

Kinder im Verkehr: Praxisbezogenes EU-Handbuch "Auf die Plätze - Kinder los!"

Kinder leiden weit häufiger unter den negativen Folgen des Verkehrs und einer verschmutzten Umwelt als Erwachsene, vor allem in städtischen Gebieten. Aber Kinder sind nicht allein die jungen, unschuldigen Opfer dieser Situation. Sie verfügen über ein - bislang noch zu wenig ausgeschöpftes - Potenzial, mit dem sie Menschen dazu ermuntern könnten, zukunftsfähigere Verhaltensmuster anzunehmen. Das EU-Handbuch "Auf die Plätze - Kinder los!" zeigt auf, wie wichtig die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern sind, und erläutert Initiativen, die Schulen, Verkehrsbetriebe oder Gemeinden entwickelt haben, um das Wohlbefinden der Kinder zu verbessern. Das Handbuch enthält zahlreiche praktische Vorschläge, Adressen und Hinweise auf Informationsmaterial zu der Frage, wie mit der Mobilität von Kindern aus Sicht der Eltern, der Gemeinden und der Kinder selbst umzugehen ist.

Weitere Informationen:

Auf die Plätze - Kinder los!

http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids_on_the_move_de.html

06.03.2003



**Die Zukunft gehört den Kindern? Zeigen Sie es uns!
Ergreifen Sie jetzt die Initiative und verändern Sie Ihre Stadt und die Art und Weise, in der sich die Menschen darin fortbewegen!**

- 1 Überprüfen Sie das Fahrpreissystem für den öffentlichen Nahverkehr. Gibt es tatsächlich verbilligte Fahrkarten? Bis zu welchem Alter kann ein Kind kostenlos fahren?
- 2 Sehen Sie die Unfallstatistiken Ihrer Stadt der letzten zehn Jahre (oder seit der Geburt Ihres ersten Kindes, falls Ihr Kind schon älter als 10 Jahre ist) durch: Bei welchen Unfällen waren Kinder beteiligt?
- 3 Machen Sie sich eine Vorstellung davon, wie viele Straßen es gibt, in denen die Höchstgeschwindigkeit an Kinder angepasst ist (d. h. 30 km/h), und welche Gesamtlänge diese Straßen ausmachen.
- 4 Stellen Sie eine allgemeine Dokumentation über die Mobilität der Kinder zusammen.
- 5 Benennen Sie eine Person, die für Sie die Internetseiten durchschaut.
- 6 Schreiben Sie alle Schulen Ihrer Stadt an. Schicken Sie ein Exemplar dieser Broschüre mit und bieten Sie an, diejenigen zu treffen, die mit Ihnen tätig werden möchten, um gute Bedingungen für die selbständigen Wege der Kinder zu schaffen (Bestellen dieser Broschüre: siehe S. 2).
- 7 Suchen Sie alle Kampagnen heraus, die für Ihre Stadt Vorbild sein könnten (siehe S. 51).
- 8 Benennen Sie aus Ihrer Gruppe einen Verantwortlichen für den Bereich „Schulweg“ und geben Sie ihm als Erstes die Aufgabe, eine Umfrage unter den Schülern zu organisieren (siehe S. 21 und S. 58).
- 9 Benennen Sie aus Ihrer Gruppe einen Verantwortlichen für den Bereich „Kinder und Mobilität“ und beauftragen Sie ihn damit, eine erste Zusammenkunft einer Arbeitsgruppe zu organisieren, in der die zuständigen Behörden für Städtebau und Raumplanung, ein Institut zur Verkehrssicherheit, die Schulen, die Elternvertretungen, die Jugendvertreter (Jugendgruppen, Jugendheime usw.), das Gesundheitswesen und Vereinigungen vertreten sind (siehe S. 21).
- 10 Beschließen Sie die Einrichtung eines Kinderparlaments und eines Jugendparlaments.

AMT FÜR AMTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
L-2985 Luxembourg



14 7 KH-32-00-031-DE-C

Auf die Plätze, Kinder – los



Auf die Plätze, Kinder – los



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Auf die Plätze, Kinder – los

Vertrieb:

Europäische Kommission, GD Umwelt
Fax (32-2) 299 61 98
E-Mail: env-pubs@cec.eu.int

Koordination: C. Bochu (GD Umwelt) – E-Mail: claude.bochu@cec.eu.int
Text, Redaktion: U. Schollaert
Revision: M. C. Coppieters (ECF), J. Dekoster (Ligue des familles), A. Tsouros und F. Racioppi (OMS)

Grafische Konzeption und Ausführung: C. Hilgers, N. Munarriz (EUR-OP)

Fotos: Fotos der Grafiker und des Autors; unser Dank gilt Transport 2000 (S. 8), Pro Vélo (S. 12), Martin Leuzinger/VCS (Burgdorf, CH; S. 25, 28, 29), EvoBus Austria (S. 27), Verkehrs-Club der Schweiz VCS (S. 28), Verkehrs-Club-Österreich (S. 30), Sustrans (S. 30), École Van Belle (Anderlecht) (S. 36), Luc Degraer/GRACQ (S. 35), Sustrans (S. 35), Jacques Varlet/Énergie-Cités (S. 37), Stadtverwaltung Larissa (S. 42), Vélo Québec (S. 43).

Kinderzeichnungen aus dem Wettbewerb „Grüne Woche“ 2001: Denise Aßmann, Jessica Franke, Tanja Galdipour, Kevin Löffler, Eleni Pantzartzi, Raffaele Scarlatti, There Schulz, Sofia Sironi
Zeichnung S. 32: Erik Liebermann

Wir danken Alessandro Yano für seine Mitarbeit.

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet, Server Europa (<http://europa.eu.int>).

Bibliografische Angaben befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2002

ISBN 92-894-1885-0

© Europäische Gemeinschaften, 2002
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Printed in Belgium

GEDRUCKT AUF CHLORFREI GEBLEICHTEM PAPIER



Auf die Plätze, Kinder – los



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Generaldirektion
Umwelt



Margot **WALLSTRÖM**
*Für Umwelt zuständiges Mitglied
der Europäischen Kommission*

Vorwort

Sind Sie politischer Entscheidungsträger auf kommunaler Ebene, Lehrer, Schulleiter, Eltern, oder interessieren Sie sich einfach für die Entwicklung Ihrer unmittelbaren Umgebung oder für die Mobilität und Gesundheit der 90 Millionen Kinder in Europa – dann sollten Sie diese neue Veröffentlichung lesen.

Wir leben in demselben Klima, wir atmen dieselbe Luft und wir trinken dasselbe Wasser wie unsere Kinder. Dabei sind die Kinder den gleichen Auswirkungen der Luft- und Wasserverschmutzung ausgesetzt wie die Erwachsenen. Kinder sind jedoch keine „kleinen Erwachsenen“. Sie reagieren häufig empfindlicher auf die Verschlechterung der Umweltbedingungen und zahlen daher einen höheren Preis, wenn Entwicklung keine „nachhaltige Entwicklung“ ist.

Aber Kinder sind nicht allein Opfer der gegenwärtigen Situation, sie verfügen über ein – bislang noch zu wenig ausgeschöpftes – Potenzial im Hinblick auf die Schaffung einer besseren und gesünderen Umwelt. Ich kann aus meiner persönlichen Erfahrung bestätigen, dass Kinder in der Lage sind, im Bereich des Umweltschutzes eine wichtige Rolle zu spielen.

Trotz zahlreicher internationaler Erklärungen und Konventionen nehmen Kinder und Jugendliche in der Regel nicht aktiv an Planungs- und Entscheidungsprozessen teil. Sie haben daher nur geringe Möglichkeiten, auf die gegenwärtige Lage oder auf zukünftige Entwicklungen Einfluss zu nehmen. Anders ausgedrückt, tragen wir als Erwachsene eine enorme Verantwortung – eine Verantwortung, die wir viel ernster nehmen müssen, als wir es bislang getan haben.

Die vorliegende Broschüre liefert praktische Beispiele von Maßnahmen bestimmter kommunaler Behörden und Schulen, die dazu beitragen sollen, dass die Bedürfnisse der Kinder in den Bereichen Mobilität und Umwelt besser berücksichtigt werden. Einige Maßnahmen zielen darauf ab, einen neuen, besonders bedauerlichen Trend umzukehren, nämlich die Tatsache, dass die Zahl der Kinder, die den Schulweg mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen, in den letzten zehn Jahren erheblich gesunken ist. Ich hoffe, dass diese Beispiele dem Leser nützliche Anregungen geben werden.

In dieser Broschüre wird eine Initiative herausgestellt, die ich vor einigen Jahren in Zusammenarbeit mit zahlreichen Partnern ins Leben gerufen habe: der europaweite autofreie Tag, der jedes Jahr am 22. September in Hunderten von Städten und Gemeinden in ganz Europa organisiert wird. Dieser Tag gibt Kindern die Gelegenheit zu lernen, aber auch an der Debatte darüber teilzunehmen, was man tun kann, um eine der größten Gefahren in ihrem täglichen Leben – den Autoverkehr – in den Griff zu bekommen.

Es ist zwar nur ein Tag, aber an diesem Tag können sich die Kinder in ihrer Stadt völlig frei bewegen, ohne ständig auf die Gefahren des Autoverkehrs hingewiesen zu werden.

Ich meine, dass wir eine kindgerechte Umwelt schaffen müssen, denn die Kinder werden morgen für die Erhaltung der Umwelt verantwortlich sein. Was gut ist für unsere Kinder, ist gut für die Gesellschaft und unseren Planeten.



INHALT

1



KINDER UND JUGENDLICHE IN DER STADT

Wir dürfen nicht vergessen, dass die überwiegende Mehrheit der Kinder und Jugendlichen „in der Stadt“ lebt. Hier finden sie in unmittelbarer Reichweite zahlreiche und vielfältige Entfaltungsmöglichkeiten. 15-20 % der Wege werden von der jungen Generation zurückgelegt!

Aber unsere Städte werden allzu oft ohne Rücksicht auf Kinder und Jugendliche geplant. Öffentliche Räume und Verkehrsmittel werden von gesunden Erwachsenen für gesunde Erwachsene entworfen – die Bedürfnisse von Kindern und anderen „Minderheiten“ werden dabei vernachlässigt. Die Autonomie der Kinder ist in Gefahr, und dies hat ernstzunehmende Folgen für ihre

Entwicklungsfähigkeit und ihr Wohlbefinden.

Die Verschlechterung der Umwelt ist in den Städten besonders spürbar, wo die Luft- und Lärmverschmutzung den Europäern größte Sorgen bereitet. Wir wissen heute, dass Kinder keine „kleinen Erwachsenen“ sind – sie reagieren empfindlicher auf die Auswirkungen der Umweltverschmutzung. Daher sind die Kommunen dringend gefordert, Schritte zu unternehmen, um die Qualität der städtischen Umwelt wiederherzustellen.

Seite 10

2



WAS KÖNNEN WIR TUN?

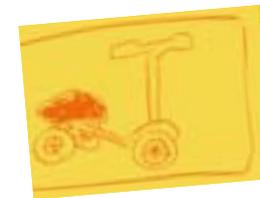
Wie können wir die Bedürfnisse der Kinder angemessen berücksichtigen? Befinden wir uns nicht in einer Sackgasse? Ist eine „kindgerechte Umwelt“ denkbar? In Wirklichkeit haben die Entscheidungsträger die Wahl zwischen verschiedenen Optionen und verfügen über eine Palette an Instrumenten.

Zunächst denken wir natürlich an den Schulweg. Dieser Ansatz wird durch die Tatsache begünstigt, dass es sich um Strecken handelt, die täglich und von vielen Kindern gemeinsam zurückgelegt werden oder die sich auf präzise Zielorte beziehen. Ein Schema wird Ihnen bei der Entwicklung dieses Ansatzes, der zahlreiche erfolgreiche Beispiele geliefert hat, helfen.

Aber es darf nicht vergessen werden, dass die Kinder und Jugendlichen, die unterwegs sind, meist nicht auf dem Weg zur Schule sind (sondern zu außerschulischen Aktivitäten, Sport- und Freizeitaktivitäten, Besuchen, Spielen usw.).

Seite 20

3



BEISPIELE

Die in diesem Kapitel aufgeführten Beispiele zeigen, wie eine Stadt durch unterschiedliche Maßnahmen, die speziell auf die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen ausgerichtet sind, zu einer „kinderfreundlichen Stadt“ werden kann.

Diese reichen von der Beteiligung Jugendlicher an der Stadtplanung und der Gestaltung von Einrichtungen bis hin zu Maßnahmen zur positiven Diskriminierung von Kindern. Öffentliche Verkehrsgesellschaften bieten über das Internet Haltestellen patenschaften für Schüler an oder organisieren Kurse, um Kindern beizubringen, wie sie ihr Netz am besten nutzen. Örtliche Polizeidienste wandeln ganze Stadtviertel in Übungsgelände in natürlicher Größe um, mit Autofahrern als „Versuchskaninchen“. Wenn es darum geht, Ideen zu finden, genügt es, die Kinder selbst zu fragen ...

Seite 38

4



HILFSMITTEL UND ANSPRECHPARTNER

Es gibt zahlreiche Verbände (u. a. Stadtverbände und Bürgervereinigungen), die sich für die Rechte der Kinder einsetzen und Ihnen helfen können.

In diesem Kapitel werden auch verschiedene Publikationen, CD-ROMs und Internetsites genannt, wo Sie Argumente und Ideen finden, um in Ihrer Stadt wirksame und schnelle Fortschritte auf dem Weg zur nachhaltigen Entwicklung zu erzielen.

Seite 50





EINLEITUNG

WELCHE RECHTE FÜR UNSERE KINDER?

In welchem Verhältnis steht das Angebot an Spieleinrichtungen für Kinder in den Städten zur Bedeutung, die die Behörden Parkplätzen und Verkehrsbelangen beimessen? Wie steht es mit den Rechten der Kinder auf Bewegungsfreiheit und Zugang zu den Orten, die ihnen die Möglichkeit bieten, ein soziales und kulturelles Leben zu entwickeln, Kenntnisse zu erwerben und ihr körperliches Wohlbefinden zu verbessern? Gibt es so etwas wie ein Recht auf unabhängige Mobilität? Und wie wichtig ist dieses Recht im Verhältnis zu den Prioritäten der Erwachsenen, die es vorziehen – manchmal um jeden Preis –, das Auto zu nehmen?

Manches versteht sich von selbst: Wir sind alle überzeugt, dass wir die Kinder vor Misshandlung, sexuellem Missbrauch und wirtschaftlicher Ausbeutung schützen müssen. Selbstverständlich haben wir die Pflicht, die moralische, psychische und physische Unversehrtheit eines Kindes gegen Einzelpersonen, in deren „Macht“ es steht, diese zu verletzen, zu schützen. Das Gleiche gilt u. a. für das Recht auf Bildung. Die 1989 angenommene UNO-Konvention über die Rechte des Kindes belegt, dass man sich über einige Grundrechte einigen konnte. Das Recht auf Mobilität gehört leider noch nicht dazu.

Aber abgesehen von diesen Grundrechten, wie verhält es sich mit der „Macht“ der Erwachsenen, ihre Prioritäten und Ansprüche durchzusetzen auf Kosten der Erwartungen oder sogar der Gesundheit und des Wohlbefindens der Kinder?

An einem Samstag im Jahr 1997 kam im Vereinigten Königreich der achtjährige Darren bei einem Verkehrsunfall ums Leben, als er mit

dem Fahrrad zu einem Freund fuhr. Erst auf Druck einer landesweiten Bürgerinitiative zur Unterstützung der schwer getroffenen Eltern sah die Versicherungsgesellschaft des Autofahrers davon ab, dessen „gutes Recht“ vor Gericht geltend zu machen.

Welches gute Recht?

Das Recht zu vermuten, dass sich die Eltern der Fahrlässigkeit schuldig gemacht hatten, da sie so unvorsichtig waren, ein „derart kleines Kind“ allein mit dem Fahrrad und ohne Helm fahren zu lassen.

Wenn wir nicht Acht geben, wird also den Eltern in beschuldigender und moralisierender Weise vorgeworfen, ihre Kinder nicht begleitet zu haben, ein „unangemessenes“ Fortbewegungsmittel erlaubt und nicht für die erforderliche Schutzausrüstung gesorgt zu haben. Die Unbedachtheit oder die „Geistesabwesenheit“ des Autofahrers, der Mangel an Radfahreinrichtungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen werden hingegen stillschweigend übergangen. An der Umgebung ist nichts zu ändern, Pech für die Kinder ... Wenn man diese Überlegungen weiterführt, ist zu befürchten, dass sich bald alle Fußgänger mit Helmen und alle Radfahrer mit einem Blechkasten schützen werden müssen.

Und wie sieht es in Ihrer Stadt aus? Wie viele Kinder verunglücken jedes Jahr bei Straßenverkehrsunfällen? Wie viele Kinder können sich nicht frei bewegen oder spielen?



„Wir müssen die Stadt mit den Augen der Kinder, aus 1,10 m Höhe, neu entwerfen.“

Walter Veltroni, Bürgermeister von Rom



KAPITEL 1

KINDER UND JUGENDLICHE IN DER STADT

In den Ländern der Europäischen Union leben 70-80 % der Bevölkerung in städtischen Ballungsgebieten. Je nachdem, ob bei der Stadtplanung die Bedürfnisse von Kindern berücksichtigt wurden, finden rund 70-80 % der Kinder und Jugendlichen gute oder schlechte Bedingungen für ihre persönliche Entfaltung vor.

Das städtische Umfeld bietet insofern ideale Voraussetzungen für die Entwicklung der Kinder, als sich hier, in ihrer Reichweite, die meisten Dienstleistungen und Einrichtungen für Kinder befinden. Auf der anderen Seite können Städte insofern kinder- und jugendfeindlich erscheinen, als die öffentlichen Räume und Verkehrsmittel häufig in erster Linie für die Erwachsenen und das Auto konzipiert und gestaltet werden und sich wenig für Kinder und Jugendliche eignen.

Kinder und Jugendliche: ein Fünftel der Bevölkerung, das sich nur zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln ... oder mit dem Elterntaxi fortbewegen kann.

DRINGENDE MASSNAHMEN

Etwas mehr als 21 % der Bevölkerung der Europäischen Union, je nach Land zwischen 15 % und 24 %, sind Kinder und Jugendliche im Alter bis zu 18 Jahren. Bezieht man die Jugendlichen bis zum Sekundarschulabschluss ein, d. h. ungefähr bis zum Alter, in dem sie den Führerschein erwerben können, muss ein Fünftel (nichtmotorisierte Erwachsene nicht mitgerechnet) der europäischen Bevölkerung zu Fuß gehen oder ist auf das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel ... oder gegebenenfalls auf das Auto der Eltern angewiesen.



Kinder und Jugendliche nehmen Gewohnheiten an, die sie im Allgemeinen als Erwachsene beibehalten. Derart „konditioniert“ durch die Abhängigkeit vom elterlichen Auto oder eine Umgebung, die dem Auto Vorrang einräumt, werden diese Bürger von morgen ganz „natürlich“ dazu tendieren, das Auto als Bezugspunkt zu nehmen.

Im Übrigen ist festzustellen, dass das Recht der Kinder auf Mobilität ein Problem darstellt. Die Bewohner bewegen sich in ihrer Stadt, um zu Orten zu gelangen, an denen Güter und Dienstleistungen, Aktivitäten der zivilen Gesellschaft, soziale und kulturelle Aktivitäten oder schulische, allgemeine, berufliche oder künstlerische Ausbildung oder sportliche Aktivitäten und körperliche Betätigung angeboten

Der Schulweg

Eine Umfrage der Stadt York unter 15 500 Schülern (66 % der Schülerbevölkerung) hat eine Reihe interessanter Feststellungen ergeben:

34 % der Grundschüler werden mit dem Auto zur Schule gebracht, aber nur 15 % gefällt dieses Verkehrsmittel. Insgesamt würden 40 % gerne mit dem Fahrrad zur Schule fahren, aber nur 3 % tun es tatsächlich.

Im Sekundarbereich werden 15 % der Schüler mit dem Auto zur Schule gefahren. Die Haltung dieser Jugendlichen nähert sich jedoch an die Vorliebe der Erwachsenen für die einfachste und bequemste Lösung an: Rund 20 % ziehen das Auto als Verkehrsmittel vor, 8,5 % von ihnen fahren mit dem Rad zur Schule, dieser Anteil könnte jedoch auf 15 % steigen.

Auf die Frage, was sie am meisten auf ihrem Schulweg belästigt, antworteten 60 % der Grundschüler, dass es vor allem zu viel Verkehr gebe, dass die Autos zu schnell fahren oder dass sie Angst vor einem Unfall hätten. Bei den Sekundarschülern sind 48 % der Meinung, dass es zu viel Verkehr gibt, d. h., auch sie betrachten die Pkw-Benutzung als größtes Problem auf ihrem Schulweg.



Vier von zehn zurückgelegten Wegen führen zur Schule.

werden. Besonders für Kinder und Jugendliche ist dieses Recht auf einen ungehinderten Zugang zur Stadt von entscheidender Bedeutung, denn von ihnen hängt die wirtschaftliche und soziale Zukunft unserer Gesellschaften ab: Wenn wir Erwachsene heranbilden wollen, die in der Lage sind, voll zur Gestaltung der Zukunft beizutragen, müssen wir sicherstellen, dass Kinder und Jugendliche Möglichkeiten wahrnehmen können, um ihre eigene Zukunft aufzubauen.

Kinder und Jugendliche sind jedoch oft mit einem städtischen Umfeld konfrontiert, das ihren Mobilitätsbedürfnissen nur wenig entspricht. In den Städten, wo besonders viele und vielfältige Aktivitäten angeboten werden, wird der selbständige Zugang zu diesen Aktivitäten dadurch eingeschränkt, dass die Verkehrspolitik von den Bedürfnissen, Gewohnheiten und Mitteln der Erwachsenen und insbesondere der Autofahrer bestimmt wird.

KINDER UND JUGENDLICHE SIND AKTIV

15-20 % aller Wege werden von Kindern und Jugendlichen (im Alter von 5 bis 18 Jahren) zurückgelegt. Dieser Anteil entspricht mehr oder weniger ihrem Bevölkerungsanteil.

An Wochentagen führen 70 % der zurückgelegten Wege zur Schule. Wenn man noch die Wochenenden und Schulferien hinzuzählt, ergibt sich für die Wege zur Schule etwa der gleiche Anteil wie für die Wege, die zu Freizeitzwecken

(schätzungsweise zwei Drittel der Kinder nehmen an außerschulischen Aktivitäten teil) oder zu „privaten Zwecken“ (Arztbesuche, Familien- oder Freundesbesuche usw.) zurückgelegt werden, d. h. 40 %.

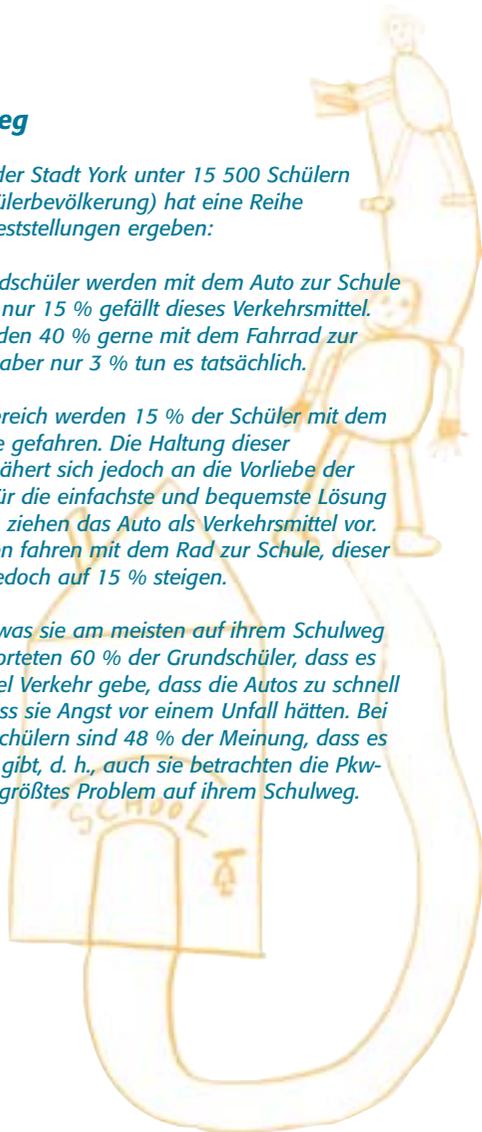
Immer mehr Kinder werden von einem Erwachsenen begleitet oder zur Schule gefahren.

Im Vereinigten Königreich beispielweise geht in der Altersgruppe der 5- bis 10-Jährigen nur ein Kind von neun allein zur Schule, vor nicht einmal zehn Jahren war es noch jedes fünfte Kind.

Das britische Verkehrsministerium schätzt, dass fast 20 % des morgendlichen Berufsverkehrs dadurch verursacht werden, dass Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden.

In einer Umfrage unter französischen Frauen zwischen 25 und 49 Jahren geben 74 % an, dass die Schule weniger als 5 km von ihrem Wohnort entfernt ist, aber 46 % bringen ihre Kinder in der Regel mit dem Auto zur Schule. Von diesen 46 % geben aber 30 % an, dass sie eine durchaus akzeptable Ersatzlösung hätten für den Fall, dass sie ihre Kinder nicht selbst zur Schule fahren oder fahren lassen könnten.

In Luxemburg dienen 9,5 % der von Erwachsenen (ab 18 Jahren) zurückgelegten Wege der Begleitung einer anderen Person. Bei diesen geht es zweifellos um Kinder, denn drei





Viertel der „Begleitungen“ werden von Erwachsenen im Alter von 25 bis 44 Jahren, dem typischen Alter von Eltern mit jungen und heranwachsenden Kindern, übernommen.

DIE BÜRGER SORGEN SICH UM DIE UMWELT

Die Europäer sind der Ansicht, dass die Stadtverwaltung die Zuständigkeitsebene darstellt, die sich am stärksten für den Umweltschutz einsetzen sollte: 29 % erwarten in erster Linie Maßnahmen der Kommunalverwaltung, 22 % sehen dies eher als nationalen Zuständigkeitsbereich, 10 % als Aufgabe der Regionalbehörden und 7 % bzw. 24 % nennen in diesem Zusammenhang die europäische bzw. die internationale Ebene.

Zwischen 1995 und 1999 hat das Vertrauen der Europäer in die Fähigkeit der Behörden, Maßnahmen für den Schutz ihrer Umwelt zu ergreifen, abgenommen.

Gleichzeitig sorgen sich die Bürger der Europäischen Union und insbesondere die Stadtbewohner zunehmend um den Zustand ihrer Umwelt und deren künftige Entwicklung.

Von den zehn Umweltproblemen, die ihnen an ihrem Wohnort die größte Sorge bereiten, betreffen die beiden wichtigsten insbesondere städtische Gebiete, nämlich einerseits das hohe Verkehrsaufkommen und andererseits die Luftverschmutzung. Der Lärm steht an fünfter Stelle, nach dem Müllproblem und der Zerstörung der Natur. Das

Problem der Luftqualität, das 1995 von den Europäern „nur“ an fünfter Stelle genannt wurde, ist im Jahr 1999 auf den ersten Platz vorgerückt ...

UNSERE KINDER SIND IN GEFAHR

Die Gesundheit wird von den Europäern als zweitwichtigste allgemeine Sorge angegeben, nach der Gewalt (66 % bzw. 79 % der Nennungen). Die Umwelt steht auf dieser Liste, die insgesamt elf Themen umfasst, an fünfter Stelle (45 % der Nennungen).

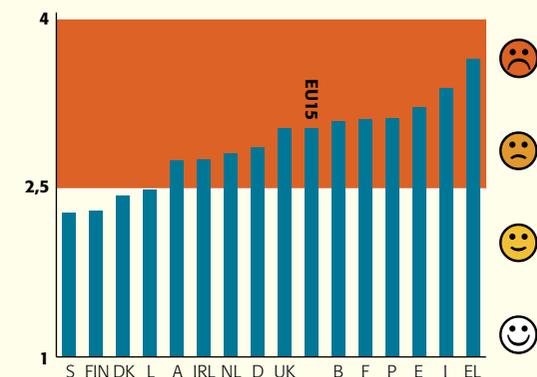
Die Luftverschmutzung wird von allen als konkrete Gesundheitsgefährdung anerkannt, aber auch Lärmbelästigung wird zunehmend als Problem genannt, das die Gesundheit oder das Wohlbefinden beeinträchtigt.

Da wir wissen, dass Kinder im Allgemeinen empfindlicher auf die Umweltverschmutzung reagieren als Erwachsene und dass für sie gute Luft noch wichtiger ist, da sie sich in der Wachstumsphase befinden, ist davon auszugehen, dass die allgemeinen Umweltsorgen der Europäer noch größer sind, wenn es um die Gesundheit ihrer Kinder geht.

Es lässt sich heute wohl kaum anfechten, dass Luftverschmutzung gesundheitsschädlich ist und dass die breite Öffentlichkeit – wenn auch teilweise widerwillig – letztendlich allgemeine Gesundheitsschutzmaßnahmen befürwortet, auch wenn diese dazu zwingen, gewisse Mobilitätsgewohnheiten zu ändern. Abgesehen von diesen

Schaubild 1.1

Städtische Probleme



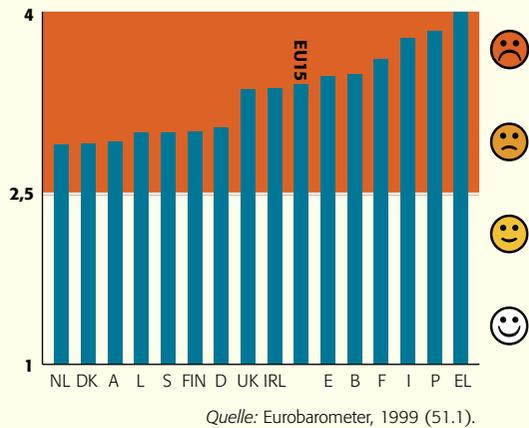
Quelle: Eurobarometer 1999 (51.1).

Sind Sie besorgt über die städtischen Probleme (Verkehr, Lärm, Umweltverschmutzung)?

Bei dieser Frage mit vier Antwortmöglichkeiten liegt der neutrale Punkt bei 2,5 „besorgt, aber nur ein bisschen“. In allen Mitgliedstaaten zeigt sich, dass die Bevölkerung sich zumindest bewusst ist, dass ein Problem besteht, und sich für Maßnahmen der öffentlichen Behörden interessiert.

Schaubild 1.2

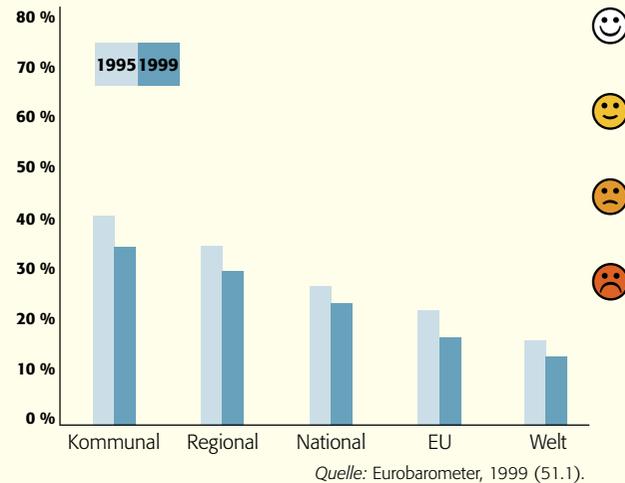
Die Luftverschmutzung

**Sind Sie besorgt über die Luftverschmutzung?**

Bei dieser Frage mit vier Antwortmöglichkeiten liegt der neutrale Punkt bei 2,5 „besorgt, aber nur ein bisschen“. In allen Mitgliedstaaten zeigt sich, dass die Bevölkerung sich dieses Problems sehr bewusst ist und konkrete Maßnahmen und Lösungen von der öffentlichen Hand erwartet.

Schaubild 1.3

Könnte mehr tun!

**Ergreifen die Behörden wirksame Maßnahmen, um die Umwelt zu schützen?**

Nach Ansicht der Europäer setzt sich keine Zuständigkeitsebene wirksam für den Umweltschutz ein. Dass ihre Sorgen wachsen, zeigt sich daran, dass ihre Unzufriedenheit mit den Maßnahmen der öffentlichen Hand zwischen 1995 und 1999 gestiegen ist.

Vernunftgründen gäbe es wohl auch gute wirtschaftliche Gründe, die Probleme entschlossen anzugehen: In der Schweiz hat eine vom Verkehrs- und Energierferat des Umweltministeriums durchgeführte Studie gezeigt, dass allein die Luftverschmutzung durch PKW Gesundheitskosten in Höhe von 83 EUR pro Einwohner und Jahr verursacht. Diese Zahlen werden durch Langzeitstudien in den Vereinigten Staaten und in Europa erhärtet (siehe „Die externen Kosten des Verkehrs“) und sind eher zurückhaltend: Sie beinhalten beispielsweise keine Kosten in Zusammenhang mit Krebs, obgleich bestimmte durch Kraftfahrzeuge verursachte Schadstoffe höchst krebserregend sind, wie aus einer amerikanischen Studie aus dem Jahr 1989 hervorgeht. Diese Studie stellt einen Zusammenhang zwischen Straßenverkehrsdichte und Krebshäufigkeit bei Kindern her (das Leukämierisiko ist bei Kindern, durch deren Wohnort täglich mehr als 10 000 Fahrzeuge fahren, dreimal höher als bei Kindern, durch deren Wohnort nur 100 Fahrzeuge fahren, zitiert in *Gesundheitsrisiko Auto*).

Kranke Kinder

Je mehr Fortschritte in der wissenschaftlichen Forschung erzielt werden, desto mehr sorgen wir uns um unsere Gesundheit. Ganz besonders im Bereich der Mobilität entdecken wir allmählich die zahlreichen Probleme, die die Gesundheit und das Wohlergehen der Kinder bedrohen.



Tägliche Bewegung im Kindesalter ist das beste Mittel, um sicherzustellen, dass diese gesunde Gewohnheit auch im Erwachsenenalter beibehalten wird.

In den Vereinigten Staaten leiden 25 % der Kinder zwischen 6 und 17 Jahren an Fettleibigkeit, d. h. 1,5mal so viele wie in den 60er Jahren. In Europa ist eine ähnliche Tendenz festzustellen, hier sind zwei von zehn Kindern davon betroffen.

Bei Kindern ist Fettleibigkeit weniger auf Ernährungsgewohnheiten zurückzuführen als auf mangelnde Bewegung. Kurzfristig erschwert sie die psychosoziale Integration der betroffenen Kinder. Langfristig bereitet sie nicht nur den Boden für Fettleibigkeit im Erwachsenenalter, sondern auch für eine Reihe von verwandten, teilweise sehr schwerwiegenden Gesundheitsproblemen (Herz- und Gefäßerkrankungen, hormonelle Störungen, Gelenkprobleme usw.).

Abgesehen von Fettleibigkeit leiden viele Kinder an Übergewicht und werden in ihrer körperlichen Entwicklung durch mangelnde Bewegung beeinträchtigt. Dies wiederum kann sich sehr nachteilig auf ihren Körperbau und ihr Selbstwertgefühl auswirken.

Die individuelle körperliche Bewegung hängt natürlich von der Teilnahme an sportlichen oder spielerischen Aktivitäten ab, sie wird aber auch wesentlich durch Mobilitätsgewohnheiten beeinflusst, die in der Kindheit angenommen wurden. Es wird allgemein anerkannt, dass körperliche Bewegung im täglichen Leben eines Kindes der beste Weg ist, um eine ausreichende Dosis körperlicher

Betätigung im Erwachsenenalter sicherzustellen. Mit anderen Worten steht die derzeitige Tendenz, die Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen, in direktem Gegensatz zur Förderung eines gesunden Lebensstils.

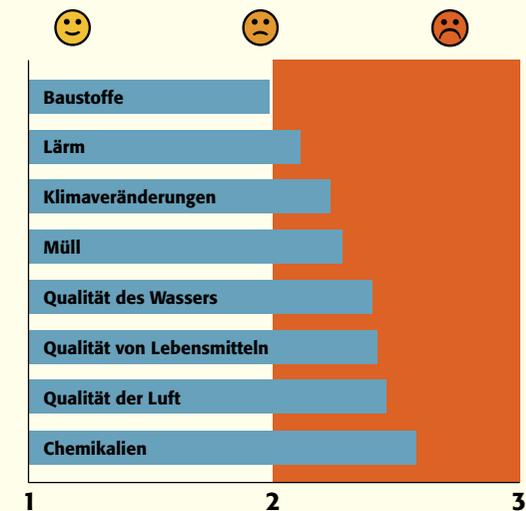
Atemwegserkrankungen

Kinder, die mit dem Auto befördert werden, sind im Fahrzeuginnenraum einer äußerst hohen Schadstoffbelastung ausgesetzt, deren Werte nach Messungen über den Schadstoffkonzentrationen der Außenluft liegen. In der Außenluft werden die Schadstoffe aufgrund größerer Luftmassen verdünnt, und sie erneuert sich viel schneller als die Luft in einem Fahrzeug.

Vergleichende Studien über die Luftbelastung für Erwachsene haben ergeben, dass Radfahrer und Fußgänger, selbst wenn sie sich körperlich anstrengen, um schnell voranzukommen, und dadurch mehr Luft einatmen, insgesamt weniger Schadstoffe aus Abgasen aufnehmen und manchen Emissionen, die direkt aus dem Motorraum (und nicht aus dem Auspuff) kommen und sich daher im Innenraum des Fahrzeugs konzentrieren, praktisch nicht ausgesetzt sind. Darüber hinaus sind Fußgänger und Radfahrer aufgrund ihres besseren allgemeinen Gesundheitszustands widerstandsfähiger gegen die Auswirkungen der Luftverschmutzung.

Schaubild 1.4

Gesundheitsrisiken



Quelle: Eurobarometer, 1999 (51.1).

Inwieweit können die folgenden Dinge Ihrer Meinung nach Ihre Gesundheit in Zukunft beeinträchtigen?

Bei dieser Frage mit drei Antwortmöglichkeiten liegt der neutrale Punkt bei 2, d. h. bei der Antwort „ein wenig“. Die Europäer sorgen sich nahezu ebenso viel um die Gesundheitsrisiken in Verbindung mit der Verschlechterung der Luftqualität wie um die Risiken der chemischen Umweltverschmutzung und der Krisen, die die Landwirtschaft und den Lebensmittelsektor in den letzten Jahren wiederholt getroffen haben.

Tabelle 1.1

Maximale Mittelwerte der Schadstoffkonzentrationen, die von Radfahrern und Autofahrern auf derselben Strecke und zur gleichen Zeit in einer Stunde eingeatmet werden

	Radfahrer ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Autofahrer ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Kohlenmonoxid (CO)	2 670	6 730
Stickstoffdioxid (NO_2)	156	277
Benzol	23	138
Toluol	72	373
Dimethylbenzol	46	193

Quelle: The exposure of cyclist, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants, Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Bruggen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67; 187–193)

Diese Studie zeigt, wie mehrere andere Studien auch, dass Autofahrer hohen Schadstoffwerten ausgesetzt sind. Selbst wenn man die körperliche Anstrengung berücksichtigt (ein Radfahrer atmet durchschnittlich 2,3mal soviel Luft ein wie ein Autofahrer), gehen die Radfahrer immer noch als Sieger aus dem Vergleich hervor, weil sie durch die körperliche Bewegung ihre Widerstandskräfte gegen die Auswirkungen der Luftverschmutzung stärken. Noch bessere Werte ergeben sich für Fußgänger, die Abstand zu Hauptstraßen halten (wo die Luftverschmutzung am stärksten ist) oder wenig befahrene Straßen nehmen.

Im Vereinigten Königreich fordert die National Asthma Campaign Asthmatiker auf, Druck auf ihre gewählten Volksvertreter auszuüben, damit sie Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ergreifen, um ihre Gesundheit zu schützen.

Die wohltuende Wirkung täglicher Bewegung, wie zu Fuß zur Schule gehen oder mit dem Rad zur Schule fahren, kann für die vielen Kinder mit Atemwegsproblemen aufgrund der Luftverschmutzung des Straßenverkehrs nur gut sein. Das Risiko einer Atemwegserkrankung ist bei Kindern, deren Wohnort in der Nähe stark befahrener Straßen liegt, um 50 % gestiegen (Weltgesundheitsorganisation 2000). 1996 wurden in Frankreich, Österreich und der Schweiz bei Kindern unter 15 Jahren 300 000 zusätzliche Bronchitisfälle und 160 000 zusätzliche Asthmaanfälle registriert, die allein durch die Luftverschmutzung des Straßenverkehrs verursacht wurden (Weltgesundheitsorganisation). Stickstoffdioxid (NO_2) verursacht Husten und reizt die Schleimhäute der Kinder, Ozon (O_3) reduziert die Lungenkapazität, ganz besonders bei Kindern. Die mikroskopischen Partikel verringern die Lungenkapazität und stehen in direktem Zusammenhang mit der Zunahme von Atemwegserkrankungen wie Bronchitis und Asthma. Rund 20 % der Jugendlichen leiden an Asthma, und einer britischen Studie zufolge hat sich die Häufigkeit dieser Krankheit zwischen 1974 und 1986 verdoppelt. Die Zahl der Erwachsenen, die wegen Asthma ihren Arzt aufsuchen, hat sich im Vereinigten Königreich zwischen 1971 und 1991 verdreifacht.

Psychische Entwicklung und seelisches Gleichgewicht

Die Frage der seelischen Gesundheit ist äußerst wichtig. Viele Kinder und Jugendliche leiden an verschiedenen emotionalen und psychischen Störungen, die klar definiert und diagnostiziert werden (wie z. B. Angstzustände und Depressionen) und die zu Drogenkonsum führen können. Durch körperliche Bewegung kann vermieden werden, dass solche Störungen auftreten bzw. sich weiterentwickeln. Aus Studien geht hervor, dass körperliche Bewegung manchmal Auswirkungen hat, die mit Ergebnissen einer psychotherapeutischen Behandlung durchaus vergleichbar sind (James F. Sallis und Neville Owen, *Physical Activity and Behavioral Medicine*, Sage Publications, 1999). Das liegt daran, dass sich die körperliche Betätigung auf das Selbstverständnis und auf die Selbstachtung auswirkt und das Gefühl vermittelt, etwas geleistet zu haben – allesamt Faktoren, die bei schulischen Leistungen oder der Entwicklung sozialer Verhaltensweisen eine Rolle spielen.

🔄 Kinder sind mobil

Die systematische Begleitung von Kindern auf dem Weg zur Schule oder zu anderen häufig besuchten Orten, bis über das Kindesalter hinaus, und insbesondere die Tatsache, dass sie gefahren werden, hat bedeutende Auswirkungen auf ihre psychomotorische Entwicklung.



„Wir können nicht tolerieren, dass die Kinder bei Sommersmog zu Hause eingeschlossen werden, während die Autos aus den Garagen dürfen!“

Ekin Deligöz, Mitglied des Deutschen Bundestags

- Die Kinder bleiben abhängig von ihren Eltern, was sie in ihrer Selbständigkeitsentwicklung beeinträchtigt und dadurch ihre Fähigkeit einschränkt, sich an neue Situationen anzupassen.
- Die Kinder verpassen zahlreiche Sozialisierungsgelegenheiten (Begegnung mit anderen Kindern und die Möglichkeit, mit ihnen Freundschaft zu schließen, Begegnung mit anderen Eltern und Erwachsenen auf dem Schulweg, Entdeckung der Umgebung usw.). Dies behindert ihre psychosoziale Entwicklung.
- Im Auto verhalten sich Kinder meist apathisch, sind energielos und unaufmerksam; dies hat Folgen für ihre schulischen Leistungen, denn mangelnde Bewegung wirkt sich auf den Gemütszustand und die Konzentrationsfähigkeit aus, wie aus wissenschaftlichen Vergleichen der Arbeitsleistungen von Personen, die mit dem Auto und mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, hervorgeht. Im Vereinigten Königreich finanziert das Verkehrsministerium Forschungsarbeiten über den Zusammenhang zwischen kognitiven Fähigkeiten und Verkehrsart (siehe das Kapitel „Hilfsmittel und Ansprechpartner“). Kinder im Auto müssen den Stress des Fahrers ertragen; kleine Kinder sind außerdem zu schnellen Reizen ausgesetzt: Da sie nicht in der Lage sind, Reize mit einem derart hohen Tempo aufzunehmen, reagieren sie mit Frustration und Nervosität und verlieren das Vertrauen in ihre eigenen Fähigkeiten.

➔ **Kinderspiele**

Bereits bevor die Kinder das schulpflichtige Alter erreichen und sich die Frage der täglichen Beförderung stellen wird, kann ihre psychologische und psychosoziale Entwicklung durch ein Umfeld, in dem das Auto allgegenwärtig ist, ernsthaft beeinträchtigt werden.

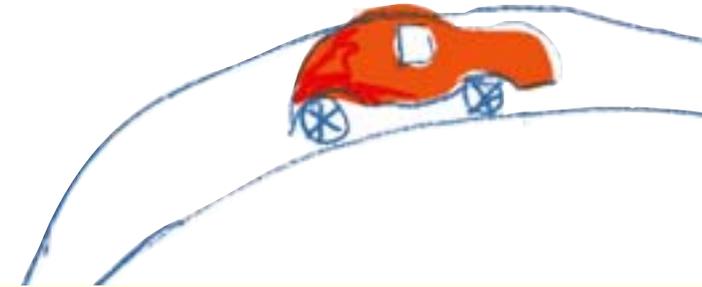
Eine gründliche Studie über Fünfjährige in Zürich hat ergeben, dass Kinder, die auf der Straße spielen, wesentlich länger und „besser“ spielen als diejenigen, die drinnen oder im Garten spielen und nur in Begleitung eines Erwachsenen aus dem Haus gehen dürfen.

Die Umfrage zeigt, dass es nicht von der persönlichen Einstellung der Eltern oder ihrer Beziehung zu dem Kind (Überfürsorglichkeit) abhängt, ob es auf der Straße spielen darf oder nicht, sondern hauptsächlich davon, wie sie die Gefahren des Autoverkehrs einschätzen.

In einem Umfeld, das nicht durch das Auto beherrscht wird (zum Beispiel durch Geschwindigkeitsbegrenzung und/oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen oder besonders breite Bürgersteige), können die Kinder die körperlichen und psychosozialen Betätigungsmöglichkeiten voll nutzen, die sich beim Spielen eröffnen. Im Spiel – ihrer Lieblingsbeschäftigung, die für ihre Entwicklung von grundlegender Bedeutung ist – knüpfen Kinder Beziehungen, schließen Freundschaft, lernen Konflikte zu lösen ... Die Eltern der Kinder, die auf der Straße spielen,

lernen sich kennen und unterstützen sich gegenseitig. Aus der Zürcher Studie geht hervor, dass Kinder, die auf der Straße spielen, einen größeren Freundeskreis haben und dadurch ihre Eltern auch mehr soziale Kontakte knüpfen. In der Studie wird betont, dass der maßgebliche Faktor für diesen Unterschied das Spielen auf der Straße ist: Soziologische Variablen und charakterliche Eigenschaften der Kinder oder ihrer Eltern spielen hierbei keine Rolle.





Die Bedeutung des Verkehrs im Leben eines Kindes

Eine eingehende Studie über fünfjährige Kinder in Zürich (Schweiz) zeigt, welche Beschränkungen Kindern auferlegt werden, die in einer „ungeeigneten“ Straße wohnen, in der Spiele durch den Autoverkehr gestört und gefährdet werden (siehe Nationales Forschungsprogramm „Stadt und Verkehr“, Bericht 70 „Lebensräume für Kinder“).

Das **Schaubild 1.5** zeigt den Anteil der Fünfjährigen, die gewöhnlich eine, eine bis zwei oder mehr als zwei Stunden in ihrem Viertel (mit oder ohne Begleitung) spielen. 50 % der Kinder, die in einer „ungeeigneten“ Straße wohnen, spielen niemals im Freien. Von den Kindern, die in einer „geeigneten“ Straße wohnen, spielen hingegen mehr als 50 % regelmäßig mehr als zwei Stunden in ihrem Viertel. Die Unterschiede zwischen beiden Gruppen zeigen, dass man nicht mit der Verfügbarkeit eines begleitenden Elternteils rechnen kann (50 % der Fälle, in denen nicht im Freien gespielt wird) und dass, wenn ein Elternteil zur Verfügung steht, dies nur für begrenzte Zeit der Fall ist (nur 10 % der Spiele im Freien dauern mehr als zwei Stunden). Es genügt also nicht, Spielplätze zu bauen, um gegen die Vorherrschaft des Autos in den Straßen vorzugehen. Außerdem

besteht eine klare Wechselbeziehung zwischen einerseits der Frequenz und Dauer der Spiele im Freien je nach Art der Straße und andererseits der Häufigkeit der Interaktionen, die zum Erwerb sozialer Kompetenzen führen (Spielen in großen Gruppen, Besuche bei anderen Kindern, andere Erwachsene kennen lernen und mit ihnen reden, Aktivitäten, bei denen Kinder anderen Erwachsenen anvertraut werden). Umgekehrt hängt die Existenz „starker“ sozialer Interaktionen nicht von den klassischen Erklärungsvariablen ab (ethnische Herkunft, Geschlecht, soziologische und berufliche Kategorie, berufstätige Eltern). Schließlich ist festzustellen, dass die Eltern der Kinder, die am wenigsten außer Haus spielen, dadurch weniger Kontakte mit anderen Eltern haben und daher mehr Schwierigkeiten haben, eine Lösung für die Betreuung ihrer Kinder zu finden – auch hier besteht ein Zusammenhang mit der Art der Straße und nicht mit den anderen klassischen Variablen.

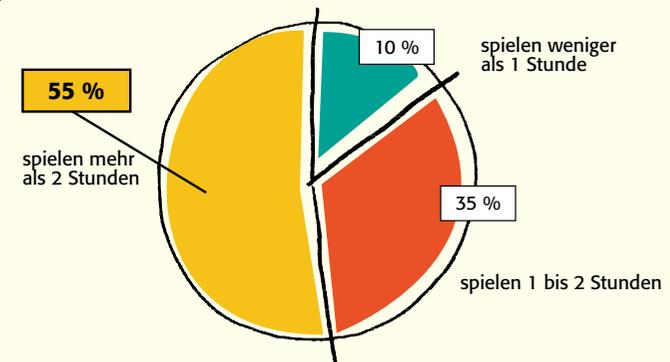
Das **Schaubild 1.6** zeigt die Aktivitäten oder Spiele der Kinder, die normalerweise nur auf Spielplätzen spielen, sowie der Kinder, die auch auf der Straße spielen. Die Kinder in der zweiten Gruppe sammeln wesentlich vielfältigere und reichere Erfahrungen.

Schaubild 1.5

Häufigkeit, mit der Kinder (mit oder ohne Begleitung) regelmäßig eine, eine bis zwei oder mehr als zwei Stunden in ihrem Viertel spielen



für Kinderspiele geeignete Straße



für Kinderspiele ungeeignete Straße

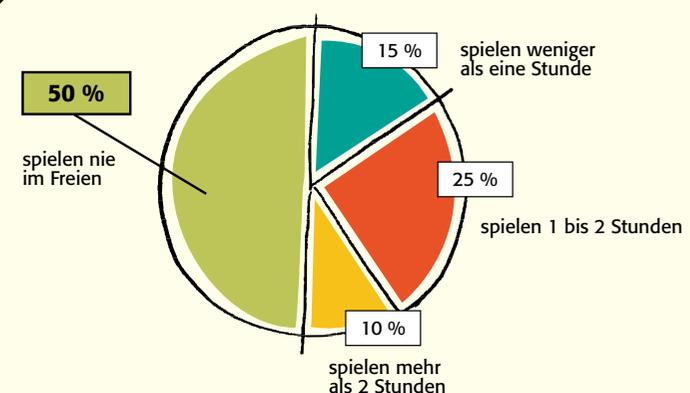
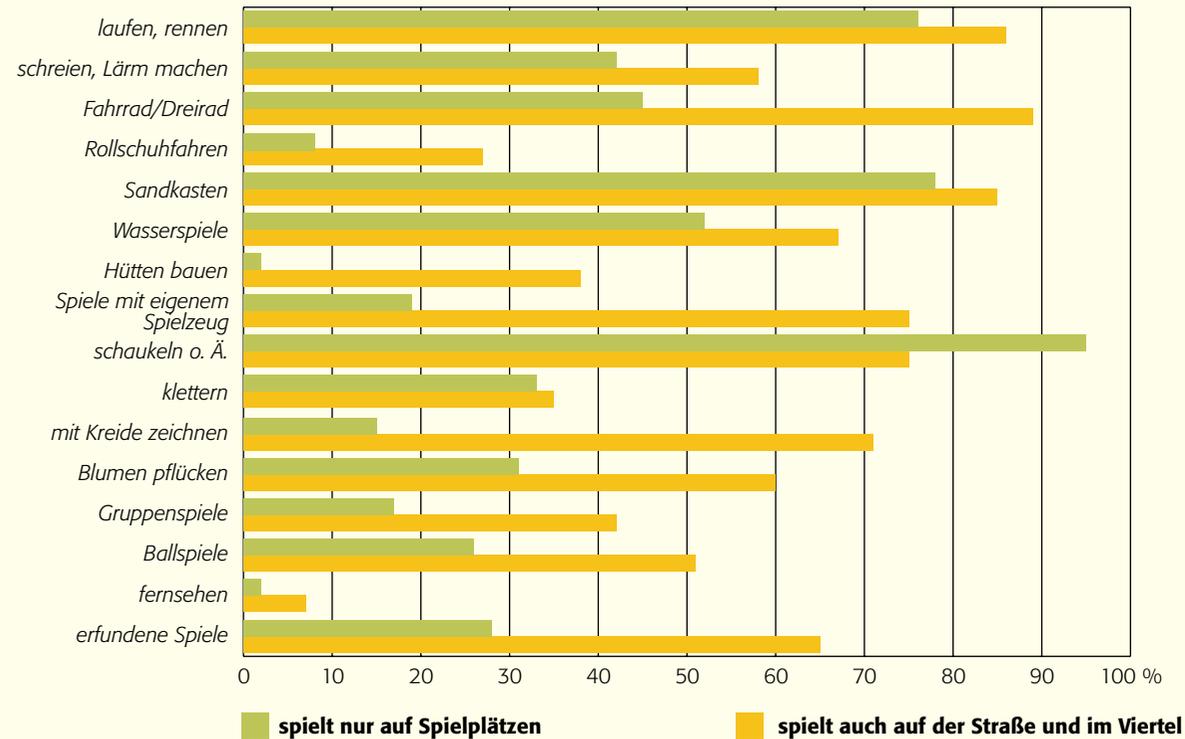



Schaubild 1.6
Spiele der Fünfjährigen in Zürich

Spiele und Aktivitäten von Kindern, die normalerweise nur auf Spielplätzen spielen bzw. die auch auf der Straße spielen, nach eigenen Angaben


Lärm: eine Plage für Umwelt und Mensch

Schätzungsweise 80 Millionen Bürger in der Europäischen Union sind an ihrem Wohnort Geräuschpegeln von über 65dB(A), d. h. einer inakzeptablen und potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ausgesetzt, und weitere 170 Millionen sind Lärmpegeln ausgesetzt, die eindeutig eine Belästigung darstellen. (Die Umwelt in Europa: Der Dobris-Lagebericht und das Grünbuch zur Lärmschutzpolitik der Europäischen Kommission 1996). Dieser Lärm wird zum Teil durch den Straßenverkehr erzeugt. In den Niederlanden beispielsweise empfinden 27 % der Bevölkerung den Lärm des Straßenverkehrs als echte Belästigung, und dieser Anteil wird angesichts der voraussehbaren Verkehrszunahme bis 2030 wohl noch wachsen, wenn sich der Trend bis dahin nicht ändert (Inter-Noise 2001, Nijland, RIVM). In Schweden wird Lärm von Lehrern und Schülern als zweitwichtigstes Umweltproblem angegeben.

Der Lärm wirkt sich auf Kinder und Jugendliche aus. Kleine Kinder, die anhaltendem Lärm ausgesetzt sind, lernen langsamer lesen (Inter-Noise 2001, Hygge). Lärm verursacht Schlafstörungen, was wiederum Folgen für die schulischen Leistungen haben kann. Lärm im Klassenraum wirkt sich auf die Konzentrationsfähigkeit und auf die mündliche Kommunikation aus. Aus mehreren Studien geht hervor, dass Kinder, die zu Hause Lärm ausgesetzt sind, einen erhöhten Blutdruck haben, aber die Folgen sind bislang noch nicht untersucht worden. Jugendliche, die starkem Umgebungslärm ausgesetzt sind, können Verhaltensstörungen entwickeln.

Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen haben bedeutende Auswirkungen auf die Qualität der Geräuschumgebung, denn die Lärmbelastung durch die Fahrzeuge in der Stadt entsteht hauptsächlich beim Fahren.



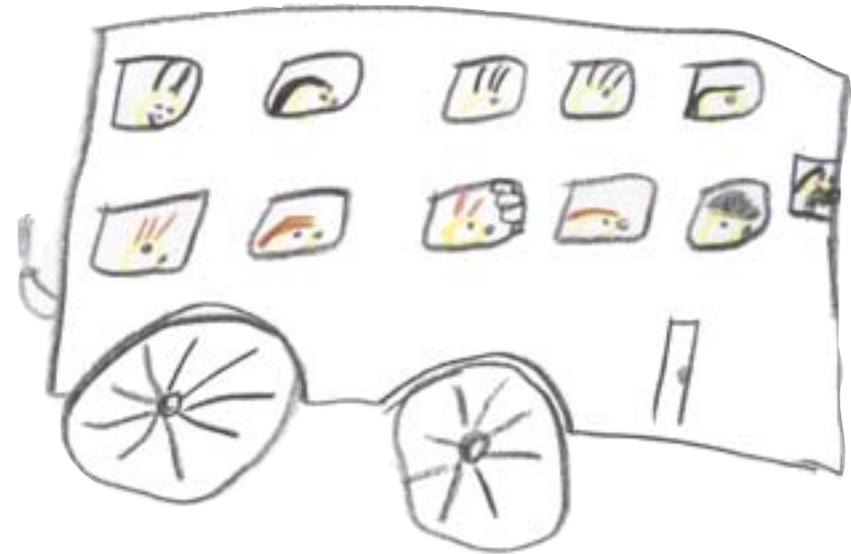




KAPITEL 2

WAS KÖNNEN WIR **TUN?**

Die oben genannten Feststellungen zeigen, welche wichtige Rolle die städtische Umgebung als Lebensraum für die Kinder und Jugendlichen spielt, aber auch – aus der Sicht des Mobilitätsmanagements –, wie wenig diese Umgebung ihren Bedürfnissen entspricht. Sie gefährdet die Autonomie der Kinder und Jugendlichen und bedroht ihre Gesundheit. Die Vorherrschaft des Autos in der Stadt bringt sogar die Möglichkeit zum Spielen und damit eine der grundlegenden Voraussetzungen für die psychosoziale Entwicklung der Kinder und Jugendlichen in Gefahr.



Dennoch sind Städte, die nicht an die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen angepasst sind, keine unvermeidbare Begleiterscheinung des modernen Lebens. Die Stadt ist nicht per se kinderfeindlich, ganz im Gegenteil. Immer mehr Städte berücksichtigen bei der Stadtplanung die Belange ihrer jungen, erwachsenen und älteren Einwohner und gestalten die Räume für den Autoverkehr in einer Art und Weise um, die human und wirtschaftlich vertretbar ist (siehe Kapitel 3 und 4). Im Vereinigten Königreich haben derartige Maßnahmen zwischen 1995 und 2001 dazu geführt, dass der Anteil der mit dem Auto beförderten Schüler im Alter von 6 bis 11 Jahren von 37 % auf 36 % und bei den 11- bis 16-Jährigen von 21 % auf 19 % gesunken ist. Es ist also gelungen, einen angeblich unabwendbaren Trend nicht nur anzuhalten, sondern sogar umzukehren.

Über Fortschritte, die im Bereich der Schülerbeförderung erzielt werden können, wird gern in den Medien berichtet. Außerdem bietet der Umgang mit den Themen Mobilität

und Umwelt unter dem Aspekt der Kinderfreundlichkeit den Vorteil, gewisse Widerstände abzuschwächen. Kaum einer Interessengruppe kann etwas daran liegen, eine Politik anzugreifen, die sich für die Rechte der Kinder einsetzt.

Auf den folgenden Seiten wird der konzeptuelle Inhalt eines Aktionsprogramms zur Förderung einer kindgerechten Mobilität in schematischer Form dargestellt und im Überblick gezeigt, was im Rahmen einer Verkehrspolitik getan werden kann, um Kindern und Jugendlichen in den Städten die Möglichkeiten in Bezug auf Mobilität und Wohlbefinden zu geben, die ihnen zustehen. Hier wird jeder sein „Steckenpferd“, seine Prioritäten für ein Programm zur kinderfreundlichen Stadtplanung finden.

Im Anschluss an dieses Kapitel werden ein paar Beispiele genannt, die die Phantasie anregen sollen: Sie veranschaulichen den Ideenreichtum, den manche Städte, oft mit der Unterstützung der Kinder selbst, an den Tag legen.



Ihr bonus ...

Tabelle 2.1

Der konzeptuelle Inhalt eines Programms für „kindgerechte Mobilität“

1 GRUNDSATZENTSCHEIDUNGEN

1 Politische Anerkennung der Existenz des Problems: Die Mobilität der Kinder ist ein Faktor der Lebensqualität für Erwachsene und Kinder und somit ein Faktor, der die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit Ihrer Stadt beeinflusst.

➔ Eine solche Grundsatzerklärung gibt nicht nur den Ton gegenüber den Medien und allen betroffenen Akteuren an, sondern wird auch innerhalb des politischen Spektrums breite Zustimmung finden.

2 Politisches Engagement: Um die Anerkennung des Problems konkret zum Ausdruck zu bringen, kann Ihre Stadt grundsätzliche Ziele festlegen (Halbierung der Verkehrstopfer, Entwicklung kindgerechter Verkehrsarten auf dem Weg zur Schule usw.), einer Vereinigung aktiver Städte beitreten, einen parteiübergreifenden politischen Ausschuss für diese Frage einsetzen.

➔ Durch diese ersten allgemeinen Schritte wird ein Rahmen aufgestellt, der die konkreten Aktionen vorbereitet und erleichtert.

2 RAHMENMASSNAHMEN

3 Legitimation der Maßnahmen: Eine allgemeine Umfrage unter den Schülern aller Schulen ist das beste Mittel, um die Probleme und Erwartungen besser zu begreifen und die geeigneten Ansätze für Ihre Politik zu finden. Mit einer solchen Umfrage kann die Mobilität der Kinder auf dem Weg zur Schule (40 % der zurückgelegten Wege) sowie zu anderen Zielorten erfasst werden.

➔ Eine groß angelegte Umfrage sollte sich an drei Zielgruppen richten: Kinder, Schulen und Eltern. Allein schon die Tatsache, befragt zu werden, wird zur Sensibilisierung dieser Gruppen beitragen und die besonders Motivierten unter ihnen herausstellen, auf die man sich stützen kann, denn es ist wichtig, mit den „Verfechtern“ der Sache zu arbeiten, für die Sie sich einsetzen werden.

4 Strukturen: Im Hinblick auf die langfristige Koordinierung der verschiedenen Aktionen sollte nicht nur ein Verantwortlicher (bzw. ein Sekretariat), sondern auch ein Forum vorgesehen werden, das regelmäßig alle Akteure zusammenbringt.

➔ Diese Strukturen mögen am Anfang schwerfällig erscheinen, sind aber das beste Mittel, um alle Kräfte zu vereinen, die dazu beitragen können, ein groß angelegtes und langfristiges Projekt voranzubringen.

Messung der Wirkungen:

Evaluierungen stellen ein geeignetes Mittel dar, um die erzielten Ergebnisse oder die notwendigen Anpassungen eines Programms auf effiziente Weise zu ermitteln (siehe das Projekt zu den Indikatoren für nachhaltige Entwicklung).

➔ Ein Evaluierungsprogramm kann Anreize bieten, um eine höhere Beteiligung an dem Aktionsprogramm zu gewährleisten, da es bei den Jugendlichen einen gewissen Wettbewerbsgeist hervorrufen kann.

3 AKTIONEN

5 Stadtplanung und -gestaltung: kompakte Stadt (Stadt der kurzen Wege), Maßnahmen zur Gestaltung der unmittelbaren Schulumgebung, Gestaltung der Stadtviertel (Tempo-30-Zonen, Fahrverbot für lästigen Durchgangsverkehr), Anpassung der Infrastruktur auf den Hauptverkehrsachsen.

➔ Ein Ansatz, der auf Grundmaßnahmen dieser Art beruht, kommt gleichzeitig mehreren Zielgruppen zugute (Sicherheit der Kinder und der Erwachsenen, Lebensqualität für alle Bewohner, besserer Zugang zu den örtlichen Geschäften usw.).

6 a) Organisation eines Schulwettbewerbs (zum Beispiel zum Thema Schulwegplanung für Schüler oder Lehrer ...).

➔ Es kostet zwar Energie, einen Wettbewerb zu organisieren, aber man regt dadurch zur Nachahmung an, und ... es gibt immer einen Gewinner in Ihrer eigenen Stadt!

6 b) Teilnahme an bestehenden Initiativen und Veranstaltungen

(„In die Stadt – ohne mein Auto“ am 22. September, „Walk to School Day“, Verkehrssicherheitswochen usw.).

➔ Die bestehenden Initiativen bieten in der Regel einen Rahmen, in den man sich leicht einfügen kann und der es ermöglicht, Mittel und Unterstützung zu erhalten, von den Erfahrungen anderer zu profitieren und das Interesse der Medien zu gewinnen.

6 c) Organisation von Pilotprojekten (Kinder treffen sich an Sammelpunkten und fahren unter Aufsicht gemeinsam mit dem Rad zur Schule – „cycling bus“, oder laufen gemeinsam betreut zur Schule – „walking bus“).

➔ Gezielte, präzise Aktionen können sehr wirksam sein, da sie positive Kräfte bündeln und Erfahrungen vermitteln, die anschließend auf einer breiteren Ebene reproduziert werden können.

6 d) Teilnahme an bestehenden Wettbewerben (Themen: der Schulweg, Schule und Umwelt usw.).

➔ Der Arbeitsaufwand ist gering und besteht z. B. darin, eine Schule, die an einem landesweiten Wettbewerb teilnimmt, zu unterstützen.



Der konzeptuelle Inhalt eines Programms für „kindgerechte Mobilität“

Dieses Schaubild zeigt die verschiedenen Ebenen, die beachtet werden müssen, und ordnet die Aktionen in einen konzeptuellen Rahmen ein, der ihre Grundlage bildet. Wenn man ein Aktionsprogramm ins Auge fasst, besteht die Gefahr, direkt zu spezifischen Maßnahmen überzugehen und dann erst bei der Durchführung die genaueren Umstände der Grundsatzentscheidungen und Rahmenmaßnahmen zu entdecken.

Es nicht notwendig, gleich am Anfang ein gut strukturiertes und auf allen Ebenen voll entwickeltes Programm aufzustellen. Oft sind nur Mittel und Kräfte vorhanden, um eine bestimmte Aktion durchzuführen, mit der Unterstützung freiwilliger Helfer. Man kann eine solche Erfahrung jedoch unterstützen, indem man den Boden auf den anderen Ebenen bereitet und der Aktion einen politischen und strukturellen Bezugsrahmen gibt.

Nehmen wir zum Beispiel einen „Walking bus“-Versuch. Die Aufgabe der freiwilligen Beteiligten an dieser Aktion kann erheblich erleichtert werden, wenn der Versuch dem Stadtrat vorgestellt und dadurch politisch legitimiert wird und wenn man dafür sorgt, dass er auf Verwaltungsebene von einem ernannten Beamten, der sich für den Erfolg des Projekts einsetzt, begleitet wird. Diese Maßnahmen öffnen viele Türen und Geister und sind gleichzeitig ein Zeichen der Anerkennung, das die freiwilligen Projektteilnehmer anspricht.

Diese geringfügigen zusätzlichen Anstrengungen schaffen einen „Rahmen“ für die konkrete Arbeit und geben ihr so mehr Sinn. Indem man das Gefühl vermittelt, dass die Aktion nicht isoliert ist, unterstützt man den reibungslosen Ablauf der Tätigkeiten, vor allem bei Aktionen, die sich auf einen langen Vorbereitungs- und Durchführungszeitraum erstrecken. Die Teilnahme an einem bestehenden Wettbewerb oder einer Veranstaltung bietet eben diesen Vorteil durch einen bereits festgelegten Rahmen.



Tabelle 2.2

Bei der Verkehrsplanung können Konflikte zwischen den Bedürfnissen von Radfahrern/Fußgängern/öffentlichen Verkehrsmitteln und Autofahrern auftreten. Wem sollte in diesem Fall Vorrang eingeräumt werden?

	+ 	+ 	+ 
Belgien	77,8	86,7	74,3
Dänemark	86	87	78,6
Deutschland	72,1	81,1	85,1
Griechenland	71,5	85,4	85,7
Spanien	66,3	88,9	90,5
Frankreich	69,2	81,2	75,8
Irland	68,3	75,4	67
Italien	78,4	89,5	89,5
Luxemburg	71,1	82,1	84,8
Niederland	86,6	85,5	84,9
Portugal	54,8	86,4	90,1
Vereinigtes Königreich	75	86,8	82,6
EU-12	73,1	85,1	83,8

Vorrang für: +  = Radfahrer +  = Fußgänger +  = öffentliche Verkehrsmittel

Quelle: Eurobarometer 1991
(1 000 Personen je Land; Österreich, Schweden, Finnland nicht inbegriffen).

Die wichtigsten Maßnahmen zur Lösung der Probleme des Autoverkehrs

Fast 24 % der Europäer sind noch der Meinung, dass mehr Straßen gebaut werden müssen, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Ebenso viele halten es im Gegenteil für richtig, die Parkmöglichkeiten in den Stadtzentren drastisch zu beschränken, und 42 % plädieren für eine strikte Begrenzung des Autoverkehrs. Es gibt also gute Gründe, diese mit Nachdruck geforderte Verbesserung der drei Alternativen zum Auto – öffentliche Verkehrsmittel, Zu-Fuß-Gehen und Radfahren – in Angriff zu nehmen.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass die Planung einer „Stadt der kurzen Wege“ (oder „kompakte Stadt“) das beste Mittel darstellt, um das Auto für die meisten Wege überflüssig zu machen (siehe die Empfehlungen des Grünbuchs der Europäischen Kommission über die städtische Umwelt).

Tabelle 2.3

Welche der folgenden Maßnahmen stellt Ihrer Meinung nach die wirksamste Lösung für die Umweltprobleme im Zusammenhang mit dem Autoverkehr in den Städten dar?

- ➔ Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel **68,3 %**
- ➔ Schaffung von mehr Fußgängerzonen **45,7 %**
- ➔ Strikte Begrenzung des Autoverkehrs **42,2 %**
- ➔ Bau von mehr Fahrradwegen **32,0 %**
- ➔ Strenge Einschränkung der Parkmöglichkeiten in den Stadtzentren **24,1 %**
- ➔ Bau neuer Stadtautobahnen **23,8 %**

Tabelle 2.4

Wie beurteilen Sie die Maßnahmen der Behörden im Bereich der Verkehrsplanung?

	zufriedenstellend	zu autofreundlich	zu autofeindlich
Belgien	21,5	53	25,5
Dänemark	44,9	35,4	19,7
Deutschland	22,5	49,3	28,1
Griechenland	21,9	54,3	23,8
Spanien	28,4	50,6	21
Frankreich	32,5	47,1	17,7
Irland	36,2	48,3	15,5
Italien	16	56,7	27,3
Luxemburg	33,2	48	18,8
Niederlande	30,2	43,7	26,1
Portugal	36,3	46,2	17,5
Vereinigtes Königreich	29,7	49,4	20,9
EU-12	26,9	49,5	23,6

EINE KINDGERECHTE STÄDTISCHE UMGEBUNG

Beinahe sieben von zehn Europäern halten den Umweltschutz und die Bekämpfung der Umweltverschmutzung für unmittelbare und dringende Probleme, und etwas mehr als die Hälfte der europäischen Bürger sind der Meinung, dass wir die Verschlechterung der Umwelt nur aufhalten können, wenn wir unsere Lebens- und Entwicklungsweise von Grund auf ändern.

Eine kindgerechte Stadtplanung bedeutet auch, den legitimen Ansprüchen auf Gesundheitsschutz und Lebensqualität aller Bewohner gerecht zu werden. Mehrere Stadtverwaltungen haben den richtungsweisenden Beschluss gefasst, Maßnahmen zu Gunsten des Autoverkehrs nur dann zu ergreifen, wenn diese nicht dem Recht auf eine gesunde

Umwelt entgegenstehen. Vor allem auf dem Schulweg lassen viele Eltern ihre Kinder erst allein gehen oder fahren, nachdem Maßnahmen ergriffen wurden, um Kinderspiele in der Stadt zu ermöglichen.

Um eine möglichst wirksame Lösung der Umweltprobleme des Autoverkehrs zu erzielen, sollten Anreize und Restriktionen kombiniert werden (allgemein als „pull“ und „push“ bezeichnete Maßnahmen). Am besten ist es, ein Programm für die progressive Durchführung der verschiedenen Maßnahmen aufzustellen, wie z. B. mehr Rücksicht auf Fußgängerinrichtungen, Fahrradwege und öffentliche Verkehrsmittel durch verstärkte Polizeikontrollen; neue Zweckbestimmung städtischer Räume durch Einschränkung der Parkmöglichkeiten oder durch die Schaffung von Fußgängerzonen – zumindest tagsüber – in

gewissen Straßen, die zusammen ein Netz bilden; Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Schaffung von Sonderspuren auf Kosten der Flächen, die für Fahrzeuge vorgesehen sind; Erhöhung der Fluktuation parkender Autos in Einkaufsgebieten durch die Einführung von Parkgebühren usw.

Selbstverständlich muss die Kommunikation mit der Öffentlichkeit gut organisiert werden. Die Öffentlichkeitsarbeit ist notwendig, auch wenn wir aus Umfragen bereits wissen, dass die Öffentlichkeit im Hinblick auf die Verbesserung der Lebensbedingungen es vor allem für notwendig hält, die öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern, Radwege und Radfahreinrichtungen zu bauen und den Autoverkehr zu beschränken (siehe *Eurobarometer*).



Geschwindigkeitsbegrenzung

Der Autoverkehr bedroht das Leben unserer Kinder mehr als alle Gewalttäter zusammen. Die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verunglückten Kinder ist dreimal höher als die Zahl der Gewaltopfer. In den OECD-Ländern sind 41 % der Todesfälle bei Kindern unter 14 Jahren auf Verkehrsunfälle zurückzuführen: Zwei Drittel dieser Kinder waren mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs, ein Drittel saß im Auto. Der Anteil der Gewaltopfer liegt bei 14 %.

Die Schwere der Verletzungen und das Sterberisiko werden durch die Aufprallgeschwindigkeit enorm erhöht. In Städten und Stadtvierteln, in denen die Geschwindigkeit außerhalb der großen Verkehrsachsen auf 30 km/h begrenzt ist, nimmt die Häufigkeit und die Schwere der Verkehrsunfälle mit Fußgängern oder Radfahrern ab.

Die Unfallfrequenz kann um 20-80 % reduziert werden. Eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung verringert die Schwere der Verletzungen aller Verkehrsunfallopfer und ist somit von wesentlich größerem Nutzen als eine Einzelmaßnahme wie beispielsweise die Helmpflicht für Radfahrer.

Der Sicherheitsgewinn durch Geschwindigkeitsbegrenzungen kommt nicht in Konflikt mit den „Bedürfnissen“ des Autoverkehrs: Die Geschwindigkeitsbegrenzung hat keinen Einfluss auf die Zugänglichkeit der Stadtviertel und wirkt sich nur minimal

Schaubild 2.1

Kinder im Alter von 1 bis 14 Jahren, die in der Europäischen Union bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben gekommen sind

(tödlich verunglückte Kinder/100 000 Kinder/Jahr)



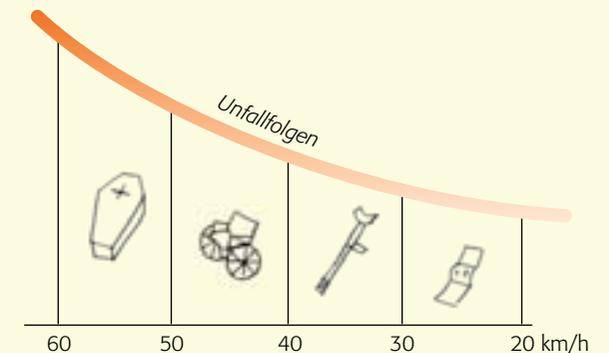
Quelle: children aged between 1 and 14 killed in road accidents (Child Deaths by Injury in Rich Nations, p. 10) (UNICEF)

Straßenverkehrsunfälle sind die häufigste Todesursache bei Kindern. Auf ein Kind, das durch eine Gewalttat getötet wird, kommen drei Kinder, die in Verkehrsunfällen tödlich verunglücken. Ein Drittel der Verkehrsoffer sind Fahrzeuginsassen. Unter Radfahrern und Fußgängern sind Jungen besonders stark vertreten. Bei der Zahl der Straßenverkehrsoffer ist eine fallende Tendenz festzustellen, aber diese Entwicklung ist zumindest teilweise darauf zurückzuführen, dass die Kinder weniger „exponiert“ sind, da sie zunehmend mit dem Auto befördert werden. Diese „positive“ Entwicklung hat also schwerwiegende Folgen für die Lebensqualität (Autonomieverlust, Verschlechterung des körperlichen und seelischen Gesundheitszustands). Die Verkehrs- und Sicherheitspolitik muss von Grund auf überarbeitet werden.



Schaubild 2.2

Verhältnis zwischen Geschwindigkeit und Unfallschwere



Die Aufprallgeschwindigkeit steht in exponentiellem Verhältnis zu den Risiken des Unfallopfers. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung stellt das beste Mittel dar, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Jugendliche und Mopeds

Besonders in den südlichen Ländern sind motorisierte Zweiräder als Verkehrsmittel unter Jugendlichen ab 14 Jahren weit verbreitet. Sie sind bei Jugendlichen sehr beliebt und werden von vielen als ideale Alternative zu dem zu teuren Auto und dem weniger Autonomie bietenden Fahrrad gesehen.

Aber Mopeds, insbesondere Zweitakter, sind laut und verschmutzen die Umwelt (Partikel, Benzol, flüchtige organische Verbindungen).

Außerdem ist die Sicherheitsbilanz der motorisierten Zweiräder katastrophal. Das Moped ist – in allen Ländern – weit gefährlicher als das Fahrrad. In Italien, wo dieses Verkehrsmittel am stärksten verbreitet ist, wurden im Jahr 2000 rund 45 000 Unfälle registriert, an denen Mopeds beteiligt waren, d. h. mehr als 45 000 Verletzte (darunter 43 % Jugendliche unter 20 Jahren) und 574 Tote (davon waren 30 % jünger als 20). Diese Situation ist insbesondere auf die Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge zurückzuführen sowie auf die Tatsache, dass sie in der Regel ohne strenge Fahrausbildung benutzt werden dürfen.

auf die durchschnittliche Geschwindigkeit der Autofahrer aus.

In der Stadt gibt es viele Situationen, die den Verkehr verlangsamen oder zum Stillstand bringen – Parkmanöver, Ampeln, Vorfahrtsregelungen usw. In Graz (Österreich), einer „Tempo-30-Stadt“ (50 km/h sind nur auf den Hauptverkehrsachsen erlaubt), haben präzise Messungen während der Erarbeitung des Geschwindigkeitsbegrenzungsplans gezeigt, dass die Fahrzeit bei einer im Mittel fünfzehnminütigen Fahrstrecke nicht einmal um eine Minute verlängert wird, wenn auf den örtlichen Straßen ein Tempolimit von 30 km/h eingeführt wird. Dieses Argument wurde in der Informationskampagne benutzt, bevor das Tempo 30 – über Nacht – am Tag vor Schulbeginn in der gesamten Stadt eingeführt wurde. In Graz wird diese Geschwindigkeitsbegrenzung nicht durch teure Einrichtungen durchgesetzt, von Straßenschildern und -markierungen einmal abgesehen, sondern durch Radarkontrollen und eine begleitende intensive Öffentlichkeitsarbeit.

Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrsberuhigung haben nachweislich positive Auswirkungen auf den örtlichen Handel und das Geschäftsleben in den Stadtzentren: Sie bieten Anreize für die Bewohner, ihre Einkäufe in Wohnortnähe zu erledigen (siehe Straßburg und eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik aus dem Jahr 1991 über achtunddreißig Ortschaften). Einkäufe machen, einen

Brief zur Post bringen oder ein Gerät abholen, das von einem örtlichen Händler repariert wurde, sind typische Aufgaben, die man einem Kind anvertrauen kann, wenn das Umfeld sicher ist, und die ihm helfen, Verantwortungsbewusstsein und Selbstsicherheit zu entwickeln.

Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung bedeutet in erster Linie, den Verkehr auf bestimmte Achsen zu lenken und den Durchgangsverkehr in Wohnvierteln oder empfindlichen Gebieten wie Stadtzentren oder Schulumgebungen zu vermeiden.

Maßnahmen wie die Schließung von Straßen für den Verkehr und die Einführung von Verkehrsschleifen tragen erheblich dazu bei, die Sicherheit mobiler oder spielender Kinder zu erhöhen. Dadurch wird der Autoverkehr auf hauptsächlich örtlichen Verkehr begrenzt, der im Prinzip beschränkt ist und langsamer als Durchgangsverkehr.

Eine Verkehrsberuhigung sollte vorzugsweise in großem Maßstab und im Rahmen eines Gesamtverkehrsplans vorgenommen werden. Aber sie kann auch punktuell, als Versuch durchgeführt werden. Man kann beispielsweise Schulzufahrtsstraßen morgens und abends schließen, um eine Überbelastung durch die Autos der Eltern zu vermeiden (indem man eventuell Wartezonen in den Nachbarstraßen einrichtet), oder man kann in diesen Zeiten



eine Fahrtrichtung schließen. Straßen und Hauptverkehrsachsen (wie die Uferstraßen in Paris) können auch zu bestimmten Tageszeiten, an bestimmten Tagen oder sogar für längere Zeiträume (z. B. in den Sommerferien) für den Verkehr geschlossen werden, um Spiele auf den Straßen des Viertels oder Radfahrten, Spaziergänge oder das Rollschuhfahren in der ganzen Stadt zu ermöglichen.

Kindgerechte Verkehrsnetze

🕒 Öffentliche Verkehrsmittel

Es gibt viele Details, die dazu beitragen, die öffentlichen Verkehrsmittel für Eltern mit Kindern, allein reisende Kinder oder Heranwachsende und Jugendliche attraktiver zu machen.

Es ist unbedingt notwendig, Niederflurfahrzeuge einzusetzen und Bus- und Straßenbahnsteige so zu gestalten, dass sie einen leichten Zugang für kleine Fahrgäste und Eltern mit Kinderwagen ermöglichen, denn sie entsprechen auch den Bedürfnissen vieler anderer Personengruppen mit Schwierigkeiten im Verkehr (ältere und schwer beladene Personen, Kranke, Sehbehinderte, Reisende mit Rollkoffern usw.). Das Gleiche gilt für den Zugang zu unter- oder überirdischen Haltestellen (Aufzüge, Rolltreppen, Treppen mit Rampen für Kinderwagen). Alles, was die Fahrt für die Fahrgäste angenehm und bequem

macht, ist für Kinder besonders wichtig (Wartehallen, angemessene Beleuchtung, Fahrtakt, Maßnahmen zur Vermeidung überfüllter Fahrzeuge, Stauraum für Gepäck, Überwachung usw.).

Abgesehen von diesen technischen Erfordernissen muss aber auch auf die Kommunikation geachtet werden.

Kinder und Eltern müssen das Gefühl haben, „erwünscht“, willkommen und geachtet zu sein.

Diese Kommunikation kann unterschiedliche Formen annehmen. Eine einfache Lösung besteht beispielsweise darin, die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel in den Schulen aufzuhängen. Aber man kann sich auch in Werbeanzeigen speziell an junge Kunden richten oder die Fahrgäste auffordern, Kindern oder Eltern den Vortritt zu lassen. Gewisse öffentliche Verkehrsgesellschaften setzen zu Beginn und Ende des Schultags oder auf gewissen Linien speziell ausgestattete oder bemalte Busse ein.

Vor allem sollte darauf geachtet werden, dass die Fahrpreise für Kinder attraktiv sind. Kinder sollten zumindest solange kostenlos fahren können, bis sie das Alter erreicht haben, um sich ohne Begleitung fortzubewegen. Es sollte sogar erwogen werden, eine kostenlose Beförderung bis zur Unterstufe der Sekundarbildung, also bis zum Alter von 14 bis 15 Jahren anzubieten; ab diesem Alter gehen Kinder häufig auf Schulen außerhalb ihres Wohnviertels und haben gewöhnlich Zeitkarten, die dann auch für die vielen Fahrten



Ein Bus, der nach Kinderwünschen ausgestattet und bemalt wurde



Intermodale Verkehrsplanung: bike and ride – Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen oder Straßenbahn- und Busbahnhöfen

Und noch genug Zeit für die Hausaufgaben: Werbung der öffentlichen Verkehrsbetriebe in Wien





Erst wenn man auf die Knie geht, kann man sich ein Bild der Straße aus der Sicht der Kinder machen. Bei einer Körpergröße von kaum einem Meter ist der Blickwinkel ganz anders: Die Sicht muss absolut frei sein (z. B. müssen geparkte Fahrzeuge einen Abstand von mindestens fünf Metern zu einem Fußgängerüberweg einhalten).

Darstellung eines Autos, wie ein Kind das Auto sehen würde.



benutzt werden, die nicht zur Schule führen. Die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt beispielsweise hat kürzlich eine Entscheidung getroffen, die in diese Richtung geht.

🕒 Fußwege – Lebens- und Spielräume

Zu Fuß gehen ist das Fortbewegungsmittel schlechthin. In den Städten gibt es sogar viele, die sich hauptsächlich zu Fuß fortbewegen, weil sie die wichtigsten Dinge für den täglichen Bedarf in ihrem eigenen Stadtviertel finden. Im Allgemeinen werden in den Städten zwischen 25 % und 35 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt, je nach Größe der Stadt, ihrer Struktur und der Rolle, die das Fahrrad spielt.

Kinder sind meist „reine“ Fußgänger, denn sie benutzen Einrichtungen, die in der Regel gut auf die Stadt verteilt sind (Schulen, sportliche und kulturelle Einrichtungen), und ihr Leben spielt sich eher in ihrem Viertel ab, wo ihre Klassenkameraden und ihre Freunde wohnen und wo sich die Geschäfte für die Grundversorgung befinden, in die sie von ihren Eltern für kleine Einkäufe geschickt werden können.

Wenn man die Stadt mit den Augen eines Kindes sieht, fallen einem tatsächlich viele Dinge auf: Man muss auf die Knie gehen, um sich auf die Höhe eines Kindes und seine körperlichen Möglichkeiten zu begeben, dann erkennt man, wie viele Hindernisse sich für unsere Kinder in der Stadt auftun.

Dann wird einem klar, dass grundsätzlich an Folgendes gedacht werden muss: im Abstand einiger Meter vor jedem Fußgängerübergang parkende Fahrzeuge zu vermeiden; Inseln in der Mitte breiterer Straßen zu bauen, um eine Überquerung in zwei Etappen zu ermöglichen; Fußgängerampeln an gefährlichen Kreuzungen anzubringen und die Kinder bei der Ampelschaltung zu berücksichtigen; die Bürgersteige an Kreuzungen, aber auch an Sammelplätzen wie Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel zu verbreitern; an allen Überwegen eine stufenlose Überfahrt vom Bürgersteig auf die Straße für Kinderwagen und Kinder auf Fahrrädern zu ermöglichen; städtisches Mobiliar außerhalb der Fußwege anzubringen und die Bürgersteige von Verkehrsschildern freizuhalten; einen bequemen und sicheren Übergang für Fußgänger auf beiden Straßenseiten zu ermöglichen, auch bei Baustellen; einen angenehmen und gepflegten Straßenbelag, ohne Unebenheiten, in dem sich Pfützen bilden können, vorzusehen; Einrichtungen anzubringen, um Behinderungen durch widerrechtliches Parken und Lieferfahrzeuge zu vermeiden, wenn keine tatsächliche Kontrolle der Verstöße vorgesehen ist, usw.

Bürgersteige sind nicht nur Fußwege, sondern auch Spiel- und Begegnungsstätten. Steht die Breite der Bürgersteige in einem angemessenen Verhältnis zur Straßenbreite? Gibt es besonders breite Stellen oder kleine öffentliche Plätze an allen Straßenverbindungen? Sind Geschwindigkeits-



begrenzungen vorgenommen worden, damit Kinder ohne allzu große Gefahr auf der Straße spielen und mit dem Fahrrad fahren können?

Schließlich dürfen auch Rollschuhe oder „Roller skates“, Skateboards und Roller nicht vergessen werden, die in eine Kategorie zwischen Verkehrsmittel und Spielzeug fallen. Obwohl Rollschuhe bei Kindern und Jugendlichen sehr beliebt sind, stellt man zuweilen fest, dass die Verkehrsordnung diese Art von Benutzern nicht vorsieht ... oder sogar, dass öffentliche Verkehrsbetriebe den Zugang für Rollschuhfahrer verbieten! Bei geeignetem Bürgersteig- oder Radwegbelag sind Rollschuhe mehr als eine Freizeitaktivität und werden zu einem effizienten Verkehrsmittel für kurze und mittlere Strecken, das einige dem Fahrrad vorziehen.

➔ Radverkehrsanlagen und Radfahrausbildung

Kinder fahren und spielen gern mit dem Fahrrad. Das Fahrrad erfüllt gleichermaßen die Funktion des Spiels und eines Mittels zur Entwicklung von Selbständigkeit und psychomotorischen und körperlichen Fähigkeiten.

Die Verkehrsordnung gestattet Radfahrern in der Regel, bis zu einem gewissen Alter den Bürgersteig zu benutzen, und verbietet Kindern, auf der Straße zu fahren. Diese Tatsache muss bei der Gestaltung einzelner Bürgersteige in der Nähe

von Schulen oder Sport- und Freizeitanlagen berücksichtigt werden.

Auf der Ebene der Stadtviertel kann durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Einschränkung von Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Plätzen Raum für Spiele und Radfahrten auf örtlichen Strecken geschaffen werden.

Auf der Ebene der Stadt sollte Radfahren natürlich auf den Hauptverkehrsachsen und auf den Fahrradwegen gestattet und gefördert werden. Es bietet sich an, die großen Verkehrsachsen mit Fahrradwegen zu versehen und gleichzeitig ein möglichst ausgedehntes paralleles Netz „ruhiger“ Fahrradwege vorwiegend auf den örtlichen Straßen der Stadtviertel zu entwickeln: Dieser Ansatz wird beispielsweise in Köln angewandt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass junge Radfahrer besonders gefährdet sind. Angesichts ihrer Fähigkeiten befinden sie sich genau zwischen zwei Gruppen von Erwachsenen – den „Hasen“ und den „Schildkröten“: In ihren Bewegungen schnell und dynamisch wie die Ersten, aber in ihrem „Verhalten“ (Aufmerksamkeit, Antizipationsvermögen usw.) langsam wie die Zweiten, ohne jedoch deren Vor- und Umsicht zu besitzen. Aus Statistiken geht übrigens hervor, dass die Mehrheit der Radfahrunfälle Jungen betrifft, die gerne angeben und im Allgemeinen zerstreuter sind als Mädchen. Die Radverkehrsanlagen sollten insbesondere auf Wegen, die von vielen jungen



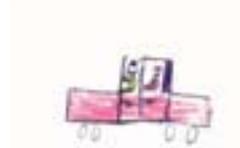
Umkehrung der Prioritäten – Die Verkehrsordnung in Belgien verpflichtet die Autofahrer nunmehr, Fußgängern Vortritt zu lassen, die die Absicht kundtun, auf einem geschützten Übergang zu überqueren. Dadurch wird ein „durchgehender Bürgersteig“ geschaffen, im Gegensatz zu früher, wo der Straße und somit dem Autoverkehr Vorrang eingeräumt wurde. Diese Maßnahme wird noch dadurch verstärkt, dass bei Unfällen in Belgien grundsätzlich davon ausgegangen wird, dass der Autofahrer für den Tod oder die Verletzungen eines Radfahrers oder Fußgängers verantwortlich ist. Auch in mehreren anderen Ländern wurde die generelle Vorzugsbehandlung des Autoverkehrs in ihr Gegenteil verkehrt: (Wieder-)Einführung von Einbahnstraßen mit Zweirichtungsverkehr für Radfahrer oder Tempo-30-Zonen. Diese Beispiele für die Beseitigung institutioneller Hindernisse sind der Ausdruck für eine grundlegende Kursänderung hin zu so genannten „sanften“ Verkehrsmitteln.



Es sollte in Ihrer Stadt keinen Ort geben, der das Leben für Kinder, Eltern mit Kinderwagen (oder die vielen anderen Personen mit eingeschränkter Mobilität) schwer macht.



Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel, das sich gut für Mädchen eignet: Es gibt ihnen das Gefühl der Selbständigkeit, der Freiheit und der Sicherheit. Im Verkehr verhalten sie sich vorsichtiger als Jungen.



Mehr als die Hälfte der Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren, fahren direkt wieder nach Hause.

Radfahrern benutzt werden, entsprechend angepasst werden.

Abgesehen von der wichtigen Rolle, die den Radverkehrsanlagen zukommt, muss auf jeden Fall ein Radfahrausbildungsprogramm aufgestellt werden. Der sichere Umgang mit dem Fahrrad ist ein komplexes Ziel, für das ein Programm über mehrere Schuljahre hinweg entwickelt werden sollte (siehe das Kapitel „Hilfsmittel und Ansprechpartner“). Die Schulen bieten einen besonders geeigneten Rahmen, um diese Lernprozesse zu organisieren und auf Dauer zu festigen.

Die Sicherheit der Radfahrer hängt in erster Linie von ihrer Fähigkeit ab, mit komplexen Verkehrssituationen zurechtzukommen, von ihrer Beherrschung des Radfahrens und von ihrem Sicherheitsgefühl. Dieses Gefühl ist ein wichtiger Faktor: Angst ist (ebenso wie Furchtlosigkeit) ein schlechter Ratgeber, und ein „ängstlicher“ Fahrradfahrer kann nicht vorsichtig sein, denn er ist zu sehr mit anderen Dingen beschäftigt, um sich auf richtige Verhaltensweisen zu konzentrieren und auf den Verkehr und die Umwelt zu achten. In Österreich, wo drei Viertel der Kinder zwischen 10 und 12 Jahren eine von der Polizei organisierte Prüfung ablegen – was die Begeisterung für das Fahrrad in diesem Alter zeigt –, fühlen sich 62 % dieser Kinder „ziemlich sicher“; bei den anderen Kindern liegt dieser Anteil bei 52 %, aber man kann davon ausgehen, dass unter ihnen einige Furchtlose sind, die von keinem Verkehrsspezialisten

beraten wurden und daher nur wenig über die echten Gefahren wissen.

Die Sicherheit der Radfahrer hängt auch von einer guten Kenntnis und dem Verständnis der Vorfahrtsregeln ab. Aus österreichischen Studien (der Technischen Universität Wien und des Instituts für Verkehrssicherheit) geht hervor, dass dieser Aspekt eine der Hauptgefahrenquellen darstellt (dies gilt im Übrigen auch für die Erwachsenen). Das Lernen dieser Regeln und ihre praktische Anwendung sind ein wesentlicher Bestandteil der Radfahrausbildung für Schüler. Dies bringt uns zur Frage der Radverkehrsanlagen zurück, die grundsätzlich die Vorfahrtsregelung deutlich anzeigen müssen. In diesem Zusammenhang wird in den Studien sogar empfohlen, die bestehenden Regelungen zu überprüfen (z. B. sind Straßenmarkierungen, die im Vereinigten Königreich systematisch für die Regelung der Vorfahrt verwendet werden, wesentlich besser zu sehen als Straßenschilder).

Nachdem die Kinder die theoretischen Kenntnisse erworben haben und das Radfahren beherrschen, müssen sie die Praxis auf der Straße und nicht auf einem Übungsgelände lernen. In Luxemburg wird diese Methode bereits seit langem angewandt.

Außerdem ist es notwendig, ausreichend Schulungspersonal auszubilden. In der Wallonie wurde kürzlich eine „Wallonische Schule für Radfahrlehrer“ eingerichtet.



Halt! Fußgängerzone, spielende Kinder!!

Die Stadt York (175 000 Einwohner) beschäftigt zwölf Radfahrausbilder, die in Teilzeitform arbeiten und deren Budget zwei Vollzeitstellen entspricht. Sie werden in einer fünf- bis sechswöchigen Schulung ausgebildet. Während der Radfahrausbildung betreut ein Ausbilder in Begleitung von einem oder zwei Eltern bis zu sechs Kinder. Die Eltern sind gern bereit, Gebühren in Höhe von 15 EUR pro Kind zu zahlen, auch über mehrere Jahre hinweg, um das eine oder andere aufzufrischen und sicherzustellen, dass sich wirklich feste Gewohnheiten entwickeln. In York werden seit kurzem auch Familienkurse angeboten.

Straßen und Plätze als Spiel- und Gemeinschaftsräume

Häufig werden Straßen an Markttagen für den Verkehr geschlossen. Warum ist es dann nicht möglich, Straßen zeitweilig zu schließen, um am Wochenende oder in der

Ferienzeit Kinder spielen zu lassen? Manchmal sind zeitlich begrenzte Maßnahmen dieser Art sogar in der Verkehrsordnung vorgesehen (Belgien).

Noch besser ist es, Straßen in besonders „ruhigen“ Vierteln mit überwiegend Wohnhäusern komplett neu zu gestalten und gleichzeitig Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen. Es gibt zwar kein Fahr- oder Parkverbot, aber der Verkehr muss Fußgängern und insbesondere spielenden Kindern Vorrang geben. Dieses Modell ist insbesondere in den Verkehrsordnungen der Niederlande (wo das so genannte „Woonerf“-Prinzip erfunden wurde) sowie des Vereinigten Königreichs („home zones“) und Belgiens („zone résidentielle“) vorgesehen.

Plätze, die in den Stadtvierteln häufig die Rolle von „Knotenpunkten“ spielen, sollten daher nicht als Parkplätze benutzt werden. Sie müssen frei und „nützlich“ bleiben, besonders für Kinderspiele.

Eine Schülerumfrage in York hat ergeben, dass sich mehr als 20 % der von den Kindern angegebenen Unfälle auf ihrem Schulweg direkt vor der Schule ereignet haben.



DER SCHULWEG

Unabhängige Schülermobilität als Programm

Mit einer Schulwegpolitik kann man viel erreichen.

Die Schüler fordern mehr Unabhängigkeit und können in ihrer Eigenschaft als dynamische Träger dabei helfen, auch die Eltern für dieses Anliegen zu gewinnen.

Schüler sind meist schnell bereit, sich für Umweltprojekte zu mobilisieren, und profitieren besonders von einem Mobilitätsprojekt, das ihre eigene Schule betrifft. Das Studieren der Schulwege, der Probleme und Lösungen, die Teilnahme an der Veranstaltung von Informationstagen und die Weiterleitung der Informationen an die Eltern ermöglichen ihnen, intellektuelle Fähigkeiten zu entwickeln und zu lernen, aktive Staatsbürger zu werden.

Mit einem durchdachten und interessanten Projekt gewinnt man automatisch die Unterstützung der Eltern, deren Mitarbeit von entscheidender Bedeutung ist. Sie können freiwillige Aufgaben bei der Vorbereitung und Durchführung des Projekts übernehmen und außerdem die Verbindung zur übrigen Bevölkerung herstellen.

Die Schulwegplanung ist ein komplexes Unterfangen (siehe Schema S. 34, 35).

Innerhalb der Schule oder einer Verwaltung sollte ein Schulwegbeauftragter ernannt werden, da dies ermöglicht,

die Interessen und die Tatkraft der motivierten Eltern und Kinder zu kanalisieren. Ein solcher Schritt stellt auch einen guten Ausgangspunkt dar, um nach Finanzierungsmitteln für langfristige grundlegende Arbeiten zu suchen.

Im Vereinigten Königreich beispielsweise werden Mittel, Veröffentlichungen und Schülermobilitätsbeauftragte eingesetzt, um eine Politik auf kommunaler Ebene einzuführen. Die Stadt York ist sogar noch weiter gegangen: Sie hat rund 15 000 EUR für eine umfassende Schülerumfrage (unter 15 000 Kindern) ausgegeben und dadurch nicht nur die Grundlage für eine systematische Aktion geschaffen, sondern auch deutlich zum Ausdruck gebracht, welche große Bedeutung sie den Kindern und Jugendlichen beimisst.

Sichere Einrichtungen in der unmittelbaren Umgebung der Schulen

Die unmittelbare Umgebung der Schule ist ein Ort, der sich Eltern und Kindern einprägt. Vor allem hier bildet sich der Eindruck, dass das Kind auf dem Weg zur Schule in Sicherheit ist.

Die Erhöhung der Sicherheit vor den Schulen ist zweifellos eine Priorität. Es ist klar, dass die Präsenz von Personen, die bei Unterrichtsbeginn und -ende den Verkehr überwachen, zu mehr Sicherheit beiträgt.



Der Übergang in zwei Etappen ermöglicht Kindern, leicht und sicher auf die andere Straßenseite zu gelangen: Alle Straßen in der direkten Umgebung von Schulen sollten entsprechend eingerichtet sein. Auch die älteren Bürger werden davon profitieren.

Dennoch rechtfertigt eine solche Überwachung nicht, von sicheren Einrichtungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen abzusehen.

Zusätzlich zu breiten Bürgersteigen, auf denen das Parken verboten ist, von Verlangsamungsmaßnahmen, von Mittelinseln, die eine Überquerung in zwei Etappen erlauben usw. ist darauf zu achten, dass die Autos der Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen oder von der Schule abholen, die Schüler nicht in Gefahr bringen. Wenn es möglich ist, für das Ein- und Ausladen einen anderen Eingang oder z. B. ein System mit versetzbaren Pfosten vorzusehen, dann ist das absolute Halteverbot vor der Schule das beste Mittel, um alle Kinder auf eine Stufe zu stellen. So kann man zum Beispiel eine Haltezone in einer anderen Straße einrichten und dadurch den Schuleingang frei halten und gleichzeitig erreichen, dass die Beförderung der Kinder mit dem Auto – ohne sie zu verbieten – keine Vorzugsbehandlung mehr genießt.

Erst kommen die Fußgänger ... und Rollschuhfahrer

Zu-Fuß-Gehen bietet sich an für Kinder, deren Wohnort 1 bis 2 km von ihrer Schule entfernt ist.

Es gibt mittlerweile viele Beispiele für Initiativen, bei denen Kinder gemeinsam betreut zu Fuß zur Schule und wieder nach Hause gebracht werden, nach dem englischen Konzept des „walking bus“. Sie ähneln den in Reihen aufgestellten,

begleiteten Schülergruppen von früher, aber nun werden sie von den Eltern begleitet.

Initiativen dieser Art können sehr schnell umgesetzt werden, da sie keine baulichen Maßnahmen in der schulischen Umgebung voraussetzen. Bei dieser einfachen Form der Mitarbeit wird von den Eltern im Grunde nur verlangt, etwas Zeit zu investieren. Es genügt, dass die Schule ein Treffen der Eltern anregt und die Aufgaben turnusmäßig verteilt. Um sicherzustellen, dass der „walking bus“ funktioniert, kann eine Notruf-Mobiltelefonnummer eingerichtet werden, so dass ein Mitglied des Schulpersonals bei unvorhergesehener Verhinderung einspringen kann.

Zusätzlich können natürlich andere Hilfen vorgesehen werden, wie z. B. ein Gepäckwagen für die Schulranzen (der sogar von den Kindern selbst in der Form eines Tieres bemalt werden kann), fluoreszierende Jacken oder eine verstärkte polizeiliche Überwachung bestimmter Kreuzungen, die mit einer Gruppe von Kindern nur schwer zu überqueren sind. Und wie wäre es mit einem „walking bus auf Rollschuhen“, mit fluoreszierenden Schulranzen auf dem Rücken?

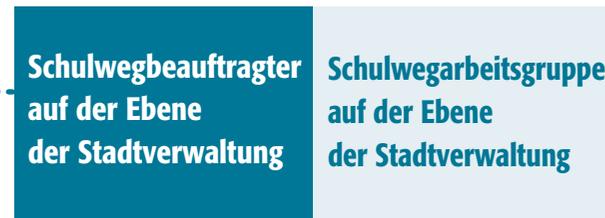
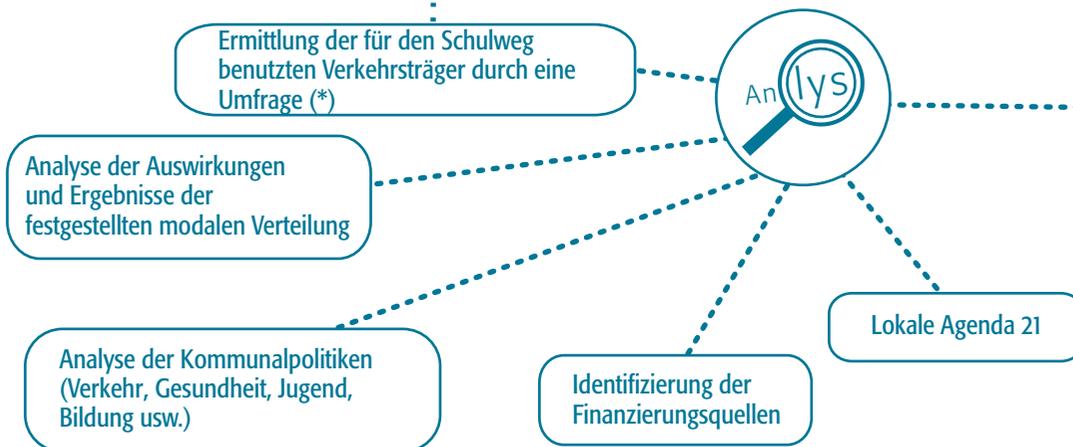
Die Hindernisse für Radfahrer beseitigen

Die Idee, Kinder gemeinsam betreut mit dem Fahrrad zur Schule und wieder nach Hause zu bringen (manchmal als „cycling bus“ bezeichnet), findet großen Anklang bei den

Kindern und bietet ein wirksames, weil schnelles Fortbewegungsmittel in der Stadt – ihre Umsetzung bedarf allerdings einer gewissen Organisation. Wie im Fall des „walking bus“ muss ein Bereitschaftsdienst eingerichtet werden, was dadurch erschwert werden kann, dass nur wenige Eltern selbst Rad fahren. Außerdem muss man mit gewissen Ängsten der Eltern rechnen, die wahrscheinlich selbst keine Erfahrung mit dem Fahrrad haben und daher Schwierigkeiten haben, diese Lösung für ihre Kinder zu akzeptieren. Hinzu kommt, dass das Fahrrad für sie eine Investition ist, für die sie einen angemessenen Diebstahlschutz erwarten.

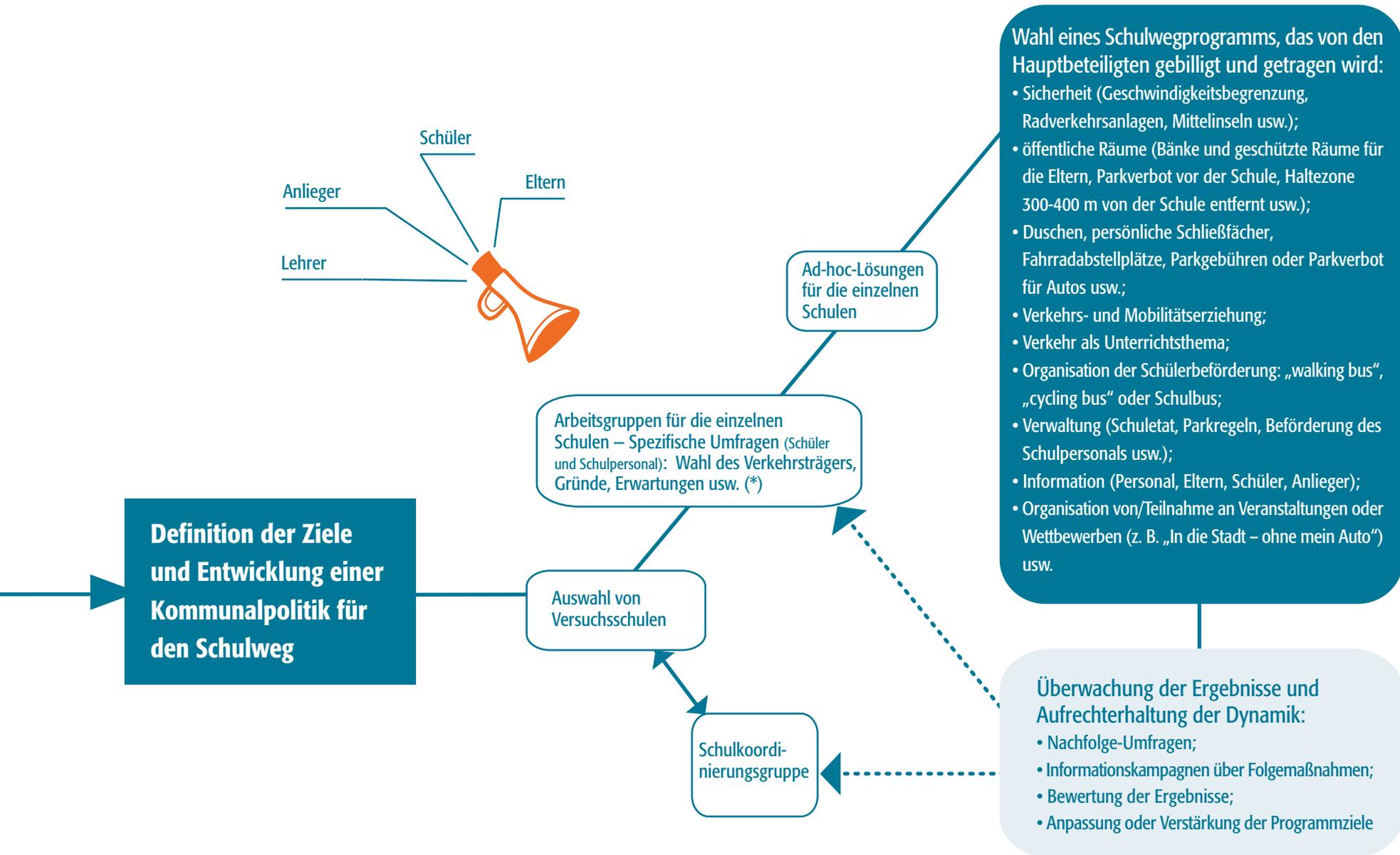
Je nach Alter der Kinder, die an einer solchen betreuten „Schulweg-Fahrradgemeinschaft“ teilnehmen wollen, ist eine Radfahrausbildung vorzusehen. Die Schule muss qualitativ hochwertige, gut überwachte und vorzugsweise überdachte Fahrradabstellplätze einrichten. Schließfächer für Regenumhänge, Fahrradhelme u. ä. können ebenfalls vorgesehen werden; Schulhefte und -bücher, deren Gewicht beim Radfahren oder Zu-Fuß-Gehen hinderlich ist, können so in der Schule bleiben. Bei der Einrichtung des Systems sollte die aktive Mitarbeit der Polizei (möglichst auf Fahrrädern ...) sichergestellt werden: Sie bietet den Vorteil, der Initiative einen „offiziellen“ Charakter zu verleihen, was die Eltern beruhigt und die Autofahrer, die hinter einer solchen Radfahrergruppe fahren oder deren Weg kreuzen, zu Rücksicht und Vorsicht bewegt.

DER SCHULWEG



Quelle: nach Ideen aus „School travel strategies and plans“.

(*) Umfrage zum Schulweg: siehe gemeinsame europäische Indikatoren (Kapitel „Hilfsmittel und Ansprechpartner“).



„Langsam, du nährst dich meiner Schule!“



Die Kosten der Kinderbetreuung auf dem Schulweg

Der wichtigste Beweggrund, ein Kind zur Schule zu begleiten, besteht darin, es vor Gefahren zu schützen. Aber wie hoch sind die sozialen Kosten dieser „Leistung“, die sich aus den Risiken des Autoverkehrs herleitet? Einige Anhaltspunkte vermitteln eine Vorstellung vom Ausmaß der in diesem Rahmen erbrachten unentgeltlichen Dienstleistungen, mit denen die Gefahr „kompensiert“ wird. In einer österreichischen Stadt mit 9 000 Einwohnern wurde beispielsweise errechnet, dass die Begleitung von Schulkindern im Durchschnitt zwei Stunden pro Woche und Kind bis zum Alter von 12-13 Jahren in Anspruch nimmt. Im Vereinigten Königreich wurden die sozialen Kosten von rund 1 356 Millionen Begleitungsstunden im Jahr 1990 auf 15-25 Mrd. EUR geschätzt. In der Schweiz – bei einer Spanne von 40-60 Millionen Begleitungsstunden pro Jahr und davon ausgehend, dass nur die Hälfte davon durch die Angst vor Gefahren begründet sind – wird geschätzt, dass dadurch soziale Kosten in einer Größenordnung entstehen, die mit den durch Verkehrsstaus verursachten sozialen Kosten vergleichbar ist. Diese Zahlen müssten genauer untersucht werden, aber sie reichen aus, um Alarm zu schlagen. Sie kommen noch zu den hohen sozialen Kosten des Autoverkehrs hinzu.

Quelle: „Institutionelle Hindernisse im Fuß- und Veloverkehr“ (Schweizer Forschungsprogramm Nr. 41 – Verkehr und Umwelt).

Attraktive öffentliche Verkehrsmittel

Zu selten wird erkannt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel für die Bedürfnisse von Schülern ungeeignet sind. Man müsste sich folgende Fragen stellen: Sind die Bushaltestellen mit einem Schutzdach oder einer Wartehalle versehen? Sind die Straßenüberquerungen wirklich sicher? Befinden sich die Haltestellen im Hinblick auf die Lage der Schule an der richtigen Stelle? Entsprechen die Fahrstrecken der Lage der Schulen, die in den Städten im Allgemeinen so verteilt sind, dass bei der Fahrstreckenplanung weniger von der Stadtmitte in Richtung Stadtrand sondern eher vom Stadtrand ausgegangen werden muss? Sind die Fahrzeuge so gestaltet, dass sich auch ein kleines Kind wohl fühlt und nicht von einer Masse von Erwachsenen erdrückt wird? Ist zu Unterrichtsbeginn und am Ende des Schultags eine besondere Kontrolle erforderlich, um Probleme wie Raufereien oder körperliche Angriffe zu vermeiden? Sind die Haltestellen mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder versehen?

In gewissen Fällen kann die Bereitstellung von Schulbussen, die bestimmte Fahrten übernehmen (bei Unterrichtsbeginn und -ende, Busstrecken, die an mehreren Schulen vorbeiführen oder an Sport- und Kultureinrichtungen, die von Schulen benutzt werden), eine interessante Lösung darstellen, nicht nur in der Stadt, sondern auch in ländlichen Gebieten.

Ferner muss man sich mit der Frage der Kosten befassen. Für nicht wenige wird das Familienbudget durch den Kauf mehrerer Zeitkarten erheblich belastet (Alleinerziehende, kinderreiche Familien, einkommensschwache Familien). Sind die Preise der Zeitkarten wirklich sehr attraktiv? Deckt die Zeitkarte auch alle Schulferien ab?

Negative Anreize für die Benutzung des Autos auf dem Schulweg

Maßnahmen zur Förderung „sanfter“ Verkehrsarten (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, öffentliche Verkehrsmittel und deren intermodale Verbindung) sind in der Regel nur dann wirklich effizient, wenn sie sich in ein zusammenhängendes Maßnahmenpaket einfügen, das solche Förderungsmaßnahmen mit eventuellen Restriktionen für die Pkw-Benutzung auf dem Schulweg kombiniert. Natürlich kann man nicht alle Maßnahmen gleichzeitig einführen, es sei denn, das Projekt wird von einem deutlichen politischen Willen und angemessenen menschlichen und finanziellen Mitteln getragen. Die beste Methode besteht darin, einen Zeitplan aufzustellen, um die verschiedenen Maßnahmen schrittweise, z. B. in Abständen von sechs Monaten oder einem Jahr, durchzuführen.

Eine derartige Planung empfiehlt sich, um die Einführung restriktiver Maßnahmen für Autofahrer vorzubereiten und zu gewährleisten, dass diese möglichst effizient und mit dem geringsten Widerstand durchgeführt werden.



Diese restriktiven Maßnahmen können mehr oder weniger drastisch sein und reichen von einem einfachen Halteverbot in der direkten Schulumgebung oder der Schließung der Straße mit einer Halte- und Wartezone für die Eltern in einem gewissen Abstand von der Schule über die Einführung von Parkgebühren bis hin zum absoluten Parkverbot auf dem Schulgelände.

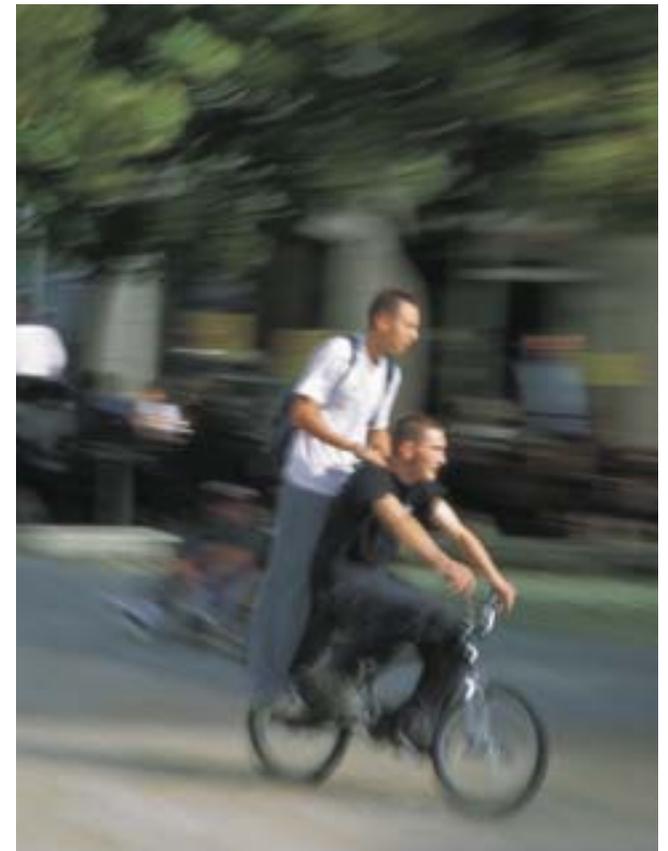
Förderung von Fahrgemeinschaften

Mit Hilfe einer kurzen Umfrage kann eine Karte mit den Wohnorten der Schüler gezeichnet werden. Die Schule kann dann die Eltern anschreiben, die theoretisch eine Fahrgemeinschaft bilden könnten, da sie in der direkten Nachbarschaft wohnen. Die Eltern, die sich bereit erklären, an dieser Initiative teilzunehmen, können sich über eine eventuelle Kostenteilung oder Aufgabenverteilung untereinander einigen. Eine kluge Strategie ist es natürlich, eine Unterstützung für die Organisation der Fahrgemeinschaft bereitzustellen, um die Akzeptanz von

Maßnahmen, die die Benutzung des Autos auf dem Schulweg erschweren, zu erhöhen (siehe oben).

Fahrgemeinschaften können auch mit dem Taxi – besonders geeignet sind Fahrzeuge mit sechs bis acht Sitzplätzen – organisiert werden. In diesem Fall sind die Eltern von jeglicher Beförderungspflicht befreit, müssen aber für diesen Dienst zahlen. In der Regel ist es möglich, ab etwa 300 Fahrten pro Schuljahr einen Vorzugstarif zu erhalten, vor allem wenn die Schule die Vermittlung übernimmt. Wenn der Betrag unter vier oder fünf Familien aufgeteilt wird, kann sich ein äußerst konkurrenzfähiger Preis ergeben, wenn man den Zeitgewinn berücksichtigt oder sogar die Möglichkeit, ein Auto in der Familie abzuschaffen ...

Das „Car sharing“-System (das Prinzip der „geteilten Autos“ mit Standorten in allen Stadtvierteln, die von den Kunden stundenweise gemietet werden können) bietet zusätzliche Möglichkeiten und Vorteile für die Organisation von Fahrgemeinschaften.







KAPITEL 3

BEISPIELE

Viele Städte haben sich bereits Anregungen bei den Kindern geholt. Sie vermitteln ein konkretes Bild von Beispielen, die für Sie interessant sein könnten. Daher wollen wir hier auf die Netzwerke hinweisen, die sich entwickeln und einen besonders fruchtbaren Austausch zuwege bringen.

Die kleine Auswahl der Themen und Beispiele, die auf den folgenden Seiten aufgeführt sind, soll Ihnen vor allem dabei helfen, Ihren eigenen „Programmcocktail“ zusammenzustellen – denn Sie sollten nicht vergessen, dass Sie langfristig das Beste aus Ihren Ideen herausholen, wenn Sie ein Paket von konzertierten Maßnahmen planen, die sich im Zuge ihrer Durchführung schrittweise ergänzen.

Bei einem strategischen Projekt wie der Einführung einer kind- und jugendgerechten Mobilitätspolitik ist es am besten, gleichzeitig (und gegebenenfalls kombiniert) auf vier strategischen Ebenen vorzugehen:

E = EDUCATION = Erziehung/Information;

E = ENGINEERING = Raumplanung/Stadtplanung;

E = ENCOURAGEMENT = Förderung/positive Diskriminierung;

E = ENFORCEMENT = Kontrolle/Regelung.



DEN KINDERN UND JUGENDLICHEN ZUHÖREN

Kinder- und Jugendversammlungen

Umfragen unter Kindern und Jugendlichen sind nicht das einzige Mittel, um sie in einen partizipativen Prozess einzubeziehen. Eine vielleicht weniger gezielte, aber symbolträchtige Methode, um sie zu Staatsbürgern zu erziehen und ihnen eine Stimme zu geben, ist die Schaffung eines Kinderparlaments und eines Jugendparlaments. Diese „Konsultationsorgane“ sind dauerhafte und regelmäßige Einrichtungen, die der Partizipation eine lebendige Dimension verleihen.

Kinderstadträte gibt es beispielsweise in Helsinki (Finnland), in Lille (Frankreich), in London (hier wurde eine Entschließung über die Mobilität der Kinder und Jugendlichen angenommen, die direkt an den Premierminister gerichtet war). In Schweden gibt es ein nationales Kinder- und Jugendparlament. In Italien verabschiedete der erste nationale Kinder- und Jugendkongress 1994 in Bologna mit mehr als 300 Teilnehmern eine Entschließung, in der er die gesamte politische Klasse aufforderte, u. a. für Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Städten, Radfahreinrichtungen und autofreie Bürgersteige zu sorgen.

Partizipative Stadtplanung

In Leipzig (Deutschland) wurde ein „Kinderbüro“ eingerichtet, um die Kinder direkt an der Stadtplanung zu beteiligen.

In Empoli (Italien) beruht der allgemeine Stadtentwicklungsplan auf den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung, der Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen und der Förderung der Lebensqualität. Die Beteiligung der Kinder erfolgt im Rahmen von Diskussionen über Themen wie die Gestaltung des öffentlichen Raums, schulische Zentren, ein Jugendausstellungs- und -freizeitzentrum sowie über die künftigen Leitlinien für die Stadtentwicklung und -verwaltung. Für die Organisation ist ein Netzwerk von Versuchseinheiten auf lokaler Ebene verantwortlich (drei in Primar- und Sekundarschulen, je eine in allen Hochschuleinrichtungen, eine im außerschulischen Bereich und zwei, an denen Erwachsene teilnehmen). Dies hat zu engeren Beziehungen zwischen den Bewohnern und der Stadtverwaltung und zu einem aktiven Engagement der ansässigen Bürger für die Projekte geführt. Die Bewohner und die Jugendlichen haben teilweise konkrete Beiträge zu einzelnen qualitativen Aspekten der Projektdurchführung geleistet, die dadurch über einen ursprünglich rein technischen und quantitativen Ansatz hinausging. Und eine Verkehrsachse wurde in eine verkehrsberuhigte Wohnstraße umgewandelt ...

Informationen:

E-Mail: cittasostenibili@minori.it

Umfragen über das Internet

Eine Umfrage in der Art, wie sie die Stadt York unter der gesamten Schulbevölkerung durchgeführt hat, liefert differenzierte und zuverlässige Daten (siehe Seite 12). Eine Umfrage über das Internet ist zwar weniger repräsentativ, bietet aber gewisse Vorteile: Sie ist zeitlich unbegrenzt, ist leicht zu aktualisieren, ermöglicht es, Entwicklungen zu beobachten und zu beurteilen und kann anhand eines Fragebogens durchgeführt werden, der in mehrere Teile gegliedert ist: mit einem Hauptteil zu quantitativen Aspekten, die zu statistischen Zwecken erhoben werden, und einem Anhang zu qualitativen Fragen, um u. a. Einschätzungen und Einstellungen zu erfassen.

Bei „Young Transnet“ (National Children’s Bureau – NCB – Vereinigtes Königreich) handelt es sich um ein ehrgeiziges Projekt, dessen Entwicklung sich über mehr als drei Jahre erstreckte. Das Projekt ermutigt Kinder, zu einer Internetseite beizutragen und an computergestützten Umfragen über ihr bevorzugtes Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule teilzunehmen, mit dem Ziel, eine landesweite Datenbank aufzubauen. Eine weitere Zielgruppe des Projekts sind die Lehrer. Die Ergebnisse der Erhebungen und Meinungsumfragen können auf der Website des Netzes eingesehen werden und sollen den Entscheidungsträgern

„Schließlich wollen wir über unsere eigenen Angelegenheiten selbst entscheiden können!“

(Schlusssatz der Entschließung des ersten italienischen nationalen Kinder- und Jugendkongresses, Bologna 1994)

und Stadtplanern bei ihrer Arbeit als Anleitung dienen. Auf der Website werden Spiele zum Thema Mobilität angeboten; ein vom „King’s Fund“ unterstütztes Spiel mit dem Titel „Imagine London“ fordert die Jugendlichen auf, Ideen zur Verkehrsplanung in der Hauptstadt beizutragen. Ein „Kohlenstoffrechner“ rechnet für Radfahrer die mit dem Rad zurückgelegten Kilometer in gleichwertige Treibhausgaseinsparungen um!

Das NCB hat dieses Experiment ausgeweitet und in diesem Rahmen kürzlich eine Meinungsumfrage in zwölf Sprachen gestartet, die sich an Kinder, Jugendliche und Schulen in ganz Europa richtet (Netd@ys 2001).

In Berlin wurde ein anderer Ansatz gewählt: Auf einer eigenen Website haben Kinder und Jugendliche die Möglichkeit, mit Tipps für Aktivitäten und die besten Verkehrsverbindungen zur Erstellung eines virtuellen „Kinderstadtplans“ beizutragen und Verbesserungsvorschläge einzugeben.

Informationen:

Internet: <http://www.youngtransnet.org.uk>;
www.youngtransnet.org.uk/netdays2001



„Lügner!“

Kinder rufen die Stadtverwaltung zur Ordnung!

Kinder haben eine Überzeugungskraft, auf die Erwachsene keinen Anspruch erheben können. Sie haben ein gewisses „Recht“, freiheraus zu reden und direkt zur Sache zu kommen. So erhielt ein rumänischer Beamter einen Tadel von 10- bis 15-jährigen Jugendlichen, die zu allem bereit waren, um ihre Umweltziele zu erreichen.

Was sie wollten? Eigentlich nur grundlegende Dinge: gute öffentliche Verkehrsmittel, Einrichtungen für Fußgänger und Radfahrer, die Freiheit, auf der Straße zu spielen, öffentliche Plätze, auf denen das Parken verboten ist – kurzum eine Umgebung, in der sie aus dem Haus gehen können, ohne dauernd ihre Eltern auf den Fersen zu haben. All diese Ideen haben sich um eine „Erbsünde“ der Stadtverwaltung herum kristallisiert: das Vorhaben, eine ruhige Straße, in der sich die Schule befand, in eine vierspurige Schnellstraße zu verwandeln, ohne Fahrradwege und mit verschmälerten Bürgersteigen, um Platz für den Verkehr zu gewinnen. Diese Initiative, die mit einer unschuldigen Bitte zur Verteidigung der Interessen einiger weniger begann, endete in einer Aktion, bei der diese jungen Menschen eine Motivation und ein Engagement zeigten, die dem Einsatz erwachsener Aktivisten in nichts nachstehen, und bei der es ihnen sogar gelang, ihre Lehrer und Eltern für

ihre Sache zu gewinnen! Mit einer einfachen logistischen Unterstützung von zwei Nichtregierungsorganisationen entwickelten die Kinder und Jugendlichen ihre eigenen Analysen und Fragestellungen im Zusammenhang mit den Verkehrs- und Umweltproblemen und erarbeiteten selbst eine Strategie für die Organisation, die Aufgabenverteilung, die Kommunikation und die Bewertung.

Ein Brief über dieses Projekt, den die Kinder bereits vor Wochen geschickt hatten, blieb unbeantwortet. Eines Tages beschlossen unsere jungen Aktivisten spontan, gemeinsam zum Rathaus zu ziehen. Der Direktor des Stadtplanungsdienstes bemerkte schlagfertig, dass kein Termin verabredet war, und versuchte zunächst, sie abzuwimmeln. Aber was können ein paar Dienstangestellte tun gegen 15 Kinder, die geduldig auf eine Antwort warten? Um sich dieser lästigen Kinder zu entledigen, versprach man ihnen also, sie am folgenden Tag zu empfangen.

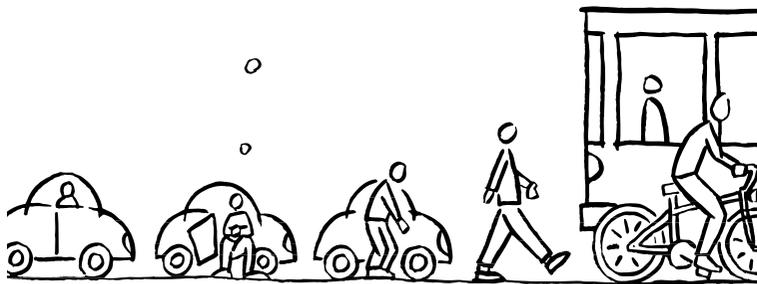
30 Kinder erschienen zu diesem Termin, um festzustellen, dass man sie versetzt hatte. Daraufhin beschlossen sie auf der Stelle, sich am nächsten Tag zu selben Zeit vor der Wohnung des unhöflichen Direktors zu treffen. Dieser verbarrikadierte sich in seinem Haus und holte die Polizei herbei ... die sich natürlich darüber

amüsierte, dass sie aus einem derartigen Grund zur Hilfe gerufen worden war. Passanten hielten an, die Presse wurde alarmiert. Auf dem Bürgersteig fand eine Debatte statt, und der Stadtplanungsdirektor gab nach mit der Zusage, die Pläne noch einmal zu überprüfen! Aber die Kinder, die Geschmack an der Sache gefunden hatten, bestürmten ihn mit weiteren Fragen: „Warum werden in dem Park hinter der Schule Garagen gebaut?“ Antwort: „Ab nächsten Monat werden keine neuen Garagen mehr gebaut werden...“ Darauf die Kinder: „Dann können wir also das Wort ‚illegal‘ auf die Wände schreiben, wenn trotzdem neue gebaut werden? Kann man sie wieder abreißen? Mein Bruder kennt Leute, die für ein Abbruchunternehmen arbeiten ... Und wenn Autos auf dem Bürgersteig vor der Schule parken? Können wir über die Autos laufen, da es doch illegal ist?! Und warum bestrafen Sie nicht den Polizisten, der nichts tut? ...“

Kurz danach schickten die Kinder einer anderen Schule einen Brief an ihren Bürgermeister: Am Tag darauf erschien ein Vertreter der Stadtverwaltung in dieser Schule, um mit den Kindern zu diskutieren.

Informationen: E-Mail: office@ccn.ro, Internet: www.ccn.ro

"In town,
without my car!"



AUToFREIE TAGE

Der Europäische autofreie Tag am 22. September

Am Ende des Jahres 2001 hatten 30 europäische Staaten zugesagt, diese Veranstaltung durch „ihre“ örtlichen Behörden zu unterstützen.

Der Europäische autofreie Tag wurde von Margot Wallström, für Umwelt zuständiges Mitglied der Europäischen Kommission, auf der Grundlage der Erfahrungen in Frankreich und Italien ins Leben gerufen. Seit zwei Jahren nehmen mehr als 1 000 Städte an dieser Initiative teil und behalten aus diesem Anlass einen Teil ihres Stadtgebiets für umweltfreundliche Verkehrsmittel vor. Dieser Tag, der bei der breiten Öffentlichkeit großen Anklang findet (mehr als 80 % Zustimmung), bietet die Gelegenheit, Verkehrsalternativen zum Auto zu erörtern und zu erproben.

Für eine Stadtverwaltung ergibt sich außerdem die Möglichkeit, sich ein genaueres Bild davon zu machen, wie die Bevölkerung auf eine neue Straßennetzplanung, einen Straßenverkehrsplan, eine neue Buslinie oder einen neuen Fahrradweg oder auf eine Parkbeschränkungsmaßnahme reagiert.

Bemerkenswert ist, dass die Kommunalbehörden diesen Tag zunehmend nutzen, um ständige Maßnahmen im Bereich der zukunftsfähigen Mobilität anzukündigen. Mehrere Städte haben in diesem Rahmen den Schwerpunkt auf die Mobilität der Kinder gelegt.

Die Stadt Larissa (Griechenland, 150 000 Einwohner) fördert den „autofreien Tag“ aktiv und hat einen großen Teil ihres ehrgeizigen Aktionsprogramms „22. September“ den Kindern gewidmet. An Schüler und Jugendliche, die Hauptzielgruppe der Werbekampagne, wurden 25 000 Faltblätter verteilt. Im Rahmen einer groß angelegten Lotterie gewannen 400 Kinder ein neues Fahrrad, 20 weitere Fahrräder wurden für behinderte Kinder gespendet. Speziell für die Kinder wurde eine Rundfahrt mit dem Fahrrad durch die Stadt organisiert, und anlässlich einer Festwoche rund um das Fahrrad konnten sie 10 km neue Fahrradwege sowie rund 750 neue Fahrradabstellplätze entdecken.

Bei der Planung und Vorbereitung der autofreien Tage wurden die Schulen auf breiter Ebene einbezogen. Resultat: Am Abend des 22. September 2000 hatten die Kinder eine



fröhliche Kundgebung zum Thema „Und die restlichen 364 Tage?“ veranstaltet ...

Die Stadtverwaltung begnügt sich aber nicht damit, den nächsten 22. September vorzubereiten, sondern organisiert zusätzlich autofreie Sonntage. Zwischen September 2000 und September 2001 haben bereits drei davon stattgefunden. Einer von ihnen stand unter dem Motto „Kinder und Umwelt“.

Informationen:

E-Mail: dhmlar1@larissa-dimos.gr

Internet: <http://www.mobilityweek-europe.org>

Montreal: der „F-Tag“

„Vélo Québec“, der wichtigste Verband zur Förderung des Radfahrens der Provinz Quebec, ist für seine jährliche Veranstaltung „Tour de l'île de Montréal“ bekannt, an der seit fast 20 Jahren jedes Jahr zehntausende von Radfahrern teilnehmen. Diese Veranstaltung nahm schnell derart große Ausmaße an, dass Vélo Québec eine unabhängige Verbandzweigstelle, die „Tour de l'île de Montréal“, gründete, um diese Radtour und andere Veranstaltungen zu organisieren.

Vor zehn Jahren wurde eine weitere Massenveranstaltung ins Leben gerufen, die „Tour des enfants“, an der einzig und allein Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren teilnehmen dürfen – Eltern sind nicht zugelassen! Der Erfolg ist riesig: Jedes



Jahr nehmen 8 000 bis 10 000 junge Radfahrer an dieser Tour teil.

„Tour de l'île de Montréal“ organisiert ferner eine soziale Marketingkampagne, um Grundschüler zu ermutigen, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Gegenwärtig benutzen nur circa 4 % der Kinder der Region Montreal das Fahrrad auf dem Schulweg (obwohl 66 % jede Woche in ihrer Freizeit Rad fahren). Die meisten Schulen raten sogar davon ab, mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen!

Im Rahmen der Massenveranstaltung mit dem Titel „F-Tag“ wird ein großes Medienereignis organisiert, an dem bedeutende private Sponsoren, die wichtigsten Medien, mehrere Ministerien und Regierungsagenturen sowie die Stadt Montreal beteiligt sind. Für diese Veranstaltung werden auch die Lehrer, Eltern und Schüler vor Ort mobilisiert. Um die Schulen zu erreichen, stützen sich die Organisatoren auf Kontakte, die insbesondere bei der Organisation der Fahrradtour für Kinder geknüpft wurden.

Der „F-Tag“ findet im Rahmen der „Féria du vélo de Montréal“ statt, einer Festwoche, die dem Fahrrad und der Stadt gewidmet ist. Diese Woche beginnt mit der Fahrradtour für Kinder (am letzten Maisonntag) und schließt mit der Runde der Insel ab (am ersten Junisonntag). Der erste „F-Tag“ wurde am 1. Juni 2000 als Test organisiert und hatte einen riesigen Erfolg, obwohl nur Unternehmen beteiligt waren. Im Jahr 2001 haben an dieser Veranstaltung zur Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel auch Grundschulen teilgenommen.

Der größte Schuldistrikt von Montreal hat den „F-Tag“ in sein Schulprogramm für das Jahr 2002 aufgenommen. Außerdem ist geplant, in Zusammenarbeit mit Lehrern und Schulberatern ein Radfahrprogramm zu entwickeln, das im Unterricht verwendet werden kann. In den Schulen werden aus Anlass des „F-Tags“ während des gesamten Monats Mai Aktivitäten rund um das Fahrrad organisiert – ein ausgezeichnetes Mittel, um die Schüler für eine umweltfreundliche Mobilität zu sensibilisieren. In den Unternehmen soll erreicht werden, dass in den Sommermonaten mehr Beschäftigte mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

Informationen:

Internet: <http://www.velo.qc.ca>

„Bimbibici – Die Kinder erobern ihre Stadt mit dem Fahrrad zurück“

Seit 1996 werden in Italien autofreie Sonntage organisiert. Am 15. Juni 2001 haben 150 Städte den Kraftfahrzeugverkehr auf einem Teil ihres Gebiets verboten, darunter wichtige Städte wie Rom, Bologna, Neapel und Palermo.

Die Lehrer haben allerdings erst vor ein paar Jahren begonnen, das Thema zukunftsfähige Mobilität im Unterricht zu behandeln. Die Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) spielt eine wichtige Rolle in diesem Bewusstwerdungsprozess.

Seit dem Jahr 2000 führt die FIAB eine neue landesweite Aktion unter dem Titel „Bimbibici“ durch. Sie richtet sich

an Kinder im Alter von 3 bis 11 Jahren, ein Alter, in dem die Botschaften dieser Kampagne auf besonders fruchtbaren Boden fallen. Das Thema im Jahr 2001 lautete „Sicherer Schulweg“ (nach dem Vorbild des „Safe Routes to School“-Programm von Sustrans im Vereinigten Königreich).

Rund 40 Städte, u. a. Rom, Neapel, Bologna und Ferrara, haben an dieser Initiative teilgenommen und eine ausgedehnte Spazierfahrt durch die Stadt veranstaltet, die traditionsgemäß an einem Sonntag im Mai, also unabhängig vom „traditionellen“ autofreien Sonntag, organisiert wird. Im zweiten Jahr der Aktion haben elf Stadtverwaltungen die Organisation der Aktivitäten selbst in die Hand genommen, mit der Unterstützung der freiwilligen Helfer der FIAB. Das Umweltministerium und die Nationale Agentur für Umweltschutz (ANPA) haben diese auf freiwilliger Mitarbeit beruhende Aktion erneut unterstützt.

Für viele stellt diese Spazierfahrt eine Gelegenheit dar, wieder einmal das Fahrrad zu nehmen. Am Rande der als Radfahrerfest organisierten Veranstaltung „Bimbibici“ bietet die FIAB für Lehrer und Schüler auch ein pädagogisches Projekt zur Sensibilisierung für alternative Formen der Mobilität an. Gewisse Städte haben beschlossen, diese Schulungen in ihren Lehrplan aufzunehmen, und finanzieren die diesbezügliche Arbeit in ihren Schulen. An anderen Orten werden kurze Zehn-Stunden-Kurse angeboten, die außerhalb der Unterrichtszeit stattfinden. In vier Grundschulen hingegen konnten Kurse von 90 Stunden durchgeführt werden, die Teil des



Unterrichtsprogramms waren. Die für diesen Kurs entwickelten didaktischen Materialien werden für die folgenden Jahre in den Schulen aufbewahrt.

„Bimbibici“ entwickelt sich allmählich zu einer Tradition: Im Jahr 2002 werden sich noch mehr Schulen beteiligen.

Informationen:

E-Mail: info@fiab-onlus.it

Internet: <http://bimbibici.org>

UNTEN DIE PARKPLÄTZE, OBEN DIE KINDER

Eine Verkehrsberuhigung setzt vor allem voraus, dass die Straßen für den Durchgangsverkehr geschlossen werden. Aber nur selten wird im gleichen Zug beschlossen, die Straße (und damit auch die Parkplätze) vollständig zu räumen, um die gesamte öffentliche Fläche in einen Raum für Spiele, Entspannung und Begrünung umzuwandeln, ganz besonders in Stadtzentren und wenn keine Geschäfte vorhanden sind, die eine Fußgängerzone rechtfertigen.

In Barcelona gibt es einige solcher neuen öffentlichen Plätze, die früher gewöhnliche Straßen waren. Parken ist nur unterirdisch, in den Parkgaragen der Gebäude möglich. Die einzige Straße dient als Zufahrtsstraße zu den Parkgaragen und als Überquerungsmöglichkeit für Radfahrer. Der so gewonnene Platz kommt dem städtischen Leben und insbesondere den Kinderspielen im Viertel zugute.

FUSSGÄNGERFREUNDLICHE UMGEBUNG, VOR ALLEM IN DER NÄHE VON SCHULEN

Das Programm „Kindgerechte Stadtplanung“ der Stadt Ercolano (Italien) verfolgt zwei vorrangige Ziele: Einerseits sollen die Bedingungen für zu Fuß gehende Kinder durch ein „Netz sicherer Fußwege“ auf allen Strecken, die von vielen Kindern zurückgelegt werden, verbessert werden, andererseits soll entlang dieser Fußwege eine Reihe (kleiner) grüner Spiel- und Ruheplätze eingerichtet werden.

Bei dem Projekt werden auch die örtlichen Händler einbezogen, vor allem diejenigen, die sich in der direkten Umgebung der Schulen befinden, in der sich ein Teil des sozialen und emotionalen Lebens der Kinder konzentriert.

Der Gesamtplan für dieses Netz sieht eine progressive Umgestaltung der Stadt vor, durch eine Kombination von Maßnahmen mit starkem Symbolcharakter (Einrichtung von Fußgängerzonen, Spielbereiche, in denen die Geschwindigkeit auf 10 km/h begrenzt ist, komplette Umgestaltung der unmittelbaren Schulumgebung, Tempo 30 auf Nebenstraßen) und Maßnahmen auf Mikroebene (Qualität der Materialien, der Beleuchtung, der Beschilderung, der Bepflanzungen, des städtischen Mobiliars), die über die Stadt verteilt und im Zuge der verschiedenen Arbeiten, die in Angriff genommen werden, durchgeführt werden.

Entsprechend den Empfehlungen des Grünbuchs über die städtische Umwelt aus dem Jahr 1990 und der Mitteilung der Europäischen Kommission über Stadtplanung aus dem Jahr 1998 wird bei der Entwicklung dieses Netzes ein sektorübergreifender und transversaler Ansatz angewandt, der die Form eines Projektausschusses mit Beratern und Vertretern verschiedener Verwaltungsreferate annimmt.

Selbstverständlich nehmen die Kinder am Projekt teil: Aus einem Fragebogen, der an 1 500 Grundschüler verteilt wurde, ging hervor, dass sie das Gefühl haben, weniger wichtig zu sein als Autos. Und diese jungen Schüler wurden im Rahmen eines Unterrichtsprojekts zum Thema Architektur und Grünflächen aufgefordert, ihre Meinung über Schulgebäude zu äußern.

Informationen:

Tel. (39) 08 17 88 12 19; Bericht des Kolloquiums „Azioni per città a misura di bambini“

JUGENDLICHE ADOPTIEREN ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL

Die Essener Verkehrs-AG (EVAG) in Deutschland setzt verschiedene Mittel ein, um junge Kunden anzuziehen und zu binden.

Zum einen bietet die EVAG für 12- bis 14-jährige Schüler Haltestellenpatenschaften an. Eines der Ziele besteht darin, gegen Vandalismus vorzugehen. Aber die Beschäftigung und



„Identifizierung“ der Kinder und Jugendlichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewirkt, dass sie ihre Einstellung ändern und in ihnen ein Verkehrsmittel sehen, das zu ihnen passt. Mit einer Haltestellenpatenschaft sind Anreize verbunden (Fotos und Namen der Schüler im Haltestellenhäuschen, die Bereitstellung eines Busses für Schulausflüge oder Schulfeste, Führungen durch die Werkstätten usw.), ebenso wie Pflichten (Verteilung von Geschenken an die Fahrgäste an besonderen Tagen wie zum Beispiel dem Jahrestag der Haltestellenpatenschaft oder bei Fahrplanänderungen).

Zum anderen wurde eine spezielle Website für Jugendliche ab 15 Jahren eingerichtet. Ziel dieser Internetseiten ist es, die Jugendlichen über die öffentlichen Verkehrsangebote zu informieren, aber auch, ihre Mobilitätsansprüche kennen zu lernen. Die Website beinhaltet Karten mit Szene-Treffs einschließlich öffentlichen Verkehrsverbindungen, einen persönlichen Fahrplan- und Nachtbusservice, eine „Gästeliste“ einer Diskothek, die Ermäßigungen für Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel anbietet, Auszüge aus Zeitschriften, eine „Überraschkiste“ (mit einem Klick erhält man Informationen über eine ungewöhnliche Aktivität oder einen besonderen Ort), einen Fragebogen und Links zu anderen nichtkommerziellen Websites.

Informationen:

E-Mail: guido.mueller@ils.nrw.de

LANGE VOR DEM FÜHRERSCHEIN DEN UMGANG MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN LERNEN

In Hamburg werden Alternativen zum Auto im Unterricht behandelt, aber auch in realen Situationen getestet. Die Kinder entdecken und erproben öffentliche Verkehrsmittel im Rahmen von Rallyes oder Erlebnistagen, bei denen sie lernen, sich selbständig fortzubewegen.

Rund 70 % der Hamburger Schüler von 9 bis 13 Jahren nehmen jedes Jahr an einem solchen Programm teil. Für Schüler im Alter von 14 bis 16 Jahren wurde ein Schülerbuch zur Mobilität in Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrserziehungsreferat der Stadt und dem Hamburger Verkehrsbund erstellt. Dieses Buch befasst sich mit der Frage des Verkehrs aus dem Blickwinkel mehrerer Unterrichtsfächer: Geografie, Naturwissenschaften, Politologie, Religion/Philosophie. Die Schüler der Sekundarstufe II schließlich befassen sich mit dem Thema Mobilität im Rahmen von Forschungsvorhaben zu allgemeinen Themen wie „weite Strecken“ oder „neue Ideen für die Zukunft“.

Informationen:

E-mail: gunter.bleyer@bsjb.hamburg.de

Internet: www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/

MIT BUS UND BAHN – (FAST) UMSONST

Fast überall ist es üblich, ermäßigte Schülerzeitkarten anzubieten. Trotzdem stellt dieses Ticket für einige eine unnötige Ausgabe dar (wenn die Kinder zur Schule gebracht werden), für andere ist es zu teuer, besonders für Familien mit mehreren Kindern oder für Familien in schwieriger finanzieller Lage (bei Arbeitslosigkeit, Trennung oder Scheidung, die den Familienetat belastet, oder bei einkommensschwachen Familien).

Um sicherzustellen, dass alle Kinder und Jugendlichen eine Zeitkarte besitzen, und um dadurch diese „Schwelle“ für den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln noch herabzusetzen, erwägt die Stadt Bonn den „kollektiven“ Kauf von Zeitkarten für alle Bonner Schulen mit dem Ziel, 50 % Nachlass auf den normalen Preis einer Schülerzeitkarte zu erhalten. Genau wie ein Unternehmen, das einen Vorzugspreis für seine Beschäftigten aushandelt ...

BUSSE + TAXIS = ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL

Was liegt näher, als dass öffentliche Verkehrsmittel und Taxis zusammenarbeiten, um Jugendliche in den Abend- und Nachtstunden sicher und billig von einem Ort zum anderen zu bringen?



Diese Initiative geht zunächst von der Erkenntnis aus, dass es ratsam ist, auf wenig benutzten Buslinien die letzte Fahrt relativ früh anzusetzen (z. B. in Salzburg um 23 Uhr 30). Die Busse werden durch Sammeltaxis (oder „Taxibusse“) ersetzt, die in der Stadt an festen Standorten stehen, aber die Fahrgäste an die Orte ihrer Wahl bringen. Dadurch wird bei einem gleichwertigen Budget ein Service angeboten, der bei den Kunden großen Anklang findet. Die Mehrkosten (der Preis einer Fahrt liegt bei circa 2,50 EUR) werden durch den besseren Service kompensiert (Flexibilität, Sicherheit, Verfügbarkeit bis 1 Uhr 30 morgens in der Woche und bis 3 Uhr morgens an „Ausgetagen“).

In vielen hauptsächlich deutschen und österreichischen Städten wird ein solches System, mit unterschiedlichen Varianten je nach Lage (Größe und Morphologie der Stadt), angeboten.

Informationen:

Salzburger Stadtwerke (Verkehr) und UITP

WER ES PROBIERT HAT, KOMMT NICHT MEHR DAVON LOS

Man kann sich nur schwer vorstellen, Kleinkinder mit dem Fahrrad zur Kindertagesstätte zu bringen. Die Stadtverwaltung Odense (Dänemark) war jedoch der Meinung, dass es hier ein Potenzial gibt.

Odense ist eine echte Radfahrstadt – mehr als 60 % der Schüler fahren mit dem Fahrrad. Die Stadt York hat das positive Beispiel von Odense übrigens nach einer Schulpartnerschaft aufgegriffen. Die jungen Engländer waren so begeistert über ihr Freiheitserlebnis auf zwei Rädern, dass sie sich nach ihrer Rückkehr mit einer Aktion dafür einsetzten, auch mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu können! Dieser hohe Anteil ist insofern besonders bemerkenswert, als laut dänischen Rechtsvorschriften der Schulweg jedes Kindes vorab auf seine Sicherheit hin zu prüfen ist. Das bedeutet, dass Odense über eine gute Radfahinfrastruktur verfügt und umfassende Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ergriffen hat, die zusammen eine derart sichere Umgebung schaffen, dass sich das Fahrrad sogar als Beförderungsmittel für die ganz Kleinen anbietet.

Die Stadtverwaltung hat also zehn Fahrradanhänger für Kleinkinder kostenlos zur Verfügung gestellt. Dies sollte den Eltern die Möglichkeit geben, diesen Anhänger, der zwar teuer in der Anschaffung ist, aber die Verwendungsmöglichkeiten des Fahrrads auf täglich zurückgelegten Strecken oder in der Freizeit erheblich steigert, vor einem eventuellen Kauf erst einmal zu testen. Ein Drittel der 150 Kinderkrippen der Stadt nahmen an der Aktion teil. Mit dieser Kampagne wurden innerhalb weniger Monate 3 000 Kinder und ihre Eltern erreicht – und die Fahrradhändler von Odense müssen einiges dabei verdient haben.

Die Aktion „Fun Family Cycling“ spricht die Eltern über ihre Kinder an, und der „Cycle Duckie“ (Donald Duck auf dem Fahrrad), Maskottchen einer Fahrradgravierungsaktion, ist bei manchen Kindern ebenso beliebt wie der Weihnachtsmann!

Odense organisiert außerdem eine Kampagne für ältere Jugendliche (17 bis 25 Jahre) unter dem Titel „Life Style“, bei der junge Frauen und Männer mit jeweils unterschiedlichen Slogans gezielt angesprochen werden.

Informationen:

Troels Andersen

E-Mail: TA@odense.dk

DIE STRASSE ALS ÜBUNGSGELÄNDE

Was die praktische Radfahrausbildung angeht, ist mittlerweile erwiesen, dass die einzige gute Lernmethode darin besteht, die Kinder auf der Straße fahren zu lassen und nicht auf Übungsgeländen.

Eine englische Studie hat wissenschaftlich nachgewiesen, dass Kinder später im Verkehr Fehler machen, wenn sie auf einem Übungsgelände geschult wurden, wo nichts der Realität entspricht (Straßenbreite, komplexe Situationen, unterschiedliche Manöver der Autofahrer, Position und Sichtbarkeit der Verkehrszeichen, Präsenz unterschiedlicher Fahrzeugtypen, Präsenz von Fußgängern usw.).



In Rumst (Belgien) organisiert die Polizei jedes Jahr eine Radfahrausbildung für Kinder im Alter von 12 bis 13 Jahren. Seit Mitte der 80er Jahre erfolgt die praktische Schulung auf der Straße, unter realen Verkehrsbedingungen.

Ein relativ ruhiges Stadtviertel, das jedoch möglichst viele kritische Situationen für die angehenden Radfahrer bietet, wird für einen Tag zum „Schulungsgelände“. Die Polizei bittet die Anwohner, die Eltern der Schüler und die städtischen Beamten, bei dieser Aktion mitzuarbeiten. An den Zugangsstraßen zum Stadtviertel werden Schilder aufgestellt, um die Autofahrer auf die außergewöhnliche Situation hinzuweisen. An mehreren Stellen werden Schilder oder Straßenmarkierungen geändert und hinzugefügt, um Verkehrssituationen zu schaffen, die vor Ort nicht vorhanden sind (Kreuzungen mit unterschiedlichen Vorfahrtsregelungen, Einbahnstraßen mit oder ohne Ausnahmeregelung für Radfahrer, Fahrradwege usw.); die Anlieger werden natürlich vorher über diese außergewöhnliche Situation informiert.

Die Geschicklichkeit und die Kenntnisse der Kinder werden gleichzeitig geprüft. Sie dürfen sich im gesamten Stadtviertel frei bewegen und werden lediglich aufgefordert, an Kontrollpunkten vorbeizufahren und bei Ertönen der Sirene am Ende der Prüfung an den Ausgangspunkt zurückzufahren. Jedes Kind, das sich einem Kontrollpunkt nähert, erhält unvorhersehbare Anweisungen (bei einer Kreuzung links abbiegen, in eine Straße einbiegen, die vielleicht eine

Einbahnstraße ist, an parkenden Autos entlang zu fahren, um zu prüfen, ob der erforderliche Sicherheitsabstand zur Wagentür, die sich öffnen könnte, eingehalten wird), aber das Verhalten der jungen Radfahrer wird auch ohne ihr Wissen von umherlaufenden Prüfern überwacht.

Nicht wenige Kinder scheitern bei dieser Prüfung, was sicherlich ein Zeichen für ihre Qualität ist. Häufig liegt es daran, dass ihr Fahrrad nicht auf ihre Körpergröße abgestimmt ist (zu hohes Gestell, zu großer Abstand zwischen Bremse und Griff für kleine Hände) – ein guter Hinweis für die Eltern, dass das Fahrrad kein Spielzeug, sondern ein Verkehrsmittel ist, das an ihr Kind angepasst sein muss.

Informationen:

K. Vanderlinden, Polizei Rumst,
Markt 1, B-2840 Rumst
Tel. (32) 38 88 00 67

„FAHRRADREVOLUTION“ FÜR MÄDCHEN AUS EINWANDERERFAMILIEN

Das Centrum voor Buitenlandse Vrouwen in Tilburg (Niederlande) hat ein Radfahrausbildungsprogramm speziell für Mädchen aus Einwandererfamilien aufgestellt.

Diesen Kindern, denen das Recht auf unabhängige Mobilität oftmals verwehrt wird, kann das Fahrrad helfen, Selbständigkeit zu entwickeln und sich zu „emanzipieren“.

Zu den besonderen Merkmalen dieser Personengruppe gehören eine gewisse soziale Schwäche (Einwanderer- oder Flüchtlingsfamilien haben in der Regel nur wenig Geld, besonders für Verkehrsmittel), mangelnde körperliche Bewegung und daher Schwierigkeiten, ein Fahrrad zu lenken, aber auch die deutliche Präferenz der Eltern, das Umfeld ihrer Töchter auf ein größtenteils weibliches Milieu zu beschränken.

Dieses Programm stützt sich auf Maßnahmen für Jungen aus Einwandererfamilien, die in der Vergangenheit durchgeführt wurden. Sie sind zwar in ihrer Bewegungsfreiheit weniger eingeschränkt als die Mädchen, aber doch kaum mit dem Fahrrad vertraut, da dieses Verkehrsmittel nicht zu ihrer Kultur gehört.

Informationen:

Centrum voor Buitenlandse Vrouwen Tilburg
Tel. (31-13) 535 90 43,
E-Mail: avdkloof@planet.nl

„WALKING BUS“ UND „CYCLING BUS“

Im Ballungsgebiet Grenoble (Frankreich) wurde eine Grundschule einer Randgemeinde für den ersten Versuch im Bereich der Schulwegplanung nach dem Vorbild der Kampagne „Safe Routes to School“ (Sustrans, Vereinigtes Königreich) ausgesucht.

Trotz günstiger Bedingungen (flaches Gelände, kurze Abstände, wenig Verkehr, sichere Umgebung) wurden

beinahe 50 % der Schüler, die weniger als 400 m von der Schule entfernt wohnten, und fast 80 % der Schüler, die weniger als 900 m zur Schule zurücklegen mussten, mit dem Auto zur Schule gebracht! Als Grund dafür, dass die Schüler nicht mit dem Fahrrad oder zu Fuß begleitet werden, wurde angegeben, dass es zu viel Zeit kosten würde. Messungen vor Ort ergaben jedoch, dass mit allen Verkehrsarten die gleiche Zeit benötigt wurde, um dieselbe Strecke zurückzulegen. Aus der Befragung der Eltern ging auch hervor, dass sie ihre Kinder, auch wenn sie größer werden, nur noch aus Gewohnheit und nicht aus Angst vor Gefahren (des Verkehrs) oder aus einem Unsicherheitsgefühl (Angst vor Angriffen) zur Schule fahren.

Durch einfache Maßnahmen wie ein Parkverbot im Umkreis von 50 m um die Schule, die Einrichtung eines Fahrradabstellplatzes, die Behandlung des Themas im Unterricht und in der Arbeit mit den Eltern und die Einrichtung eines „cycling bus“ (siehe Seite 33) sowie eines „walking bus“ (siehe Seite 33) haben sich die Gewohnheiten geändert. Die Autofahrer nehmen nun in der direkten Umgebung der Schule mehr Rücksicht und halten sich an gewisse Verhaltensregeln. Und in nicht einmal zwei Jahren ist die Benutzung des Autos um die Hälfte gesunken, fast alle diese Strecken werden nun mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Das Prinzip des „walking bus“ bzw. des „cycling bus“ geht zurück auf die beaufsichtigten Schülergruppen von früher,

aber jetzt unter elterlicher Aufsicht. Die Schule hilft den Eltern, die im gleichen Viertel wohnen, zusammenzukommen und sich zu organisieren, damit die ständige Begleitung der Kinder, die sich an Sammelpunkten treffen, gewährleistet ist. Je nach Gruppengröße und Fortbewegungsart sind ein oder mehrere erwachsene Begleiter erforderlich. Wenn ein Kind krank oder verspätet ist und an diesem Tag nicht mit der Gruppe laufen kann, kann dies dem Verantwortlichen des „walking bus“ per Mobiltelefon mitgeteilt werden. Die Schule muss auch in der Lage sein, diese Aufgabe schnell zu übernehmen, wenn (ausnahmsweise) ein Elternteil verhindert ist und keinen Ersatz gefunden hat.

Informationen:

Projekt „Alternativement vôtre“ der Metro Rhône-Alpes

E-Mail: david.djigaouri@la-metro.org;

Internet: <http://www.rhonalpennergie-environnement.asso.fr/Pages/experi14.htm>

DREI AUTOS WENIGER = PLATZ FÜR ZWEIUNDFÜNFZIG FAHRRÄDER

In Leicester wurde ein vergleichender Versuch an drei Schulen durchgeführt, bei dem unterschiedliche Lösungen für das Abstellen von Fahrrädern erprobt wurden. Dieser Versuch hat gezeigt, dass es vorteilhaft ist, Fahrräder auf der Straße abzustellen:

- der Platz ist vorhanden: Die Abstellfläche für Fahrräder ist an der Stelle vorzusehen, an der sonst Autos geparkt sind, und muss je nach Bedarf vergrößert werden; sie darf keinesfalls auf Kosten der für Fußgänger vorgesehenen Fläche gewonnen werden, da dies ein schlechtes „Wettbewerbssignal“ zwischen zwei sanften Verkehrsarten geben würde; wenn man sich dafür entscheidet, Fahrradabstellplätze auf dem Schulgelände einzurichten, sind die verfügbaren Flächen und Erweiterungsmöglichkeiten meist beschränkt;
- auf der Straße abgestellte Fahrräder sind gut sichtbar und daher sehr „werb wirksam“;
- der Fahrradabstellplatz einer Schule kann außerhalb der Unterrichtszeit von anderen Radfahrern benutzt werden, was nicht möglich ist, wenn er sich auf dem Schulgelände befindet;
- der Standort sollte so gewählt werden, dass eine soziale Kontrolle möglich ist (d. h. in Sichtweite des Sekretariats oder mehrerer Klassenräume), und es empfiehlt sich, eine Kamera anzubringen; wenn die Fahrräder auf dem Schulgelände abgestellt werden sollen, ist eine eingezäunte Fläche vorzusehen, die nur auf Anfrage betreten werden darf – eine Maßnahme, die die Benutzung zwar umständlicher macht, aber ratsam ist, um Sachbeschädigungen zu vermeiden (es sei denn, man sieht eine Kamera vor);



- der Fahrradabstellplatz muss überdacht sein, wobei für das Dach die für städtisches Mobiliar üblichen Standardmaterialien und für die Fahrradständer Bögen in der Form eines umgekehrten U verwendet werden können;
- bei der Entwicklung der Ideen sollten die Schüler und ein(e) Vorkämpfer(in) für die Sache der Radfahrer (aus dem Kreis der Eltern, der Lehrer oder der anderen Mitglieder des Schulpersonals) beteiligt werden, aber es ist unbedingt notwendig, dass ein Spezialist ihre Ideen genau überprüft, um Fehler bei der Wahl des Standorts oder der Ausstattung zu vermeiden. An der Schule, die bei dem Versuch in Leicester die besten Ergebnisse erzielte, war die Anzahl der Radfahrer schnell von 0 % auf 10 % gestiegen, nachdem ein großer überdachter Abstellplatz für 52 Fahrräder an der Stelle von drei Autoparkplätzen eingerichtet worden war.

Informationen:

Leicester City Council

E-Mail: slads001@leicester.gov.uk

Internet: [http:// www.saferoutestoschools.org.uk](http://www.saferoutestoschools.org.uk)

BEGLEITER IM AUTO: BITTE WARTEN ...

An der Waingel Copse Schule in der Nähe von Reading (Vereinigtes Königreich) ist es für die Eltern weder zeitsparender noch bequemer, ihre Kinder mit dem Auto

zur Schule zu bringen. Hier wurden drei Maßnahmen ergriffen, um die Eltern von der Benutzung des Autos abzubringen:

- alle Kinder werden aufgefordert und ermutigt, aus Gesundheits- und Sicherheitsgründen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen;
- der Parkplatz, um die Kinder abzusetzen oder abzuholen, ist circa 400 m von der Schule entfernt; so wird eine Belästigung der Anlieger in der direkten Schulumgebung und der Kinder selbst vermieden;
- Eltern, die ihre Kinder trotzdem am Schuleingang absetzen möchten, müssen manchmal bis zu 15 Minuten auf dem Schulparkplatz warten, bis die Ausfahrtschranke geöffnet wird, auf jeden Fall so lange, dass alle Schüler das Gelände ungehindert verlassen können. Das Schulpersonal überwacht die Einhaltung dieser Regel.

Informationen:

Waingel Copse School, Wokingham District Council

Tel. (44-118) 974 63 04

Internet: [http:// www.saferoutestoschool.org.uk](http://www.saferoutestoschool.org.uk)

LASST DIE LEHRER ZAHLEN!

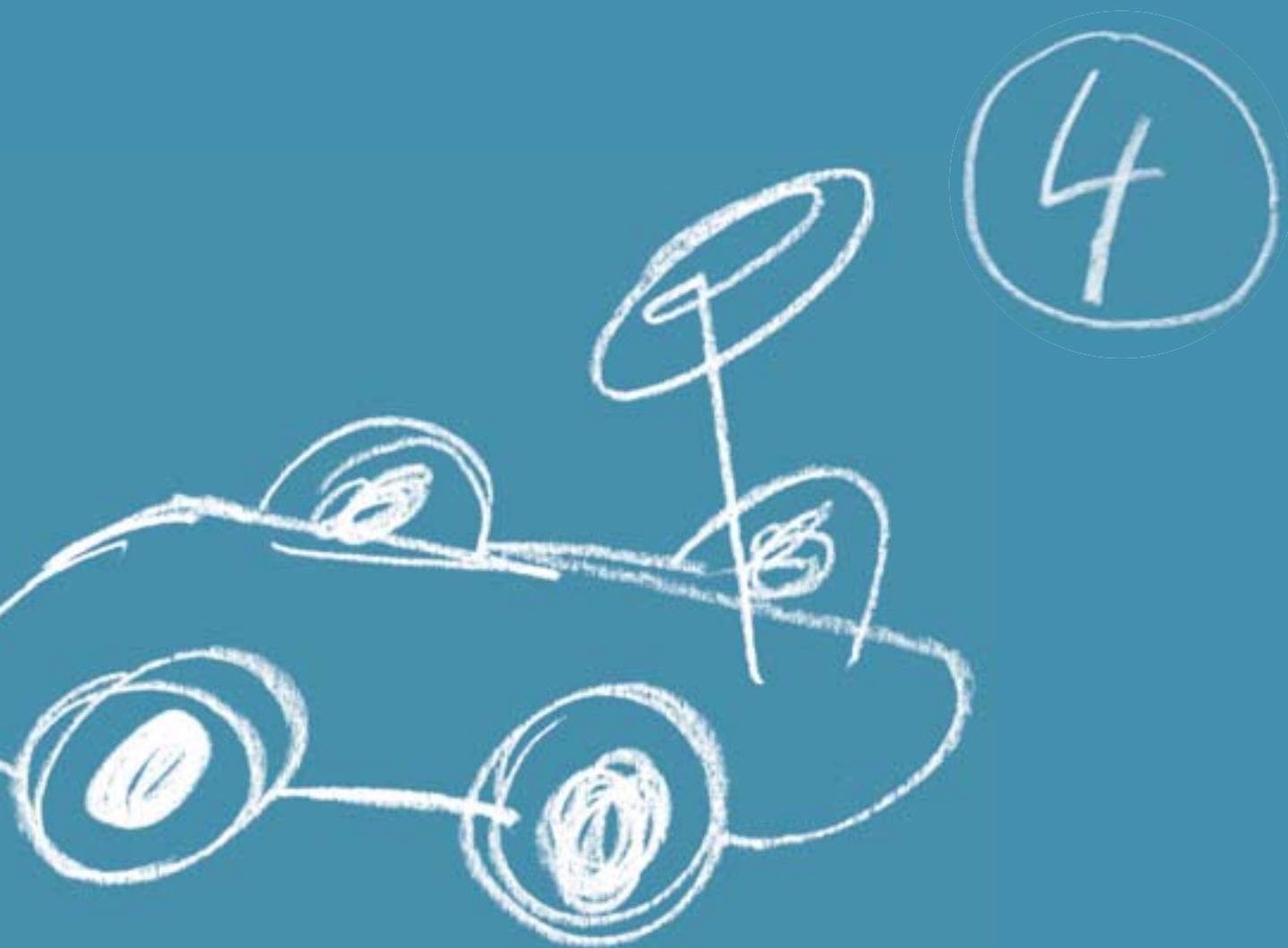
Man kann sich kaum vorstellen, dass ein privates Pannendienstunternehmen für Autofahrer einen Wettbewerb ausschreibt, bei dem es darum geht, die Pkw-

Benutzung zu reduzieren. Und doch ist „RAC Motoring Services“ (Vereinigtes Königreich) der wichtigste Sponsor des Wettbewerbs „Grass Routes Challenge“. Gruppen von Schülern, die teilweise kaum 14 Jahre alt sind, erhalten den Auftrag, Mobilitätsprojekte für ihre Schulen zu entwickeln. Als Ausgangspunkt für ihre Arbeiten erhalten die Schüler eine Dokumentation, aber im Weiteren sind ihrer Phantasie keine Grenzen gesetzt.

Im Schuljahr 1998-1999 belief sich der erste Preis auf mehr als 6 000 EUR. Zwei Schüler aus dem Norden Schottlands (Caithness) errangen mit einer radikalen Idee einen Trostpreis von 1 500 EUR für ihre Schule: Die beiden hatten einer Umfrage entnommen, dass die meisten Lehrer, unabhängig davon, ob sie in der Stadt oder außerhalb wohnen, auf dem Weg zur Schule das Auto nehmen. Das Duo hat die Schule dazu gebracht, Parkgebühren einzuführen, deren Einnahmen dazu verwendet werden, um Maßnahmen zur Förderung anderer Verkehrsmittel zu finanzieren (geschützte Fahrradabstellplätze, Unterstände und Bänke am Ausgang der Schule für wartende Eltern, Beschilderung, Umgestaltung der direkten Umgebung eines Schuleingangs).

Informationen:

Internet: <http://www.rac.co.uk>



KAPITEL 4

HILFSMITTEL UND ANSPRECHPARTNER

Kontaktadressen und Internetsites


**Europäische Kampagne
„Zukunftsbeständige Städte und
Gemeinden“**

Mehr als 1 200 Gebietskörperschaften haben sich der Kampagne für zukunftsbeständige Städte angeschlossen. Diese Kampagne wurde 1994 auf der Konferenz von Aalborg ins Leben gerufen, in der Folge der Agenda 21, die von der Europäischen Union und den Mitgliedstaaten auf dem Gipfel von Rio im Jahr 1992 angenommen worden war. An der Kampagne für zukunftsbeständige Städte ist ein Dutzend großer Städtetzwerke beteiligt.

Rue de Trèves 49–51
Bte 3
B-1040 Brüssel
Tel. (32-2) 230 53 51
E-Mail: campaign.office@skynet.be
Internet: <http://www.sustainable-cities.org>

Car-Free Cities/ACCESS

Car-Free Cities ist ein Netz von Städten, die Erfahrungen und Informationen über eine Mobilitätspolitik zur aktiven Förderung von Verkehrsmittelalternativen zum Auto austauschen. Das Netz hat mehrere Tätigkeitsbereiche entwickelt und organisiert regelmäßig Seminare.

C/o Eurocities
Square de Meeûs 18
B-1050 Brüssel
Tel. (32-2) 552 08 88
E-Mail: cfc@eurocities.be
Internet: <http://www.eurocities.org>

**Healthy Cities
(Weltgesundheitsorganisation)**

Das Netz Healthy Cities der WHO umfasst 43 Mitglieder, aber mehr als 1 000 Gebietskörperschaften sind an die nationalen Netze in den verschiedenen europäischen Ländern angeschlossen.

Dr Agis Tsouros
WHO Regional Office for Europe
Healthy Cities & Urban Governance
Centre for Urban Health
Tel. (45) 39 17 15 09
E-Mail: ats@who.dk

Claire Mitcham
WHO Regional Office for Europe
Urban planning and transport
Tel. (45) 39 17 14 60
E-Mail: cmi@who.dk
Internet: <http://www.who.dk/healthy-cities/>

Francesca Racioppi
WHO
European Center for Environment and Health
Rome Office
Tel. (39) 64 87 75 45
E-Mail: frr@who.it
Internet: <http://www.euro.who.int/transport>

Cities for cyclists

Dieser europäischer Verband der fahrradfreundlichen Städte zählt 31 Städte, die sich dazu verpflichtet haben, eine Politik der aktiven Förderung des Fahrrads zu führen.

C/o Dansk Cyclist Forbund
Romergade 7
DK-1362 Kobenhavn K
Tel. (45) 33 32 31 21
E-Mail: cfc@dcf.dk
Internet: <http://www.cities-for-cyclists.org>

Das Klima-Bündnis europäischer Städte

900 Städte und Gemeinden (mit insgesamt 48 Millionen Einwohnern) nehmen an diesem Vorhaben zur Bekämpfung der

Klimaveränderungen teil, das über die internationalen Verpflichtungen hinausgeht: Sie haben sich zum Ziel gesetzt, ihre CO₂-Produktion um 50 % statt der vorgesehenen 8 % zu reduzieren. Das Bündnis hat einen Maßnahmenkatalog einschließlich Indikatoren für die nachhaltige Entwicklung erstellt.

Galvanistraße 28
D-60486 Frankfurt-am-Main
Tel. (49 69) 71 71 39 21
E-Mail: info@klimabuendnis.org
Internet: <http://www.klimabuendnis.org>

Europäisches Kindernetzwerk

Einer der Grundsätze von Euronet lautet, dass „Kinder ein Recht darauf haben, dass ihren Bedürfnissen und Interessen von den lokalen, regionalen und nationalen Behörden sowie von den europäischen und internationalen Institutionen eine prioritäre Stellung eingeräumt wird“. Euronet ist eine Vereinigung von Netzwerken und Organisationen, die sich für die Interessen und Rechte der Kinder einsetzen, wie sie in der Konvention der Vereinten Nationen über die Rechte des Kindes definiert werden. Die Arbeit von Euronet hat dazu geführt, dass im Vertrag von Amsterdam (1997) zum ersten Mal in der Geschichte der Europäischen Union ausdrücklich auf die Kinder hingewiesen wird.

Rue Montoyer 39
B-1000 Brüssel
Tel. (32-2) 512 45 00/512 78 51
E-Mail: savechildbru@skynet.be
Internet:
<http://europeanchildrensnetwork.gla.ac.uk/>

ECF – Europäischer Radfahrerverband

Im ECF sind Vereinigungen zusammengeschlossen, die sich für die Förderung des Radfahrens einsetzen. Die Mitgliedsvereinigungen haben teilweise selbst Publikationen zum Thema herausgegeben oder Schulungsprogramme aufgestellt. Der ECF und seine Mitglieder können Sie auch auf lokale Vereinigungen hinweisen oder Sie in Kontakt mit Städten bringen, die bereits Erfahrung mit der Förderung der Benutzung des Fahrrads insbesondere unter Kindern und Jugendlichen haben.

Rue de Londres 15/3
B-1050 Brüssel
Tel. (32-2) 512 98 27
E-Mail: ecf_brussels@compuserve.com
Internet: <http://www.ecf.com>

European Federation of Asthma and Allergy Association

Internet: <http://Twww.efanet.org>

Énergie-cités – Association européenne des pouvoirs locaux pour une politique énergétique durable sur le plan local

Brussels Office
Rue Paul-Emile Janson 29
B-1050 Brüssel
Tel. (32-2) 544 09 21
E-Mail: energie-cites.bxl@euronet.be
Internet: <http://www.energie-cites.org>

EPA – Europäischer Elternverband

1a, rue du Champs de Mars
B-1050 Brüssel
Tel. (32-2) 514 05 99
E-Mail: infos@epa.be
Internet: <http://www.epa-parents.org>

FEVR – Fédération européenne des victimes de la route

P.O. Box 2080
CH-1211 Geneva 2 Dépôt
E-Mail: fevr@worldcom.ch
Internet: <http://www.fevr.org>

ETSC – Europäischer Verkehrssicherheitsrat

Rue du Cornet 34
B-1040 Brüssel
Tel. (32-2) 230 41 06
E-Mail: Info@etsc.be
Internet: <http://www.etsc.be>

Europäisches Jugendforum

Dachorganisation der nationalen Jugendverbände der Mitgliedstaaten der Union, aber auch der meisten anderen europäischen Staaten

Rue Joseph II, 120
B-1000 Brüssel
Tel. (32-2) 230 64 90
Fax (32-2) 230 21 23
E-Mail: youthforum@youthforum.org
Internet: <http://www.youthforum.org>

IPA – International Association for the Child's Right to play

Internet: <http://www.ipaworld.org>

ISDE – International Society of Doctors for the Environment

ISDE umfasst 400 nationale Ärzteverbände, die sich für die Umwelt einsetzen (35 000 individuelle Mitglieder). Die internationale Organisation und ihre Mitgliedsorganisationen informieren die Öffentlichkeit, die Ärzte und Politiker über die verschiedenen Zusammenhänge zwischen Umwelt und Gesundheit (Luftverschmutzung, Lärm, chemische Verunreinigung, Klimaveränderungen usw.).

Le Chateau
CH-1374 Corcelles-sur-Chavornay
Tel. (41-24) 441 56 50
Fax (41-24) 441 56 51
E-Mail: info@isde.org
Internet: <http://www.isde.org>

INCHES – International Network on Children's Health, Environment and Safety

Marie Louise Bistrup
E-Mail: marie.bistrup@get2net.dk
Peter van den Hazel
E-Mail: pvdhazl@inter.nl.net
Internet: <http://inchesnetwork.org/about.html>

International Union of Public Transport (UITP)

Alle nationalen Föderationen Europas sind Mitglieder

Rue Sainte Marie, 6
B-1080 Brüssel
Tel. (32-2) 673 61 00
Fax (32-2) 660 10 72
Internet: <http://www.uitp.com>

Europäischer Verband für Verkehr und Umwelt

Der Europäische Verband für Verkehr und Umwelt „T & E“ ist eine Dachorganisation von Verbänden, die sich dafür einsetzen, den

Umweltschutz durch eine nachhaltige Verkehrspolitik zu fördern.

Boulevard de Waterloo 34
B-1000 Brüssel
Tel. (32-2) 502 99 09
E-Mail: info@t-e.nu
Internet: <http://www.t-e.nu>

Research and Development Centre Childhood and society

Das Zentrum arbeitet gegenwärtig an einem Rahmen für die Beteiligung von Kindern an der Raumplanung.

Internet: <http://www.ndo.be/kinds/index.htm>

European Child Friendly Cities Network

Nieuwenlaan 63
B-1860 Meise
Tel. (32) 22 72 07 50
Internet: <http://www.ndo.be/kinds/>

Internetsites, die von der Europäischen Union eingerichtet wurden

oder auf Initiative oder mit der Unterstützung der
Generaldirektion Energie und Verkehr oder der
Generaldirektion Umwelt der Europäischen
Kommission



Kinder und Umwelt

Internet:
http://europa.eu.int/comm/environment/youth/index_en.html

Bewährte Praktiken in den Bereichen Stadtplanung und Nachhaltigkeit

Internet:
<http://www.europa.eu.int/comm/urban>

Cordis

Forschungsvorhaben (Community research and development information service)

Internet: <http://www.cordis.lu>

ELTIS

European Local Transport Information Service

Internet: <http://www.eltis.org>

EPOMM

European Platform On Mobility Management

Internet: <http://www.epommweb.org>

LEDA

Legal and Regulatory Measures for Sustainable Transport in Cities

Internet: <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/ledaia.html>

Europäische Indikatoren für eine nachhaltige Entwicklung

Diese Indikatoren wurden von einer Sachverständigengruppe der Europäischen Kommission entwickelt und mit den Vertretern von Gebietskörperschaften abgestimmt. Sie sollen den örtlichen Behörden helfen, ihre Fortschritte im Bereich der nachhaltigen Entwicklung zu messen. Die Indikatoren beziehen sich u. a. auf den Verkehrsbereich, darunter die auf dem Schulweg benutzten Verkehrsmittel (Indikator B.6).

Die Entscheidung der Eltern, ihre Kinder unbegleitet mit dem Fahrrad oder zu Fuß gehen bzw. fahren zu lassen, hängt direkt davon ab, wie sie die Verkehrssicherheit und die persönliche Sicherheit einschätzen. Diese Entscheidung hat auch unmittelbare Auswirkungen auf die Umwelt. Bei Umfragen sollten nicht nur die Wahl des Fortbewegungsmittels, sondern auch die Gründe für diese Wahl und dadurch die Grundlagen für mögliche Änderungen ermittelt werden. Die statistischen Serien sollten auf jährlichen Umfragen beruhen. Mehrere Teilbereiche des Forschungsprojekts Tapestry befassen sich insbesondere mit der Erstellung von Fragebögen speziell für Kinder, bei denen ein gänzlich anderer Ansatz gewählt werden muss als bei Fragebögen für Erwachsene.

Für nähere Angaben, kontaktieren Sie bitte:
Andrew Cook, University of Westminster, London
E-Mail: cookaj@westminster.ac.uk

MOST – Projekt zur Entwicklung und Evaluierung von Mobilitätsmanagementstrategien: mehr als 30 Partner arbeiten an rund 20 konkreten Fällen.

Provider – Forschungsprojekt zum Mobilitätsmanagement in Schulen und zur Behandlung dieses Themas im Unterricht

(Deutschland, Frankreich, Italien, Portugal, Vereinigtes Königreich und Rumänien).

Tapestry – Im Rahmen dieses Forschungsprojekts wird untersucht, wie Informationskampagnen oder Kommunikationsprojekte organisiert werden sollten, um die Benutzung nachhaltiger Verkehrsmittel anzuregen oder zu unterstützen. Die Forschungsarbeiten gliedern sich in drei Teilbereiche: Förderung von Alternativen zum Auto, Marketing öffentlicher Verkehrsmittel und Behandlung der Themen Gesundheit und Umwelt.
Internet: <http://www.eu-tapestry.org>

LIFE – Finanzierungsinstrument für die Umwelt

Internet:
<http://www.europa.eu.int/comm/life/home.htm>

Andere Internetsites



www.research.dtlr.gov.uk/research/index.htm

Informationen über vom britischen Verkehrsministerium finanzierte Studien, die sich mit den Zusammenhängen zwischen dem auf dem Schulweg benutzten Verkehrsträger und der Entwicklung kognitiver Fähigkeiten bei Kindern befassen

www.whi.org.uk

Informationen über Studien der Universitäten Oxford Brookes und Loughborough, die von der Initiative „Walking your Way to Health“ (Vereinigtes Königreich) finanziert werden

Weltgesundheitsorganisation

Die WHO unterstützt im Rahmen von zwei Programmen Maßnahmen zur Gesundheitsförderung bei Kindern durch Verkehrspolitik, die das Radfahren und Zu-

Fuß-Gehen in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln fördern. Diese beiden Programme „Verkehr, Umwelt und Gesundheit“ und „Die Gesundheit von Kindern und die Umwelt“ werden vom European Centre for Environment and Health des WHO-Regionalbüros für Europa verwaltet.

Charta Verkehr, Umwelt und Gesundheit

Internet:
<http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/Progs/TRT/Home>

Erklärung der Dritten Ministerkonferenz Umwelt und Gesundheit (1999)

Internet:
<http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/Progs/TRT/Home>

Review of the scientific evidence of the effects of transport on health (2000)

Internet:
<http://www.who.dk/document/e72015.pdf>

Public health costs of atmospheric pollution caused by road traffic (Frankreich, Österreich und die Schweiz)

Internet: <http://www.euro.who.int/>

Empfehlungen zur Lärmschutzpolitik

Internet:
<http://www.who.int/peh/noise/guidelines2.html>

Reihe von Artikeln unter dem Titel „Transport, environment and health in Europe: evidence, initiatives and examples“

Internet: http://www.who.dk/healthy-cities/UrbanHealthTopics/20010912_1

www.kids-and-bikes.de

Auf dieser deutschen Website kann ein Verkehrserziehungsprogramm für Rad fahrende Kinder heruntergeladen werden.

Dokumente/ CD-ROMS/Videos



„Best practice to promote cycling and walking“, CD-ROM, 1998

Diese CD-ROM beinhaltet die Ergebnisse des Forschungsprogramms Adonis (Analysis and Development Of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking – Projekt der GD Energie und Verkehr der Europäischen Kommission) und zahlreiche Maßnahmenbeispiele verschiedener europäischer Städte. Der Bericht ist auch in gedruckter Fassung erhältlich.

Danish Road Directorate
Niels Juels Gade 13
PO Box 1569
DK-1020 Kobenhavn K
Tel. (45) 33 93 33 38
E-Mail: vd@vd.dk

„Car Free Cities“, CD-ROM

Siehe Adressenliste (unter „Car Free Cities“)

„Mobirom“, CD-ROM

Interaktives Spiel, das Kinder und Jugendliche mit Mobilitätsaspekten vertraut macht (in Deutsch, Englisch und Niederländisch).

Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) & Austria Mobility Research (AMOR), Graz (Austria)

Tel. (43-316) 81 04 51 20
E-Mail: pilz@fgm-amor.at
Internet: <http://www.fgm-amor.at>

„NRG Kids“, CD-ROM

Sechs spannende Fotostories über Abenteuer, Freundschaft und Freiheit auf dem Schulweg, mit ausführlichen Informationen zu diversen Aktionen (in Deutsch, Englisch und Italienisch).

(Adresse siehe oben)

„Velo-city 2001“

Die alle zwei Jahre stattfindende Konferenz des Europäischen Radfahrerverbands befasste sich im Jahr 2001 mit fünf großen Themen, darunter „Kinder und Mobilität“ und „Gesundheit und Wohlbefinden“. Der Konferenzbericht wird auf CD-ROM erhältlich sein.

Velo-city Conference 2001
Conference Secretariat
C/o Meeting Makers
Jordanhill Campus
76 Southbrae Drive
Glasgow G13 1PP
United Kingdom
E-Mail: velo_city@meetingmakers.co.uk
Internet: <http://www.velo-city2001.org>

„The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities, 1997 (2. Ausgabe, 504 S.) ISBN 04-719-6993-1

Dieses Buch nennt die Prinzipien für einen zukunftsgerechten Verkehr, befasst sich mit der Frage des Verkehrs im Zusammenhang mit umweltbezogenen, sozialen, wirtschaftlichen und anderen Aspekten, analysiert die Hindernisse für die Entwicklung eines zukunftsgerechten Verkehrs sowie die Konzepte des Mobilitätsmanagements, beschreibt die Strategien zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens und liefert zahlreiche Beispiele für die Umsetzung solcher Strategien.

„A League Table of Child Deaths by Injury in Rich Nations“, 2001 (25 S.)

Dieser Bericht über die Kindersterblichkeit in den OECD-Ländern unterstreicht den hohen Anteil der Straßenverkehrstopfer und stellt die Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern heraus (von 2,5 Todesfällen auf 100 000 Kinder

zwischen 1 und 14 Jahren in Schweden bis 8,7 in Portugal).

Unicef Innocenti Research Centre
Piazza SS. Annunziata 12
I-50122 Firenze
Tel. (39) 05 52 03 30
E-Mail florence.orders@unicef.org
Internet: <http://www.unicef-icdc.org>

„Europaweiter autofreier Tag – 22. September“, Videokassette (4 Minuten)

Europäische Kommission
Generaldirektion für Umwelt
Informationszentrum
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 299 61 98
E-Mail: env-pubs@cec.eu.int

„Grüne Wege“, Videokassette (8 Minuten)

Thema dieses Videofilms ist das europäische Netz grüner Wege. Er veranschaulicht die Entwicklung und die Merkmale dieses Netzes von Wegen, die vor allem für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer bestimmt sind.

(Siehe Adresse oben)

„Externe Kosten des Verkehrs – Unfall-, Umwelt- und Staukosten in Westeuropa“, 2000 (Zusammenfassung von 28 Seiten)

Diese Studie aktualisiert und erweitert frühere Studien und gelangt zu einem weit negativeren Ergebnis, als in den letzten Jahren allgemein angenommen wurde. Die Studie untersucht die Situation in den 15 EU-Mitgliedstaaten sowie in Norwegen und der Schweiz. Für das Jahr 1995 belaufen sich die Kosten des Verkehrs – ohne Staukosten – auf 530 Mrd. EUR (7,8 % des BIP), von denen 91,5 % auf den Straßenverkehr (Personen- und Güterverkehr) entfallen. Zu diesen kommen Staukosten in Höhe von 128 Mrd. EUR (bzw. 1,9 % des BIP) hinzu, die ausschließlich durch den Straßenverkehr verursacht werden.

Communauté des chemins de fer européens/Community of European Railways (CCFE/CER)

Tel. (32 2) 525 90 70

Fax (32 2) 512 52 31

E-Mail: guy.hoedts@cer.be

Internet: <http://www.cer.be>

„STAG Report“

Der Bericht der School Travel Advisory Group verfolgt die Entwicklung der auf dem Weg zur Schule benutzten Verkehrsträger in England (für

Schottland gibt es einen ähnlichen Bericht) und zieht Bilanz über alle ergriffenen Maßnahmen. Obgleich diese Maßnahmen bislang noch nicht sehr verbreitet sind, haben sie bereits dazu geführt, die Benutzung des Autos auf dem Weg zur Schule zwischen 1995-1996 und 2000-2001 zu verringern.

Internet: <http://www.local-transport.dft.gov.uk/schooltravel/index.htm>

„A safer Journey to School“ (28 Seiten)

Diese Broschüre von The Transport 2000 Trust richtet sich an Lehrer und Eltern. Produced by The Transport 2000 Trust

The Impact Centre

12-18 Hoxton Street

London N1 6NG

United Kingdom

Tel. (44-20) 76 13 07 43

E-Mail: stp@transport2000.demon.co.uk

Erhältlich bei The Department of Education and Employment

Fax (44-845) 603 33 60

‘School Travel – Strategies and plans – A best practice guide for local authorities’, 1999 (70 Seiten)

In diesem Leitfaden wird klar und deutlich beschrieben, wie man einerseits auf der Ebene

der Kommunalverwaltung eine Politik für den Schulweg entwickelt und andererseits Schulwegpläne erstellt. Er beinhaltet zahlreiche Beispiele konkreter Maßnahmen mit Kommentaren, die dabei helfen, sie auf einen anderen Kontext zu übertragen.

Department of Transport, Local Government and the Regions (DTLR) (with the support of the Department of Education and Employment)
Eland House

Bressenden Place

London SW1E 5DU

United Kingdom

Tel. (44-20) 79 44 30 00

Internet: <http://www.local-transport.dft.gov.uk/schooltravel/index.htm>

„Increasing Bus Use for Journeys to School – A Guide to Best Practice within Existing Legislation“, 2001 (70 Seiten)

Ein ausführlicher Bericht, der sich zwar teilweise auf die geltenden gesetzlichen Bestimmungen im Vereinigten Königreich bezieht, aber viele gute Beispiele und neue Ideen enthält.

Department of the Environment, Transport and the Regions (mit der Unterstützung des Department for Education and Employment)
(Adresse siehe oben)

„Personal Security Issues in Pedestrian Journeys“, 1999 (162 Seiten)

Dieser Bericht basiert auf Umfragen in sieben unterschiedlichen Stadtvierteln. Er befasst sich hauptsächlich mit dem „Sicherheitsgefühl“ verschiedener Fußgängergruppen (Schüler, Frauen/Männer, Einwanderer, ältere Menschen) und mit dem Zusammenhang zwischen diesem und der Wahl des Verkehrsmittels. Der Bericht beschreibt außerdem Strategien verschiedener Städte für Fußgänger insbesondere auf dem Schulweg (York, Edinburgh, Glasgow, usw.).

Department of the Environment, Transport and the Regions (DETR)
(Adresse siehe oben)
Internet: www.detr.gov.uk
Mobility Unit: <http://www.mobility-unit.dft.gov.uk>

„Grass Routes“

Der Wettbewerb „Grass Routes“ wird von RAC Motoring Services, einem privaten Anbieter von Pannen- und Notfalldienstleistungen für Autofahrer, organisiert und finanziert. Die Informationsbroschüre beinhaltet ein Dutzend Merkblätter über sämtliche Unterrichtsfächer, in denen das Thema Verkehr als pädagogisches Mittel eingesetzt werden kann.

RAC House
1 Forest Road
Feltham TW13 7RR
United Kingdom
Tel. (44-20) 89 17 27 55 (Rachel Rice, External
Affairs Manager)
E-Mail: rarice@rac.co.uk

„Improving Bicycle Safety“

(without making helmet-use compulsory)“, 1998
(16 S.)

Diese kurze, aber sehr lehrreiche Broschüre listet alle Argumente für und gegen das Tragen eines Fahrradhelms auf. Hier wird eine Verkehrssicherheitsstrategie empfohlen, die Unfallursachen antizipiert statt Symptome behandelt. Eine unverzichtbare Lektüre, um sich eine Meinung darüber zu bilden, ob die Helmpflicht für Fußgänger und Autofahrer ratsam ist, oder ob im Gegenteil eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung in der städtischen Umgebung eingeführt werden sollte (erhältlich in Englisch, Spanisch und Slowenisch).
Siehe Website des ECF: <http://www.ecf.com>.

„Municipal Climate Protection Profiles“, 2000 (80 S.)

Tätigkeitsbericht des Klima-Bündnisses der europäischen Städte (siehe Adressenliste).

Walking and cycling in the city – WHO Report, Series Town Planning, 1998

Internet: <http://www.who.dk>

„Concern for Europe’s Tomorrow“, 1995

European Centre for Environment and Health
(Weltgesundheitsorganisation)
European Series, n° 53

Internet: <http://www.euro.who.int/>

„Verkehr, Umwelt und Gesundheit“, 2002 (64 S.)

Diese Broschüre des ISDE beruht auf den Arbeiten der WHO (siehe die Artikel über Verkehr und Umwelt auf der Website der WHO) und erläutert die Ergebnisse der Forschungsarbeiten über die Zusammenhänge zwischen Gesundheit und Verkehr in einer für die breite Öffentlichkeit verständlichen Form. (erhältlich in Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch sowie Dänisch in einer Kurzfassung)

(siehe Adressenliste)

„Aller à l’école à vélo“ – Materialien zum Thema „Mit dem Fahrrad zur Schule“

Ein Heft für Entscheidungsträger auf kommunaler Ebene, ein Plakat und ein Faltblatt für Kinder.

French Federation of Bicycle Users (Fédération des usagers de la bicyclette – FUBicy)
Tel. (33) 388 75 71 90
E-Mail: velocite@fubicy.org

„Jugend & Mobilität“, 1999 (48 S.)

Diese ausführliche und gut dokumentierte Broschüre des VCÖ stellt die spezifischen Merkmale der Mobilitätsanforderungen Jugendlicher heraus und nennt zahlreiche Gründe, Verkehrsmittelalternativen zum Pkw für Jugendliche zu fördern (Sicherheit, Gesundheit, soziale Kosten, persönliche Ausgaben).

Verkehrsclub Österreich (VCÖ)
Tel. (43-1) 893 26 97
E-Mail: service@vcoe.at

„Mobilitätsmanagement für Schulen – Wege zur Schule neu organisieren“, 2001 (52 S.)

Eine ausgezeichnete Broschüre mit einer gründlichen Analyse aller schulwegbezogenen Aspekte und vielen innovativen Beispielen

(Siehe Adresse oben)

„Gesundheitsrisiko Auto“, 1995

(160 S.), ISBN 3-925499-87-3

Mabuse-Verlag GmbH
Kasseler Str. 1 a
D-60486 Frankfurt-am-Main
Tel. (49-69) 70 50 53

„Lebensräume für Kinder“

Bericht 70 des Nationalen Forschungsprogramms Stadt und Verkehr (Schweiz)

Internet:
<http://www.snf.ch/NFP25/Projekte/70.html>

„Theoretische und praktische Ansätze zur Mobilitäts- und Umwelterziehung im Kindergarten“ (43 S.)

Diese Broschüre veranschaulicht die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads neben anderen motorischen Übungen im Kindergarten. Sie enthält einen allgemeinen Teil über die Entwicklung und Gesundheit der Kinder unter dem Gesichtspunkt der Mobilität.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Bayern
Tel. (49-89) 55 35 75
E-Mail: kontakt@adfc-bayern.de
ADFC-Pädagogisches Projekt Fahrrad
Tel. (49-89) 558 69 009
E-Mail: ppf@adfc-bayern.de

„Searching for Evidence-based Research Literature on Asthma“, 1999 (8 S.)

Broschüre der National Asthma Campaign
(Vereinigtes Königreich)

Tel. (44-20) 77 04 22 60
Internet: www.asthma.org.uk

„York School Travel Survey Report“, 2000 (39 S.)

Dieser Bericht liefert ein gutes Beispiel dafür, wie Informationen über das Verhalten und die Ansprüche von Schülern gesammelt werden können. Er beinhaltet einen ausführlichen Fragebogen.

Daniel Johnson
TravelWise Officer
City of York Council
Tel. (44-1904) 55 13 28
E-Mail: Daniel.Johnson@york.gov.uk
Internet: <http://www.york.gov.uk>

„Énergie-cités Info“

Insbesondere die Beilage zu *Énergie-cités Info* Nr. 17 über die Luftqualität (April 1999) und die Beilage zu Nr. 20 über den Europaweiten Tag „In die Stadt – ohne mein Auto“ (Oktober 2000)

(siehe Adressenliste)

„Safe Routes to School Newsletter“

Informationsbulletin der SRS-Kampagne im Vereinigten Königreich

Sustrans Head Office
35 King Street
Bristol BS1 4DZ
United Kingdom
Tel. (44-117) 926 88 93
E-Mail: info@sustrans.org.uk
Internet: <http://www.sustrans.org.uk>

Europäische Kommission

„Im Visier der EU: saubere Luft“, 2000

(18 S.), ISBN 92-828-4801-9 (erhältlich in den elf Amtssprachen), Europäische Kommission

„Saubere Luft für Europas Städte – Die Rahmenrichtlinie über die Luftqualität“, 1998

(18 S.), ISBN 92-828-1597-8 (erhältlich in den elf Amtssprachen sowie in ungarischer und polnischer Fassung), Europäische Kommission

Allgemeine Informationen über die Auflagen für Ballungsgebiete mit mehr als 250 000 Einwohnern (in manchen Mitgliedstaaten mehr als 100 000 Einwohner): regelmäßige

Bewertung, Maßnahmen im Falle der Überschreitung der Grenzwerte und Alarmschwellen, Veröffentlichung einer „schwarzen Liste“ der Städte mit unzureichender Luftqualität durch die Europäische Kommission.

„Europäische Indikatoren für eine nachhaltige lokale Entwicklung“, 2000

(11 S.), ISBN 92-828-9416-9 (erhältlich in den elf Amtssprachen sowie in den Sprachen der Beitrittsländer), Europäische Kommission. Technischer Bericht über das Projekt „Europäische Indikatoren für die nachhaltige Stadtentwicklung“. Einer der vorgeschlagenen Indikatoren betrifft die auf dem Schulweg benutzten Verkehrsträger.

„Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel“, 2000

(60 S.), ISBN 92-828-9629-3 (erhältlich in Spanisch, Deutsch, Griechisch, Englisch, Französisch, Italienisch und Portugiesisch sowie in katalanischer, kroatischer, ungarischer, polnischer, serbischer und slowenischer Fassung), Europäische Kommission

Diese allgemeine Informationsbroschüre rund um das Fahrrad beschreibt ausführlich alle Gründe, um eine Politik zu Gunsten von Radfahrern zu entwickeln, und nennt viele Beispiele erfolgreicher Maßnahmen.

„Zukunftsfähige Städte in Europa“

Bericht der Sachverständigengruppe für die städtische Umwelt, 1996 (240 S.), ISBN 92-828-4197-9, Europäische Kommission.

„Die Umwelt in Europa: der Dobris-Lagebericht“ Kopenhagen, Europäische Umweltagentur, 1995.

„Die künftige Lärmschutzpolitik“ Grünbuch der Europäischen Kommission, KOM(96) 540 endg., 1996.

„Grünbuch über die städtische Umwelt“, KOM(90) 218 endg., Europäische Kommission, 1990.

„Aktionsrahmen für die nachhaltige Entwicklung in städtischem Umfeld in der Europäischen Union“, KOM(98) 605, Europäische Kommission, 1998.

Generaldirektion für Umwelt
Informationszentrum
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 299 61 98
E-Mail: env-pubs@cec.eu.int
Internet:
http://europa.eu.int/comm/environment/index_de.htm

Internationale Veranstaltungen



Die Organisation von Veranstaltungen zum Thema Kinder und Mobilität (Aktionen auf der Ebene der Schule oder der ganzen Stadt, Aktionstag „mit dem Fahrrad zur Schule“ usw.) ist ein gutes Mittel für die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und für ihre Sensibilisierung. Sie können derartige Veranstaltungen natürlich unabhängig und nur für Ihre Stadt organisieren, aber es ist häufig einfacher, sich mit anderen Städten zusammenzuschließen oder an Veranstaltungen teilzunehmen, die bereits andernorts erprobt worden sind.

In den meisten Ländern werden landesweite regelmäßige oder punktuelle Veranstaltungen organisiert, an denen Ihre Stadt teilnehmen und den Schwerpunkt auf Kinder legen kann. Zu den Themen dieser Veranstaltungen gehören beispielsweise die Verkehrssicherheit (siehe Road Safety Week im Vereinigten Königreich), der Autofreie (Hoch-)Schultag in Deutschland,

ein Tag oder eine Woche „mit dem Fahrrad zur Arbeit“ (für die Lehrer, wie in der flämischen Region Belgiens, im Vereinigten Königreich und Dänemark), eine Woche „zu Fuß zur Schule“ (Walk to School Week im Vereinigten Königreich), eine Radfahrwoche in Verbindung mit verschiedenen Themen (National Bicycle Week im Vereinigten Königreich), autofreie Sonntage (Italien), ein Tag der öffentlichen Verkehrsmittel (der „Bahn-Straßenbahn-Bustag“ in Belgien), ein Tag „zurück in den Fahrradsattel“ für Kinder (Bimbimbici in Italien) usw.

Wie können Sie mehr erfahren? Indem Sie sich an die nationale Mitgliedsorganisation in Ihrem Land wenden oder an die diversen europäischen oder internationalen Verbände (siehe Adressenliste) oder an Ihren Stadt- oder Kommunalverband, an das Verkehrssicherheitsamt Ihres Landes, an das Verkehrs- oder Umweltministerium usw.

**„In die Stadt – ohne mein Auto!“
(Europaweiter autofreier Tag am 22. September)**

(siehe S. 42)

Dieser mittlerweile paneuropäische Tag bietet die seltene Gelegenheit, vor Ort

Alternativlösungen zum elterlichen Auto auf dem Schulweg zu testen. An diesem Tag werden auch gemeinsame Themen zur Debatte gestellt und Aktivitäten für alle Kinder Europas organisiert.

In einigen Ländern werden nunmehr pädagogische Materialien zur Verfügung gestellt, um diesen Tag mit den Schülern vorzubereiten, die mit Begeisterung mitmachen. Der Tag ist Anlass für Ausstellungen und Klassenaustauschmaßnahmen. Für Kinder werden verschiedene Aktivitäten angeboten: Entdeckungstouren durch die Stadt, Radfahrkurse, Sensibilisierung für die Probleme der Umweltverschmutzung oder sogar „Naturentdeckungskrippen“ für Kleinkinder auf den öffentlichen Plätzen der Stadtzentren.

Ratschläge und Informationen für die Organisation solcher Veranstaltungen finden sich in einem „European Handbook for local authorities“.

Informationen:

<http://www.mobilityweek-europe.org>

Walk to school day (internationaler Tag Anfang Oktober)

Die „Walk to school days“ werden seit einigen Jahren in mehreren englischsprachigen Ländern

organisiert. Der 4. Oktober 2001 war der erste internationale Tag, an dem Australien, Kanada, die Vereinigten Staaten, Irland, Neuseeland und das Vereinigte Königreich teilnahmen.

Auf der Website ist u. a. Folgendes zu finden:

- Beispiele nationaler Programme sowie Ideen und Hilfsmittel, die von überall her zusammengetragen wurden;
- Links zu anderen Websites mit ähnlichen Themen;
- Kontakte in den verschiedenen Ländern;
- herunterladbare Informationsblätter;
- Studien über die Qualität des Zu-Fuß-Gehens;
- Links zu zahlreichen Schulen zur Kontaktaufnahme und zum Ideen- und Erfahrungsaustausch zwischen Lehrern und Schülern.

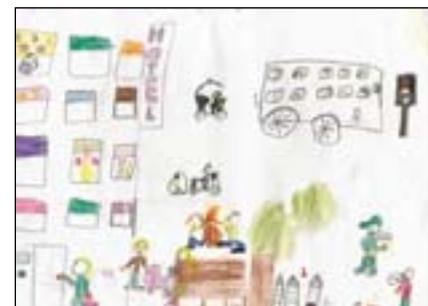
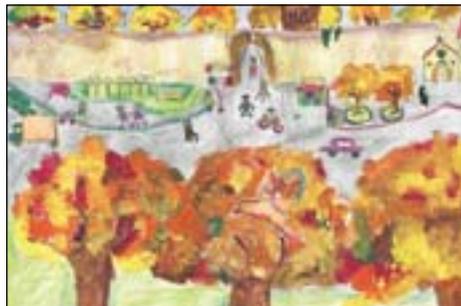
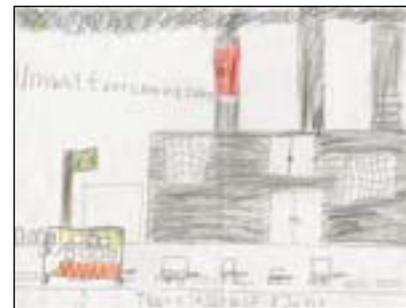
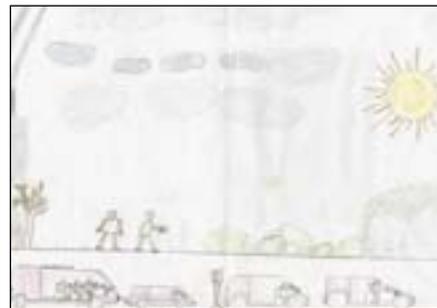
Informationen:

<http://www.iwalktoschool.org>

Die nachstehenden Bilder wurden unter denjenigen ausgewählt, die im Rahmen des Kindermalwettbewerbs der „Grünen Woche“ 2001 bei der GD Umwelt eingereicht wurden.

Die GD Umwelt dankt den jungen Künstlern:

Denise Aßmann, Jessica Franke, Tanja Galdipuor, Kevin Löffler, Eleni Pantzartzi, Raffaele Scarlatti, There Schulz, Sofia Sironi.



Europäische Kommission

Auf die Plätze, Kinder – los!

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2002 – 60 S. – 29,7 x 21 cm

ISBN 92-894-1885-0