



Lokale Agenda 21 Düsseldorf

Fachforum II
Lebensraum Stadt

**Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans (VEP),
Bearbeitungsstand 27.10.2005;**

Hier: Öffentliche Distanzierung und Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

8. März 2006

anliegend erhalten Sie unsere fachliche Stellungnahme zum derzeitigen Zielkonzept im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Nach unserem Ermessen greift der Gegenstand der aktuellen Untersuchungen zu kurz. Vor allem die berechtigten Anforderungen des Umweltverbundes (dies sind i. A. ÖPNV-Nutzende, zu Fuß Gehende, Rad Fahrende) an die städtische Verkehrssituation werden kaum berücksichtigt und explizit erörtert. Hier ist insbesondere auf die fehlende **kindgerechte Verkehrsplanung und –politik** hinzuweisen. Aber auch Aspekte wie Risikoakzeptanz und Sicherheitserleben von Senioren und behinderten Menschen, Schadstoffbelastung und Lärm werden nur unzureichend thematisiert. Zudem fehlt eine übergeordnete und Orientierung gebende Fragestellung.

Das heißt, die genannten Gesichtspunkte müssen in der Untersuchung zum VEP besondere Beachtung finden. Gerade vor dem Hintergrund der seit langem - national und international - geforderten (und geförderten) **dauerhaft umwelt-, sozial- und gesundheitsverträglichen (Stadt)Entwicklung** scheint es unumgänglich, dem Nachhaltigkeitsgedanken, dem sich auch Düsseldorf ausdrücklich verpflichtet hat, angemessen gerecht zu werden.

Daher distanziert sich die Lokale Agenda 21 Düsseldorf offiziell vom bestehenden Zielkonzept.

Die nachfolgend aufgeführten Hinweise zu Defiziten, Hintergründen und Veränderungsmöglichkeiten signalisieren jedoch vornehmlich unser großes Interesse an einem kooperativen und konstruktiven Austausch mit den jeweiligen Verantwortlichen aus Rat und Verwaltung. Nur gemeinsam und interdisziplinär können möglichst viele Facetten einer menschengerechten Mobilität generiert werden!

Wir bitten Sie infolgedessen, innerhalb von vier Wochen Kontakt mit uns aufzunehmen – nicht zuletzt, um dem Lokale Agenda 21-Prozess und seiner Arbeit durch Ihre Auseinandersetzung mit dem o.g. Thema zusätzliche Motivation und Wirkkraft zukommen zu lassen.

Wir freuen uns auf Ihre Antwort,

freundliche Grüße,

1 Anlage

gez.

Dr. Klaus Eick

Lokale Agenda 21 Düsseldorf Fachforum II

P.S.: Rückmeldungen richten Sie bitte an:

Kai Lenßen
Postfach 25 03 34
40092 Düsseldorf
Tel.: 02 11/310 28 79
Fax: 02 11/310 28 75
e-mail: Lenssen-Duesseldorf@t-online.de

Sprecher: Dr. Klaus Eick
Weg nach den Hingebenden 1 b
40489 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 4 79 07 48 Fax: 400755

Vertreter: Freier Stadtplaner Jochen Kuhn
Tel.: 0211 / 57 47 11
Fax: 0211 / 57 96 82

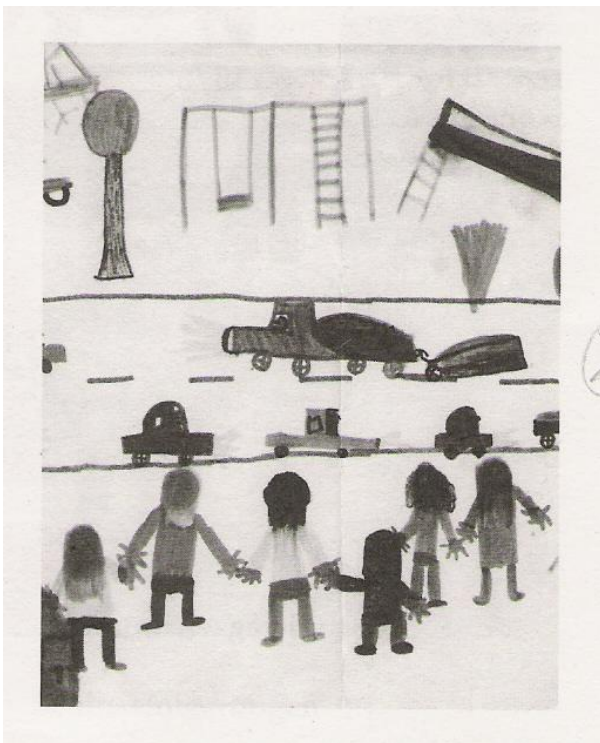
Lokale Agenda 21 Düsseldorf, Fachforum (FF) II (*Lebensraum Stadt*)

Projekt: Mobilität

Teilprojekt: Verkehrsentwicklungsplan (VEP);
hier: Zielkonzept 2015-2020, Stand: 27.10.2005

Stellungnahme

vorgelegt am 08. März 2006



Die Straße trennt

(Analyse von Kinderzeichnungen in den Sozialwissenschaften)

Die jungen Zeichner lassen keinen Zweifel daran aufkommen, dass Straße und Motorfahrzeugverkehr sie daran hindern, viele geschätzte Dinge und geliebte Personen aus der Nähe zu betrachten und zu besuchen.

Quelle: Hüttenmoser, 2005

Kurzfassung

Mit der vorliegenden Stellungnahme der Lokalen Agenda 21 Düsseldorf zum aktuellen Zielkonzept des VEP (Bearbeitungsstand: 27.10.2005) wird aufgezeigt, dass vor allem folgende Aspekte, die zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität dringend erforderlich sind, vernachlässigt wurden: Gesamtziel und geplante Vorgehensweisen bleiben unkonkret und intransparent, Belange des motorisierten Verkehrs werden überproportional stark berücksichtigt, das vorgestellte Konzept des Mobilitätsmanagements greift zu kurz, die Auseinandersetzung mit den Themen Lärm, Sicherheit und Luftverschmutzung bleibt rudimentär und zu oberflächlich. Düsseldorf hegt einerseits den Anspruch, eine familienfreundliche Stadt zu werden, belegt jedoch andererseits den schlechtesten Platz im NRW-weiten Vergleich der Kinderunfallstatistik. Vor diesem Hintergrund wird die Notwendigkeit einer kindgerechten Verkehrsplanung und -politik begründet, welche sowohl Rechte und Bedürfnisse als auch die gesunde Entwicklung der Kinder berücksichtigen und fördern muss. In diesem Zusammenhang skizziert der vorliegende Bericht u.a. Unfallursachen und Effekte der Massenmotorisierung auf die kindliche Entwicklung. Anschließend werden gestalterische Veränderungsmöglichkeiten und Ansätze der Mobilitätserziehung erläutert. Hinweise auf bereits praktizierte Maßnahmen anderer Städte und Regionen leiten über zur Nennung mindestens zweier zentraler Forderungen: a) Person- oder subjektzentrierte Verkehrsplanung mit der stabilen Integration verhaltenswissenschaftlicher Erkenntnisse; b) Initiierung eines Projektes ‚X Schritte zu einer kindgerechten/kindersicheren Verkehrsplanung/-politik‘.

1 Einleitung

Seit dem Jahr 2002 ist der Lokale Agenda 21 Prozess (vertreten durch drei Mitglieder des FF II) in die Entwicklung der Düsseldorfer Verkehrsplanung involviert. Die Beteiligung beschränkt sich auf die Teilnahme an Diskussionsforen und die thematische Mitarbeit in Arbeitsgruppen zur Erstellung unterschiedlicher Szenarien. Szenarien dienen der Vorwegnahme möglicher Verkehrsentwicklungen unter Berücksichtigung bestimmter Wirkzusammenhänge. Z. B. wird der Frage nachgegangen, wie sich eine verstärkte Unterstützung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf die Zunahme/Abnahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auswirken könnte. Berücksichtigt werden hierbei vor allem (planungs)technische und demographische Parameter. Verkehrs(mittelwahl)verhalten und seine Auswirkungen auf unterschiedliche Nutzergruppen können mit dieser Methode verständlicherweise nicht bzw. nur sehr unvollständig vorhergesagt werden, da soziale und psychologische Bedingtheiten des mobilitätsrelevanten Erlebens und Handelns nur unzureichend berücksichtigt werden. Mit anderen Worten: der Effekt eines durch Massenmotorisierung gekennzeichneten Stadtlebens auf die Entwicklung von Kindern oder die Risikoakzeptanz und das Sicherheitsgefühl von Senioren bspw. bleibt anhand der im VEP genutzten Wirkungsanalysen unbeachtet.

Das letzte VEP-Diskussionsforum fand am 24. Juni 2005 statt; Grundlage war das der Lokalen Agenda 21 (LA 21) vorgelegte ‚Zielkonzept‘ vom 07. Juni 2005. Nachträglich gab es eine Version mit Datum vom 27. Oktober 2005, in der auf Seite sieben ergänzt wurde, dass am 27.

April 2005 eine interne Abstimmung mit allen befassten städtischen Ämtern stattgefunden habe. Die Inhalte dieser Abstimmung waren ebenfalls im Konzept vom 07. Juni 2005 enthalten. Durch die Änderung der vorher üblichen Arbeitsweise unter Einbeziehung von Verbänden und Vereinen ist damit klar gestellt, dass der mit Spannung erwartete Schritt einer allgemein diskutierten Auswahl unter drei Test-Szenarien lediglich intern stattgefunden hat, und zwar nach Vorgabe der Verantwortlichen *enger mit der Stadtplanung und den Stadtentwicklungsprojekten zu verzahnen* sei. Insoweit fehlt den Akteuren der LA 21 eine Argumentationshilfe: WIE ist es zum Zielkonzept mit vielen Elementen des Szenarios 1 (dieses beinhaltet den relativ umfänglichen Ausbau von Infrastruktur) gekommen? Für die Agenda bleiben also Fragen offen, z.B. inwiefern Vorschläge der Szenarien 2 und 3 eingearbeitet worden sind oder nachgebessert werden müssten. Aus Sicht der LA 21 ist die Arbeit am VEP als relevante Erkenntnisgrundlage sehr zu begrüßen. Er bildet die Basis für zukünftiges kommunales Handeln, wobei selbstverständlich zum jetzigen Zeitpunkt nicht alle Handlungspläne dargestellt sein können.

Über das Gesagte hinaus ergibt sich aus Perspektive des LA 21 – Prozesses weiterer Planungs- und Handlungsbedarf. Dieser betrifft vor allem Gesichtspunkte einer vielfach geforderten expliziten Berücksichtigung der Situation für den Umweltverbund (UV) – das sind Personen-Gruppen, die auf umweltschonende oder –schützende Mobilitätsarten zurückgreifen. Zu Risiken, Gefahren und Benachteiligungen des UV vgl. u.a. die aktuelle Auseinandersetzung zum Thema *Verkehrssicherheit auf der Luegallee* (Initiative: Sichere Luegallee!, 2006), die *Kleine Untersuchung: Kinderfreundlichkeit in Düsseldorf* (Jugendamt Landeshauptstadt Düsseldorf, 2001) und das Agenda Projekt *(Auto)mobil in Düsseldorf?* (Lenßen, 2004). Aufgrund entsprechender Öffentlichkeitsarbeit könnte zudem der Eindruck entstanden sein, dass Umweltverbände und –Akteure das infrage stehende Zielkonzept befürworten (vgl. Richters, 2005).

Als zentrales Instrument zur Schaffung einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist die LA 21 u.a. dazu verpflichtet, sich für eine umwelt-, gesundheits- und sozialverträgliche Mobilität einzusetzen (vgl. etwa Umweltbundesamt, 2005). Gerade dieser Anspruch an eine ökologische, soziale und ökonomische Zukunftsverträglichkeit kommunaler Entwicklung bringt die Akteure der LA 21 zu dem Entschluss, sich von dem vorgebrachten Zielkonzept des Amtes für Verkehrsmanagement öffentlich zu distanzieren (zum Gegenstand einer zukunftsfähigen Stadt- und Verkehrspolitik vgl. auch die Anforderungen des Deutschen Naturschutzrings im Sonderteil EU-Rundschreiben, 2005 und die Fallstudie des Umweltbundesamts, 2002).

Unter Angabe der jeweiligen Seitenzahlen werden im Folgenden zunächst allgemeine Hinweise auf Defizite, Veränderungsmöglichkeiten und Anregungen umrissen, die kaum oder wenig Beachtung im Zielkonzept erfuhren. Im Anschluss daran folgt die Skizzierung bedeutender Aspekte und Möglichkeiten bezogen auf die Nutzergruppe ‚Kind‘. Sowohl die allgemeinen Aussagen, als auch die Anhaltspunkte zur Umsetzung einer kindgerechten Mobilität sind in einem, an Zukunftsfähigkeit orientierten, VEP unbedingt zu berücksichtigen, da sie – nicht zuletzt – für die positive Entwicklung der Stadt Düsseldorf und ihrer Attraktivität große Relevanz haben.

2 Allgemeine Hinweise

1 Das Thema *kindgerechte/kindersichere Mobilität* fehlt beinahe im gesamten Konzept. Gerade vor dem Hintergrund

a. eine *familienfreundliche Stadt* zu sein/werden

b. der aktuellen Diskussion über **Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung** (i.Ü. liegt Düsseldorf im Vergleich mit anderen Großstädten auf dem zweit schlechtesten Platz was die Kinderunfallzahlen betrifft, s. Tab. 1) und

c. der, im Jahre 2001 vom Jugendamt durchgeführten **Kleine(n) Untersuchung Kinderfreundlichkeit in Düsseldorf**

müssen diese Belange unbedingt integriert werden. Der Hinweis auf den *Kinderstadtplan* lässt unklar, dass ein solcher nur ergänzend sinnvoll erscheint: Ziel dieses Planes ist doch u.a., dass Kinder die, durch den MV gefährdeten Wege nicht mehr nutzen. Sie müssen u. U. Umwege dafür in Kauf nehmen. D.h., auf eine Art und Weise werden sie systematisch aus ihrem Aktionsraum vertrieben, obwohl sie diesen Handlungsraum zur Entwicklung ihrer Persönlichkeit unbedingt brauchen. (Vgl. z.B. S. 4 *Handlungsschwerpunkte*, S. 38.)

2 Die **überproportionale Berücksichtigung des MIV** gegenüber des UV zieht sich wie ein ‚roter Faden‘ durch das Konzept. (Der *Verkehr soll fließen – unter allen*

Umständen ...) Internationale und nationale Übereinkommen, den Straßenverkehr dauerhaft sozial, gesundheits- und Umwelt verträglich zu gestalten (Stichwort: *Nachhaltige Mobilität*), werden im Grunde ignoriert. (Vgl. etwa S. 10, 34 f.)

- 3 Das VEP-Gesamtziel, mögliche Maßnahmen und geplante Vorgehensweisen bleiben oftmals **unkonkret** und **intransparent**. Eine Orientierung gebende **Fragestellung fehlt** ganz. (Vgl. bspw. S. 22, 41.)
- 4 Das vorgestellte Konzept **Mobilitätsmanagement** mit den genannten Komponenten *Informationsvermittlung* und *Schaffung öffentlichen Bewusstseins* greift viel zu kurz. Um menschliches Verhalten dauerhaft zu verändern (hier: weniger Auto fahren zu Gunsten des UV), müssen viel mehr Faktoren berücksichtigt werden. Besonders die Informationsvermittlung steht nur in einem sehr schwachen Zusammenhang mit der Verhaltensabsicht oder gar mit dem tatsächlichen Verhalten. Auch hier bleiben Aussagen über den Fußverkehr und die Kindersicherheit weitgehend unberücksichtigt. Mobilitätsmanagement sollte zudem zur Reduktion des MIV beitragen – nicht, wie hier u.a. beschrieben, zum *gezielten Abbau der funktionalen Defizite im MIV*. Ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement kann nur durch die Mitarbeit entsprechender Experten (Verhaltenswissenschaftler: Pädagogen, Psychologen) konzeptioniert werden. Hierzu existieren bereits sinnvolle und intelligente Ansätze. (Vgl. S. 36 f.)
- 5 Thema **Lärm**: hier wird auf den wichtigen Aspekt der subjektiven Lärmwahrnehmung verzichtet; z.B. führen – finanziell aufwändige – Schallschutzwände nur sehr selten zu einer besseren (Wohn)Zufriedenheit der Betroffenen. Maßnahmen einer Geschwindigkeitsreduzierung hingegen erhöhen die Lärm-Zufriedenheit, auch wenn die Lärmkennziffer objektiv höher liegt als nach einer Schutzwandaufstellung (z.B. wird die Einrichtung einer ‚Zone 30‘ insgesamt als angenehm erlebt, die Situation kognitiv neu bewertet und der Lärmpegel daher als weniger relevant eingestuft). (Vgl. S. 39.)
- 6 Thema **Sicherheit**: Kindersicherheit wird auch hier vernachlässigt. Nochmals, Aufklärungsaktionen sind nur ein einziger Beitrag zur Verhaltensbeeinflussung: isoliert angewandt erzeugen sie bei vergleichsweise hohem Aufwand lediglich ei-

nen sehr geringen Nutzen! Gerade zur angemessenen Erarbeitung dieses Themas sollten Psychologen/Pädagogen hinzugezogen werden. (Vgl. S. 41.)

Insgesamt werden die interindividuellen Unterschiede (Unterschiede zwischen einzelnen Menschen aber auch Gruppen von Menschen) zu wenig berücksichtigt. Mögliche Maßnahmen bleiben intransparent und wenig konkret (s. auch S. 41, Beispiel *Senioren*). Obgleich das Jugendamt im Jahr 2001 die aufschlussreiche *Kleine Untersuchung: Kinderfreundlichkeit in Düsseldorf* herausbrachte, wurde es in die entscheidenden VEP-Gremien des Lenkungskreises und/oder der Arbeitskreise nicht einbezogen.

Um eine menschengerechte Mobilität zu ermöglichen, muss unbedingt transdisziplinär gearbeitet werden (d.h. mehrere Wissenschaften erarbeiten gemeinsam mit Betroffenen/Interessenvertretern/Entscheidungsträgern entsprechende Lösungskonzepte).

3 Kindgerechte Verkehrsplanung

3.1 Wozu ist das eigentlich so wichtig? - Funktionen des Wohnumfeldes für die Entwicklung von Kindern

Auf der einen Seite stehen die Kinder mit ihrem natürlichen Bewegungsdrang und dem Bedürfnis nach Entwicklung sozialer Kompetenzen. Einige Funktionen des Lebensraums Stadt als Wohnumfeld und Aufenthaltsort für die Bedeutung kindlicher Entwicklung sind:

- Förderung von **Kontakten**
- Lernen öffentlicher **Verantwortung** (auch notwendig, um ein vollwertiges Mitglied unserer Gesellschaft zu werden)
- Sammelplatz lokaler **Kinder- und Jugendkultur**
- Einbeziehen von **Nachbarschaft als ‚Hilfstruppe‘** zur Erziehung der Kinder
- Erleben/Erfahren von **Vertrautheit und Zugehörigkeit**
- Nutzung als ein zweites, **nach außen verlegtes ‚Zuhause‘**
- Sicherung von **Autonomiebedürfnissen**
- **Lernen von Regeln** und Beziehungen
- Entwicklung von **Selbstbewusstsein**
- Entwicklung **motorischer und sozialer Kompetenzen**
- Durchführung von **Regeln- und Rollenspielen**

3.2 ‚Gegenspieler‘ motorisierter Verkehr (MV)

Auf der anderen Seite ist der Autoverkehr, der den Aktionsraum der Heranwachsenden stark einschränkt. Bei einem Vergleich der Kinderunfallzahlen von Großstädten liegt Düsseldorf bundesweit auf dem vorletzten Platz, vgl. Tab. 1 (im Jahr 1996 belegte Düsseldorf noch den fünft letzten Platz, vgl. Statistisches Bundesamt, 1997; NRW-weit betrachtet hatte Düsseldorf im Jahr 2005 die meisten Unfälle mit Kinderbeteiligung zu beklagen).

Insgesamt gesehen ist z. Z. zwar ein Rückgang der Unfallzahlen zu deklarieren, die **Hintergründe** hierzu **erfordern jedoch eine kritische Betrachtung**:

- der Rückgang bleibt vor allem auf die Gruppe der Fünf – bis Neunjährigen beschränkt, und zwar nur diejenigen, die zu Fuß gehen;
- bei den anderen Altersklassen und Mobilitätsarten blieb die Unfallrate mehr oder weniger konstant;
- d.h., die Wirksamkeit bisheriger Maßnahmen ist mehr als fraglich (es ist unwahrscheinlich, dass diese nur bei der genannten Gruppe wirksam sind).

Eigentliche Ursachen des Rückgangs sind:

Eltern/Erziehungsberechtigte

- nehmen die Kinder vermehrt an die Hand;
- bringen sie mit dem Auto zu den Einrichtungen;
- lassen sie nicht mehr im Freien spielen.

Auf die Unfallstatistik bezogen, bedeutet das nicht zuletzt: bei einer insgesamt reduzierten Aufenthaltsquote im öffentlichen Raum und einer im Allgemeinen konstant bleibenden Anzahl von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung **steigt die** (relative) **Unfallquote**.

Tab. 1: **Bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2004 verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren**

| Stadt | Einwohner unter 15 Jahren in 1000 | Verunglückte unter 15 Jahren je 100 000 Einwohner |
|--------------------|--|--|
| Berlin | 429,9 | 320,9 |
| Bochum | 49,9 | 312,6 |
| Bremen | 72,6 | 370,5 |
| Dortmund | 84,1 | 348,4 |
| Dresden | 52,6 | 338,4 |
| Duisburg | 75,8 | 298,2 |
| Düsseldorf | 73,0 | 398,6 |
| Essen | 80,3 | 352,4 |
| Frankfurt aM. | 82,2 | 324,8 |
| Hamburg | 229,3 | 410,8 |
| Köln | 134,5 | 377,7 |
| Leipzig | 50,7 | 266,3 |
| München | 157,3 | 302,0 |
| Nürnberg | 64,0 | 303,1 |
| Stuttgart | 76,0 | 290,8 |
| Deutschland | 12162,1 | 306,6 |

Quelle: FB Bildungswissenschaften, AG Mobilität und Verkehr, Universität Duisburg-Essen, 2005

3.3 *Wo bleibt das Verständnis für kindliche Entwicklungsprozesse?*

Unsere Verkehrssicherheitspolitik ist vor allem eine Politik der Verdrängung; sie vertreibt die Kinder aus ihrem ursprünglichen Lebensraum ‚Straße‘ (vgl. u.a. Hüttenmoser, 2005). Dies geschieht ganz absichtsvoll und konkret in einer Vielzahl verkehrstechnischer und gesetzlicher Maßnahmen:

- ‚Verkehr muss fließen ... unter allem Umständen‘: ein Beispiel ist der Trend, Ampelanlagen an großen Kreuzungen gegen Kreisverkehre auszutauschen. Konnten Kinder sich zuvor auf einfachste Weise durch Warten auf das ‚grüne Männlein‘ den Vortritt verschaffen und weitgehend ohne Angst die Straße überqueren, so müssen sie sich nun den Vortritt mit einem kräftigen Schritt auf den Zebrastreifen erkämpfen (ebd.). An die Stelle eines einfachen, klaren und sicheren Vorgehens ist Unsicherheit und Angst getreten;

- das Einrichten notwendiger Querungshilfen wird mit fragwürdigen Begründungen abgelehnt/erschwert (vermeintlich gesetzliche Vorschriften; man hält sie für zu gefährlich, da sie von Fahrzeuglenkern nicht beachtet werden); d.h., es kommt zu weniger Unfällen, da Kinder die Straße gar nicht mehr überqueren;
- kleine Kinder sollen im Straßenverkehr nicht mehr allein gelassen werden (Thema ‚Aufsichtspflicht‘ – Eltern werden für die Gutmachung des Schadens verantwortlich gemacht; d.h., das neue Haftungsrecht könnte auch als ‚Kindheitsverhinderungsrecht‘ bezeichnet werden).

Die beschriebene Situation führt unweigerlich zu einer ‚Erziehung zur Unselbstständigkeit‘. Der eigentliche Verursacher des Problems – der MIV – bleibt unbehelligt. Es fehlt offensichtlich ein vertieftes Verständnis für kindliche Bedürfnisse und wichtige Entwicklungsprozesse.

Weitere Effekte des motorisierten Verkehrs auf Kinder können an dieser Stelle nur kurz erläutert werden (vgl. u.a. Flade, 1999, Flade & Limbourg, 1997, Kalwitzki, 2006):

- Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätsverhalten stehen in engem **Zusammenhang mit der städtischen Umwelt** (z.B. nutzen Kinder/Jugendliche, die in einem auto-orientierten Verkehrsklima aufwachsen, später auch häufiger den PKW).
- Für die Orientierung, sich später einmal verstärkt im UV oder mit dem Auto zu bewegen, spielt die **Mobilitätssozialiation** eine große Rolle. Wichtige Bezugspersonen - wie Eltern, Lehrer und Menschen aus dem öffentlichen Leben - führen als Vorbilder vor, welches Verhalten ‚richtig‘ ist, wie man seine Bedürfnisse (auch im Verkehr) befriedigt: z.B. zeigen Jugendliche, deren Eltern öfter mit dem Rad fahren, selbst häufiger die Absicht, im Erwachsenenalter auch Rad zu fahren.
- Kinder, die über längere Zeit hinweg starkem **Verkehrslärm** ausgesetzt sind, erbringen schlechtere (schulische) Leistungen; Lärm führt u.a. zu gestörter Sprachwahrnehmung, reduzierter Lesefähigkeit, Schlafstörungen, Minderung des psychischen Wohlbefindens.
- Die Auswirkungen der **Luftschadstoffe** wie Schwefeldioxid, Stickstoffoxide und Feinstäube macht die Außenwelt als Lebensraum für Kinder ungeeignet; es bestehen bspw. signifikante Beziehungen zwischen der NO₂-Belastung und den Atemwegssymptomen von Kindern – ihre noch nicht voll entwickelten Lungen reagieren stärker auf Schadstoffe. (Dieser Gesichtspunkt wird im Zielkonzept völlig

außer Acht gelassen, vgl. z.B. S. 39. In diesem Zusammenhang wäre es wohl sinnvoll, auch das Gesundheitsamt in die Verkehrsentwicklungsplanung mit einzubeziehen.)

3.4 Veränderungsmöglichkeiten

Eine kindgerechte Sicherheitspolitik muss

- die Rechte und Bedürfnisse von Kindern berücksichtigen;
- die gesunde Entwicklung der Kinder fördern und nicht behindern.

Was kann die Stadt also mit ihren kommunalpolitischen Mitteln tun?

Einige Beispiele:

- Kinder, die in Wohnumfeldern mit gefährdendem Straßenverkehr aufwachsen, zeigen erhebliche Defizite im Bereich Selbständigkeit, und in der Entwicklung sozialer Kompetenzen und motorischer Fertigkeiten (z.B. mangelhaftes Fahrrad-, Dreiradfahren, Hilflosigkeit). Dies führt jedoch dazu, dass gerade diese Kinder weniger Fähigkeiten aufweisen, um einen sinnvollen Umgang mit dem Verkehr zu erlernen.
 - o Der Straßenraum muss den Kindern zunächst einen Raum, jenen Spiel- und Kontaktraum, zur Verfügung stellen, den sie für ihre gesunde Entwicklung brauchen (um bspw. auch zu erlernen, mit den Gefahren des MV umzugehen).
- Das Übel des Bewegungsmangels muss dort angefasst werden, wo es entsteht: im fehlenden, respektive vom Verkehr dominierten Raum, im Wohnumfeld. Familie, Kindergarten und Schule dürfen nicht ständig zu den ‚Flickbuden‘ der Gesellschaft degradiert werden (ein paar mehr Stunden Sportunterricht können motorische Defizite im Übrigen nicht korrigieren).
 - o Der MV muss den Kindern entgegenkommen: Entwicklungsförderung; Verfügbarmachen geeigneter Spiel- und Begegnungsräume im Wohnumfeld; Zone 30, ‚Spielstraßen‘ mit entsprechenden Geschwindigkeitsüberwachungen (Schrittempo kann schon von kleineren Kindern gut eingeschätzt werden); kindersichere Übergänge; fein verästeltes Netz von Fußwegen und Trampelpfaden zur Verbindung verschiedener Begegnungszonen; kindgerecht einge-

richtete Spielplätze mit unterschiedlich hohen Ansprüchen an die Fähigkeiten der Kinder (aufwändige Möblierung ist für Kinder von untergeordneter Bedeutung!); vom MV gut abgesicherte Zonen (absolute Sicherheit ist jedoch nicht möglich, aber auch nicht notwendig, da der Umgang mit Risiken sonst nicht gelernt werden kann).

- Um die **Mobilitätskompetenz** (das ist das Wissen, welches es einer Person ermöglicht, das Verkehrsgeschehen zu verstehen, sich selbst als Teil davon zu sehen und sich aus dieser Position heraus umwelt- und sozialverträglich zu verhalten; der Verkehr wird also nicht mehr als unabwendbares Schicksal begriffen, sondern als von Menschen gemacht und dementsprechend auch als veränderbar erkannt) zu fördern/stärken, müssen verantwortliche Akteure gemeinsam handeln: Eltern, Schule, Kommune und ÖPNV-Unternehmen sollten partnerschaftlich an so genannten *school agreements for safe and sustainable mobility* beteiligt sein.

Weitere mögliche Maßnahmen:

- Quartiersstraßen müssen so gestaltet werden, dass bereits jüngere Kinder auf ihnen wieder ungefährdet spielen können; konkret bedeutet dies, bauliche Maßnahmen müssen die Fahrzeuge zwingen, im Schrittempo in Quartiere hinein zu fahren oder sie zu durchqueren;
- als ergänzender Schritte kann hier die Schaffung von kombinierten Begegnungs- und Spielorten erwähnt werden; vor allem in Quartieren mit sehr wenigen Kindern kann es wichtig sein, dass öffentliche Orte für das Spiel der Kinder und die Begegnung der Eltern geschaffen werden;
- Hauptstraßen müssen so gestaltet sein, dass bereits kleinere Kinder ohne Gefahr und ohne Angst die Straßen entlang gehen oder sie überqueren können; konkret: die Gehwegbreite muss erhöht werden; Fahrzeuge dürfen innerorts lediglich in einer deutlich verringerten Geschwindigkeit verkehren, als heute üblich (Ausnahmen bilden die übergeordneten Verbindungsstraßen wie bspw. in der Schweiz und in Österreich); das Falschparken auf oder an Querungshilfen und Einmündungen muss verhindert/sanktioniert werden;
- kinderfreundliche Gestaltung der Hauseingangsbereiche (Schaffung kleiner Spiel- und Aufenthaltszonen im Umkreis des Hauseingangs);

- adäquat hergerichtete Baulücken eignen sich sehr gut als attraktiver Spiel- und Erfahrungsraum für Kinder.

Fahrzeuglenker verlieren während einer langsamen Fahrt durch ein Quartier vielleicht ein paar Sekunden oder wenige Minuten. Kinder hingegen verlieren, wenn sich Auto Fahrende nicht an die erwähnten Regeln halten, sehr viel: ihre Chancen auf eine (im umfassenden Sinne) gesunde Entwicklung und auf eine positive Integration in unsere Gesellschaft sind in hohem Ausmaß gefährdet.

Neben gestalterischen Veränderungen sind Aspekte/**Ansätze nachhaltiger Mobilitätserziehung** zu integrieren (vgl. Kalwitzki, 2006). Zu beachten ist hierbei, dass die folgenden **Aktionspakete nur in Verbindung** mit der Umsetzung der - zum Teil o.g. – baulichen und politischen Veränderungen zu einer kindgerechten Verkehrssituation führen können. Ergebnisse aus den entsprechenden Erfahrungsberichten der Kinder sind unbedingt respektvoll anzuerkennen und ernst zu nehmen, da sie immer relevante Hinweise geben!

- **In der Grundschule:**

- *Stadtteilerkundungen*: Erkundungsgänge, Verkehrsbeobachtungen, Erstellen von Mängelbögen
- *Verkehrsdetektive*: Analysieren von Gefahrenpunkten im Straßenverkehr
- *Kinderstadtteilpläne*: von Kindern gestaltete Stadtteilpläne
- *Tempomessungen*: Verkehrsaufklärung Erwachsener durch Kinder
- *Fußgängergemeinschaften "Walking Bus"*: begleitete Gehgemeinschaften auf dem Schulweg
- *Selbständig mit Bus und Bahn*: Ausflüge mit dem ÖPNV, Betriebsbesichtigung
- *Straßenraumgestaltung durch Kinder*: Spielstraßen-Aktionen, Kinder bauen Modelle.

- **In der weiterführenden Schule:**

- *Fahrzeugbegleiter in öffentlichen Verkehrsmitteln*: Konfliktbewältigung im Bus durch Schüler
- *ÖPNV-Rallye "Jagt nach Mister X", "Wo ist der Fuchs?"*: Verfolgungsjagd mit dem ÖPNV
- *Theaterstück zu Themen der Mobilität*

- *Ökologische Klassenfahrten*: mit dem Rad oder mit dem ÖPNV von Schülern organisiert
- *Förderung des Radverkehrs*: Ausflüge per Rad, Radwegeuntersuchung, Fahrradwerkstatt, bewachte Fahrradabstellmöglichkeit
- *Bildung von Fahrradpools*: begleitete Radfahrgemeinschaften
- *Mobilitätsausbildung*: Kooperation Schule – Fahrschule: Integration nachhaltiger Mobilität in der Fahr(Lehrer)ausbildung
- *Mobilitätsberatung* in der Schule von Schülern organisiert.

3.5 Best practice

Mobilitätsmanagement an Schulen (ILS NRW-Projekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)

Neue Unterrichtsmaterialien Eigenständige Mobilität

- Infos unter:
 - <http://www.ping.lernnetz.de>
 - <http://mms.uni-hamburg.de/productsupport>
 - <http://www.verkehrswissen.de>

Die sanfte Rückeroberung der Straße

- Infos unter:
 - www.soziale-plastik.ch

Die Internet-Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“

- kann erworben werden beim:
 - Institut Wohnen und Umwelt (IWU), Annastr. 15, 64285 Darmstadt.

Integration einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)

- vgl. die Richtlinie 2001/42/EG zur „Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“; Bongardt, Dalkmann & Schäfer-Sparenberg (2004).

Wo man aussteigt, beginnt das Leben! – Kinderzeichnungen zum Thema „Kind und Verkehr“ und ihre Bedeutung für die sozialwissenschaftliche Forschung

- Video/DVD und Broschüre erhältlich unter:
 - o Postfach 357, CH 8401 Winterthur

Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche – Beispiel Stadt Brühl (Rheinland)

- Kontakt:
 - o knaefe@bruehl.de (Katja Naefe, Fachbereich Stadtentwicklung der Stadt Brühl)

Aus Wien

In der Stadt Wien konnten innerhalb eines etwa dreijährigen Beratungs- und Planungsprozesses (Projekt ‚mehr platz!‘) kindgerechte Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden:

- **Spielstraße:** Straßen werden für einen Nachmittag in der Woche für den Autoverkehr gesperrt, damit dort Kinder (und Erwachsene) spielen können;
- **Kinderbeirat:** Eine Schulklasse wird ein Jahr lang zum Kinderbeirat und begutachtet dabei Maßnahmen im Bezirk auf ihre Kinderfreundlichkeit;
- **Kinderfreundliche Gasthäuser:** WirtInnen werden eingeladen, einen Teil ihres Biergartens/ihrer Terrasse oder ihres Lokals Kindern zur Verfügung zu stellen und dort Spielmöglichkeiten anzubieten;
- **Spielmarkierungen:** Fixe Spielmarkierungen auf Gehwegen, Plätzen oder Spielstraßen regen Kinder zu Hüpfspielen an und sind ein Zeichen dafür, dass an diesen Orten Platz für alle ist.

4 Fazit

Im beschriebenen Verteilungskonflikt geht es vorrangig um die Frage, wie das knappe Gut ‚öffentlicher Raum‘ am sinnvollsten genutzt werden soll. Dazu gibt es beachtliche Entscheidungsspielräume und (kreative) Beispiele. Sogenannte ‚Sachzwänge‘ sind auf die Ebene ideologischer Betrachtungen zu verweisen. Vielmehr muss den Bedürfnissen der Kinder eine grö-

ßere Plattform und Lobby gegeben werden, was die Einbeziehung entsprechender wissenschaftlicher Fachdisziplinen (Gesundheitswissenschaften, Verhaltenswissenschaften) impliziert. Vor diesem Hintergrund wären auch die - mit Sicherheit gut gemeinten - Maßnahmen des Amtes für Verkehrsmanagement zum Thema ‚verkehrssichere Kinder‘ (z.B. *Kinderstadtplan*, *Verkehrssicherheitstag*, *Warnwestenaktion*, *Kindersprechstunde*) auf ihre Sinnhaftigkeit und Wirksamkeit hin zu überprüfen.

Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass mit der Umsetzung einer kindgerechten Verkehrspolitik und -planung in vielfacher Hinsicht auch den gerechtfertigten Anforderungen an eine faire Mobilitätssituation für Senioren und Menschen mit Behinderung entsprochen werden könnte.

5 Zentrale Forderungen für das weitere Vorgehen

- *Personen- oder Subjektzentrierte Verkehrs(entwicklungs)planung*: befasst sich dezidiert mit dem menschlichen Erleben und Verhalten, um vor diesem Hintergrund gemeinsam mit Planungswissenschaftlern Maßnahmen hervorzubringen
 - o **also**: feste Integration von Verhaltenswissenschaften (Pädagogik, Psychologie)!
- Einsatz eines **Mobilitätsmanagements**, welches über die reine Informationsvermittlung weit hinausreicht.
- Initiierung eines Projekts ‚*X Schritte zu einer kindgerechten/kindersicheren Verkehrsplanung/-politik*‘.

Literaturverzeichnis

Amt für Verkehrsmanagement (2005). Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan. Zielkonzept. Bearbeitungsstand: 27.10.2005. Düsseldorf.

Bongardt, D., Dalkmann, H. & Schäfer-Sparenberg, C. (2004). Chancen für eine umweltverträgliche Mobilität. Verkehrszeichen, 20 (4), 15-50.

Deutscher Naturschutzring (DNR) (Hrsg.). (2005). Die Zukunft der Europäischen Union. Sieben thematische Strategien für eine bessere Umweltpolitik. Sonderteil EU-Rundschreiben. 14 (02).

Fachbereich Bildungswissenschaften (2005). AG Mobilität und Verkehr. Universität Duisburg-Essen.

Flade, A. (1999). Mobilität aus ökopsychologischer Perspektive. Hagen: FernUniversität.

Flade, A. & Limbourg, M. (1997). Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt.

Hüttenmoser, M. (2005). Was heißt kindergerechte Sicherheitspolitik? Verkehrszeichen, 21 (4), 25-29.

Jugendamt Landeshauptstadt Düsseldorf (2001). Kleine Untersuchung: Kinderfreundlichkeit in Düsseldorf.

Kalwitzki, K.-P. (2006). Mobilitätskompetenz und Sicherheit. Verkehrszeichen, 22 (1), 19-23.

Lenßen, K. (2004). (Auto)Mobil in Düsseldorf? Abschlussbericht. Lokale Agenda 21 Düsseldorf.

<http://www.gruenbuch.de/fachforumll/img/DOKUMENTATION%2016%20seiten.PDF>
(15.10.2005).

Richters, D. (2005, 29. November). Freie Fahrt für Düsseldorf. Rheinische Post, S. C2.

Initiative: Sichere Luegallee. (2006).

<http://www.sichere-luegallee.de>
(24.02.2006).

Umweltbundesamt (UBA). (Hrsg.). (2005). Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität. Anwenderleitfaden. Berlin.

Umweltbundesamt (UBA). (Hrsg.). (2002). Dauerhaft umweltgerechter Verkehr. Deutsche Fallstudie zum OECD Projekt Environmental Sustainable Transport (EST). Berlin.

Statistisches Bundesamt (1997). Verkehr. Fachserie 8. Reihe 7. Verkehrsunfälle 1996. Stuttgart: Metzler-Poeschel.