftigungen werden „Freunde treffen“ (52 %) und „draußen spielen“ (38 %) neben „Fernsehen“ (38 %) am häufigsten genannt. (Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest, 2012)

Kinder wollen ihre Umgebung spielerisch mit allen Sinnen entdecken. In den letzten Jahrzehnten haben sich das kindliche Spiel und die kindlichen Lebensräume gravierend verändert. Fünf Trends scheinen hier besonders deutlich.

1. „Die Außenräume verlieren für immer mehr Kinder an Bedeutung, während Innenräume als Aufenthaltsorte immer wichtiger werden. Man kann dies als zunehmende „**Verhäuslichung**“ von Kindheit beschreiben.

2. Offene, das heißt auch seitens der Kinder gestaltbare Räume, stehen immer weniger zur Verfügung, während organisierte und kontrollierte Räume stärker bestimmend sind. Dies lässt sich als „Zunahme der **organisierten Kindheit**“ bezeichnen.
3. Reale Räume verlieren für viele Kinder an Bedeutung. Der Alltag der Kinder spielt sich immer mehr in fiktiven oder simulierten Räumen (z. B. bei Computerspielen am PC) ab. Als Begriff kann man hierfür „**virtualisierte und simulierte Kindheit**“ verwenden.
4. Kinder erleben ihre Umwelt immer mehr als weit verstreute und durch große Entfernungen voneinander getrennte, unverbundene Teilräume (vgl. Blinkert, 2003). Dies lässt sich als „**verinselte Kindheit**“ bezeichnen.“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010, S. 6)
5. Viele Kinder erleben ihre Umwelt nur mehr aus der sog. „Windschutzscheibenperspektive“. Damit fehlen ihnen wichtige Erfahrungen, die sie zu kompetenten und sicheren Verkehrsteilnehmern machen. Die Generation der Kinder, die nur mehr mit dem Auto gebracht werden, lässt sich als „**back-seat generation**“ bezeichnen.



AUSWIRKUNGEN DES STRASSENVERKEHRS AUF DAS KINDLICHE SPIELBEDÜRFNIS IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Wie bereits dargestellt, erlauben aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens immer weniger Eltern ihren Kindern alleine zum Spielen nach draußen zu gehen oder unbegleitet Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Das ist gut gemeint, hat aber negative Auswirkungen auf die gesunde Entwicklung des Kindes.

WUSSTEN SIE, DASS ...

das Spiel im öffentlichen Raum eine wichtige Bedeutung für die gesunde Entwicklung von Kindern hat und zwar in Bezug auf ihr Bedürfnis nach

- eigenständiger Mobilität
- Bewegung
- Raumkompetenz
- Sicherheit
- Kreativität
- Sozialisation (Kontakte und Interaktion mit anderen, Grenzerfahrungen, Konfliktlösung, Verständnis)
- Naturerfahrung
- einer gesunden Umwelt
- emotionaler Kompetenz (Selbstbewusstsein, Selbstvertrauen, Selbstkontrolle, Flexibilität, Verantwortungsbewusstsein, Selbstständigkeit)
- Integration (Eingebundensein in die Erwachsenenwelt)
- psychomotorischer Entwicklung



OA Assoz. Prof. PD
DI Dr. med.
Hans-Peter Hutter
ÄrztInnen für eine
gesunde Umwelt

„Motorische Fähigkeiten werden bereits in der frühesten Kindheit angelegt. Dies erfordert eine kindergerechte Umwelt, die es erlaubt, dass sich Kinder im Alltag auch unbeschwert bewegen können. Geschicklichkeit oder Tollpatschigkeit der Kinder hat auch Folgen für das Erwachsenenalter: Ungeschickte Erwachsene bewegen sich weniger. Das Risiko für viele Erkrankungen wie Diabetes, Tumoren etc. ist dadurch höher. Dasselbe gilt auch etwa für Luftschadstoffe: Beeinträchtigungen der Atemwege in der Kindheit haben negative Folgen bis ins Erwachsenenalter. Daher ist es klar: Aus ärztlicher Sicht sind endlich die seit vielen Jahren bekannten Maßnahmen für eine(n) kindergerechte(n) Mobilität/Verkehr dringendst umzusetzen.“

Kinder brauchen Beteiligung



KINDER SIND EXPERTEN IN EIGENER SACHE

Entscheidungen von heute prägen die soziale, ökonomische und ökologische Zukunft der Kinder in den nächsten Jahrzehnten, daher ist es wichtig, diese altersgemäß an Prozessen und Entscheidungen zu beteiligen.

Zahlreiche internationale Erklärungen und Strategien (UN-Kinderrechtskonvention, Agenda 21, 1992; Weißbuch „Jugend“ der Europäischen Kommission, 2001; Europäische Charta der Beteiligung der Jugend am Leben der Gemeinde und der Region, 2003; Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan-CEHAPE, 2004, 2010) haben dazu beigetragen, dass auch in Österreich Kinderbeteiligung zunehmend eine Rolle spielt.

Formen der Beteiligung

Grundsätzlich wird zwischen drei Grundformen von Beteiligung unterschieden:

- Parlamentarische Beteiligung (z.B. Kindergemeinderäte, Kinderparlament)
- Offene Formen (z.B. Bürgermeistersprechstunden, Kinderforen, Runder Tisch, Kinderversammlung)
- Projektbezogene Formen (z.B. Entwicklung einer Spielstraße, Planung eines kindergerechten Wohnumfeldes)

Die im Leitfaden beschriebene Form der Kinderbeteiligung bezieht sich auf die Projektbezogenheit, da es hier um die konkrete Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen geht.

VORAUSSETZUNGEN FÜR EINEN ERFOLGREICHEN KINDERBETEILIGUNGSPROZESS

Wichtige Voraussetzungen für einen erfolgreichen Partizipationsprozess, wurden von der ARGE Partizipation entwickelt und sollten auf alle Fälle berücksichtigt werden:

- **Freiwilligkeit**
Kinder arbeiten freiwillig.
- **Wertschätzung**
Kinder sind als Experten ihrer Lebenswelten gleichwertige Partner.
- **Kompetente Begleitung**
Begleitpersonen und Moderatoren/innen mit methodischen, sozialen und pädagogischen Kompetenzen stehen beratend und unterstützend zur Seite. Sie sind Vermittler zwischen den Entscheidungsstrukturen (z.B. Verkehrsplaner, Verkehrsträger) und den Kindern.
- **Eigenaktivität**
Kinder überlegen selbst, welchen Themen und Schwerpunkten sie sich widmen wollen und sind in möglichst allen Phasen der Projekte aktiv beteiligt.
- **Gemeinsame Zielformulierung**
Alle am Vorhaben Beteiligten definieren gemeinsam die Ziele und stecken den Rahmen ab (Zeit, Ressourcen, Verbindlichkeiten).

- **Verbindlichkeit**
Vereinbarungen sind verbindlich. Die dafür notwendigen Ressourcen (finanziell, zeitlich, personell, räumlich etc.) werden vor der Miteinbeziehung von Kindern vorgesehen.
- **Überparteilichkeit**
Beteiligungsprojekte sind überparteilich. Ziel ist die Verbesserung der Lebenswelt von Kindern und nicht die Instrumentalisierung oder Vereinnahmung junger Menschen.
- **Transparenz und Überschaubarkeit**
Die Projektschritte und der Verlauf werden laufend klar und in verständlicher Form kommuniziert.
- **Generationenübergreifender Dialog**
Die Dialog zwischen den Generationen fördert das gegenseitige Verständnis für unterschiedliche Sichtweisen und ermöglicht Synergien.
- **Öffentlichkeitsarbeit**
Durch Öffentlichkeitsarbeit werden Informationen sichergestellt und Resonanz erreicht. Das Verständnis und die Akzeptanz für die Anliegen von Kindern und Jugendlichen soll dadurch gestärkt werden.
- **Dokumentation und Reflexion**
Die Beteiligungsmaßnahmen werden laufend dokumentiert bzw. gemeinsam reflektiert.
- **Geschlechtssensibilität**
Mädchen und Burschen arbeiten und profitieren vom Prozess gleichberechtigt. Entsprechende auf die Geschlechterbedürfnisse abgestimmte Arbeitsformen werden angeboten.
(vgl. ARGE Partizipation, 2013)

WUSSTEN SIE, DASS KINDERBETEILIGUNG ...

- die Kinderfreundlichkeit in Gemeinden und Städten sichtbar macht.
- gute, vorher nicht planbare Lösungsansätze und positive Nebeneffekte bringen kann.
- zu bedürfnisorientierten und zielgenauen Ergebnissen führt.
- eine hohe Akzeptanz der Ergebnisse bringt.
- zu einer höheren Identifikation mit dem Geplanten oder Beschlossenen führt.
- Vandalismus und Zerstörung vorbeugen kann.
- ein „Miteinander“ aller Beteiligten fördert, weil der gemeinsame Ausgangspunkt das Wohl der Kinder ist.
- das Selbstwertgefühl der Kinder stärkt.
- dazu führt, dass Demokratie für Kinder erlebbar und verständlich wird.



DI Petra Völkl
Bundesministerium für
Land- und
Forstwirtschaft, Umwelt
und Wasserwirtschaft

„Planung für Kinder bedeutet für mich in erster Linie einen anderen Blickwinkel einzunehmen und sich trauen auch scheinbar „Unmögliches“ anzudenken.“

Eine interdisziplinäre Zusammenarbeit erscheint mir dabei sehr wichtig. Ich freue mich auf zukunftsweisende kinderfreundliche Mobilitätsprojekte.“



Was ist eine kinderfreundliche Verkehrsplanung?

Aufgabe der Verkehrsplanung ist es, ein optimales Verkehrsnetz für die einzelnen Verkehrsteilnehmer/innen bereitzustellen. Hier muss sehr differenziert gedacht werden, denn unterschiedliche Bevölkerungsgruppen haben unterschiedliche Ansprüche. Speziell die Ansprüche von jungen Menschen bleiben in der Verkehrsplanung oft unberücksichtigt, weil es u.a. an einer entsprechenden Lobby fehlt, die sich für Verkehrsanliegen von Kindern einsetzt.

Das soll sich ändern. Um die Lebensqualität zu verbessern, ist es zielführend, dass sich Planungen von Straßenverkehrsanlagen an den Bedürfnissen von Kindern orientieren. Kinder von heute sind die Erwachsenen von morgen. Ihre Erfahrungen im Verkehrssystem als Fußgänger, Radfahrer und Nutzer von Bus und Bahn prägen ihr Mobilitätsverhalten als Erwachsener. Erhalten sie ausreichend Wertschätzung, wenn sie mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes unterwegs sind und werden ihnen dafür entsprechend attraktive Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt, werden sie diese auch als Erwachsene nutzen. Und: Von einer kindergerechten Verkehrsplanung profitieren letztendlich alle Bevölkerungsgruppen.

KINDER SIND ANDERS

Grundlage einer kindergerechten Verkehrsplanung sollte neben der Kenntnis kindlicher Bedürfnisse (siehe S. 14-25) auch die Kenntnis darüber sein, durch welche Besonderheiten Kinder sich von erwachsenen Verkehrsteilnehmer/innen unterscheiden.

- Das Gefahrenbewusstsein von Kindern entwickelt sich erst schrittweise durch eigene Erfahrung, durch Anwesenheit bei Unfällen oder durch aufklärende Hinweise der Bezugspersonen.
- Erst im Alter von ca. 12 Jahren sind Kinder in der Lage, Gefahren vorherzusehen und dementsprechend präventiv zu handeln.
- Auch das Entfernungs-, Richtungs-, und Geschwindigkeitsschätzen sowie die Fähigkeit, sich in andere Verkehrsteilnehmer/innen hineinzuversetzen, wird erst nach und nach gelernt.
- Das Sichtfeld von Kindern ist um rund ein Drittel kleiner und erst mit dem 12. Lebensjahr voll entwickelt, weshalb auch das seitliche Herannahen einer Gefahr von Kindern nur begrenzt wahrgenommen werden kann.
- Kinder neigen eher zu affektiven Handlungen und haben Schwierigkeiten beim Unterbrechen von Handlungen. Sie benötigen mehr Zeit, das Gesehene und Gehörte in ihren Erfahrungsschatz einzuordnen und orientieren sich eher an Einzelaspekten als am Gesamteindruck einer Situation.

5 GRUNDSÄTZE FÜR EINE KINDER-FREUNDLICHE VERKEHRSPLANUNG

1. Sicherheit:
durch Verlangsamung des Autoverkehrs, bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Schutzmaßnahmen in und an Fahrzeugen, kindergerechte Leitsysteme
2. Bewegung:
durch ein attraktives Fuß- und Radwegenetz
3. Kinderfreundlicher öffentlicher Verkehr:
durch kinderfreundliche Bus- und Bahnangebote, angepasste Fahrpreise, ausreichende und kinderfreundlich gestaltete Haltestellen
4. Kindergerechte Plätze und Räume:
durch leichte Erreichbarkeit über kurze Wege, kindergerechte Leitsysteme, multifunktionale und sichere Aufenthalts- und Verweilflächen, Spielplätze, sowie breite Geh- und Radwege, naturbelassene Grünflächen, Spielelemente: Wasser (Trinkwasserbrunnen) und unterschiedliche Materialien für naturbezogenes Spiel, unterschiedliche Oberflächen
5. Beteiligung:
durch kindergerechte Beteiligungs- und Mitwirkungsverfahren und Aufnahme kindlicher Bedürfnisse und Ansprüche in Planungsrichtlinien und Verkehrsvorschriften



Planungsgrundsatz „Sicherheit“

Die Straße ist ein wichtiger Lebensraum für Kinder. Dort wo sich viele Kinder aufhalten – etwa im Bereich von Wohnhäusern, Schulen, Kindergärten, Spielplätzen, Sport- und Freizeiteinrichtungen oder im Haltestellenbereich – braucht es daher eine besondere Sorgfalt bei der Planung und Gestaltung des Verkehrs. Ziel ist es, dass diese Wege sicher sind und trotzdem ausreichend Bewegungsräume vorhanden sind.

SICHERE VERKEHRLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen haben den stärksten Einfluss auf die Art der kindlichen Mobilität. Verkehrsreiche und schnell befahrene Straßen sind aufgrund hoher Gefährdung große Barrieren für eine eigenständige Mobilität von Kindern. Diese Barrieren sind oft die Ursache für die schon erwähnte „Verinselung“ von Aktivitäten. Wege zu Kindergärten und Schulen werden länger, Einkaufsmöglichkeiten und Wohnorte von Freund/innen sind aufgrund dieser Barrieren oft nur in Begleitung von Erwachsenen erreichbar. Viele früher im unmittelbaren Wohnumfeld durchgeführten Spiele und Tätigkeiten werden auf außerschulisch betreute Einrichtungen (Sportplätze, Musikschulen) verschoben. Eine kinderfreundliche Planung berücksichtigt Aufenthalts- und Aktionsräume von jungen Menschen unterschiedlichen Al-

ters, indem es entsprechende ausgedehnte und sichere Zonen vorsieht. Dabei sollten Funktionen wie Schul-, Ausbildungs- und Freizeitziele, sowie Grünflächen und Flächen zum Verweilen in die Planung integriert werden. Die derzeitigen verkehrlichen Maßnahmen beschränken sich oft auf abgegrenzte verkehrsberuhigte Zonen bzw. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Dies kann als ein erster Schritt für eine kinderfreundliche Verkehrsgestaltung gesehen werden, jedoch ist diese Maßnahme alleine nicht ausreichend.



Abb.1



Abb.2

Aufenthalts- und Spielräume sollen für Kinder nicht durch gefährliche Straßenzüge vom Wohnumfeld getrennt sein. Die Barrieren bewirken, dass Kinder ihre Umgebung nicht mehr – je nach Alter – Schritt für Schritt erleben und kennenlernen dürfen (Siehe Abb. 1). Immer häufiger kommt es zur sog. „Verinselung“. Dies bedeutet, dass Kinder mit dem Auto von einer Veranstaltung zur anderen chauffiert werden (siehe Abb.2) und kaum mehr Möglichkeit für freies, unbeaufsichtigtes Spiel in der näheren Wohnumgebung besteht. Damit wird den Kindern ein wichtiger Entwicklungsschritt genommen, der für ein gesundes Aufwachsen relevant ist.

MASSNAHMEN ZUR GESCHWINDIGKEITS-REDUKTION

Tempo 30 im Ortsgebiet

Hohe Geschwindigkeit gehört zu den häufigsten Unfallursachen bei Kindern. Um hier entgegenzuwirken und auch die Trennwirkung im Ortsgebiet zu vermeiden, ist es notwendig, eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 km/h einzuführen, bei der die Vorrangregel „Rechts“ vor „Links“ gilt. Wichtig ist auch eine entsprechende Kennzeichnung des Tempo-30-Gebietes. Einzelne Straßenzüge wie z.B. Straßen mit starkem Durchzugsverkehr, Straßen mit öffentlichem Verkehr oder Straßen in Industrie- und Gewerbegebieten am Stadtrand können von der Beschränkung ausgenommen werden. Die Tempo-30-Zonen sollten durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden.



Kreuzung mit Rechtsvorrang

Eine sehr kostengünstige Maßnahme zur Reduktion von Geschwindigkeit ist das Rückstufen bevorrangter Straßen. Auf einer unregelmäßig kreuzung gleichrangiger Straßen gilt die Rechtsregel. Dadurch werden Autolenker/innen dazu veranlasst, die Aufmerksamkeit zu erhöhen und die Geschwindigkeit zu reduzieren. Hier ist jedoch darauf zu achten, dass ohne entsprechende bauliche Gestaltung die Situation auch gefährlicher werden kann, d.h. ein Fahrzeuglenker auf einer breiten Straße fühlt sich gegenüber dem Verkehr auf schmaleren Straßen im Vorrang.

Fahrbahnversatz

Die Geschwindigkeit durchfahrender Fahrzeuge kann durch einen Versatz oder eine Versenkung einer geraden Fahrbahn reduziert werden. Diese Maßnahme hat sich als „Einfahrtsbremse“ bei Ortsdurchfahrten bewährt. Bodenmarkierungen, Poller oder Straßenmöblierungen sowie eine Änderung der Stellplatzordnung sind Maßnahmen mit geringem Aufwand für einen Fahrbahnversatz. Die Wirksamkeit erhöht sich, wenn der Fahrbahn-

versatz mit einer Aufpflasterung kombiniert wird. So können auch enge Gehsteige zu größeren Freiflächen erweitert werden.

Fahrbahnverengung

Fahrbahnverengungen können dazu beitragen, den Sichtbereich von abgestellten Autos freizuhalten. Oft dienen sie als „Einfahrtstore“, die darauf hinweisen, dass hier in ein besonderes Gebiet (Ortsgebiet, mit Tempo 30, verkehrsberuhigte Zone, Wohnstraße) beginnt. Eine Fahrbahnverengung kann durch Blumenränge oder mobile Straßenausrüstungen (z.B. Verkehrsinsel) sowie durch Gehsteigvorziehungen oder Begrünung erfolgen. Sie ist eine gute Maßnahme auf Strecken mit höherem Verkehrsaufkommen, weil im Gegenverkehr angehalten bzw. das Tempo deutlich reduziert werden muss.



Fahrbahnaufpflasterung im Kreuzungsbereich

Um gefährliche Kreuzungen abzusichern, haben sich Aufpflasterungen im gesamten Kreuzungsbereich bewährt. Damit wird einerseits die Geschwindigkeit gesenkt, die Überquerbarkeit der Fahrbahn erleichtert und andererseits unterstützt diese Maßnahme auch die Schaffung zusammenhängender Fußwegenetze.



Fahrbahnaufpflasterungen im Straßenverlauf

Fahrbahnaufpflasterungen dienen dazu, das Tempo von Autos zu begrenzen. Sie sollten dann eingesetzt werden, wenn der Sinn einer Tempobremse klar erkannt wird (wie z.B. bei Fußgänger/innen-Querungen auch in Verbindung mit einem Schutzweg). Für die Geschwindigkeitsreduktion einer längeren Strecke ist es sinnvoll, Fahrbahnerhöhungen im Abstand von ca. 50 m vorzusehen. Die Ausgestaltung der Fahrbahnpflasterung soll so sein, dass gleichmäßiges Überfahren bei niedriger Geschwindigkeit möglich ist. Damit werden kaum Lärm und Abgase erzeugt.



Mittelinsel

Durch eine Mittelinsel mit Auftrittsfläche können Kinder die Fahrbahn in zwei Etappen überqueren und müssen dadurch Fahrzeuge, die aus verschiedenen Richtungen kommen, nicht mehr gleichzeitig im Auge behalten. Zwischen der Mittelinsel und dem Gehsteig muss eine mind. 4,0 m breite Fahrbahn vorhanden sein (Durchfahrt Schneepflug). Am Beginn der Mittelinsel muss ein hochrückstrahlendes Verkehrszeichen angebracht sein, das die Kinder nicht verdecken darf. Außerdem ist darauf zu achten, dass der Bewuchs für Kinder nicht zu hoch ist, sodass sie in ihrer Sicht nicht behindert sind und die Mittelinsel normgerecht ausgeleuchtet ist.



BAULICHE MASSNAHMEN ZUR ENTSCÄRFUNG VON GEFAHRENPUNKTEN FÜR KINDER

Die meisten Unfälle passieren nicht am Schulweg, sondern in der Freizeit. Neben hohen Geschwindigkeiten sind Kinder, wenn sie eigenständig unterwegs sind, insbesondere in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen mit folgenden Gefahrenpunkten konfrontiert:

- Fehlende Querungshilfen
- Lichtsignalanlagen in Zusammenhang mit abbiegenden Fahrzeugen
- Verparkung (Eckbereiche)
- Unzureichende Sichtbeziehungen und -felder
- Mangelhafte Beleuchtung

Querungshilfen

Querungshilfen sollen das sichere und ungefährdete Queren von Fahrbahnen ermöglichen.

Organisatorische Querungshilfen:

- Schutzweg, Lichtsignalanlage, Schülerlotse

Bauliche Maßnahmen:

- Fahrbahnverengung, Fahrbahnversatz, Fahrbahnaufpflasterung, Mittelinsel, Gehsteigvorziehung

Während die nähere Schulumgebung oft ausreichend gesichert ist, werden kindliche Bedürfnisse auf Freizeitwegen kaum berücksichtigt. Fehlende Querungshilfen sind häufig ein Grund, warum Eltern ihre Kinder nicht unbeaufsichtigt unterwegs sein lassen.



DI Bernhard Reiter
Verkehrstechnischer
Sachverständiger des
Landes Steiermark

„Die Beurteilung von Situationen im Straßenverkehr hat aus der Sicht aller Verkehrsteilnehmer zu erfolgen. Gerade weil Kinder besonders schutzbedürftig sind, muss das spezifische Mobilitätsverhalten, die noch nicht voll entwickelte Wahrnehmung und richtige Einschätzung von Bewegungen und die geringe Körpergröße von Kindern in eine umfassende Beurteilung der Verkehrssicherheit einfließen.“

Querungshilfe: Schutzweg

- Um einen Schutzweg errichten zu können, geben Richtlinien eine minimale Fußgänger/innenfrequenz von 25 Fußgänger/innen in der Spitzenstunde an.
- Ein Schutzweg mit einer Warntafel allein kann die Sicherheit von Kindern nicht ausreichend gewährleisten. Untersuchungen haben gezeigt, dass 60 % der Autofahrer/innen am Schutzweg nicht anhalten.
- Schutzwege sind daher immer in Kombination mit baulichen Maßnahmen wie Mittelinseln, Aufplasterungen, vorgezogenen Seitenräumen sowie bei Verkehrsstärken von über 1000 Kraftfahrzeugen pro Stunde mit einer Lichtsignalanlage zu errichten.
- Sinnvolle Abstände zwischen den Schutzwegen sind zwischen min. 100 m und 200 m (Konzentration Fahrzeuglenker, Verkehrsfluss ...).
- Ist der Schutzweg mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, sollte ein gleichzeitiger Kfz-Abbiegeverkehr bei der Querungsstelle vermieden werden.
- Unter- und Überführungen sind sehr kostenintensiv und zwingen zu Umwegen. Daher sollten diese nicht bzw. nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden. Kinder haben Angst, wenn sie alleine durch Unterführungen gehen müssen, vor allem wenn diese schlecht einsehbar und unbeleuchtet sind.



Querungshilfe: Gehsteigvorziehung im Kreuzungsbereich und bei Schutzwegen („Ohrwaschel“)

Auf Schutzwegen gilt ein Vorrang für querende Fußgänger/innen. Dieser kann für Kinder nur gewährleistet sein, wenn diese rechtzeitig wahrgenommen werden. Das Vorziehen der Gehsteigkante hin zum Fahrbahnrand ist aus diesem Grund sehr zu empfehlen. Die Gehsteigvorziehung verkürzt den Querungsweg, die Verschmälerung der Fahrbahn wirkt als Tempobremse. Es ist darauf zu achten, dass die Gehsteigkante bis auf Höhe des Fahrbahnrandes über den Parkstreifen hinaus vorgezogen wird. Da auf dem 5 m-Bereich vor dem Schutzweg ohnehin

(mit wenigen Ausnahmen § 23 Abs. 3a StVO) ein Halte- und Parkverbot besteht, kann die vorgezogene Fläche auch diesen Bereich umfassen. Mit einer Gehsteigvorziehung wird die Antrittsfläche vergrößert. Damit haben Kinder einen guten Überblick und die erforderlichen Sichtbeziehungen.

Querungshilfe: Durchgezogener Gehsteig

Bei unübersichtlichen und gefährlichen Einmündungen von Straßen sind durchgezogene Gehsteige eine gute Maßnahme zur sicheren Überquerung der Fahrbahn für Kinder. Da der Gehsteig auf gleichem Niveau durchgezogen wird, brauchen Kinder nicht auf die Fahrbahn zu steigen, sondern die Fahrzeuglenker/innen reduzieren durch die Aufplasterung ihre Geschwindigkeit. Auch für Eltern mit Kinderwagen ist diese Querungshilfe eine Erleichterung. Außerdem ist diese Maßnahme weitgehend abgas- und lärmneutral, da bei Einmündungen grundsätzlich gebremst und beschleunigt wird.



Verkehrslichtsignalanlagen und abbiegende Fahrzeuge

Die Besonderheiten von Kindern sollten auch bei Lichtsignalanlagen berücksichtigt werden. Diese sind so zu dimensionieren, dass Kinder mit ihrer langsameren Gehgeschwindigkeit (0,8 m/sec) noch leicht die Straße überqueren können. Kurze Rotzeiten und lange Grünzeiten verringern die Wartezeit und damit das Risiko, dass Kinder vorzeitig bei Rot über die Straße laufen. Signalisierungen sollten bei Fußgängern und Kfz-Abbiegern nicht gleichzeitig erfolgen.

Verparkung

Untersuchungen haben gezeigt, dass das Unfallrisiko viermal größer ist, wenn Kinder die Straße aus einer Position mit verdeckter Sicht (z.B. parkende Kfz) überqueren als bei einem unverparkten Fahrbahnrand. Durch vorgezogene Seitenräume kann die Sichtbeziehung verbessert und die Querung erleichtert werden.

Sichtbeziehungen, Sichtfelder

Bei allen Maßnahmen ist es wichtig, die erforderlichen Sichtbeziehungen zwischen Autolenker/innen und Kindern einzuhalten. Die Sichtdreiecke aus der Wahrnehmungssicht des Kindes (1,0 m Augenhöhe) sollten überprüft und auf jeden Fall freigehalten werden. Damit Kinder gesehen werden können, müssen in den erforderlichen Sichtfeldern alle sich behindernden Gegenstände wie z.B. parkende Kfz, Werbetafeln, Zäune, Einfriedungen, Telefonzellen, Postkästen) entfernt sowie Bäume und Sträucher auf eine Höhe von 70 cm beschnitten werden.



Beleuchtung

Damit die Sichtbarkeit von Kindern auch bei Dunkelheit und schlechter Sicht gewährleistet werden kann, müssen die Querungsstellen, aber auch andere Wege der Kinder entsprechend ausgeleuchtet sein. Ebenso braucht es eine ausreichende Beleuchtung auf Wegen, wo sich Kinder gefährdet fühlen.



SCHUTZMASSNAHMEN IN UND AN FAHRZEUGEN

Es wird die Verwendung von Schutzmaßnahmen am Fahrzeug bzw. die Verwendung von Kindersitzen, Sicherheitsgurten, Fahrradhelm etc. empfohlen. Obwohl Kindersitzpflicht und Gurtenpflicht auf allen Sitzen im Pkw zu einem signifikanten Rückgang der Anzahl der getöteten Kinder im Pkw geführt haben, sind die Zahlen dennoch höher als wenn Kinder zu Fuß gehen, radfahren oder öffentliche Verkehrsmittel benutzen.



Ingrid Wallner, MBA
Plattform
Elterngesundheit

„Viele Eltern bringen aus Angst vor Verkehrsunfällen auf dem Schulweg ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Diese Sorge ist nachvollziehbar.“

Gleichzeitig bewegen sich Kinder immer weniger, was sich negativ auf die Gesundheit der zukünftigen Gesellschaft auswirkt. Deshalb braucht es Rahmenbedingungen, um Kinderwege sicher und attraktiv zu machen!

Dieser Leitfaden beinhaltet alle wichtigen Aspekte für eine kinderfreundliche Mobilität, sie muss „nur“ umgesetzt werden!“

Planungsgrundsatz „Bewegung“

GEH- UND RADWEGNETZPLANUNG

Kinder sind Verkehrsteilnehmer, die die meisten Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn zurücklegen. Damit dieses Verhalten auch beibehalten wird und das kindliche Bedürfnis nach Bewegung erfüllt werden kann, braucht es eine attraktive und sichere Netzplanung für Geh- und Radinfrastruktur. Gefahrlos, schnell und leicht sollten die Orte der Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Kinderorte:

- Wohnung der Eltern, Nachbarn und Freunde
- Kindergärten
- Schulen und Treffpunkte rund um Schulen
- Einkaufsmöglichkeiten (Automaten)
- Orts- oder Stadtzentrum
- Sport- und Spielanlagen
- (Park-)Plätze
- Kirchen- und Pfarrheime
- Außerschulische Jugendeinrichtungen
- Freizeiteinrichtungen und Parks
- Übergänge zu freien Landschaften
- Bus- und Bahnhaltestellen
- Andere Orte (die sich aus der Erhebung der Verkehrsbeziehungen ergeben).

Kinderbeteiligung

Damit das Geh- und Radwegenetz aber wirklich auf Kinder abgestimmt ist, ist es unumgänglich, Kinder bereits bei der Planung miteinzubeziehen. (siehe Planungsgrundsatz „Beteiligung“)



Netzplanung

Ziel einer kommunalen, kinderfreundlichen Netzplanung ist es, das Netz öffentlicher Straßen und Wege so zu gestalten, dass die selbstständige Mobilität für Kinder in ihrer Gemeinde bzw. ihrem

Stadtteil – möglichst schon ab dem Kindergartenalter – erleichtert wird.

Das impliziert eine Verminderung des Verkehrsaufkommens bzw. eine Entschleunigung des notwendigen Autoverkehrs und beinhaltet alle Maßnahmen, die mit dem Leitbild „Stadt/Gemeinde der kurzen Wege“ verbunden werden. Besonders bedeutend ist die Nutzungsmischung (Wohnen, Einkaufen, Infrastruktureinrichtungen, (nicht störendes) Gewerbe, Spiel- und Aufenthaltsorte hoher Qualität), denn weite Wege werden durch monofunktionale, unattraktive Gebiete erzwungen. Dieses Leitbild sollte bereits in der Raum- und Siedlungsplanung (örtliches Raumordnungs- und Entwicklungsprogramm, Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan) berücksichtigt werden.

Die Wegenetze für Kinder sind sicher, attraktiv, engmaschig, geschlossen mit konfliktfreien, belastungs- und umwegarmen sowie komfortablen Verbindungen anzulegen. Das zusammenhängende Netz soll die notwendigen Infrastruktureinrichtungen (z.B. Fahrradabstellplätze, Wegweiser, Beschilderung) umfassen. Eine wichtige Rolle spielt – insbesondere für den Radverkehr – die Vernetzung von Spielorten in der Gemeinde/Stadt mit übergeordneten Spielräumen im Grünen.

Die Gestaltung der Wege (Fläche, entsprechende Breite, angenehmes Mikroklima, Schatten, Witterungsschutz, etc.) hat entscheidenden Einfluss auf die Wahl der Wege, die Annahme und Akzeptanz von Aufenthalts- und Kommunikationsbereichen und in der Folge auf die Verkehrssicherheit. Zu berücksichtigen ist auch der Aspekt der sozialen Sicherheit. Wege in belebter Umgebung mit übersichtlichen und gut ausgeleuchteten Anlagen sind zu bevorzugen.



Bauliche Maßnahmen

Um Kinder wieder zu mehr Bewegung zu motivieren, müssen deren Ansprüche vor den Ansprüchen der Kapazität oder Leistungsfähigkeit von Autofahren berücksichtigt werden.

Verkehrsberuhigte Zonen (Begegnungszonen), Fußgängerzonen, Wohnstraßen und autofreie Wohngebiete werden diesen Ansprüchen im öffentlichen Raum am besten gerecht.

Fußgängerbereiche, Fußgängerzonen

An den Orten, wo sich viele Kinder aufhalten, fördert die Einführung von Fußgängerzonen bzw. von Fußgängerbereichen die sichere Bewegung von Kindern. Diese Straßen haben das geringste Unfallrisiko. In einer Fußgängerzone ist der Autoverkehr bis auf Ladetätigkeitszeiten beinahe den ganzen Tag vollständig ausgeschlossen. Fußgängerzonen haben meist ein attraktives Angebot an kindergerechten Plätzen, Geschäften, Dienstleistungen und Spielmöglichkeiten. Viele Ziele sind über kurze Wege komfortabel zu erreichen. Wenn möglich sollten die Wege zu Bushaltestellen und zum Bahnhof in Fußgängerbereichen integriert sein. Radfahren kann in bestimmten Zonen erlaubt sein.



Wohnstraßen

Die Wohnstraße zeichnet sich dadurch aus, dass es im Idealfall keine Trennung in Gehsteig und Fahrbahn gibt und spielende Kinder und Fahrzeuglenker rechtlich gleichgestellt sind. Die Zufahrt zu Privatgrundstücken und gekennzeichneten Parkplätzen ist in Schrittgeschwindigkeit gestattet. Bei der Gestaltung der Wohnstraße können bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und für das Kinderspiel im Freien umgesetzt werden. Auch bei Schritttempo ist jedoch auf eine ausreichende Gefahrsichtweite zu Kindern zu achten.

Spielstraßen

Mit Ausnahme von Wohnstraßen und Fußgängerzonen ist das Spielen auf der Fahrbahn grundsätzlich verboten. Sind jedoch bestimmte Voraussetzungen gegeben, kann die Behörde Fahrbahnen und Fahrbahnteile auf Dauer oder für begrenzte Zeit zu Spielstraßen erklären. Diese Maßnahme ist sehr kostengünstig und einfach umzusetzen und unterstützt Aktionen, um den Verkehrsraum für kurze Zeit als Bewegungs- und Spielraum zurückzugewinnen, (z.B. Rodelbahnen im Winter, Skater-Straßen, Aktion „blühende Straßen“).



Verkehrsberuhigte Bereiche

In diesen Bereichen werden Flächen gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr und anderen Verkehrsteilnehmer/innen benutzt. In verkehrsberuhigten Gebieten gibt es geringere Geschwindigkeiten und dadurch weniger Autoverkehr. Die Kinder profitieren durch eine bessere Wohnqualität (weniger Lärm und Schadstoffe), aber auch einer besseren Aufenthaltsqualität im Freien. Das tatsächliche Verletzungsrisiko bei einem Unfall wird verringert und das subjektive Sicherheitsgefühl steigt. Gefahrenbereiche sind durch optische und/oder bauliche Ausstattungselemente gesichert.

Begegnungszonen

Durch Einrichtung einer Begegnungszone wird der Autoverkehr beruhigt und der Fuß- und Radverkehr gefördert. Rechtlich gesehen werden die Rechte und Pflichten aller Verkehrsteilnehmer/innen gewahrt. Dennoch sollten die maßgeblichen Kriterien zur Errichtung einer Begegnungszone aus Kinderperspektive analysiert werden.

Hier einige Aspekte dazu:

- Die Begegnungszone sollte als solche erkennbar gemacht und optimal an den Standort und die Nutzung angepasst werden.
- Besonders kleinere Kinder können Geschwindigkeiten und Distanzen kaum richtig abschätzen. Eine Idealgeschwindigkeit für den Autoverkehr ist daher 20 km/h.
- Die Begegnungszone ist dann sinnvoll, wenn der Platz ausreichend von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen frequentiert ist bzw. eine ausgewogene Mischung aller Verkehrsarten vorhanden ist.
- Damit die Begegnungszone auch für Kinder ausreichend gesichert sind, sind genügend seitliche Sichträume vorzusehen.
- Parkende Autos sind in Begegnungszonen sehr problematisch.
- Im Schulumfeld ist die Kombination von Begegnungszonen und Fußgängerzonen sinnvoll. Außerdem wäre ein temporäres Park- und Halteverbot und/oder Zufahrtsbeschränkungen von Vorteil.
- Spielbereiche sind in Begegnungszonen besonders zu überprüfen. Eventuell ist eine bauliche Trennung notwendig.



Autofreie bzw. autoarme Wohnbereiche

In autofreien Siedlungen können Kinder auch auf der Straße spielen und werden nicht von parkenden Autos blockiert. Diese Bereiche sind für Kinder am sichersten. Durch die nachbarschaftlichen Kontakte profitieren auch Eltern davon, weil sie weniger organisierte Nachmittagsbetreuung für ihre Kinder brauchen und auch deutlich weniger „Elterntaxis“.

Fußwegenetze

Ein kindergerechtes Fußwegenetz berücksichtigt die fußläufigen Verbindungen zwischen allen Kinderorten in einer Gemeinde/Stadt. Über Kindermitwirkung können diese erhoben werden. Die Fußwege sind barrierefrei zu gestalten (z.B. Berücksichtigung von Eltern mit Kinderwagen) und mit ausreichenden Bewegungsflächen (z.B. Berücksichtigung von Eltern mit Kinderwagen und Kindern an der Hand) vorzusehen. Je dichter das Wegenetz und je freundlicher und besser ausgeleuchtet es ist, desto mehr fördert es das Gehen.

Im Zuge der Motorisierung sind viele Teile des Fußwegenetzes verloren gegangen und Kinder müssen sehr häufig große Umwege in Kauf nehmen, um von einem Ort zum anderen zu gelangen. Auf die Erhaltung von Wegerechten ist daher insbesondere aus Kinderperspektive besonders zu achten.



Gehweg – Gehsteig

Ein selbstständig geführter Gehweg ist ein für den Fußgänger/innenverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnet Weg.

Ein Gehsteig ist ein für Fußgänger/innen bestimmter, von der Fahrbahn durch Randsteine, Bodenmarkierungen oder dgl. abgegrenzter Teil der Straße. Ist diese nicht verkehrsberuhigt, so ist der Gehsteig oft die letzte Möglichkeit für Kinder, sicher auf der Straße gehen zu können.

Um Eltern mit Kinderwagen und Kind an der Hand ein gefahrloses und bequemes Begegnen auf einem Gehsteig zu ermöglichen, ist für die Dimensionierung eines Gehsteigs eine Mindestbreite von 2 m bis 2,5 m vorzusehen. Generell ist darauf zu achten, dass die Mindestbreite nicht durch Masten, Verkehrszeichen oder ähnliches eingeschränkt wird. Muss der Gehsteig verschwenkt werden (z.B. durch einen Hausvorsprung) so soll darauf Rücksicht genommen werden, dass dieser Bereich auch für Personen mit Kinderwagen und auch bei Gegenverkehr ohne Behinderungen benutzt werden kann.

Dafür wird die Gehsteigkante bereits ausreichend weit vor das Hindernis vorgezogen. Verkehrszeichen sind so anzubringen, dass sie von Kindern leicht und rechtzeitig erkannt werden können und Kinder nicht gefährden. Unerlaubtes Parken oder das Abstellen von Werbetafeln auf Gehsteigen bzw. Gehwegen sollte verhindert werden. Kinder sind dadurch stark gefährdet, da sie auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

Eine den Gehweg begleitende Begrünung darf nur so hoch sein, dass Kindern ein ausreichender Sichtkontakt zum fließenden Verkehr bleibt.



Bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr

Damit Kinder sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß sicher und bequem unterwegs sein können, sollten Radfahr- und Fußgängeranlagen nicht durch eine Bodenmarkierung getrennt sein. Vielmehr braucht es dafür eine deutlich erkennbare und taktil wahrnehmbare bauliche Trennung z.B. durch einen Niveauunterschied von 3 cm, Pflasterstreifen oder ein Blindenleitsystem am Gehsteig. In Konfliktsituationen sollte diese für Radfahrer/innen überfahrbar sein (Schrägbord).

Radwegenetzplanung

Mit dem Radfahren wird der Aktionsradius des Kindes um das Vierfache erhöht, was eine Erweiterung der individuellen Mobilität bedeutet. Durch eine dichte Radwegenetzplanung wird die Benützung des Fahrrades als Verkehrsmittel unterstützt.

Im Ortsgebiet soll radfahrenden Kindern ein Netz von sicheren Hauptwegen zur Verfügung stehen, das wichtige Kinderorte miteinander verbindet. Wenn möglich, sollte der größte Teil des Radwegenetzes in verkehrsberuhigten Straßen geführt werden, damit möglichst viele Straßen in das Radverkehrsnetz aufgenommen werden können. Auch eine ausreichende Information über das Radfahrnetz ist notwendig.

netzes in verkehrsberuhigten Straßen geführt werden, damit möglichst viele Straßen in das Radverkehrsnetz aufgenommen werden können. Auch eine ausreichende Information über das Radfahrnetz ist notwendig.

Da Kinder größere Schwankungsbreiten durch alters-, übungs- und situationsbedingte Unsicherheiten in der Fahrradbeherrschung haben, ist generell zu berücksichtigen, dass Radverkehrsanlagen breiter dimensioniert werden sollten.



Univ. Prof. DI Dr. techn.
Josef Michael Schopf
TU Wien

„Der öffentliche Raum in Siedlungen war über Jahrtausende stets Lebensraum, wo besonders Kinder spielerisch Mobilität lernen und ihr Umfeld entdecken konnten.“

In den letzten Jahrzehnten wurde durch die Dominanz der Kraftfahrzeuge der Straßenraum auf „kanalisierte“ Mobilität hin ausgerichtet, Verkehrserziehung stand im Mittelpunkt. Kinderfreundliche Mobilität sollte nun den Straßenraum wieder als sicheren Erlebnisraum für Kinder – und auch Erwachsene – zurückgewinnen.“

Radwege

Selbstständig geführte Radwege, die von der Straße deutlich abgesetzt und meistens eigenständig für den Zweirichtungsverkehr trassiert sind, sind sehr kinderfreundlich. Straßenbegleitende Radwege sollten baulich vom Kfz-Verkehr durch Schutzstreifen (z.B. Grünstreifen) getrennt sein, damit sie für Kinder ausreichend sicher sind. Bei Längsparkern muss der Schutz vor aufschlagenden Autotüren gewährleistet sein bzw. bei Schräg- und Senkrechtparkern sollte der Schutzstreifen so breit sein, dass er den Fahrzeugüberhang aufnehmen kann.

Radwege im Einrichtungsverkehr sollte eine Mindestbreite von 1,5 m aufweisen. Auf Zweirichtungsradwegen ermöglicht eine Breite von 3 m das nebeneinander Fahren bei Gegenverkehr (Mindestbreite 2,5 m).



Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind für den Fahrradverkehr bestimmte Teile der Fahrbahn, die generell für den Einrichtungsverkehr einsetzbar sind. Die Regelbreite beträgt 1,5 m.

Mehrzweckstreifen

Der Mehrzweckstreifen am Fahrbahnrand ist ein Radfahrstreifen oder Abschnitt eines Radfahrstreifens, der grundsätzlich dem Radfahrenden vorbehalten ist und nur dann vom Kraftfahrzeug befahren werden darf, wenn die Breite der Fahrbahn nicht für die Begegnung zweier Kfz ausreicht. Er ist unter bestimmten Rahmenbedingungen (z.B. ausreichende Breite, Geschwindigkeitsniveau, Linienführung, Stellplatzordnung, Markierung) dafür geeignet, das Radverkehrsnetz im Ortsgebiet bzw. innerstädtischen Bereich zu erweitern.

Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Radverbindungen von ruhendem und fließendem Verkehr freigehalten werden, damit Kinder nicht durch „Ausweichmanöver“ zusätzlich gefährdet sind.

Damit die richtige Breite auch durchgängig eingehalten werden kann, sollte die Radinfrastruktur von allen festen Hindernissen wie Beleuchtungsmasten, Verkehrszeichen, Pollern, Bäumen freigehalten werden. Wenn Kinder den Weg insbesondere in der Dämmerung oder am morgendlichen Schulweg benützen, ist eine ausreichende Beleuchtung und eine übersichtliche und einsehbare Gestaltung notwendig. Da bei Kindern große Unterschiede in den Fähigkeiten zur sicheren Verkehrsteilnahme als Radfahrer bestehen und Mehrzweckstreifen oft unterschiedlich gestaltet sind, ist es den Eltern überlassen, ob sie diese als ausreichend sicher für ihre Kinder einstufen.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind Straßen oder Straßenabschnitte, auf denen nur Zu- und Abfahrten, nicht aber das Durchfahren mit dem Kfz erlaubt ist und Radfahrer bevorzugt werden. Diese sind grundsätzlich ideal für Kinder. Gemeinden und Städte können Fahrradstraßen verordnen.

Fahrrad- und Scooterabstellanlagen

An den jeweiligen Zielorten sollte dafür gesorgt werden, dass ausreichend hochwertige, kindergerechte, diebstahlsichere und überdachte Fahrrad- und Scooterabstellanlagen vorhanden sind.



RADFAHREN VON ANFANG AN

Lauftrad

Für eine selbstständige Fortbewegung sind zuerst das Lauftrad und dann das Kinderfahrrad zu empfehlen. Das Lauftrad hat keine Pedale und wird mit den Füßen angetrieben.



Kindersitz und Radanhänger

Kinder, die noch nicht selbstständig mit einem Fahrrad unterwegs sein können, können leicht am Fahrrad mitfahren. Das geht am besten mit einem Radanhänger oder einem passenden, hochwertigen Kindersitz auf dem Rad.



Trailer Bike und Eltern-Kind-Tandem

Kinder, die schon zu groß für den Kindersitz oder Fahrradanhänger sind, aber noch nicht so geübt sind, dass sie auf weiten Strecken auf dem Kinderfahrrad im Verkehr begleitet unterwegs sind, können auf einem „Trailer Bike“ mitfahren. Dieses optimale Transportmittel für Kinder von 4 bis 10 Jahren ist ein normales Fahrrad, das mittels eines Kardangelenks und eines einrädigen Anhängsels in ein Tandem verwandelt wird. Das Kind kann dabei mitreiten oder sich einfach nur ziehen lassen.

TRENDIGE FORTBEWEGUNGSMITTEL FÜR KINDER

Sehr beliebt bei Kindern sind Scooter, Inline-Skates, Skate-, Long- und Waveboards u.a. Mit diesen Trendsportgeräten üben Kinder ihre motorischen Fertigkeiten wie die Bewegungs- und Gleichgewichtskoordination, sie bekommen ein Gefühl für Beschleunigung und Geschwindigkeit und lernen bei selbsterzeugter Bewegung ihre Umgebung wahrzunehmen.



Planungsgrundsatz „Kindergerechter öffentlicher Verkehr“

Busse und Bahnen sind ein unverzichtbarer Teil des Gesamtverkehrssystems. Ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr ermöglicht allen Bevölkerungsgruppen optimale Mobilitätschancen. Noch nehmen viele Verkehrsunternehmen und -verbünde Kinder vor allem als Schüler/innen wahr, die mit ihrer „Schülerfreifahrt“ zum sogenannten „Muss-Geschäft“ gehören. Durch den stärker werdenden Konzessionswettbewerb im öffentlichen Verkehr wird es aber immer wichtiger, Fahrgäste mit neuen Angeboten zu gewinnen und zu halten. Mehr Kunden bedeuten auch die Möglichkeit, attraktivere Preisangebote zu schaffen und damit wettbewerbsfähig zu bleiben. Für die Verkehrsunternehmen wird damit auch die Zielgruppe der Kinder interessanter, gilt es doch, diese auch als Erwachsene als Fahrgäste von morgen zu halten. Machen Kinder gute Erfahrungen mit Bussen und Bahnen, so besteht eine höhere Wahrscheinlichkeit, dass sie diese auch als Erwachsene weiter benutzen.

Positive Erfahrungen mit Bussen und Bahnen stärken

Kinder wünschen sich für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel, dass die Fahrzeuge pünktlich und sauber sind, dass sie ein freundliches Bus- und Bahnpersonal erwartet und dass sie einen Sitzplatz haben. Busse und Bahnen werden jedoch selten als positiv erlebt. Überfüllte Busse, lange Wartezeiten auf Anschlüsse, kaum Wertschätzung vom Bus- und Bahnpersonal prägen die kindlichen Alltagserfahrungen am Schulweg. Wenn sie in ihrer Freizeit unterwegs sind, fehlen oft entsprechende öffentliche Verkehrsangebote. Wollen die Busunternehmen Kinder als zukünftige Kunden ansprechen, so werden sie in ihrem Kundenbindungsprogramm die Bedürfnisse von Kindern stärker als bisher berücksichtigen müssen.



KRITERIEN FÜR EINEN KINDERGERECHTEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Ausreichendes Platzangebot

Gerade am Schulweg sind Busse und Bahnen häufig überfüllt. 3 Kinder unter 14 Jahren müssen sich 2 Sitzplätze teilen, so verlangt es die gesetzliche „Zählregel“. Für die Schüler/innen ist diese Situation sehr unangenehm. Hier wäre Handlungsbedarf seitens des Öffentlichen Personennahverkehrs gegeben. Da sich Kinder mehr bewegen und auch noch große Schultaschen mit sich führen, sollte für Jüngere mehr Platz vorgesehen werden.



Kinderfreundliche Verkehrsangebote

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen sind nicht immer auf die Schulzeiten abgestimmt. Dadurch entstehen für die Kinder oft lange Wartezeiten. Eine Zusammenarbeit zwischen Schulen und Verkehrsunternehmen bzw. -verbünden könnte zu einer besseren Lösung führen. Auch Ganztagesprogramme der Schulen sind hier zu betrachten. Neben den Fahrten zur Schule sind auch die Freizeitziele der Kinder zu berücksichtigen. Gerade in ländlichen Regionen haben Kinder kaum öffentliche Verkehrsangebote, um in die Nachbargemeinden zu kommen. Nur mit Unterstützung durch „Eltern- und Freund/innentaxis“ können sie ihre Mobilität aufrechterhalten. Diese Erfahrung bewirkt, dass sie „mobil sein“ mit dem Auto verknüpfen und sich so auch im Erwachsenenalter vom öffentlichen Verkehr verabschieden. Durch Einrichtungen wie Disco- und Bäderbusse sowie Kinderspielwagen und andere Angebote, die sich speziell an Kinder richten, kann diesem Trend entgegengewirkt werden. Dazu gehören auch verstärkte Angebote an Wochenenden und am Abend.



Verstärkte Anschaffung von Niederflurfahrzeugen

Eltern mit Kinderwagen können – insbesondere bei älteren Fahrzeugen – öffentliche Verkehrsmittel nicht oder nur sehr erschwert benutzen. Niederflurfahrzeuge mit hohen Sicherheitsstandards sind bei der Beschaffung daher unbedingt zu bevorzugen.

Minimierung der Reise- und Wartezeiten

Ein attraktiver Taktverkehr, wo die Anschlüsse von Bussen und Bahnen optimiert sind, gibt den kindlichen Benutzern des öffentlichen Verkehrs ein Gefühl des schnellen Vorwärtstommens. Da Kinder auch mit dem Auto gefahren werden, vergleichen sie schon frühzeitig die Qualitätsmerkmale dieser beiden Verkehrsmittel. Das Erfahren von Pünktlichkeit und kurzer Wartezeit fördert das positive Image des öffentlichen Verkehrs.



Kinderfreundliches Fahrpersonal

Immer wieder kommt es zwischen dem Fahrpersonal und Kindern zu Konflikten. Häufig passiert es aus Überforderung auf Seiten des Fahrpersonals, aber auch auf Seiten der Kinder. Ein entsprechender Umgang miteinander will gelernt sein. Kinder wollen von den Erwachsenen grundsätzlich wertgeschätzt

werden. Wenn sie sich aber nicht richtig verhalten, brauchen sie Grenzen. Das richtige Verhalten im Umgang mit Kindern sollte in Buslenkerschulungen gelernt werden.

Kinderfreundliches Tarifangebot

Kindern bereits in jungen Jahren ein attraktives Tarifangebot anzubieten, lohnt sich, vor allem in Hinblick auf die Kunden von morgen. Wie für jede andere Kundengruppe können hier spezielle Preisstrategien und Angebote je nach Zielsetzung und Bedürfnis entwickelt werden.



Mag. Peter Molnar
Geschäftsführer
Klimabündnis Österreich

„In Klimabündnis-Gemeinden, -Schulen und -Kindergärten ist sanfte Mobilität ein sehr wichtiges Thema. Eine klimafreundliche Verkehrsgestaltung geht dabei Hand in Hand mit erhöhter Sicherheit für Kinder. Mehr Platz für's Gehen, Radfahren und den Öffentlichen Verkehr bedeutet auch mehr Lebensqualität in unseren Gemeinden und Städten.“

Kinderfreundliche Haltestellen

Die Erreichbarkeit von Haltestellen spielt eine wichtige Rolle für Kinder. Haltestellen sollten maximal in einem Abstand von 300 m entfernt sein. Der Weg zur Haltestelle sollte sicher, d.h. mit ausreichenden Schutzwegen inkl. Querungshilfen und Beleuchtung ausgestattet sein.

Für viele Kinder ist das Warten an Haltestellen unattraktiv und langweilig. Es fehlt an entsprechender Ausstattung und oft stehen sie ungeschützt direkt am Rand einer Straße bei einer Haltestellentafel. Damit eine Haltestelle kinderfreundlich ist, sind

- ausreichend überdachte, beleuchtete und windgeschützte Warteflächen,
- Sitzplätze,
- Abfallkörbe und bei Bedarf
- Fahrrad- und Scooterständer vorzusehen.

Generell sind die Haltestellen dort, wo sich viele Kinder aufhalten, größer zu dimensionieren und wenn möglich Haltebuchten einzuplanen. Der Aufenthaltsbereich sollte deutlich von der Fahrbahn abgegrenzt sein. Kinder brauchen übersichtliche und leicht verständliche Fahrpläne bzw. Fahrplananzeigen.

Auch bei multimodalen Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehr ist auf eine kindgerechte Planung Bedacht zu nehmen, insbesondere bei den Leitsystemen. Bei der Planung von Haltestellen sollten Kinder beteiligt werden.



Kinderfreundliches Marketing

Kaum ein Verkehrsunternehmen integriert die Zielgruppe „Kinder“ in ihre Marketingpläne. Dabei wäre es sehr einfach, die Kinder selbst zu Wort kommen zu lassen und sie bei der Gestaltung von Fahrplänen, Fahrzeugen, Fahrkartenautomaten, Haltestellen, Informationen mitreden zu lassen.

Fahrgastbeirat

Zahlreiche Verkehrsunternehmen integrieren Fahrgastbeiräte bei der Entwicklung von neuen Konzepten und Ideen bzw. der Behebung von Missständen. Hier auch Kindervertreter wie z.B. Schulsprecher einzubeziehen, wäre ein weiterer Beitrag dazu, dass der öffentliche Verkehr kinderfreundlicher wird.

Projekte zum Thema „Kinder und öffentlicher Verkehr“

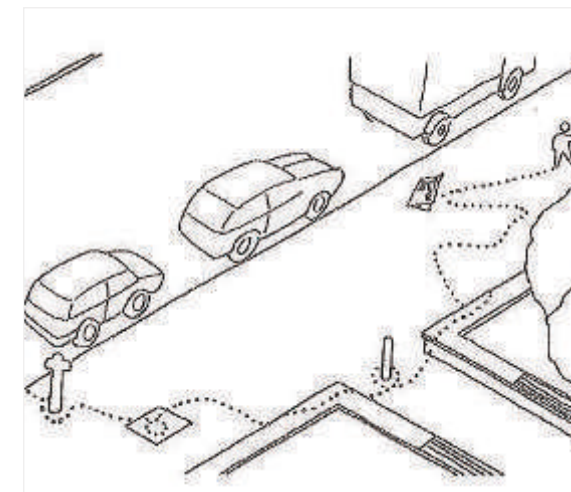
Das Thema „Öffentlicher Verkehr“ ist sowohl im Sachunterricht als auch im Verkehrserziehungsunterricht, später im Geographie- und Biologieunterricht im Lehrplan vorgesehen. Damit Kinder ein Systemverständnis über Linien, Haltestellen, Richtung und Fahrplan bekommen und sich im öffentlichen Verkehr auskennen, haben einige Verkehrsunternehmen verschiedene Projekte mit Schulen umgesetzt. Die verstärkte Umsetzung solcher Projekte und die Erstellung entsprechender Materialien sollte weiter forciert werden.



Planungsgrundsatz „Kindergerechte Plätze und Räume“

DER WEG IST DAS SPIEL

Während Erwachsene ihre Wege zielgerichtet zurücklegen, bewegen sich Kinder bis ca. 8 Jahren nur selten geradlinig fort, sondern folgen ihren spielerischen Interessen. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass bauliche Maßnahmen (Randstein, Poller, Mauer, Seil- und Kettenabsperungen), die für Erwachsene als Barriere wirken, für Kinder Spielgeräte sind. Daher brauchen Gehsteige und Gehwege eine ausreichende Breite. Kinder spielen mit allem was ihnen zur Verfügung steht und sie spielen dort, wo sie etwas Interessantes vorfinden.



Quelle: Thaler, et al., Planungshandbuch „Vorrang für Fußgänger, Verkehrsclub Österreich (Hrsg.), Wien 1993

Wenn man sie lässt, dann bleiben sie stehen und beginnen einen bestimmten Raum, eine Nische, eine Struktur, eine Fläche, Pflanzen zu „bespielen“ und Gegenstände, ja sogar Personen in ihr Spiel mit einzubeziehen.



BAULICHE GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Für dieses Spiel am Weg braucht es einerseits sichere Bewegungsräume, die unterschiedliche Aktivitäten zulassen und andererseits eine anregende Gestaltung der Infrastruktur vor Ort, um diese auf verschiedene Art und Weise zu nutzen. Spiel- und Aktionsräume für Kinder sollten also nicht nur dem Anspruch der Sicherheit und Bewegung genügen, sondern auch dem Anspruch des freien Spiels.

Funktionen von Kinderspielräumen

Kinderspielräume haben zwei entgegengesetzte Funktionen. Einerseits wollen Kinder an der Welt der Erwachsenen teilhaben, andererseits suchen sie Ruheräume, um sich von den Eltern abzugrenzen und eigene Erfahrungen im Spiel zu machen und zu verarbeiten. Dem Drang der Kinder nach freien, selbstgeschaffenen Spielflächen steht das Bedürfnis der Eltern gegenüber, ihre Kinder ungefährdet zu wissen. Unauffällige Beobachtung ist hier eine Möglichkeit, die von Kindern nicht als Kontrolle erlebt wird.

Der öffentliche Raum sollte so vielseitig gestaltet sein, dass es für Kinder möglich ist, etwas zu verändern. Eine kleinteilige und kleinräumige Gestaltung der Siedlungsräume ist anregender als eine über lange Streckenabschnitte gleichförmige Gestaltung.



Ruhepunkte

Eine kleinräumige Gestaltung ermöglicht Ruhepunkte und Identifikationspunkte. Gerade für Kinder, die sich nicht oft in öffentlichen Räumen aufhalten, ist eine deutlich erkennbare Möglichkeit, sich auf der Straße aufzuhalten, wichtig. Geeignet sind Verweilorte wie Sitz- und Spielinfrastruktur (z.B. Bänke, Bäume, Strukturen, die beklettert oder bespielt werden können), erhöhte Flächen im Straßenraum oder Stufen. Der Ruhepunkt soll nicht irgendwo versteckt sein, sondern die Gelegenheit bieten, einen guten Ausblick auf das Geschehen auf der Straße oder am Platz zu haben.



Identifikations- und Orientierungspunkte

Diese fördern die kindliche Orientierung im Raum, da sich Kinder meist weniger an Wegweisern als an baulichen „Bezugspunkten“ ausrichten. Wenn die Umgebung überschaubar und unverwechselbar ist, z.B. durch verschiedene Baumarten in benachbarten Straßenzügen oder durch Kunstwerke im öffentlichen Raum, dann finden sich insbesondere kleinere Kinder besser zurecht. Vielgestaltigkeit lässt sich durch eine unterschiedliche Bodenbeschaffenheit (z.B. Beläge, Niveauunterschiede, Materialien) erreichen. Hier ist aber auf den Komfort der rollenden Fortbewegung auf glattem Untergrund Rücksicht zu nehmen.



Möblierung

Bei der Möblierung des öffentlichen Raums sollte bedacht werden, dass die Ausstattungselemente (z.B. Bänke, Post- und Verteilerkästen, Schilderpfosten, Poller, Fahrradständer, Geländer, Laternen, Papierkörbe, Skulpturen) möglicherweise von Kindern bespielt werden.

Auch schiefe Ebenen, Zäune oder Mauern, idealerweise treppenartig abgestuft, laden Kinder zum Balancieren, zum Beklettern oder zum Herabspringen je nach Höhe und Mut ein. Sofern es die Sicherheit zulässt, sind diese Elemente ideal für Kinder, um ihre motorischen Fertigkeiten zu üben.



Unterschiedliche Materialien

Spannend wird der öffentliche Raum für Kinder dann, wenn im Streckenverlauf unterschiedliche Materialien (wie z.B. Pflaster, Rasen, Erde, Kies, Sand, Asphalt, Beton, Naturstein) verwendet werden und dabei die verschiedenen Materialeigenschaften erkundet werden können. Die Möblierung sollte verschiebbar sein.

Jüngere Kinder beschäftigen sich lieber mit weichen, veränderbaren Oberflächen, während ältere Kinder eher harte, glatte Oberflächen bevorzugen.

Die Auswahl des Mobiliars sollte mit Bedacht erfolgen und eine Übermöblierung und unbegründete Materialvielfalt vermieden werden.

Wasser

Wasser übt auf Kinder eine große Anziehungskraft aus, weswegen es in den öffentlichen Strassenraum integriert werden sollte. Besonders attraktiv sind Brunnen, Wasserkunstwerke oder niedrige Wasserbecken, -düsen. Offene Wasserläufe sollten so geplant werden, dass sie so schmal sind, dass Kinder nicht hineinfallen können.



Grünflächen

Kinder lieben den Aufenthalt in der Nähe von Bäumen, Hecken und anderem Grün. Sie können dort den Wechsel der Jahreszeiten erleben, Tiere beobachten, sich verstecken, unterschiedliche Naturelemente (z.B. Naschhecke) kennenlernen und die ausgleichende Wirkung von Pflanzen auf das Ortsklima erleben. Flächige Pflanzen können oft zum idealen „Spielzimmer“ werden. Dabei ist es wichtig, dass gut verzweigte, widerstandsfähige, ungiftige Büsche mit dichtem Laub und ohne Dornen und Stacheln verwendet werden. Sind sie innen höher und bilden sie eine lichtdurchlässige Krone aus, dann sind das ideale bespielbare Innenräume (z.B. Weidenhaus).



Spielplätze

Herkömmliche Spielplätze sind ein ungeeigneter Ersatz für ein unzureichendes Wohnumfeld. Konventionelle Gerätespielplätze haben meist festgelegte Strukturen, die nicht veränderbar sind und nur bestimmte Verhaltens- und Spielmuster zulassen, d.h. sie regen nur die Wiederholung der gleichen Spielhandlung an und tragen nicht zum gemeinsamen Spiel bei. Kinder auf Kinderspielplätzen bleiben oft allein, weil sie durch die Begleitung der Eltern stärker an sie gebunden und weniger selbstständig sind. Je älter Kinder werden, umso eher verlassen sie die Spielplätze, um sich ihre eigenen Räume zu erobern oder sie verwenden die Geräte nicht zweckgemäß.



DI Lieselotte Jilka
NÖ Dorf- und
Stadterneuerung
Regionalbüro Waldviertel

„Als Gestalterin von Freizeitanlagen für Kinder und Schulfreiräume lege ich besonderes Augenmerk auf den Standort und die sichere Erreichbarkeit zu Fuß oder per Rad, jede Planung startet mit dieser Grundsatfrage und sinnvolle Lösungen werden gesucht.“

Planungsgrundsatz „Beteiligung“

Kinder verfügen über vielfältige Erfahrungen mit unterschiedlichen Verkehrssystemen, weil sie in einem Mix unterschiedlicher Verkehrsmittel multimodal unterwegs sind. Es sollte mehr und mehr zu einem selbstverständlichen Bestandteil der Verkehrsplanungsprozesse werden, dieses „Expertenwissen“ von Kindern mit einzubeziehen. Dies kann oft mit relativ geringem zeitlichen und finanziellen Aufwand erfasst werden.

Zur Zeit finden jedoch die kindlichen Erfahrungen kaum Berücksichtigung. Weder in Mobilitätshebungen noch in der Entwicklung von Verkehrskonzepten kommen Kinder vor. Wenn kindliche Bedürfnisse stärker als bisher miteinbezogen werden, können damit – wie Erfahrungen zeigen – positive Effekte und eine verbesserte Qualitätssicherung erzielt werden.

Die Einbindung von Kindern bedeutet einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung, weil sie eine andere Herangehensweise erfordert.

Um tatsächlich gemeinsam mit Kindern zu planen, braucht es von den Verkehrsplaner/innen, aber auch von Entscheidungsträger/innen die Bereitschaft, sich auf Neues einzulassen.

Moderator/innen als Vermittler zwischen den beiden Gruppen Kinder und Verkehrsexpert/innen können durch unterschiedliche pädagogische Zugänge dazu beitragen, dass die Kommunikation mit der Zielgruppe verbessert wird und der Beteiligungsprozess zur Zufriedenheit aller erfolgt.

SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Schulen sind als Ausbildungsort für junge Menschen und Arbeitsplatz für Lehrende große Verkehrserreger. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der oft vorhandenen subjektiven Angst der Eltern vor Verkehrsunfällen, bringen immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Viele Schüler/innen würden jedoch lieber nichtmotorisiert unterwegs sein. Schulisches Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, die Bring- und Holdienste im Schulumfeld zu reduzieren, die Alltagsbewegung zu fördern und bei Schüler/innen, Eltern und Lehrer/innen das Bewusstsein für ein umwelt- und klimafreundliches Mobilitätsverhalten zu stärken.

Wer ist verantwortlich?

Idealerweise wird Schulisches Mobilitätsmanagement von der Schule gemeinsam mit einem/r externen Mobilitätsberater/in erstellt, wobei sich die Einbindung der Stadt- und Gemeindevertretung, der

Polizei, der Verkehrsunternehmen und -verbünde, der Ärzt/innen, der Schul- und Kinderpsycholog/innen und der Verkehrsplaner/innen als zielführend herausgestellt hat.

Umsetzung

Modul 1: Information und Bewusstseinsbildung für Erwachsene

Arbeitsschritte:

- Bildung eines Mobilitätsteams an der Bildungseinrichtung (Schul- und Kindergartenleitung, Pädagog/innen, Eltern)
- Erhebung des Mobilitätsverhaltens an der Schule
- Problemanalyse aus Sicht der Erwachsenen (Lehrer/innen, Eltern) durch einen moderierten Kick-off-Workshop
- Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs und Präsentation des Maßnahmenkatalogs bei Lehrerkolleg/innen

Modul 2: Durchführung der Maßnahmen mit Schüler/innen bzw. Kindergartenkindern

Arbeitsschritte:

- Umsetzung von Aktionen mit Kindern: Maßnahmen können z.B sein: Schulumfeldanalyse, Exkursionen, Experimente, Radworkshops, Fahrradtage, Einrichtung eines Pedibusses, Fahrradpackwettbewerbe, Erstellung von Geh- und Radwegkarten, Bau von „Gehzeugen“; Einrichtung einer Elternhaltestelle, etc.
- Analyse und Evaluierung
- Entwicklung weiterer Maßnahmen



Erfolgsfaktoren

Besonders bedeutend ist das Engagement der Bildungseinrichtung. Eine hohe Motivation der Pädagog/innen wirkt sich auf alle Beteiligten positiv aus. Eine gute Beziehung zwischen Bildungseinrichtung und Gemeinde/Stadt ist die Basis dafür, dass die von den Kindern erarbeiteten Ergebnisse der Umfeldanalyse von der Gemeinde/Stadt umgesetzt werden. Auch das Engagement von Eltern ist sehr wichtig. Hier stößt man jedoch häufig auf Grenzen, da die entwickelten Maßnahmen oft auf die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zurückzuführen. Das bedeutet für viele Eltern ein Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens, was als Eingriff in ihre Privatsphäre verstanden wird.

UMFELDANALYSE/SCHULWEGPLÄNE

Verschiedene Bildungseinrichtungen haben verschiedene Verkehrsprobleme und brauchen unterschiedliche Lösungen. Die Maßnahmen und Ziele variieren daher oft und werden individuell aus Sicht der Betroffenen entwickelt. Dies passiert auf zwei Ebenen: Durch einen Kick-off Workshop werden die Anliegen der Erwachsenen erhoben, dann wird eine Umfeldanalyse aus Kindersicht durchgeführt. Dabei werden Wegeverbindungen mit Kindern und Verkehrsexpert/innen abgegangen und gemeinsam eruiert, wo aus Kindersicht problematische und gefährliche Stellen sind und wie diese entschärft werden können. Die Ergebnisse werden in einer Liste zusammengefasst und den Verkehrsverantwortlichen in der Gemeinde/Stadt übergeben, damit entsprechende bauliche Maßnahmen umgesetzt werden können.

Ein Schulwegeplan, auf dem der individuelle Schulweg und die gefährlichen Stellen eingezeichnet sind unterstützt das sichere zur Schule Kommen.



WEGETAGEBUCH

Wer nicht nur Schulwege, sondern alle Verkehrsbeziehungen in einem Ort/einer Stadt erheben möchte, gibt Kindern ein Wege tagebuch, in dem sie ihre Schul- und Freizeitwege innerhalb eines bestimmten Zeitraums eintragen und die Aufenthaltsorte mit einem Punkt in einen Plan kleben können. Werden diese Ergebnisse zusammengeführt, können so sehr gut die kindlichen Verkehrsbeziehungen in einer Gemeinde oder einem Ortsteil dargestellt werden. Solch ein Wegetagebuch ist sehr empfehlenswert, da sehr detailliert alle Kinderwegebeziehungen abgebildet werden.



BRAIN TRAIN – ZUGSCHULE

Die interaktive Spielschow „Brain Train“ der ÖBB, Postbus, dem Land Tirol und des Klimabündnis Tirol wendet sich an Schüler/innen der 5. bis 9. Schulstufe mit dem Ziel mehr Fairness in Züge zu bringen.

Zentrales Thema ist die Sicherheit an Bahnsteigen und in Zügen, der richtige Umgang mit Gefahrenbereichen sowie die Rücksichtnahme gegenüber anderen Bahnreisenden. Die Schüler/innen sind mittels Keypads in die eineinhalb Stunden dauernde Show eingebunden. Dabei werden Meinungen und Wissen abgefragt, über Inhalte abgestimmt und Schätzfragen beantwortet.

Im Anschluss an die Zugschule kann eine Exkursion auf den Innsbrucker Hauptbahnhof gebucht werden. Hier wird das im Workshop Gelernte in die Praxis umgesetzt: Ticketautomat, Anzeigen und Schilder werden genau unter die Lupe genommen.

KINDERSTADTPLÄNE

Diese Pläne werden oft von Kindern gemeinsam mit pädagogischen Betreuer/innen in einem Beteiligungsprozess erarbeitet, die Gestaltung des Plans erfolgt durch Erwachsene. Das Ergebnis dieses Beteiligungsprozesses gibt die kindliche Sicht einer bestimmten Umgebung wieder und beinhaltet Einrichtungen und Orte, die für Kinder interessant sind. Mit den Kinderstadtplänen erhalten Stadt- und Gemeindepolitiker/innen und -planer/innen eine Rückmeldung darüber, was Kinder wichtig finden, was ihnen fehlt und welche Wünsche sie hätten. Dadurch können kindgerechte Verbesserungen der Raumgestaltung vorgenommen werden.



VERKEHRSKAMPAGNEN MIT KINDERN

Im Rahmen der Verkehrserziehung werden in Schulen Kampagnen zur Geschwindigkeitsreduktion von Autos im Schulumfeld, (z.B. Radar-Messungen, Kinderverkehrsschilder, Tempo-30-Kampagnen) oder Kampagnen zur Förderung des Zufußgehens (z.B. Kindermeilenkampagne, Verkehrszählungen, Verkehrsumfragen, Apfel-, Zitroneaktion, Abgasmessungen etc.) umgesetzt.



KINDER BEMALEN EINEN BUS

Ein hervorragendes Beispiel für Beteiligung und der Zusammenarbeit mit öffentlichen Verkehrsunternehmen wurde im Rahmen des EU-Projektes „Alpine Awareness“ in der Stadt Belluno in gemeinsam mit dem lokalen Verkehrsbetrieb Dolomitibus durchgeführt. Ein Malwettbewerb für 6-11-Jährige Schüler/innen wurde zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ ausgeschrieben. Das Siegerbild wurde auf den Bussen angebracht, die nun mit diesen Kinderbildern in der Stadt unterwegs sind.



MOBILITÄT SERHEBUNG

Viele Autofahrer/innen benützen das Auto auch für Strecken, wo andere Verkehrsmittel komfortabler und sinnvoller eingesetzt werden könnten. Um herauszufinden, welche Autowege sich durch andere Verkehrsmittel ersetzen lassen, müssen die Wege analysiert werden. Im Rahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements werden nicht nur die Wege der Kinder durchleuchtet, sondern auch die Wege der Eltern und Lehrer/innen.



ELTERNHALTESTELLE

Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, haben keinen selbstständig zurückgelegten Schulweg. Hier kann eine Elternhaltestelle Abhilfe schaffen. Diese Haltestelle wird einige hundert Meter von der Schule entfernt errichtet. Hier können die Eltern ihre Kinder aussteigen lassen, damit sie wenigstens noch eine Teil des Schulweges zu Fuß zurücklegen können. Die Einrichtung der Elternhaltestelle erfolgt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde. Oft werden bei der Gestaltung des Schildes „Elternhaltestelle“ auch Kinder eingebunden. Damit erhöht sich die Identifikation mit dieser Maßnahme und Kinder motivieren ihre Eltern, nicht direkt zum Schulgebäude vorzufahren, sondern etwas weiter weg zu parken.

Nutzen Sie die kostenlosen Druckvorlagen für Elternhaltestellen auf www.schule.klimaaktiv.at



STRASSENMAL-WETTBEWERB „BLÜHENDE STRASSEN“

Wem gehört die Straße? Dürfen Kinder die Straße auch für sich nutzen und wenn ja, wie einfach oder wie schwierig funktioniert das eigentlich. 2/3 der Straßenfläche in einer Stadt ist für den Autoverkehr reserviert, auf dem restlichen Drittel drängen sich Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, für unbeschwertes Kinderspiel bleibt da wenig Platz. Um auf diese Situation aufmerksam zu machen und einen Anstoß zum Nachdenken zu geben, kann eine Straßenmalaktion für Kinder sehr anregend sein. Statt grauem Beton und Asphalt schmücken Malereien von Blumen, Wiesen, Bäumen, Tieren und Gewässern die Straßenflächen teilnehmender Mobilitätswochen-Gemeinden. In manchen Gemeinden werden die Straßenmalaktivitäten mit dauerhaften Farben durchgeführt und führen dadurch nachhal-



tig zu verringerter Geschwindigkeit. Voraussetzung für diese Art der symbolischen Rückgewinnung der Straße als Lebensraum sind eine Straßensperrung und die Erlaubnis der Straßenbaubehörde.

WEITERE BETEILIGUNGSMÖGLICHKEITEN

Es gibt eine Reihe von weiteren Möglichkeiten, Kinder in der Verkehrsplanung zu beteiligen (z.B. in der Stadt- und Dorferneuerung, in der Wohn- und Schulumfeldgestaltung, bei der Gestaltung von Elternhaltestellen, bei Verkehrserhebungen und der Entwicklung von Verkehrskonzepten, bei der Platzgestaltung, bei der Gestaltung von Wohnstraßen und Fußgängerbereichen, bei Haltestellen, bei Grünbereichen, etc.).

In der folgenden Sammlung von Umsetzungsbeispielen finden sich noch weitere Projekte zur kinderfreundlichen Verkehrsplanung bzw. -gestaltung und Organisation. Diese sollen als Ideenpool zur Verfügung stehen.



Rechtliche Grundlagen

KOMMUNALE MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ DER KINDER

Sämtliche Maßnahmen für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung müssen im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen stehen. Auf Gemeindestraßen kann die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich Maßnahmen für eine kinderfreundliche Verkehrsgestaltung setzen, die im Wesentlichen im § 94d der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt sind.

Diese Maßnahmen sind u.a. :

- Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für das gesamte Ortsgebiet (ausgenommen Landesstraßen B und L)
- Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeindestraßen
- Beschränkungen von Halten und Parken
- Verordnung von Fußgängerzonen und die Bewilligung von Ausnahmen für Fußgängerzonen
- Verordnung von Begegnungszonen
- Verordnung von Wohnstraßen
- Schulwegsicherung durch Lotsen

Zusätzliche und bestimmte Maßnahmen fallen auch in den Zuständigkeitsbereich der Bezirksverwaltungsbehörde, z.B.

- Vorrangregelungen
- Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landesstraßen B und L
- Fahrverbote
- Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen
- Verordnung von Schutzwegen
- Schulwegsicherung durch Lotsen

(aus: Land Oberösterreich, Verkehrsberuhigung von Schulen, Kindergärten und Horten, Linz 2013)

MIT KINDERN AM FAHRRAD UNTERWEGS

Ab 16 Jahren darf ein/e Fahrradfahrer/in Kinder am Fahrrad mitnehmen

- **Kindersitz:**
Maximal ein Kind (bis zum Alter von 8 Jahren), in einem Kindersitz, der nur direkt hinter dem Sattel auf dem Fahrrad angebracht werden darf
- **Fahrradanhänger:**
Mehrere Kinder in einem zum Personentransport bestimmten Fahrradanhänger (pro Kind ein Sitzplatz mit Gurtsystem)
- **Lastenfahrräder:**
Mehrere Kinder in einer für den Kindertransport geeigneten Transportkiste (pro Kind ein Sitzplatz mit Gurtsystem)

Kinder bis zum vollendeten zwölften Lebensjahr müssen einen Radhelm tragen (Radhelmpflicht).



KINDER ZU FUSS UNTERWEGS

Gemäß § 3 der StVO sind Kinder aus dem Vertrauensgrundsatz ausgenommen.

Damit haben Lenker/innen eines Fahrzeuges gemäß § 29a Abs. 1 die Pflicht, Kindern das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen und falls erforderlich anzuhalten.

Sind Kinder zu Fuß unterwegs, so sind sie verpflichtet, Gehsteige zu benutzen. Sind diese nicht vorhanden, dann müssen sie laut § 76 Abs. 1 das Straßenbankett, und wenn auch dieses fehlt, den äußersten Straßenrand benutzen.



KINDER MIT DEM FAHRRAD UNTERWEGS

Kinder unter 12 Jahren dürfen mit dem Fahrrad im öffentlichen Verkehr nicht alleine unterwegs sein. Sie müssen von einer Person beaufsichtigt werden, die zumindest das 16. Lebensjahr vollendet hat. Besitzt das Kind einen Radfahrausweis (Freiwillige Radfahrprüfung), darf es bereits ab dem 10. Geburtstag ohne Begleitung mit dem Fahrrad auf der Straße fahren. Kinder bis zum vollendeten zwölften Lebensjahr müssen einen Radhelm tragen (Radhelmpflicht).



KLEINFAHRRAD UND TRENDSPORTGERÄTE

Fortbewegungsmittel wie Laufräder, Kleinfahrrad (äußerer Felgendurchmesser von höchstens 300 mm und einer erreichbaren Fahrgeschwindigkeit von höchstens 5 km/h), Tritttroller, Microscooter, Inline-Skates, Long- und Waveboards, etc. gehören laut § 88a der StVO zu den sogenannten „fahrzeugähnlichen Kinderspielzeugen“.

Fahrzeugähnliche Kinderspielzeuge dürfen auf Gehwegen oder Gehsteigen, Fußgängerzonen, Wohn- oder Spielstraßen verwendet werden, wenn weder der Verkehr auf der Fahrbahn noch Fußgänger/innen gefährdet oder behindert werden.

Mit Inline-Skates darf zusätzlich noch auf Radfahranlagen, jedoch nicht auf Radfahrstreifen außerhalb des Ortsgebietes gefahren werden.

Die Benützung eines Skateboards ist auch in Parks oder ähnlichen Anlagen erlaubt.

Einräder gehören nicht zu den fahrzeugähnlichen Kinderspielzeugen. Da es nur einen Punkt des Bodens berührt, zählt es zu den Sportgeräten. Mit dem Einrad ist ausschließlich das Fahren auf Wohn- und Spielstraßen erlaubt.

Kinder unter 12 Jahren dürfen mit den oben genannten Fortbewegungsmitteln im öffentlichen

Verkehr nicht alleine unterwegs sein. Sie müssen von einer Person beaufsichtigt werden, die zumindest das 16. Lebensjahr vollendet hat. Besitzt das Kind einen Radfahrausweis, darf es bereits ab seinem 10. Geburtstag alleine mit den oben genannten Fortbewegungsmitteln im Verkehr unterwegs sein



KINDER IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR UNTERWEGS

Wer bereits ab dem frühen Kindesalter mit seinen Söhnen und Töchtern mit Bussen und Bahnen unterwegs ist, bietet diesen eine gute Basis für die richtige, selbstständige Nutzung dieser Verkehrsmittel. Kinder lernen vom Vorbild der Eltern und werden sich dann bestens im öffentlichen Verkehrssystem auskennen. Wichtig ist, dass sie, wenn sie allein unterwegs sind, über eine entsprechende Fahrkarte verfügen und wissen, wie diese entwertet wird. Darüber hinaus brauchen sie einen ihrem Alter angepassten Überblick über einzelne Linien bzw. später über das Liniennetz und sollen Fahrpläne und digitale Anzeigen samt Symbolen lesen können.

MIT DEN KINDERN IM AUTO UNTERWEGS

Kinder, die mit dem Auto geführt werden, brauchen laut KFG § 8 eine entsprechende Sicherung, die sich nach ihrer Größe richtet:

- Bis zu einer Größe von 150 cm müssen Kinder durch ein eigenes Rückhaltesystem gesichert werden.
- Ab einer Größe von 135 cm darf das Kindersitzkissen (also Gewichtskategorie III) ausnahmsweise durch einen höhenverstellbaren Dreipunktegurt ersetzt werden, wenn der Schulterteil des Gurtes nicht über den Hals des Kindes geht.
- Ab einer Größe von 150 cm darf das Kind einen Sicherheitsgurt verwenden, auch wenn es noch unter 14 Jahre alt ist.

Es dürfen nur jene Kindersitze verwendet werden, die den ECE Nummern 44.03 und 44.04 entsprechen.



Foto: Land Vorarlberg

BETEILIGUNG	
MOBIL IM RHEINTAL	
Vorarlberg	
6900 Bregenz	
Telefon: 05574 / 511 26117	
christian.rankl@vorarlberg.at	
Ansprechperson:	
Dipl.HTL-Ing. Christian Rankl	
Amt der Vorarlberger Landesregierung,	
Abt. Vla, klimaaktiv mobil	

Mobil im Rheintal – Kinder- und Jugendbeteiligung

AUSGANGSLAGE

Wenn es um Verkehrsplanungsverfahren geht, müssen Kinder und Jugendliche eingebunden werden, denn letztendlich geht es um die Gestaltung ihrer Zukunft. Das Pilotprojekt beim konsensorientierten Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“ hat gezeigt, dass es funktioniert. An 2 Tagen beteiligten sich junge Menschen in 2 Altersgruppen (12–14 Jahre, 51 Personen) und (16–20 Jahre, 23 Personen) gemeinsam mit 6 Verkehrsexperten an der Zukunftswerkstätte „Mobil im Rheintal“

ZIELE

- Erarbeitung von Ideen für künftige Verkehrslösungen im Rheintal als Beitrag zum Planungsprozess und Diskussion mit den Experten
- Bewusstseinsbildung für klimafreundliche Mobilität bei jungen Menschen

HIGHLIGHTS, MODULE

- Begrüßung, Einleitung: Unsere Wege – Unsere Ziele
- Um für den Beteiligungsprozess ausreichend informiert zu sein, bekamen die Teilnehmer/innen eine Einführung zu den Themen „Mobilität“ und zum Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“. Diese Wissensvermittlung wurde altersgruppenspezifisch für Jugendliche didaktisch-methodisch aufbereitet.
- Zukunftswerkstätte:
 - Kritikphase und Bewertung

- Wunsch- und Visionsphase
- Realisierungsphase
- Abschlussdiskussion und Zusammenfassung der Ergebnisse

ERGEBNISSE

- 93 % der Jugendlichen würden sich wieder an Planungsprozessen beteiligen.
- 94 % hat die Zukunftswerkstätte „sehr“ gefallen.

Die Ideen der Jugendlichen wurden bei der Verbesserung der Verkehrsangebote berücksichtigt:

- Einführung eines Halbstudentaktes an Sonn- und Feiertagen
- Jugendgerechte Tarife
- Ausdehnung des Angebots an Nachtzügen
- Laufende Buslenkerschulungen

BETEILIGTE

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; Amt der Vorarlberger Landesregierung, komobile Wien, Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark; INVO-Service für Kinder- und Jugendbeteiligung, Einrichtungen der außerschulischen Jugendarbeit im Rheintal, WIFI Vorarlberg, Verkehrsverbund Vorarlberg, Landesjugendreferat Vorarlberg, Landesschulrat Vorarlberg

MOBILITÄTSMANAGEMENT	
VS PIRKA	
Steiermark	
8054 Pirka	
Telefon: 0316 / 286511	
vs.pirka@pirka.steiermark.at	
Ansprechperson: VDir. Elisabeth Pöll	
VS Pirka	



Foto: UBZ-Stmk.

Kinder- und Jugendmobilität im Grazer Süden

AUSGANGSLAGE

Zur Reduktion des Autoverkehrs in der Schulumgebung wurden im Jahr 2012/13 im Rahmen eines EU-Projektes an vier Schulen und einem Jugendzentrum sowohl bewusstseinsbildende und organisatorische als auch bauliche Maßnahmen zur kinderfreundlichen Mobilität umgesetzt und evaluiert. Die meisten Autofahrten konnten an der VS Pirka eingespart werden.

ZIELE

- Reduktion des Autoverkehrs
- Verkehrsberuhigung vor der Schule
- Förderung des Zufußgehens

HIGHLIGHTS, MODULE

Modul 1: Information und Bewusstseinsbildung für Eltern und Lehrer/innen

- Begleitung durch Steuerungsgruppe mit dem Bürgermeister der Gemeinde
- Kick-off Workshop mit Eltern und Lehrer/innen sowie dem Bürgermeister; mit Methode der Zukunftswerkstätte Eruiierung der größten Probleme im Schulumfeld; Diskussion und Ausarbeitung von Maßnahmen
- Bildung einer Kernarbeitsgruppe zur Umsetzung der Maßnahmen
- Erhebung des Mobilitätsverhaltens an der Schule

Modul 2: Umsetzung der Maßnahmen und Information und Bewusstseinsbildung für Schüler/innen

- Errichtung einer Elternhaltestelle durch die Gemeinde Pirka inkl. Sperrung eines Straßenabschnittes mittels Blumentrögen zur Sicherung der zu Fuß gehenden Kinder. Die Tafel wurde von den Schüler/innen mitgestaltet.
- Bedarfserhebung für die Bildung von Gehgemeinschaften (Luftibusse)

- Einrichtung von Gehgemeinschaften (Luftibusse)
Die Ausarbeitung der Routen erfolgte mittels umfangreichen Kartenmaterials sowohl durch die Kernarbeitsgruppe als auch durch die beteiligten Schüler/innen als Forscherteam.
- Kinderaudit der ausgearbeiteten Routen
Das Kinderforscherteam ging beide Routen ab und bewertete die Sicherheit der Routen.
- Information der Eltern über Eltern-Factsheet
- Start des Luftibusses
- Bewusstseinsbildung bei den Schüler/innen durch einen Klimaaktionstag und Workshops zum Gehen in allen Klassen

ERGEBNISSE

- Der Autoverkehr an der Schule konnte um 25 % gesenkt werden.
- Der Fußgängerverkehr nahm um 18 % zu.
- Der Schulweg zu Fuß wurde für einige Kinder attraktiver, weil es den Kindern nunmehr erlaubt wurde, dass sie über ein Privatgrundstück zur Schule gehen dürfen. Gespräche seitens der Schule mit der Grundstücksbesitzerin machten dies möglich. Vorher war der Schulweg zu Fuß aufgrund der Trennwirkung einer stark befahrenen Straße zu lang.

BETEILIGTE

Projektträger: Gemeinde Grambach
Projektleitung: Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark Europäische Union im Rahmen des Urban Plus Programmes, Stadt Graz, Gemeinde Hausmannstätten, Volksschule Hausmannstätten, Volksschule Murfeld und Volksschule Engelsdorf (beide Stadt Graz), Jugendzentrum Grambach



Foto: Mag. Michael Praschl

BETEILIGUNG
PARTIZIPATIVE VORPLATZGESTALTUNG
Wien
1010 Wien
Telefon: 01 / 51522 1219 (Petra Völkl)
petra.voelkl@bmlfuw.gv.at, office@stubenbastei.at
Ansprechperson: Mag. Nina Hochleitner, Mag. Roland Herbst, DI Petra Völkl
BMLFUW, Gymnasium GRG1 klimaaktiv mobil Schule

Partizipative Vorplatzgestaltung GRG1 & BMLFUW (Stubenbastei)

AUSGANGSLAGE

Die Fußgängerzone zwischen Schule (Gymnasium GRG1) und Ministerium (BMLFUW) auf der Stubenbastei ist ein stark frequentierter Begegnungsraum. Der Platz wird von Schüler/innen als Pausenhof, von Mitarbeiter/innen des BMLFUW sowie von Stadtnutzer/innen als Durchgangs- oder Aufenthaltsbereich genutzt. Der Platz soll zukünftig auch für Radfahrer/innen geöffnet und mit Radabstellplätzen versehen werden.

ZIELE

Neugestaltung des Vorplatzes unter Beteiligung der Schüler/innen, um die Aufenthaltsqualität für Schüler/innen, Mitarbeiter/innen des Ministeriums und Passant/innen sowie die Bedingungen zum Gehen und Radfahren zu verbessern.

HIGHLIGHTS, MODULE

Nach mehreren Abstimmungsgesprächen wurden im Sommersemester 2011 33 Schüler/innen (10 Teams aus den 4. bis 8. Klassen) mit Unterstützung durch den Kunst- und Werkslehrer sowie zwei Landschaftsarchitekten mit der Neugestaltung des gemeinsamen Vorplatzes betraut. Die Schüler/innen setzten ihre Gestaltungsideen in Form von zehn Modellen praktisch um. Eine Fachjury wählte aus diesen Modellen den geeignetsten Entwurf zur Umsetzung aus.

ERGEBNISSE

Im September 2012 wurde die bisherige Platzgestaltung demontiert. In einem achttägigen Workshop

Anfang Oktober 2012 bauten 18 Schüler/innen das Holzmobiliar für den Schulvorplatz. Insgesamt wurden drei Gemeinschaftsmöbel mit Lehnen und drei bewegliche Bühnenelemente errichtet. Im Oktober 2012 wurde die Fertigstellung der neuen Vorplatzmöbel im Rahmen eines Events vor Ort gefeiert. Die weitere Umsetzung des Schüler/innenentwurfs mit Wasserbecken, Hochbeeten, Fahrradständern und ornamentiertem Bodenbelag wird im Sommer 2014 fertiggestellt. Im Hinblick auf den Aspekt der nachhaltigen Mobilität werden 16 Radständer und eine E-Ladestation in den Vorplatz integriert.

Der Verlauf des Projekts kann auf Facebook verfolgt werden:

https://www.facebook.com/vorplatzstubenbastei?sk=app_4949752878

BETEILIGTE

Bezirksvertreterin (1010 Wien): DDr. Daniela Stepp; Direktorin GRG1: Mag. Nina Hochleitner; Kunst- und Werkslehrer: Mag. Roland Herbst (Projektleiter); Team des Elternvereins; Magistratsabteilungen der Stadt Wien: MA 19, MA 28, MA 31, MA 46; Landschaftsarchitekturbüro zwoPK: Dr. Philipp Rode, DI Helge Schier; Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW): AL DI Robert Thaler, DI Petra Völkl, Referatsleiter Dieter Tischler; Motiv- & Mobilitätsforscher Mag. Michael Praschl

MOBILITÄTSMANAGEMENT
MOBILITÄTSKONZEPT MUNDERFING
Oberösterreich
5222 Munderfing
Telefon: 07744 / 6349
direktion@hsmunderfing.at
Ansprechperson: Dir. Norbert Stangl
Hauptschule Munderfing, klimaaktiv mobil Schule



Foto: HS Munderfing

Munderfing Mobilitätskonzept

AUSGANGSLAGE

In den vergangenen Jahren nahm der Verkehr im Umfeld der Hauptschule Munderfing stark zu. Immer mehr Eltern brachten ihre Kinder mit dem Auto zur Schule und holten sie ab. Mit dem zunehmenden Autoverkehr wurde die Verkehrssicherheit der Kinder stark beeinträchtigt.

ZIELE

Ziel des Projektes war es, Lösungen für dieses Problem steigender Motorisierung vor der Schule zu finden.

HIGHLIGHTS, MODULE

Lehrpersonal, Elternverein und die Kinder beschäftigten sich ein Schuljahr lang mit dem Thema Mobilität und Schule.

- Durchführung von Radworkshops und Gespräche mit Fachleuten
- Entwicklung von Trickfilmen
- Schreiben von Geschichten

- Wettbewerb in Kooperation mit der Gemeinde: Welche Klasse legt die meisten Schulwege mit dem Fahrrad zurück?
- Aktionswoche „Zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule“
- Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes mit Schüler/innen
- Einreichen einer Petition an den Gemeinderat

ERGEBNISSE

In 40 Tagen radelten 137 Schulkinder beeindruckende 16.573 Kilometer – das entspricht sechs Umrundungen von Österreich!

Die Petition trägt erste Früchte: Neue Poller wurden angebracht, die die Geschwindigkeiten des Autoverkehrs vor der Schule reduzieren.

BETEILIGTE

Gemeinde Munderfing, Bogner GmbH, KTM Mattighofen, Polizei Munderfing

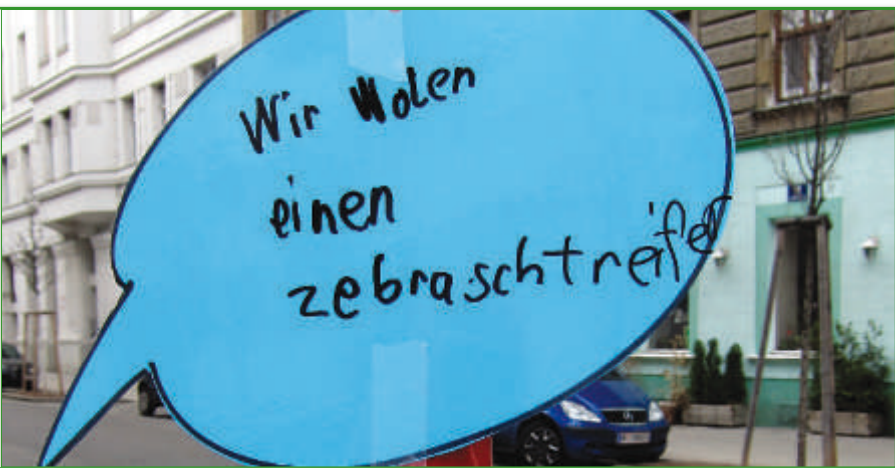


Foto: GB*7/8/16

BETEILIGUNG
STADT DER GUTEN WEGE
Wien
1160 Wien
Telefon: 01 / 4064154
gb16@gbstern.at
Ansprechperson: Barbara Mayer
Gebietsbetreuung*7/8/16

Stadt der guten Wege

AUSGANGSLAGE

Was heißt es für Kinder, in Wien unterwegs zu sein? Wie erleben sie ihre Stadt? Wie bewältigen sie ihren täglichen Schulweg? Woran orientieren sie sich? Wie gehen sie mit Gefahren um? Wo entdecken sie für sich besondere Orte? Und welche individuellen städtischen Landkarten ergeben sich daraus?

ZIELE

Kennenlernen von Defiziten und Potenzialen auf Kinderwegen und Sichbarmachung der Ergebnisse

HIGHLIGHTS, MODULE

Mit dem Projekt „Stadt der guten Wege“ geht die GB*7/8/16 diesen Fragen auf den Grund und räumt den jüngsten Stadtbewohner/innen Mitspracherecht in Sachen Stadterneuerung und Stadtraumgestaltung ein. Von November 2012 bis Ende März 2013 wurde in mehreren Workshops an zwei jeweils dritten Volksschulklassen in Neubau und Josefstadt mit den Kindern an Visionen für den Straßenfreiraum gebastelt. Dabei wurden Defizite und Potenziale gemeinsam mit den Kindern aufgespürt, und konkrete Projekte wie neue Mikrofreiräume oder Schulvorplätze angedacht. Vorschläge und Ideen wurden mittels kleiner Interventionen im öffentlichen Raum sowie im Rahmen einer Ausstellung (Juni-Oktober 2013) sichtbar gemacht.

ERGEBNISSE

Eine Publikation in Form eines Arbeitsheftes für Kinder ist in Vorbereitung. Ihr Inhalt schöpft aus dem Erfahrungsschatz der Workshops und bietet Kindern und Schulklassen die Möglichkeit, durch verschiedenste Fragen- und Aufgabenstellungen sich ihrer Stadt auf spielerische und kreative Art zu nähern, diese aktiv zu erforschen und mitzugestalten.

BETEILIGTE

Verena Mörk, Barbara Mayer, Martine Claus (GB*7/8/16)
Carla Bobadilla (Künstlerin, Kunstvermittlerin)
Teresa Wally (Grafik)

Beteiligte Volksschulen:
Volksschule Pfeilgasse (VS08 Pfeilgasse)
Volksschule Zeltgasse (OVS Zeltgasse)
Volksschule Stiftgasse (VS Stiftgasse)
Volksschule Zieglergasse (GTVS Neubau)

GEMEINDEBUS
GMOABUS IN PURBACH
Burgenland
7083 Purbach
Telefon: 02683 / 5116
stadtgemeinde@purbach.at
Ansprechperson: AL Mag. Michael Hoffmann Bürgermeister Ing. Richard Hermann
Gemeinde Purbach



Foto: Stadtgemeinde Purbach am Neusiedler See

Gmoabus in Purbach

AUSGANGSLAGE

Der Gmoabus in Purbach wurde 2006 auf Initiative des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit und dem Land Burgenland im Rahmen des österreichisch-ungarisch-slowakischen Schirmprojektes „Nachhaltig umweltfreundlicher Verkehr und Tourismus in Sensiblen Gebieten – Region Neusiedler See/Fertő-tó“ als Gemeinschaftsinitiative INTERREG des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) eingeführt. Zeitgleich wurden auch in den Gemeinden Breitenbrunn und Mörbisch Gemeindebusse eingerichtet.

ZIELE

Das Modell „Gmoabus“ hat das Ziel, die Mobilitätschancen von Personen ohne eigenen PKW zu erhöhen sowie Begleit- und Erledigungswege zu minimieren. Neben weniger Autoverkehr im Ort erwartete man sich, dass die Nahversorgung im Ort gestärkt und der soziale Zusammenhalt in der Gemeinde verbessert wird.

HIGHLIGHTS, MODULE

Der Bus mit seinen Fahrer/innen sorgt dafür, dass Gemeindegänger/innen ihre Fahrtziele innerhalb der Gemeinde auch ohne eigenes Auto erreichen können. Sie werden nach telefonischer Voranmeldung im gesamten Ortsgebiet immer von Zuhause abgeholt. Die Anmeldezeit beträgt ca. 15-20 Minuten und ist damit

sehr kundenfreundlich. Die Basis für den Betrieb des Gemeindebusses bildet eine Mietwagenkonzession, die von einem eigens dafür gegründeten gewerblichen Verein gehalten wird. Die Gemeinde ist der Besteller der Verkehrsleistung.

Mit der Einführung des Gemeindebusses wurden vier Halbtagsarbeitsplätze geschaffen. Es gibt ein einheitliches Marketingkonzept, das für einen hohen Bekanntheitsgrad des Gemeindebusses sorgt. Der barrierefreie Kleinbus ist umweltfreundlich (biodieseltauglich und Dieselpartikelfilter) und bietet Platz für acht Fahrgäste.

Vom Gemeindebus profitieren vor allem Menschen, die ohne eigenen PKW unterwegs sind, neben älteren Menschen sind das vor allem Kinder und Jugendliche. Inhaber/innen einer Neusiedler See Card (Gäste der Region) können den Gemeindebus kostenlos benutzen.

ERGEBNISSE

Rund 90 Fahrgäste nutzen den Gmoabus täglich, an Spitzentagen sogar bis 120 Personen. Die Fahrgästen kommen damit bequem zum Einkaufen, zur Schule, zu Freund/innen oder auch zum Bahnhof. Im Jahr werden 22.000 Fahrten zurückgelegt, wobei eine steigende Tendenz zu beobachten ist.

BETEILIGTE

Gemeinde Purbach



Foto: NMS Schulschwestern

BETEILIGUNG
SCOOTER- UND SKATEBOARDSTÄNDER
Steiermark
8020 Graz
Telefon: 0316/ 58 33 41
nms@schulschwestern.at
Ansprechperson: Schulleiterin Maria Gabriela Kopetzky, MA
Private Neue Mittelschule des Schulvereins der Grazer Schulschwestern

Planung und Herstellung eines Scooter- und Skateboardständers

AUSGANGSLAGE:

Im Rahmen ihrer Ausbildung stellten die 4 Umwelt-Peers der Hauptschule fest, dass zwar viele Schüler/innen mit dem Scooter bzw. Skateboard in die Schule kommen, es aber dafür keinen geeigneten Abstellplatz gibt. Da es im Handel keinen Scooterständer gibt, entstand die Idee, selbst einen zu planen und im Werkunterricht in der 4. Klasse zu bauen.

ZIELE:

- Selbst Ideen einbringen und sich aktiv an der Planung und Projektrealisierung zu beteiligen
- Anreiz schaffen, den Schulweg mit umweltfreundlichen Fahrzeugen zu bewältigen
- Möglichkeit bieten, Scooter und Skateboards während der Unterrichtszeit sicher aufzubewahren

HIGHLIGHTS, MODULE:

- Frage: „Wie können wir die Verkehrsmittel in der Schule sicher verwahren“?
- Erkundigungen: Es wurde damals kein Scooterständer im Handel gefunden
- Gespräche mit Scooterfahrer/innen, Fachleuten (Tischler, Scooterverkäufer, ...), Planungs- und Entwicklungsphase
- Bedarfserhebung (Wie viele Scooter sollen untergebracht werden?)
- Planung für unterschiedliche Scootermodelle
- Herstellung im Technischen Werkunterricht
- Übergabe

ERGEBNIS:

In einer sechswöchigen Bauzeit konnte der Scooter- und Skateboardständer im Technischen Werkunterricht gefertigt werden. Um die Witterungsbeständigkeit zu erhöhen, wurden die Platten gestrichen. Zudem wurde gemessen, geschnitten, geschraubt, flach gedübelt und verleimt. Natürlich musste der eine oder andere Planungsfehler behoben werden. - Das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen. Eine spannende Aktion war auch der Transport nach außen und die Montage vor Ort. Am 7. Mai 2009 wurde der Ständer feierlich seiner Bestimmung übergeben. Der Werkunterricht konnte durch dieses Projekt praktisch erlebbar gemacht werden.

BETEILIGTE:

Umwelt-Peers: Alexandra Russ, Barbara-Maria Kaindl, Philipp Polzhofer, Tobias Deutschmann; Schüler/innen der 4. Klassen der PHS des Schulvereins der Grazer Schulschwestern; weitere 32 Schüler/innen der 4. Klassen, Beratung: Karl Löffler; Mithilfe: Bernhard Almer

BETEILIGUNG
SITZMIKADO BEI DER BUSHALTESTELLE
Niederösterreich
3130 Herzogenburg
Telefon: 02782 / 83395
hs.herzogenburg@noeschule.at
Ansprechperson: Gisela Hirschmüller
HS und NMS Herzogenburg



Foto: HS und NMS Herzogenburg

Sitzmikado bei der Bushaltestelle

AUSGANGSLAGE

Vor dem Schulgebäude befindet sich eine großzügige Freifläche, unter Anleitung von Frau Gabriele Hirschmüller wurde im Werkunterricht mit den Schüler/innen ein Sitzmikado gebaut.

ZIELE

Ziel ist es, die große Wiesenfläche nutzbar zu machen und die Schüler/innen von der Straße wegzuholen. Das attraktive Sitz-, Kletter-, -und Balancier-element befindet sich unmittelbar hinter mehreren Bushaltestellen, die Schüler/innen können so auf einem sicheren Ort auf ihren Schulbus warten und die Zeit zum miteinander Kommunizieren und Spielen nutzen.

HIGHLIGHTS, MODULE

Ein Schüler hatte diese kreative Idee im Werkunterricht, gleich wurde ein Modell angefertigt und der Schuldirektion und dem Elternverein präsentiert, die fachkundige Beurteilung und Freigabe für den Bau erfolgte durch den TÜV Österreich.

ERGEBNISSE

Das bunte Sitzmikado vor dem Schulgebäude ist zum Wahrzeichen der Schule geworden, die Hölzer wurden zu riesigen Buntstiften zugespitzt und bemalt, ein schönes Symbol für die Schule, Umsetzung 2013.

BETEILIGTE

Viele Beteiligte bei der Umsetzung, die Bauhofmitarbeiter der Gemeinde erstellten die nötigen Fundamente, das Sägewerk Burger aus Rottersdorf sponserte die maßgefertigten Hölzer, der Elternverein und Lehrer/innen halfen bei der Montage, die Kinder bemalten schließlich die Hölzer.



Foto: Ralph Aichner

BETEILIGUNG	
„GEMEINSAM MEHR BEWEGEN!“	
Tirol	
6600 Pflach	
Telefon: 0676 / 835 845 331	
office@pojat.at	
Ansprechperson:	
Mag. Martina Steiner	
POJAT / Plattform Offene Jugendarbeit Tirol und Muhammed Ali Armagan (Jugendmobil-Coach)	

„Gemeinsam mehr bewegen!“

AUSGANGSLAGE

Auf einer kurzen Busfahrt von einer Arbeitersiedlung zu Volksschule bzw. Kindergarten herrscht Aufregung um die rund 20 zu transportierenden Kinder. „Sie bleiben nicht sitzen, sie schreien rum, ...“ „Der eine haut dem anderen eine runter, ohne dass die sich Zusammenschlagen geht es überhaupt nicht.“ Busfahrer und Volksschuldirektorin sind unzufrieden und nach vielen erfolglosen Versuchen, bei den Kindern Verhaltensänderungen zu bewirken, auch desillusioniert.

ZIELE

Die klimaaktiv mobil Jugendmobil-Coaches organisieren zwei Workshops in der Schule, wo vor allem Busfahrer und Kinder sich spielerisch annähern und auf diese Weise außerhalb des Busalltags in Beziehung zueinander treten. Ziel ist die Vermittlung zwischen Buslenker/innen und Kindern, um die Kommunikation nachhaltig zu verbessern, die Konflikte zu entschärfen und auch gemeinsam mit allen Beteiligten Problemlösungsstrategien zu erarbeiten.

HIGHLIGHTS, MODULE

Workshop 1: Mit einem bunten Methodenset wurde vom Kennenlernen bis zum Unterzeichnen von gemeinsam erarbeiteten Regeln mittels Daumenabdruck ein schöner Spannungsbogen erzeugt, dessen Höhepunkt ein lustiges Kooperationsspiel war, bei dem Kinder und Busfahrer gemeinsam und mit Begeisterung einen Bus malen mussten. Das gemeinsame Tun und entspannte Zusammentreffen

außerhalb des gewohnten Kontexts brachten die Gruppen sichtbar näher. Lachen und fröhliche Gesichter zeugten auf beiden Seiten von Offenheit und Wertschätzung.

ERGEBNISSE

- Alle betroffenen Personengruppen lernten sich kennen.
- Die Kinder und die Busfahrer (jene die offen sind) profitierten von den angeleiteten Begegnungen in den Workshops.
- Alle Beteiligten sind gemeinsam an die Problemlösung herangegangen und konnten mehr über die jeweiligen Bedürfnisse der anderen erfahren.
- Die Zusammentreffen brachten einige Klärung auf der strukturellen Ebene und relativ kleine Änderungen (z.B. bei den An- und Abfahrtszeiten) konnten den Druck und Stress für die Lenker/innen und Kinder verringern.
- Sowohl Verantwortungs- und Aufgabenbereiche als auch Kommunikations- und Beschwerdewege sind geklärt.

BETEILIGTE

Schuldirektorin und Lehrerkörper der Volksschule Pflach, Verkehrsleiter, Verkehrsdisponent und Lenker der ÖBB-Postbus GmbH, ein Lenker vom Busunternehmen Specht, rund 20 Kinder der Volksschule Pflach, ein klimaaktiv mobil Jugendmobil-Coach, Jugendarbeiter/innen und die Eltern der Kinder.

BETEILIGUNG	
WOHNSTRASSE EPPENSTEINERWEG	
Steiermark	
8010 Graz	
Telefon: 0316 / 872 – 2891	
barbara.urban@stadt.graz.at	
Ansprechperson:	
DI Barbara Urban	
Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz	



Foto: Otmar Lichtenwörther

Wohnstraße Eppensteinerweg

AUSGANGSLAGE

Im Jahr 2007 posteten Kinder, die am Eppensteinerweg wohnten, im Forum der Homepage des Kinderparlaments ihren Wunsch nach einer Wohnstraße. Nachdem sich die damalige Kinderbürgermeisterin von der Notwendigkeit überzeugt hatte, stellte das Kinderparlament einen Petitionsantrag an den damals zuständigen Stadtrat, der diesen jedoch ablehnte.

ZIELE

Errichtung einer Wohnstraße am Eppensteinerweg mit Beteiligung von Anrainer/innen und Kindern

HIGHLIGHTS, MODULE

Im Jahr 2009 wurde das Anliegen vom Kinderparlament erneut thematisiert und von der zuständigen Stadträtin nach Prüfung durch die Studie „Kriterien zur Errichtung von Wohnstraßen“ befürwortet. Im Jahr 2011 fand die in der Studie vorgeschlagene Befragung der Anrainer/innen statt, die mit großer Mehrheit (80 %) zugunsten der Wohnstraße entschieden wurde. Mittels Workshops wurden die Betroffenen in die Gestaltung „ihrer“ Straße eingebunden. Das Konzept sah eine Gestaltung der Eingänge als Torsituation (Poller und Bodenmarkierung), Mar-

kierung der Pkw-Abstellflächen, eine Fahrbahnverschenkung (wechselseitige Anordnung von Pkw-Flächen) und eine Reihe von freien Flächen zur individuellen Gestaltung durch Kinder und Jugendliche vor. Die Gestaltung dieser Flächen erfolgte in Workshops mit einem Bildhauer gemeinsam mit Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen. Durch einen medienwirksamen Widerstand einiger Anrainer gegen die Gestaltungsvorschläge verzögerte sich die Umsetzung. Dennoch konnte die Wohnstraße 2011 errichtet werden.

ERGEBNISSE

Eine im Jahr 2012 durchgeführte Evaluierung und erneute Befragung aller angrenzenden Haushalte brachte das Ergebnis, dass sich die Mehrheit aller Beteiligten für die Wohnstraße ausgesprochen haben. Damit konnte aufgezeigt werden, dass die Vorteile einer Wohnstraße überwiegen und überzeugen.

BETEILIGTE

Die Anrainer/innen der Thaddäus-Stammel-Straße, des Eppensteinerweges und der Josef-Poestion-Straße (in allen 3 Straßen wurde das Wohnstraßengebiet eingerichtet), das Kinderbüro, städtische Abteilungen.



Foto: Mag. Martina Daim

MOBILITÄTSMANAGEMENT
BAULICHE MASSNAHMEN
Niederösterreich
3420 Kritzendorf
Telefon: 02243 / 22960
www.freiraumschule.at
Ansprechperson: Ursula Sova
Verein Freiraumschule, klimaaktiv mobil Schule

Bauliche Maßnahmen rund um die Freiraumschule Kritzendorf

AUSGANGSLAGE

Die Privatschule lebt von dem Engagement der Eltern, Ursula Sova ist so eine engagierte Mutter. Ihr ist die Sicherheit der Kinder, aber auch eine umweltbewusste Mobilität ein großes Anliegen. Aus diesem Grund initiierte sie dieses Projekt und meldete die Schule für das klimaaktiv mobil Programm Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen an.

Die Zufahrtsstraße zur Schule zweigt von der Hauptstraße ab und ist im untersten Abschnitt sehr steil. Im Winter wird der Gehsteig dort häufig nicht geräumt und ist dann rutschig. Die Hauptstraße ist stark befahren, vor allem auch von Schwerverkehr. Die Bushaltestelle liegt in einiger Entfernung zur Abzweigung zur Schule. Radabstellplätze waren nur in geringem Ausmaß vorhanden. Viele Kinder kommen zu Fuß vom Bahnhof, manche mit dem Fahrrad, einige werden mit dem Auto gebracht.

ZIELE

Wunsch der Eltern war, den Schulweg sicherer zu gestalten, damit sie ihre Kinder unbesorgt allein zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule gehen oder fahren lassen können.

HIGHLIGHTS, MODULE

Will man bauliche Veränderungen erreichen, ist es besonders wichtig, Vertreter/innen aller Zuständig-

keitsbereiche einzubeziehen, also in diesem Falle der Gemeinden Kritzendorf und Klosterneuburg. So wurde eine Schulumfeldanalyse durchgeführt, bei der nicht nur die Mobilitätsberaterin und Vertreter/innen der Schulgemeinschaft anwesend waren, sondern auch Vertreter beider Gemeinden, der Exekutive sowie ein Verkehrsplaner der Niederösterreichischen Landesregierung. Dabei wurden gemeinsam Probleme diskutiert und Ideen entwickelt, um den Schulweg sicherer zu gestalten.

ERGEBNISSE

Als unmittelbare Folge wurde im steilen Abschnitt der Zufahrtsstraße ein neues Geländer angebracht, um bei Glätte ein Rutschen zu verhindern. Neue Radabstellplätze ermöglichen nun, die Fahrräder schon vor dem Steilstück zu parken. Eine Querungshilfe als optische Bremse erleichtert den Kindern nun das Überqueren der Hauptstraße.

BETEILIGTE

Schulleitung und Pädagog/innen der Freiraumschule Kritzendorf, Eltern von betroffenen Schüler/innen, Vertreter/innen der Gemeinden Kritzendorf und Klosterneuburg, Vertreter der Exekutive, ein Verkehrsplaner des Landes Niederösterreich sowie Mag. Martina Daims: Mobilitätsberatung im Rahmen des klimaaktiv Programms Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen, gefördert durch das Land NÖ

BAULICHE MASSNAHME
VERLEGUNG DES SPIELPLATZES
Niederösterreich
3508 Paudorf
Telefon: 02736 / 6575
gemeinde@paudorf.gv.at
Ansprechperson: Bgm. Leopold Prohaska
Marktgemeinde Paudorf



Foto: DI Lieselotte Jilka

Verlegung des Spielplatzes an sicheren Fuß- und Radweg

AUSGANGSLAGE

In 6 Jahren konnte das Projekt „Fuß- und Radwege in Paudorf“ umgesetzt werden: Ein zusammenhängendes Wegenetz abseits des Straßenverkehrs verbindet 5 Katastralen mit dem Hauptort und vernetzt diese mit dem öffentlichem Nahverkehr und allen örtlichen Infrastrukturen.

Die Marktgemeinde Paudorf beschäftigt sich in Wirklichkeit seit mehr als 30 Jahren mit diesem Thema. Vor 30 Jahren wurde nämlich das erste Fuß- und Radwegestück von der Schule zum Bahnhof im Flächenwidmungsplan eingezeichnet und eine sichere Unterführung der L100 entlang des Höhenbaches gebaut.

ZIELE

- Eigenes Rad- und Fußwegenetz in Paudorf abseits der stark befahrenen Landesstraßen.
- Jede Katastralgemeinde in max. 10 Minuten mit dem Bahnhof im Hauptort verbunden.
- Bewusste Standortsuche für Bau des Beachvolleyballplatzes an einem Fuß- und Radweg, ebenso Verlegung des Spielplatzes in diesen Bereich

HIGHLIGHTS, MODULE

Das Radwegkonzept zum Alltagsradfahren wurde mit vielen Schlüsselprojekten umgesetzt, zuletzt mit einem Radunterstellplatz am Bahnhof und einer

Unterführung der L100. Dieser Radabschnitt führt parallel zur Landesstraße entlang der Fladnitz. An dieser Stelle hat sich ein beliebter Treffpunkt entwickelt, der nicht geplant war. Eltern kommen mit ihren Kleinkindern zum Wasser zum Beobachten, ältere Personen kommunizieren gerne an diesem idyllischen Platz in der Natur (der Verschönerungsverein hat mittlerweile Bänke errichtet) und viele durchfahrende Radfahrer rasten an diesem Ort.

ERGEBNISSE

Spielplatzbesucher können mit dem Auto nur bis zum Parkplatz des Bahnhofes fahren, die restlichen 200 Meter zum Spielplatz müssen über den Fußweg zurückgelegt werden. Zur Sicherheit wurde zur Bahnseite entlang des Fußweges auch ein Zaun errichtet.

BETEILIGTE

Die Projektgruppe des Dorferneuerungsvereins und die MG Paudorf unterstützen diese erfreuliche und positive Entwicklung in der Gemeinde. Sie können immer mehr Bewohner/innen dazu bewegen, auf das Fahrrad oder zu Fuß umzusteigen, „weil wir neben Bewusstseinsbildung auch entsprechende Infrastrukturen anbieten“, so Herr Bürgermeister Leopold Prohaska, „zu Fuß gehen und Radfahren soll in unserer Gemeinde Spaß machen, sicher sein und eine echte Alternative im Straßenverkehr bieten.“

Checkliste für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung

Verkehrsinfrastruktur	☐ Ausreichend breite und attraktive Fuß- und Radwegenetze sind vorhanden. ☐ Es gibt eine leistbare und attraktive Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. ☐ Alle 300 m sind Haltestellen vorhanden, die attraktiv und (sozial) sicher gestaltet sind. ☐ Der Straßenraum ist ausreichend mit Querungshilfen ausgestattet. ☐ Die Verkehrsflächen sind attraktiv gestaltet.
Vielfältige Bewegungsmuster	☐ Der Ort ist anregungsreich und kreativitätsfördernd. ☐ Kinder können sich den Ort selbstständig aneignen.
Multifunktionalität und Veränderung	☐ Es gibt Bereiche, die Bewegung und unterschiedliche Aktivitäten zulassen ☐ Die vorhandene Infrastruktur kann von den Kindern auf verschiedene Arten genutzt und verändert werden. ☐ Es sind unterschiedliche Oberflächen vorhanden. ☐ Es sind Flächen für mobile und temporäre Spielaktionen vorhanden.
Naturerlebnis	☐ Es sind naturbelassene Grünflächen und/oder bewegtes Gelände vorhanden. ☐ Die Ausstattung ermöglicht naturbezogenes Spiel, die Jahreszeiten sind erlebbar. ☐ Es sind unterschiedliche und natürliche Materialien vorhanden. ☐ Es gibt Wasser als Spielelement und/oder es ist ein Trinkwasserbrunnen vorgesehen bzw. anschließbar.
Sozialkontakte	☐ Die Gestaltung der Plätze ist kommunikationsfördernd. ☐ Die Sozialkontakte und sozialen Aktivitäten werden durch kurze Wege, Ruhezonen und ein gutes Wegenetz gefördert.
Orientierungs- und Identifikationspunkte	☐ Es ist gewährleistet, dass Kinder sich im Raum orientieren und diesen nutzen können. ☐ Es sind kinderfreundliche Leitsysteme vorhanden.
Verkehrssichere und vernetzte Aufenthalts- und Spielmöglichkeit	☐ Kinder können ihre relevanten Orte allein und selbstständig aufsuchen. ☐ Barrieren (z.B. parkende Autos, welche den Zugang erschweren oder die Bewegungsfreiheit bzw. Sichtbeziehungen einschränken) wurden entschärft. ☐ Konflikt- und Gefahrenpunkte wurden eingeschränkt. ☐ Es wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen gesetzt.
Sauberkeit, Sicherheit und Gesundheit	☐ Gefahrenquellen für das Kinderspiel wurden beseitigt. ☐ Orte sind gut einsehbar, ausreichend beleuchtet und sicher. ☐ Es sind ausreichend Abfallbehälter und Trennsysteme vorhanden. ☐ Es gibt keine giftigen Pflanzen.
Kinderbeteiligung	☐ Kinder werden/wurden professionell an der Gestaltung beteiligt. ☐ Mobilitätsmanagement-Maßnahmen werden/wurden durchgeführt. ☐ Die Ansprechpersonen sind bekannt.

Quelle: Auf Augenhöhe 1,20 m, Verwaltungsinterner Leitfaden zur Förderung einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung, Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Basel 2009; adaptiert 2014

Literatur

- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Horten, Linz 2013
- ÄrztInnen für eine gesunde Umwelt (Hrsg.), Auto und Gesundheit, Wien 2005
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht - Schlußbericht, Bergisch Gladbach 2002
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Bundesministerium für Gesundheit (Hrsg.), Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Österreich, Wien 2007
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Bundesministerium für Gesundheit (Hrsg.), Aktionsplan für eine gesunde Umwelt für unsere Kinder, Umsetzungsbericht 2010, Wien 2010
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.), Gesunde Umwelt für unsere Kinder, Wien 2005
- Chawla, L., Significantly experiences revisited: A review of research on sources of environmental sensitivity, in: The Journal of Environmental Education 29/3, S. 11-23
- Gebhard, U., Kind und Natur - Die Bedeutung der Natur für die psychische Entwicklung, Berlin 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung, Köln 2010
- Funk, W., Fassman, H., Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 138, Bergisch Gladbach 2002
- Funk, W., Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung des Mobilitätsverhaltes. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 5/2008, Nürnberg 2008.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (Hrsg.), Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahrausbildung, Berlin 2009
- Haidinger, G., Zur Häufigkeit und zum Schweregrad von Asthma bronchiale, Heuschnupfen und Neurodermitis bei Schulkindern in sieben Bezirken Oberösterreichs im Rahmen der International Study on Asthma and Allergies in Childhood (ISAAC), Wien, Linz 2005
- Hüttenmoser, M., Sauter, D., Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere, Zürich 2006
- Hüttenmoser, M., Veränderungen in den Bedingungen des Aufwachsens. In: Pfister, Ch.: das 50-er Syndrom, Bern 1996
- Hüttenmoser, M., Kein schöner Land. Ein Vergleich städtischer und ländlicher Wohnumgebungen und ihre Bedeutung für den Alltag und die Entwicklung der Kinder, Zürich 1996
- Hutter, H.-P., Von Lärm bis Bewegungsmangel -Gesundheitliche Auswirkungen der Schüler/innenmobilität, Präsentation beim Elternroundtable des BMLFUW, Wien, 22. Mai 2013
- Knowles, D., Mobilitätsverhalten von Kindern & Jugendlichen, Präsentation beim RVS-Arbeitsausschuss Kinderfreundliche Mobilität, 08.03.2012
- Limbourg, M., Flade, A., Schönharting, J., Mobilität im Kindes- und Jugendalter, Opladen 2000
- Kuratorium für Verkehrssicherheit, Kinderunfallstatistik, Wien 2011
- Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest, KIM-Studie 2012, Stuttgart 2012
- Medizinische Universität Wien, (2013), Wiener Kinder: 15 bis mehr als 20 Prozent übergewichtig oder adipös, <http://www.meduniwien.ac.at>, 27. Juli 2013
- Poschadel, S., Prototypische Kinderunfälle im innerstädtischen Straßenverkehr. Von Unfallanalysen über Präventionsmöglichkeiten zur Entwicklung eines Unfallmodells, Veröffentlichte Dissertation, Ruhr-Universität Bochum 2006
- Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Auf Augenhöhe 1,20 m, Verwaltungsinterner Leitfaden zur Förderung einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung, Basel 2009
- Robatsch, K., Schrammel, E., Grundlagen der Verkehrssicherheit, Wien 2001
- Sandmayer, A., Das motorische Leistungsniveau der 11-14 Jährigen Schüler/innen in Österreich, Salzburg 2008
- Steininger, K., Friedl, B., Auto, Bildung oder Kinder, Karl-Franzens-Universität, Institut für Volkswirtschaftslehre, Graz 2004
- Verkehrsclub Österreich (Hrsg.), Kinder - Verlierer im Verkehr, Wien 2004
- Verkehrsclub Österreich (Hrsg.), Planungshandbuch: Vorrang für Fußgänger, Wien 1993
- Weltgesundheitsorganisation (WHO), Studie zur Vorbereitung der Umwelt- und Gesundheitsministerkonferenz in London, o.O., 1999
- www.jugendbeteiligung.cc, 14.05.2013
- www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/Kinderbeteiligung.php, 01.04.2014

