

# "Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht"



**Schlussbericht**

Juli 2005





---

# Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht

FE. 77.465 / 2002

## Schlussbericht

Im Auftrag der  
Bundesanstalt für Straßenwesen

plan & rat  
Büro für kommunale Planung und Beratung  
Humboldtstr. 21  
38106 Braunschweig  
Tel.: 05 31 / 79 82 03  
Fax: 05 31 / 7 78 43  
e-mail: [krause.plan-und-rat@t-online.de](mailto:krause.plan-und-rat@t-online.de)

Institut für Stadtbauwesen  
RWTH Aachen  
Mies-van-der-Rohe-Straße 1  
52074 Aachen  
Tel.: 02 41 / 80-2 52 00  
Fax: 02 41 / 80-2 22 47  
e-mail: [kj.beckmann@isb.rwth-aachen.de](mailto:kj.beckmann@isb.rwth-aachen.de)

RA Dr. Dietmar Kettler  
Knooper Weg 10  
24103 Kiel

Prof. Dr. Dipl.-Psych. Heiner Erke  
Winzererstraße 121  
80797 München

Projektleitung:  
Dipl.-Ing. Juliane Krause  
Bearbeitung:  
Prof. Dr. Klaus-J. Beckmann  
Prof. Dr. Dipl.-Psych. Heiner Erke  
RA Dr. Dietmar Kettler  
Dipl.-Ing. Astrid Angermüller  
Dipl.-Ing. Claudia Jürgens







## Inhalt

<b>1</b>	<b>Problemstellung und Vorgehen.....</b>	<b>8</b>	4.3.1	Netzplanung für den Fuß- und Radverkehr .....	52
<b>2</b>	<b>Die Situation von Kindern und Jugendlichen heute.....</b>	<b>9</b>	4.3.2	Fließender Verkehr .....	53
2.1	Lebenswelten .....	9	4.3.3	Ruhender Verkehr.....	55
2.2	Mobilität .....	12	4.3.4	Querungsstellen .....	55
2.3	Verkehrssicherheit.....	19	4.4	Kriterien für Entwurf und Gestaltung.....	58
2.4	Zusammenfassende Einschätzung .....	23	4.5	Zusammenfassende Einschätzung.....	62
<b>3</b>	<b>Der öffentliche Raum als Entwicklungsraum für Kinder und Jugendliche.....</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>Erhebungskonzept.....</b>	<b>63</b>
3.1	Zielgruppen .....	24	5.1	Städte- und Gemeindeumfrage.....	63
3.2	Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrsraumes und der Motorik für die Entwicklung.....	25	5.2	Erhebungen mit Kindern, Jugendlichen und Eltern.....	64
3.2.1	Die Bedeutung ökologischer Aspekte öffentlicher Räume für die kindliche und jugendliche Entwicklung .....	26	5.2.1	Die Erhebungsgebiete .....	64
3.2.2	Bewegungsformen, Randbedingungen und Effekte von Motorik und Mobilität in der kindlichen und jugendlichen Entwicklung .....	28	5.2.2	Stationäre und ambulante Verhaltensbeobachtung .....	64
3.2.3	Zusammenfassung: Die Bedeutung des öffentlichen Raumes und der Motorik für die Entwicklung .....	34	5.2.3	Vorgespräche und Auswahl der Themen ..	65
3.3	Durch kinder- und jugendfreundliche Maßnahmen im öffentlichen Raum begünstigtes Verhalten und Erleben .....	34	5.2.4	Durchführung der Erhebungen .....	66
3.4	Spielverhalten.....	35	5.2.5	Beurteilung der Aussagemöglichkeiten ....	67
3.4.1	Spielen und Spiele .....	35	5.3	Expertengespräche .....	67
3.4.2	Nutzung des öffentlichen Raumes für das Spiel.....	37	<b>6</b>	<b>Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes.....</b>	<b>69</b>
3.4.3	Zusammenfassung: Die Bedeutung des öffentlichen Raumes für das Spiel .....	37	6.1	Die Beteiligungsverfahren im Überblick....	69
3.5	Kontakte und Treffverhalten.....	38	6.2	Verfahren zur Ermittlung der Anforderungen an den öffentlichen Raum aus der Sicht von Kindern und Jugendlichen sowie zu ihrer Beteiligung an der Planung .....	72
3.5.1	Behavior Settings .....	38	6.2.1	Untersuchungsziele und Themen der Beteiligung .....	72
3.5.2	Allgemeine Voraussetzungen für die Planung und Gestaltung von Jugendtreffpunkten im öffentlichen Raum .....	38	6.2.2	Auswahl der zu bearbeitenden öffentlichen Räume und Objekte .....	73
3.5.3	Die Bedeutung des öffentlichen Raumes für die Entwicklung des Sozialverhaltens..	40	6.2.3	Interaktive Methoden zur Erhebung von Vorstellungen, Wünschen, Problemen und Lösungen .....	74
3.6	Raumaneignung .....	41	6.3	Praktische Erfahrungen in Städten und Gemeinden.....	75
3.7	Zusammenfassende Einschätzung .....	48	6.3.1	Projekte zur kinder- und jugendfreundlichen Planung.....	75
<b>4</b>	<b>Öffentliche Räume: Anforderungen, Merkmale, Funktionen .....</b>	<b>49</b>	6.3.2	Verfahren zur kinder- und jugendfreundlichen Planung .....	78
4.1	Vorbemerkungen.....	49	6.4	Zusammenfassung .....	80
4.2	Städtebauliche und stadtplanerische Kriterien .....	50	<b>7</b>	<b>Ergebnisse der Befragungen.....</b>	<b>81</b>
4.3	Verkehrliche Kriterien .....	52	7.1	Vorschulkinder .....	81
			7.2	Grundschulkind (3. + 4. Klasse) .....	81
			7.3	Ältere Kinder (7. + 8. Klasse) .....	82
			7.4	Jugendliche (11. + 12. Klasse) .....	83
			7.5	Zusammenfassung .....	83



<b>8 Erprobung von Erhebungsmethoden.... 84</b>	10.3.2 Die StVO für Verkehrsbehörden .....117
8.1 Interviewstreifzüge..... 84	10.4 Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) .....119
8.1.1 Die Methode ..... 84	10.5 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).....119
8.1.2 Thema und Ablauf ..... 85	10.6 Straßenverkehrsrecht im weiteren Sinn: Ein neu zu schaffendes Straßenver- kehrsplanungsrecht.....120
8.1.3 Bewertung ..... 85	10.7 Bauplanungsrecht: Baugesetzbuch (BauGB) .....122
8.2 Brainstorming ..... 86	10.8 Bauordnungsrecht: Landesbauord- nungen .....124
8.2.1 Thema und Ablauf ..... 86	10.9 Straßenrecht des Bundes und der Länder .....125
8.2.2 Bewertung ..... 86	10.10 Immissionsschutzrecht .....127
8.3 Kartenabfrage..... 87	10.11 Abgabenrecht .....127
8.3.1 Thema und Ablauf ..... 87	10.12 Kommunalverfassungsrecht.....127
8.3.2 Bewertung ..... 89	10.13 Kinder- und Jugendhilfegesetz .....129
8.4 Kritische Ereignisse ..... 89	10.14 Haftungsrecht .....129
8.4.1 Thema und Ablauf ..... 89	10.15 Zusammenfassung.....130
8.4.2 Bewertung ..... 90	
8.5 Felderkundung..... 91	<b>11 Änderungsbedarf Richtlinien und Regelwerke der Stadt- und Verkehrs- planung .....131</b>
8.5.1 Thema und Ablauf ..... 91	11.1 Synoptische Analyse.....131
8.5.2 Bewertung ..... 92	11.2 Änderungsvorschläge zu ausgewählten Richtlinien und Regelwerken.....134
8.6 Gruppenarbeit..... 92	11.3 Prozessorganisation und Beteiligung.....141
8.6.1 Thema und Ablauf ..... 92	
8.6.2 Bewertung ..... 93	<b>12 Zusammenfassung .....142</b>
8.7 Zukunftswerkstatt ..... 93	12.1 Aufgabenstellung .....142
8.7.1 Vorschulkinder..... 94	12.2 Erkenntnisstand .....142
8.7.2 Grundschul Kinder ..... 94	12.3 Empfehlungen .....143
8.7.3 Ältere Kinder..... 95	
8.7.4 Jugendliche ..... 95	<b>13 Literatur und Internetadressen/ -portale .....145</b>
8.7.5 Bewertung ..... 96	13.1 Rechtliche Grundlagen.....145
8.8 Moderierte Elternabende..... 97	13.2 Mobilität von Kindern und Jugendlichen und die Bedeutung des öffentlichen Raumes .....149
8.8.6 Thema und Ablauf ..... 97	13.3 Beteiligung von Kindern und Jugend- lichen .....157
8.8.7 Bewertung ..... 97	13.4 Entwicklungspsychologie / Mobilitäts- erziehung.....159
8.9 Zusammenfassende Bewertung der Erhebungsmethoden ..... 98	13.5 Richtlinien und Regelwerke.....161
	13.6 DIN-EN-Normen .....162
<b>9 Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an öffentliche Räume.... 100</b>	13.7 Internet-Adressen und Internetportale .....162
9.1 Allgemeine Anforderungen an den öffentlichen Raum..... 100	
9.2 Der Straßenraum..... 100	<b>Anhang</b>
9.3 Aufenthaltsorte und Aufenthaltsqualitä- ten..... 102	- Vertiefte Änderungsvorschläge Richtlinien und Regelwerke
9.4 Fußwegenetz..... 103	- Unterrichtseinheit „Ich und die Straße“
9.5 Radverkehrsnetz ..... 104	
9.6 Öffentlicher Verkehr..... 107	
9.7 Kriterien einer jugendfreundlichen Stadt . 108	
9.8 Zusammenfassung ..... 109	
<b>10 Rechtliche Grundlagen: Analysen und Handlungsempfehlungen..... 109</b>	
10.1 Vorbemerkungen ..... 109	
10.2 Verfassungsrechtliche Vorgaben ..... 110	
10.3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)..... 112	
10.3.1 Die StVO für Verkehrsteilnehmende ..... 112	



## 1 Problemstellung und Vorgehen

Der Lebens- und Erfahrungsraum von Kindern und Jugendlichen wird seit längerer Zeit, aber mit zunehmender Intensität von der Welt der Erwachsenen getrennt. Der öffentliche Raum, der ein gemeinsamer Ort der Begegnung und Erfahrung für Kinder, Jugendliche und Erwachsene sein könnte, wurde weitgehend für verkehrliche Zwecke funktionalisiert. In dem ständig wachsenden Raumbedarf der Erwachsenenwelt liegt das größte Gefährdungspotenzial für kindliche Bewegungschancen und die Möglichkeit, eigenständige Erfahrungen zu machen. Für Kinder gibt es Spielplätze, die Bedürfnisse von Jugendlichen nach Aufenthaltsorten im öffentlichen Raum werden zum Teil ausgeklammert und privatisiert (Sportvereine, Computerspiele etc.).

Die tatsächlich gegebene Gefährdung spielender Kinder auf den Straßen, die Angst der Eltern vor diesen Gefährdungen sowie die resultierende Art der Ausübung der Aufsichtspflicht bilden einen sich verstärkenden Regelkreis, der die Nutzung verbleibender öffentlicher Spiel- und Bewegungsräume im Straßenraum noch weiter einschränkt. Die zunehmenden Einschränkungen der selbstständigen und damit nicht motorisierten Mobilität von Kindern und Jugendlichen vor allem in Städten fördert einseitig autoorientiertes Mobilitätsverhalten und lässt das wachsende autoorientierte Verhalten von Eltern und anderen Erwachsenen den Kindern und Jugendlichen als erstrebenswert für die eigene Zukunft erscheinen.

Es hat zwar in den letzten Jahren in der Stadt- und Verkehrsplanung ein Umdenken zugunsten einer stärkeren Berücksichtigung in erster Linie kindlicher Belange stattgefunden, von einem nachhaltigen kinder- und jugendfreundlichen Umfeld kann aber nicht gesprochen werden.

Mit verantwortlich dafür sind Handlungsannahmen, Instrumente und Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung, die weitgehend an den Mobilitätsvorstellungen Erwachsener ausgerichtet sind. Darüber hinaus findet eine veränderte Rechtsposition, die Kinder als Rechtsträger anerkennt, bisher keine angemessene Entsprechung im Bau- und Straßenverkehrsrecht. Ursache hierfür sind u. a. unzureichende Kenntnisse der Raum- und Verkehrswahrnehmung durch Kinder und Jugendliche und der Bedeutung des Aufenthaltes im öffentlichen Raum für die Entwicklung sozialer und körperlicher Fähigkeiten.

Ziel des vorliegenden Projektes ist die Erarbeitung

von Vorschlägen zur Weiterentwicklung des Regelwerkes der Stadt- und Verkehrsplanung, die dem gesetzlichen Anspruch von Kindern und Jugendlichen (Grundgesetz, Kinder- und Jugendhilfegesetz, aktuelle Entwicklung des EU-Rechts) auf eine angemessene körperliche, seelische und soziale Entwicklung gerecht werden.

Dazu werden auch Vorschläge erarbeitet, wie die für die Stadt- und Verkehrsplanung relevanten Belange der Kinder und Jugendlichen mittels bekannter und zu entwickelnder Methoden so zusammengestellt und – soweit möglich – quantitativ beschrieben werden können, so dass eine gerichtlich überprüfbare Abwägung mit anderen Belangen möglich wird.

Es wird insbesondere der Frage nachgegangen, welche Anforderungen aus der Perspektive von Kindern und Jugendlichen an öffentliche (Straßen)Räume gestellt werden müssen, um verkehrliche und nicht verkehrliche Belange gleichermaßen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Räume werden als Lebensräume begriffen, die für die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen von wesentlicher Bedeutung sind. Von der Betrachtung ausgeschlossen sind öffentliche Spielplätze, öffentliche Gebäude etc., aber auch der Öffentlichkeit zugängliche private Räume wie z.B. Passagen oder Einkaufszentren.

Das Projekt hat einen starken Bezug zur Entwicklungspsychologie und zur ökologischen Psychologie – da im öffentlichen Raum mehr als nur Ortsveränderung stattfindet. Zu unterscheiden ist daher zwischen verkehrlichen Belangen (eigenständige Mobilität, Verkehrssicherheit) und nicht verkehrlichen Belangen (Sicherung eines attraktiven Aufenthalts, Kommunikation).

Zentraler Gegenstand der Untersuchung sind somit die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an öffentliche Räume zur Sicherung eines attraktiven Aufenthalts und einer eigenständigen Mobilität. Diese stehen im Vordergrund der Betrachtung. Im Rahmen des vorliegenden Projektes wird daher keine dezidierte Abwägung mit anderen Belangen vorgenommen.

Aus den skizzierten Problem- und Zielstellungen des Projektes wird nachstehende Forschungsstrategie abgeleitet. Hierbei wird berücksichtigt, dass die Beurteilung aus Sicht der Betroffenen (hier der Kinder und Jugendlichen) unverzichtbarer Teil ist, da sie die eigentlichen „Experten“<sup>1</sup> für ihre Belange

<sup>1</sup> Im nachfolgenden Text wird bei personenbezogenen Begriffen nur die männliche Form verwendet, um den Text lesbarer zu halten. Die weiblichen Personen oder Personengruppen sind entsprechend mit eingeschlossen.

sind.

In einem ersten Schritt

- wird die Situation von Kindern und Jugendlichen heute mit den Aspekten Lebenswelten, Mobilität und Verkehrssicherheitssituation dargestellt;
- werden die Merkmale und Funktionen des öffentlichen Raumes und seine Bedeutung als Entwicklungsraum für Kinder und Jugendliche analysiert;
- werden Beteiligungsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes inklusive der Erprobung von Erhebungsmethoden zusammengestellt.

Dies erfolgt mit dem Ziel, Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an räumliche Planung bzw. öffentliche Räume zu benennen. Dabei wird versucht, dies differenziert nach Straßenräumen bzw. anderen öffentlichen Räumen sowie nach den vier Altersgruppen 3-6 Jahre (Kindergarten- und Vorschulkinder), 6-10 Jahre (Grundschul Kinder), 11-14 Jahre (ältere Kinder), 15-18 Jahre (Jugendliche) und nach Geschlecht sowie evtl. ethnischen Merkmalen vorzunehmen.

In einem zweiten Schritt

- werden die relevanten Gesetzestexte aus dem Bereich Straßenverkehrs- und Baurecht sowie
- die Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung (in erster Linie die der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. FGSV) darauf hin analysiert, ob bzw. wie die erarbeiteten Erkenntnisse Berücksichtigung finden bzw. künftig verstärkt einbezogen werden können.

In einem dritten Schritt

- werden der Handlungs- und Änderungsbedarf im Straßenverkehrs- und Baurecht sowie für die Richtlinien und Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung aufgezeigt.

Das Besondere hierbei ist, dass die Empfehlungen die kognitiven und emotionalen Entwicklungsbedingungen von Kindern und Jugendlichen sowie ihre Sichtweisen und Einschätzungen bei der Nutzung des öffentlichen Raumes berücksichtigen.

Als konkret verwertbare Ergebnisse des Projektes sind die ausformulierten Änderungsvorschläge einzelner Gesetzestexte sowie ausgewählter Richtlinien zu nennen. Die differenzierte Darstellung der Eignung spezifischer Erhebungsmethoden kann Planerinnen und Planern wichtige Hinweise für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Be-

reich der Verkehrsplanung geben. Die Unterrichtseinheiten „Ich und die Straße“ bieten eine gute Möglichkeit, das Thema öffentlicher Raum in der Schule zu behandeln.

## 2 Die Situation von Kindern und Jugendlichen heute

Kinder und Jugendliche haben einen gesetzlichen Anspruch auf eine menschenwürdige, gesunde Entwicklung und damit das Recht auf entsprechende Lebensbedingungen. Kinder- und Jugendrechte sind mittlerweile auf allen Ebenen verankert. So werden in der 1989 von den Vereinten Nationen verabschiedeten und 1992 auch von Deutschland ratifizierten UN-Kinderrechtskonvention Kinder als Personen mit eigenständigen Menschenrechten und der Fähigkeit, diese selbst auszuüben, anerkannt.

Die eigentliche Kindheit ist immer kürzer geworden, und der Beginn der Jugendphase wird früher angesetzt als in den vergangenen Jahrzehnten. Die noch in den 1970er Jahren deutlicheren Konturen von Kindheit, Jugend und Erwachsensein verschwimmen immer mehr, die sozial definierten Übergänge zwischen den Lebensphasen werden weniger eindeutig (ILS, 1992). Die Veränderungen im Bereich von Ehe und Familie haben weitreichende Auswirkungen auf den Lebensalltag von Kindern und Jugendlichen. Dazu gehören die zunehmende Berufstätigkeit beider Elternteile, das Leben mit nur einem Elternteil bzw. in so genannten Patchworkfamilien.

### 2.1 Lebenswelten

Kindheit und Jugend – und damit deren Lebenswelten – sind nichts Allgemeingültiges, sondern sie müssen immer in ihrem jeweiligen historischen und kulturellen Kontext gesehen werden. Kindheit und Jugend und die jeweiligen Lebensmöglichkeiten haben sich historisch verändert, und sie werden sich weiter verändern.

**Kindheit** reicht rechtlich von 0 bis 14 Jahre. Sie wird von der Erwachsenenwelt eher am biologischen Alter (heute von 0 bis etwa 12 oder 13 Jahre) festgemacht. Damit wird eine Lebensphase konstituiert. Es wird kaum von realen Kindern, von Land- und Großstadtkindern, von kleineren und älteren, von privilegierten und ausgegrenzten, von behinderten und nichtbehinderten Kindern gesprochen (ILS, 1992).

Zur Beschreibung von Veränderungen (der Kindheit im Zeitverlauf) auf dem Gebiet der Raumerfahrung scheinen vier Trends besonders wichtig. Erstens kann beobachtet werden, dass Außenräume für immer mehr Kinder an Bedeutung verlieren und dass Binnenräume als Aufenthaltsorte stattdessen immer wichtiger werden. Man könnte diesen Trend als zunehmende ‚**Verhäuslichung**‘ von Kindheit beschreiben. Eine zweite Veränderung betrifft die Offenheit bzw. die Gestaltbarkeit oder Veränderbarkeit von Räumen. So kann beobachtet werden, dass offene und gestaltbare Räume immer weniger zur Verfügung stehen und dass organisierte und kontrollierte Räume stärker bestimmend sind. Dieser Trend kann mit ‚Zunahme der **organisierten Kindheit**‘ bezeichnet werden. Ein dritter Trend besteht darin, dass reale Räume für viele Kinder immer mehr an Bedeutung verlieren und dass sich der Alltag der Kinder und Jugendlichen immer mehr auch in **fiktiven oder simulierten Räumen** (z.B. bei Computerspielen am PC) abspielt. Ein vierter Trend lässt sich mit der zunehmenden Bedeutung des Typs der ‚**verinselten Kindheit**‘ beschreiben: Kinder und Jugendliche erleben ihre Umwelt immer mehr als weit verstreute und durch große Entfernungen voneinander getrennte, unverbundene Teilräume (vgl. BLINKERT, 2003).

Häufig wird in diesem Zusammenhang angeführt, die modernen Kinder wollten nicht mehr draußen spielen und bevorzugten Fernsehen, Computerspiele, Animation etc.. BLINKERT stellt klar, „dass eine solche Interpretation völlig falsch (ist). Kinder spielen sehr gerne draußen, aber eben nur, wenn sie die Möglichkeit dazu haben. ... Ob und in welcher Intensität ... (die Trends zur Verhäuslichung, zur organisierten oder Medienkindheit) sich manifestieren, hängt ganz entscheidend von der Art des Wohnumfeldes ab – davon, wie gut oder wie schlecht die Aktionsraumqualität im Nahbereich der Wohnung ist“. (BLINKERT, 2003).

Trotzdem ist es „...immer wieder frappierend, wie Kinder Handlungsformen und Auseinandersetzungsstrategien entwickeln, um sich mit den „Unwirtlichkeiten“ gerade der Umwelt „Stadt“ oder „Großstadt“ zu arrangieren, sie teilweise sogar zu überwinden – und dies ohne Kinderbeauftragte, kommunale Kinder- und Jugendparlamente, Modellvorhaben und ohne „Jahr des Kindes“:

- Bewegungsdrang schafft sich Gelegenheiten – zum Radeln, Skaten, Rollschuh fahren,
- Treffs und Treffpunkte entstehen neu, manchmal durch tätige „Umnutzung“ von funktionalisierten Räumen, sie werden einige Zeit von Kindern besetzt und verschwinden wieder,

- Kinder schaffen sich hin und wieder auch eigene Spielräume, übernehmen also Verantwortung für soziale Räume....“

(ILS,1992).

Die Situation der älteren Kinder (12-14 Jahre) und der Jugendlichen (15-18 Jahre) hat sich in den letzten 15 Jahren ebenfalls – auch aufgrund veränderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen – verändert. Dies ist aber erst in den letzten Jahren stärker untersucht worden. Grundlage für die nachstehenden Ausführungen zu den Lebenswelten der älteren Kinder und der Jugendlichen sind folgende Untersuchungen:

- Die 14. Shell Jugendstudie (Konzeption und Koordination Hurrelmann und Albert in Arbeitsgemeinschaft mit Infratest Sozialforschung (DEUTSCHE SHELL (Hg.), 2002).

Befragt wurden 2.500 junge Menschen im Alter zwischen 12 und 25 Jahren zu ihrer Lebenssituation (mündliche Interviews, ergänzt durch ausführliche Einzelinterviews).

- „U.Move“ – Mobilität von Jugendlichen (HUNECHE / TULLY / BÄUMER (Hg.), 2002).

Befragt wurden 4.417 Personen der Altersgruppe 15-26 Jahre.

- null zoff & voll busy – die erste Jugendgeneration des neuen Jahrhunderts (ZINNECKER / BEHNKEN / MASCHKE / STECHER, 2003).

Befragt wurden knapp 8.000 10- bis 18-Jährige im Jahr 2001.

In der gegenwärtigen wie auch der zukünftigen Situation sehen sich die Jugendlichen hohen Leistungsanforderungen gegenüber und gleichzeitig erhöhten Risiken ausgesetzt. Dazu gehören schulisches wie berufliches Versagen, Arbeitslosigkeit ebenso wie Risiken der persönlichen Sicherheit in einer globalen Welt und angesichts überlasteter öffentlicher Sicherheitsapparate. Die meisten Jugendlichen reagieren auf diese Agenda nicht mit „Protest“ oder „Null-Bock-Einstellung“, wie es früher in Teilen der Jugend angesagt war. Sie erhöhen eher ihre Leistungsanstrengungen und überprüfen aktiv ihre soziale Umwelt wobei sie Chancen ergreifen und Risiken minimieren wollen. Mit der neuen pragmatischen Haltung einher geht auch ein positives Denken.

Die Aussagen zu den Lebenswelten in den drei Studien decken sich im Wesentlichen. Wegen der größeren Übereinstimmung der Altersgruppeneinteilung bei ZINNECKER et. al (2003) mit der in der vorliegenden Untersuchung wird in erster Linie auf diese zurückgegriffen. In dieser Studie sind die

10- bis 18-Jährigen auch zu früheren Zeitpunkten in ihrem Leben befragt worden. Daraus haben die Autoren gefolgert, dass die befragten 10- bis 12-jährigen Kinder in vielerlei Hinsicht die Mentalität der 13- bis 18-Jährigen teilen.

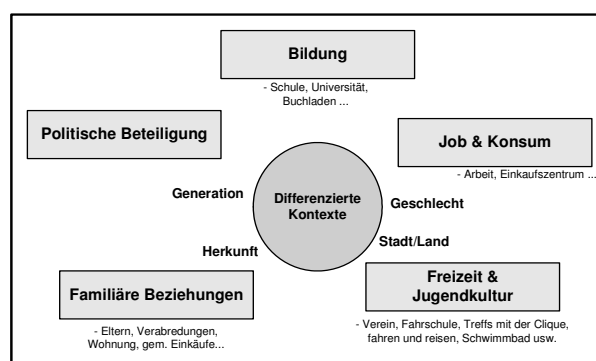
Die heutige junge Generation blickt eher optimistisch auf die persönliche Zukunft, obwohl sie die Gesellschaft von vielen Problemen belastet sieht. Der Pessimismus früherer Generationen (Umweltverschmutzung, Waldsterben, wirtschaftliche Ausbeutung etc.), der besonders von den Studierenden und Abiturienten getragen wurde, ist vorbei. Diese Einstellung passt nicht mehr zu dem wenig ideologischen und zu dem leistungsorientierten Habitus dieser neuen Generation. Dieser Wertewandel wird besonders deutlich von den weiblichen Jugendlichen getragen. Mädchen und Frauen sind ehrgeiziger geworden, wollen eher selbstverständlicher als ihre Mütter Karriere machen und gleichzeitig mit dem Partner Kinder bekommen (DEUTSCHE SHELL, 2002).

Jungsein heute in Deutschland ist nicht einheitlich: die Mehrheit (48 %) der 12- bis 25 Jährigen besucht noch eine Allgemeinbildende Schule, in der Ausbildung sind 17 % dieser Altersklasse, weitere 12 % studieren. Erwerbstätig sind bereits 17 %, etwas mehr als 2 % sind arbeitslos. Die restlichen 4 % zählen aus unterschiedlichen Gründen zu den Sonstigen oder noch nicht Erwerbstätigen (DEUTSCHE SHELL, 2002).

Die 14. Shell Jugendstudie zeigt eine Jugend, die sich eben nicht einfach auf eine politikverdrossene Spaßgesellschaft zwischen 18 und 25 reduzieren lässt, sondern durchaus engagiert daherkommt und ermutigende Potenziale aufweist. Die Jugendgeneration ist optimistisch gestimmt, familienorientiert, bildungsambitioniert, pragmatisch, neo-traditionell, ehrenamtlich engagiert, konsum- und medienfreundlich – und sie geht außerordentlich entspannt mit der Generation der Erwachsenen, insbesondere ihrer Elterngeneration, um (DEUTSCHE SHELL, 2002).

Der Alltag der Jugendlichen ist von Bewegung geprägt (s. **Bild 2-1**), was unschwer dem zeitgemäßen Jugendjargon zu entnehmen ist: die Rede ist von „Abspacen“, „Party machen“, „Drive“. Die Jugendlichen sind viel unterwegs. Sie gehen länger zur Schule als frühere Generationen von Jugend, sie pendeln deshalb auch mehr zwischen Wohnort und Bildungsstätten. Die Räume, in denen sich junge Leute heute bewegen, sind solche von großen kommunikativen Reichweiten (TULLY, 2002) dank der modernen Kommunikationsmittel.

Die Lebensphase Jugend ist geprägt von aufwändiger und mobilitätsintensiver Suche nach Kontakten und Freunden. Nur ausnahmsweise geht es den Jugendlichen um die schlichte Wegbewältigung (Fahrt zur Schule, zum Sportplatz), wichtig ist das Unterwegssein. Cliquen sind auch heute wichtig für die Jugendlichen, gut 70 % sind entsprechend eingebunden. Gleichzeitig räumen sie jedoch der Familie einen hohen Stellenwert ein (DEUTSCHE SHELL, 2002).

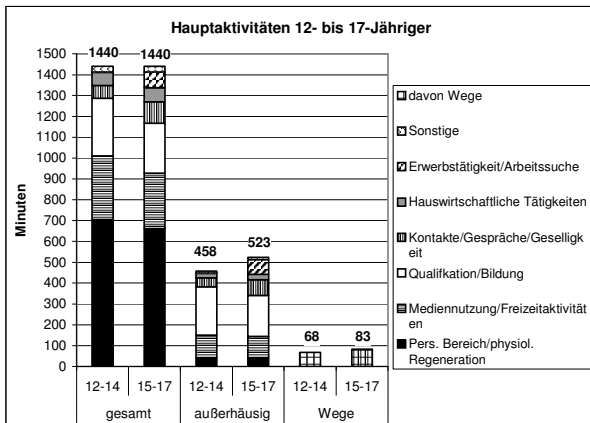


**Bild 2-1:** Der Mobilitätszirkel (Quelle: HUNECKEW/TULLY/BÄUMER, 2002)

Häufig ist die Nutzung öffentlicher Räume sowohl Mittel zum Zweck als auch Zweck selbst. Wege zur Schule, zum Ausbildungsplatz, zum Fußballplatz oder zur Disko führen notwendigerweise über Straßen und Plätze. Die Nutzung öffentlicher Räume ist also Mittel zum Zweck, die Ziele zu erreichen. Zugleich geben sie den Raum für Selbstdarstellung, sind sie Ziel der sich bewegenden Jugendlichen (vgl. ausführlicher HUNECKE et. al, 2002). In einer Zeit, in der Jugendliche (und auch manche Kinder) selbstverständlich und oftmals besser mit Internet, E-Mail, SMS umgehen können als ihre Eltern, sind diese Medien integrierter und vertrauter Bestandteil ihres Alltags. Sie sind virtuelle Räume, aber auch notwendig für Verabredungen und Treffen im öffentlichen Raum. „Im Einzelinterview führt der 17-jährige Jan aus, ohne Handy könne er eigentlich nicht weggehen, weil er dann ja nicht erreichbar wäre“ (TULLY, 2002). Die historische Entwicklung belegt jedoch, dass diese Kommunikationstechnik das Unterwegssein nicht substituiert, sondern Mobilität nach sich zieht (TULLY, 2002).

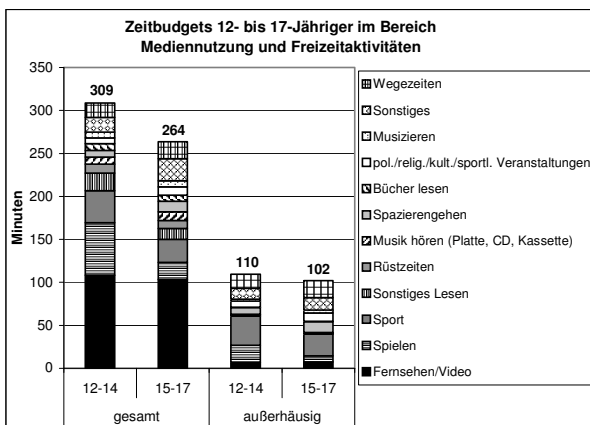
Zur Klärung der Frage, wie ältere Kinder und Jugendliche ihre Lebenswelt und Zeit tatsächlich verbringen, können Auswertungen der Zeitbudgeterhebung 1991/1992 (STATISTISCHES BUNDESAMT, 1999) herangezogen werden. Die Zeitbudgetstudie umfasst die genaue Aufzeichnung der Aktivitäten von insgesamt 19.708 Personen an jeweils zwei aufeinander folgenden Tagen. Dabei

wurden auch 2.140 12- bis 14-Jährige und 1.798 15- bis 17-Jährige befragt. Aus den Daten ist abzuleiten, dass 12- bis 17-Jährige ca. ein Drittel ihrer Zeit außerhalb verbringen (vgl. **Bild 2-2**). Den größten Anteil ihres Zeitbudgets verwenden sie neben den Aktivitäten im „Persönlichen Bereich / physiologische Regeneration“ und noch vor „Qualifikation und Bildung“ auf den Bereich „Mediennutzung und Freizeitaktivitäten“.



**Bild 2-2:** Tägliche Zeitbudgets 12- bis 17-Jähriger (N = 3.938 Personentagebücher, STATISTISCHES BUNDESAMT, 1999; eigene Berechnungen)

12- bis 14-Jährige widmen sich dem Bereich „Mediennutzung und Freizeitaktivitäten“ im Durchschnitt täglich ca. 5 Stunden, 15- bis 17-Jährige ca. 4,5 Stunden (vgl. **Bild 2-3**). An erster Stelle standen hier Fernsehen und Video schauen mit einem Zeitumfang von etwa 100 Minuten täglich. Vermutlich spielen heute Tätigkeiten mit dem Computer eine bedeutend größere Rolle als 1991/1992. So stieg die PC-Ausstattung der Haushalte mit 6- bis 13-jährigen Kindern von 1993 bis 2002 von einem Drittel auf zwei Drittel, wobei die PC-Nutzung mit steigendem Alter zunimmt (FUNK et al., 2004).



**Bild 2-3:** Tägliche Zeitbudgets 12- bis 17-Jähriger im Bereich „Mediennutzung und Freizeitaktivitäten“ (N = 3.938 Personentagebücher, STATISTISCHES BUNDESAMT, 1999; eigene Berechnungen)

Spielen und Sport zusammen nahmen bei den 12- bis 14-Jährigen in etwa die gleiche Zeit wie Fernsehen und Video schauen ein, während die 15- bis 17-Jährigen hierfür nur noch halb so viel Zeit aufwendeten. Die Wegezeiten für Mediennutzung und Freizeitaktivitäten machten mit 17 bzw. 20 Minuten etwa ein Viertel der gesamten Wegezeiten aus.

## 2.2 Mobilität

Das Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen ist durch verschiedene qualitative und quantitative Merkmale zu charakterisieren. Im Folgenden richtet sich die Betrachtung auf die quantitativen Kenngrößen, wie sie in der Verkehrsplanung verwendet werden: Mobilitätsraten, verwendete Verkehrsmittel, Wegdauern und -zeiten, Weglängen und Wegezwecke. Weiterhin werden die Aspekte Begleitmobilität und durchquerte Verkehrsräume betrachtet, die als Kenngrößen insbesondere für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen bedeutsam sind. Abschließend soll auf die Bedeutung der Automobilität für Kinder und Jugendliche eingegangen werden.

Die hier dargestellten Daten zum Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen stammen in erster Linie aus einer Studie von FUNK / FASSMANN (2002). Diese Untersuchung bietet anhand einer Befragung von etwa 3.200 Kindern und Jugendlichen im Alter von 0 bis unter 18 Jahren eine umfassende und aktuelle Datenbasis für die Exposition junger Menschen im Verkehrsraum. Erfasst wurde jeweils das Verkehrsverhalten über drei Tage. Die Erhebungen wurden in den Jahren 1998/99 durchgeführt. Die Ergebnisse der Stichprobe sind auf die Grundgesamtheit aller Kinder und Jugendlichen in Deutschland übertragbar<sup>2</sup>.

Die Studie eignet sich vor allem dazu, alters- und geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen zu untersuchen. Um Veränderungen des Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen über die Zeit zu erfassen, bietet es sich vor allem an, auf die Vorgängerstudien von WITTENBERG (1987)

<sup>2</sup> Die Darstellung der Ergebnisse wird von FUNK / FASSMANN (2002) bei den unter 6-Jährigen in Dreijahres-, bei den Älteren in Zweijahresgruppen vorgenommen. Im Folgenden wird analog zu den im Forschungsvorhaben betrachteten vier Altersklassen im Allgemeinen eine stärker aggregierte Form der Darstellung der Daten nach Altersklassen gewählt. FUNK / FASSMANN (2002) stellen die erhobenen Daten nach der Anzahl der Verkehrsbeteiligungen (N = 21.858), Anzahl der protokollierten Tage (N = 8.539) oder nach der Anzahl der befragten Personen (N = 3.270) dar. In den ersten beiden Fällen beziehen sich die Daten nur auf die im Befragungszeitraum mobilen Personen, im letzten Fall auf alle Befragten.

und SCHULTE (1978) aus den Jahren 1984/85 bzw. 1975 mit einem ähnlichen Erhebungsdesign zurückzugreifen. Hierbei sind jedoch Einschränkungen in der Vergleichbarkeit der Studien zu berücksichtigen. Beispielsweise haben FUNK / FASSMANN (2002) in ihrer Studie zusätzlich die Altersgruppe der 0- bis unter 3-Jährigen mit aufgenommen. Außerdem beziehen sich die früheren Studien nur auf das Gebiet der alten Bundesländer. Punktuell werden weitere Studien wie KinderKONTIV 1985 (HAUTZINGER / TASSAUX, 1989), KONTIV 1989 (EMNID, 1991) und „Mobilität in Deutschland 2002“ (INFAS / DIW, 2003) sowie die Jugendstudie U.MOVE (HUNECKE / TULLY / BÄUMER, 2002) hinzugezogen.

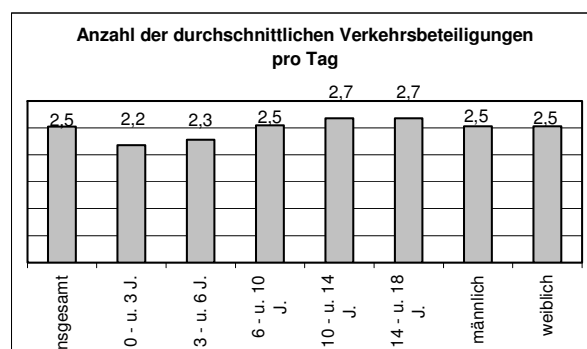
### Mobilitätsrate und Verkehrsbeteiligungsquote

Die **Mobilitätsrate** über alle Altersstufen von 0 bis 17 Jahren beträgt nach FUNK / FASSMANN (2002) 2,5 Verkehrsbeteiligungen<sup>3</sup> pro Tag (Standardabweichung  $s = 1,3$ ). In der Studie von WITTENBERG (1987), ca. 10 Jahre früher, finden sich noch im Schnitt um einen Weg höhere Mobilitätsraten, jedoch weisen FUNK / FASSMANN (2002) darauf hin, dass die Werte aufgrund des Erhebungsdesigns nicht unmittelbar vergleichbar sind.

Die Mobilitätsraten von Kindern und Jugendlichen unterscheiden sich nicht signifikant von denen der Erwachsenen. Daten der aktuellen Studie „Mobilität in Deutschland“ zufolge sind Kinder und Jugendliche mit durchschnittlich 3,1 Wegen pro Tag ebenso mobil wie Erwachsene (ohne Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs; nach INFAS / DIW, 2003). Die Jugend-Studie U.MOVE (HUNECKE / TULLY / BÄUMER, 2002) kommt hingegen zu dem Ergebnis, dass Jugendliche überdurchschnittlich mobil sind. Hier wurden für die 15- bis 17-Jährigen Mobilitätsraten von 3,71 Wegen pro Tag an Werktagen und 2,65 Wegen pro Tag an Wochenendtagen erhoben. Für die Gesamtbevölkerung sei je nach Studie von einem Mittelwert von 3 bis 3,5 Wegen pro Tag auszugehen (HUNECKE / TULLY / BÄUMER, 2002).

Nach der Studie von FUNK / FASSMANN (2002) liegt eine mit dem Alter zunehmende Mobilitätsrate vor, wobei diese bei den über 10-Jährigen stagniert, sie beträgt 2,7 Wege pro Tag (vgl. **Bild 2-4**). Das Geschlecht hat keinen Einfluss auf den Umfang der Verkehrsbeteiligungen. Demgegenüber erweist sich die Nationalität als signifikante Einflussgröße ( $\alpha = 0.000$ ), deutsche Kinder und Ju-

gendliche sind deutlich mobiler als ausländische Kinder und Jugendliche.



**Bild 2-4:** Anzahl der durchschnittlichen Verkehrsbeteiligungen pro Tag nach Alter und Geschlecht (N = 3.268 Personen) nach FUNK / FASSMANN (2002)

Die **Verkehrsbeteiligungsquote** der Kinder und Jugendlichen beträgt bezogen auf die protokollierten Tage 84,7 %, d.h., ca. 15 % der Kinder und Jugendlichen legen pro Tag keinen Weg zurück. Damit hat sich der Anteil der immobilen Kinder und Jugendlichen im Vergleich zur Untersuchung von WITTENBERG et al. (1987) verdoppelt. In der Vorgänger-Studie von SCHULTE (1978) findet man jedoch wiederum eine ähnlich hohe Verkehrsbeteiligungsquote (86,7 %) wie bei FUNK / FASSMANN (2002). Hinsichtlich der Verkehrsaktivität liegt also kein eindeutiger Trend zur Abnahme der Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen vor. Einflüsse der Erhebungsmethodik sind hier wiederum nicht auszuschließen. Daten der Studie „Mobilität in Deutschland“ ergeben für die 0- bis 17-Jährigen mit ca. 91 % eine eindeutig höhere Verkehrsbeteiligungsquote als für die Erwachsenen mit ca. 84 % (nach INFAS / DIW, 2003).

### Verkehrsmittelausstattung und -nutzung

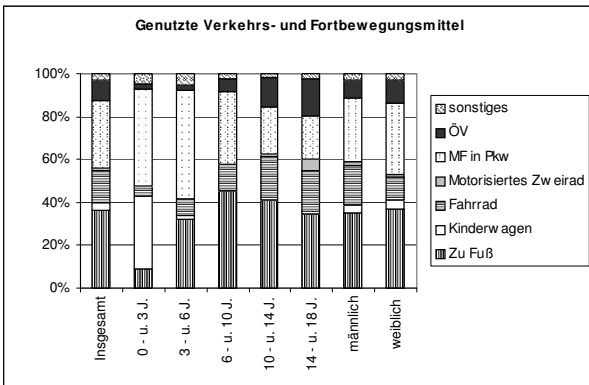
Die Verfügung über Kinderfahrzeuge und die Verkehrsmittelausstattung weisen große altersspezifische, aber auch geschlechtsspezifische Unterschiede auf. Die Jüngsten verfügen am häufigsten über Kinderfahrzeuge, Tretfahrzeuge und -roller sowie Fahrräder mit Stützrädern. Bei den 6- bis unter 14-Jährigen sind Inline-Skates, Skateboards und Fahrräder und bei den älteren Kindern Mountainbikes und motorisierte Zweiräder am häufigsten. Jungen verfügen relativ häufiger über Skateboards, Tretfahrzeuge, Mountainbikes und motorisierte Zweiräder, Mädchen hingegen über Inline-Skates, Kinderfahrzeuge, Fahrräder mit Stützrädern und Fahrräder. (FUNK / FASSMANN, 2002)

Die Analyse der Verkehrsmittelnutzung an allen protokollierten Tagen (vgl. **Bild 2-5**) zeigt, dass die meisten Wege zu Fuß (36,1 %) bzw. als Mitfahrer

<sup>3</sup> FUNK / FASSMANN (2002) definieren die Verkehrsbeteiligung als einfachen Weg zwischen Ausgangs- und Zielpunkt. Der Rückweg zur Wohnung gilt explizit als neue Verkehrsbeteiligung.



in einem Pkw unternommen werden (31,6 %), wobei verständlicherweise vor allem bei kürzeren Wegen das zu Fuß Gehen dominiert. Der Anteil an Fußgängern betrug bei WITTENBERG et al. (1987) noch 45,1 %, der Anteil an Mitfahrern im Pkw 20,4 %. In der Vorgängerstudie von SCHULTE (1978) war der Fußgängeranteil noch weitaus höher (53,9 %) während der Anteil an Pkw-Mitfahrern geringer war (16,1 %). Auch wenn die Studien nicht vollständig miteinander vergleichbar sind, ist über die Zeit eine Verschiebung des Fußgängerverkehrs in Richtung Mitfahrt im Pkw zu verzeichnen, welche sich auch mit einer Zunahme der Begleitmobilität (s. u.) deckt. Dies mag u. a. durch die räumliche Entwicklung hin zu peripheren Wohnstandorten und zur Konzentration von Einrichtungen beeinflusst sein, die mit längeren Wegen einhergeht.

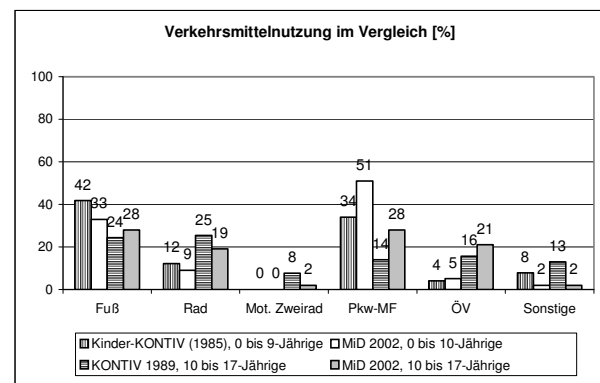


**Bild 2-5:** Genutzte Verkehrs- und Fortbewegungsmittel nach Alter und Geschlecht (N = 21.159 Verkehrsbeteiligungen) nach FUNK / FASSMANN (2002)

Die Veränderungen im Modal Split bestätigt auch ein Vergleich der Daten der Kinder-KONTIV 1985 (HAUTZINGER / TASSAUX, 1989) bzw. der KONTIV 1989 (EMNID, 1991) mit der Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ (INFAS / DIW, 2003) (vgl. **Bild 2-6**). Obwohl wiederum die Untersuchungen aufgrund ihres unterschiedlichen Erhebungsdesigns nur eingeschränkt vergleichbar sind, ist festzustellen, dass der Anteil der Pkw-Mitfahrten bei den 0- bis 9- bzw. 10-Jährigen deutlich zu Lasten der Fuß- und Radwege zugenommen hat. Auch bei den 10- bis 17-Jährigen ist eine gestiegene Pkw-Nutzung als Mitfahrer offensichtlich.

Nach FUNK / FASSMANN (2002) dominiert bei den 0- bis unter 6-Jährigen die Mitfahrt im Pkw (vgl. **Bild 2-5**). Bei den 6- bis unter 18-Jährigen überwiegt das zu Fuß Gehen. Mit dem Alter wird das Fahrrad immer häufiger genutzt. Die Anzahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege entspricht bei den 10- bis unter 18-Jährigen dem Anteil an Pkw-Mitfahrten, also etwa 20 % der Wege. Erwartungsgemäß steigt die Nutzung von Schul-

bussen und ÖPNV mit dem Alter an. Motorisierte Zweiräder treten erst bei den Ältesten auf. Auch hinsichtlich des Geschlechts sind Unterschiede festzustellen. Jungen sind häufiger mit Zweirädern (motorisiert und nicht motorisiert), Mädchen häufiger als Mitfahrerinnen im Pkw oder mit dem ÖV unterwegs. Deutsche Kinder nutzen häufiger Zweiräder und die Mitfahrt im Pkw, ausländische Kinder sind entsprechend mehr zu Fuß und mit dem ÖV unterwegs.



**Bild 2-6:** Tägliche Zeitbudgets 12- bis 17-Jähriger im Bereich „Mediennutzung und Freizeitaktivitäten“ (N = 3.938 Personentagebücher, STATISTISCHES BUNDESAMT, 1999; eigene Berechnungen)

Erwartungsgemäß sind auch zeitpunktabhängige Unterschiede in der Nutzung der Fortbewegungsmittel zu finden. Im Sommer wird das Fahrrad häufiger genutzt, im Winter wird vermehrt zu Fuß gegangen, in der Schulzeit wird der ÖV häufiger genannt und in den Ferien die Mitfahrt im Pkw sowie die Nutzung von Inline-Skates. Tagsüber dominiert das zu Fuß Gehen, während nach 17 Uhr häufiger die Mitfahrt im Pkw in Anspruch genommen wird. (FUNK / FASSMANN, 2002)

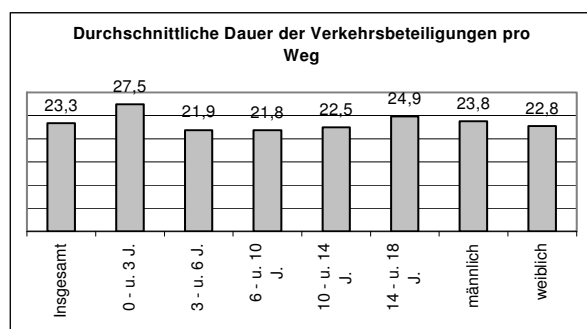
**Mobilitätszeitbudget, Wegdauern und -zeiten**

Das **Mobilitätszeitbudget** über alle Kinder und Jugendlichen beträgt nach FUNK / FASSMANN (2002) ca. eine Stunde pro Tag (58,2 Minuten; s = 49,7). Die täglichen Wegezeiten nehmen signifikant ( $\alpha = 0.000$ ) mit dem Alter zu. Eindeutig sind auch die geschlechtsspezifischen Unterschiede - aber auf einem niedrigeren Signifikanzniveau ( $\alpha = 0.027$ ). Die Wegezeiten von Jungen sind im Durchschnitt mehr als 3 Minuten länger als die der Mädchen. Auch sind deutsche Kinder und Jugendliche im Mittel täglich länger unterwegs als ausländische ( $\alpha = 0.000$ ).

Die einzelnen **Wegdauern** betragen für alle Kinder und Jugendlichen durchschnittlich 23,3 Minuten (s = 38,5) (vgl. **Bild 2-7**) und sind damit um etwa 2 Minuten im Vergleich zur Studie von WITTEN-

BERG et al. (1987) im Jahr 1984/85 angestiegen sowie „insgesamt heterogener geworden“ (FUNK / FASSMANN, 2002). Zwischen 1975 (SCHULTE, 1978) und 1984/85 (WITTENBERG et al., 1987) hatte allerdings die Dauer der einzelnen Wege im Mittel um 7 Minuten abgenommen. Ein allgemeiner Trend in Richtung Zunahme der Verkehrsbeteiligungsdauern ist somit nicht ableitbar.

Bei der Dauer der Verkehrsbeteiligung liegen statistisch signifikante Unterschiede in Bezug auf Alter ( $\alpha = 0.000$ ) und Geschlecht ( $\alpha = 0.044$ ), nicht jedoch hinsichtlich der Nationalität ( $\alpha = 0.960$ ) vor (FUNK / FASSMANN, 2002). So weisen vor allem die 0- bis unter 3-Jährigen sowie die 14- bis unter 18-Jährigen deutlich längere Wegdauern als der Durchschnitt der Kinder und Jugendlichen auf (vgl. **Bild 2-7**). Die Wege von Jungen dauern im Mittel geringfügig länger als die von Mädchen.



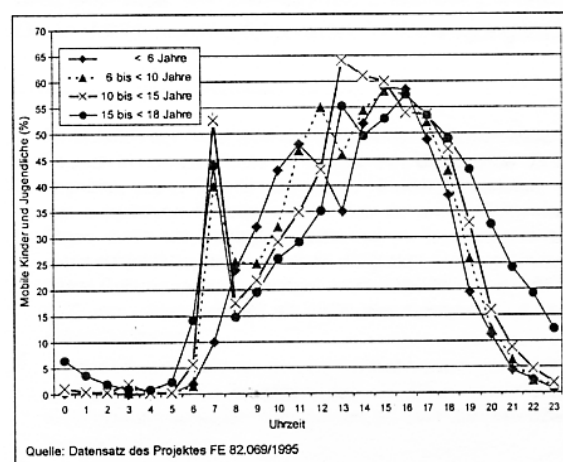
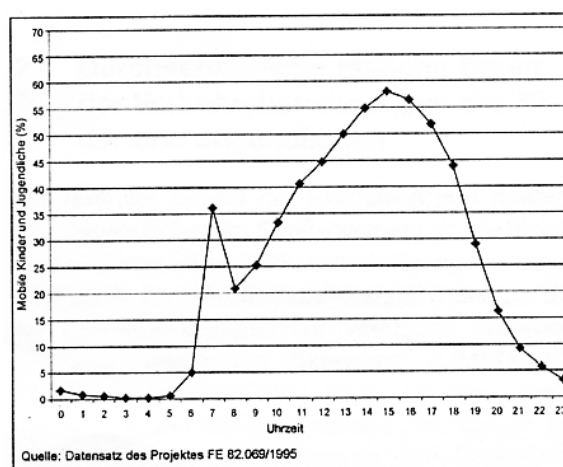
**Bild 2-7:** Durchschnittliche Dauer der Verkehrsbeteiligungen in Minuten pro Weg nach Alter und Geschlecht (N = 20.973 Verkehrsbeteiligungen) nach FUNK / FASSMANN (2002)

Nach den Daten der Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ (INFAS / DIW, 2003) steigen die durchschnittlichen Wegdauern von Kindern und Jugendlichen mit dem Alter kontinuierlich an. Liegen sie bei den 0- bis 3-Jährigen mit 18,9 Minuten noch unter dem Durchschnittswert der Gesamtbevölkerung von 23,3 Minuten, sind die 14- bis 17-Jährigen mit 24,6 Minuten etwas länger pro Weg unterwegs.

Im Folgenden werden die durchschnittlichen täglichen Wegdauern nach FUNK / FASSMANN (2002) insbesondere nach Art der genutzten Fortbewegungsmittel betrachtet. Wird die Fortbewegung im Kinderwagen bzw. auf dem Arm außer Acht gelassen, da dies vor allem die unter 3-Jährigen betrifft, entfällt die längste Wegdauer auf die Mitfahrt im Pkw (19,0 Minuten pro Tag). Mit durchschnittlich 16,9 Minuten ist das zu Fuß Gehen die eigenaktive Fortbewegungsart mit der längsten Wegdauer. Die Kategorie sonstige Fortbewegungsmittel hat eine mittlere Dauer von 11,3 Minuten. Dagegen werden das Fahrrad mit 8,4 Minuten und das motorisierte

Zweirad mit 8,3 Minuten täglich genutzt. Fast man die Kategorien „Schulbus“ und „ÖPNV“ zusammen, sind die täglichen Nutzungsdauern (9,9 Minuten) etwas höher als die der Radfahrer.

In **Bild 2-8** sind die Verkehrsbeteiligungen über den Tag dargestellt. In den Nachmittagsstunden zwischen 15 und 16 Uhr sind die meisten Kinder und Jugendlichen (58 %) im Straßenverkehr unterwegs. Der erste relative Höhepunkt in der Tagesverlaufskurve ergibt sich in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr (31,6 %). Dies ist auf den Weg zur Schule und zu anderen Betreuungsinstitutionen zurückzuführen. Zwischen 11 und 12 Uhr beteiligen sich wieder ähnlich viele Kinder und Jugendliche am Straßenverkehr, wobei die Verkehrsbeteiligung nun kontinuierlich bis zur Spitzenstunde am Nachmittag anwächst, um danach stetig abzunehmen.



**Bild 2-8:** Tagesverlauf insgesamt und nach Alter (FUNK / FASSMANN, 2002, S. 187)

Mehr oder weniger stark ausgeprägt ist dieser Tagesverlauf in allen Altersklassen vorherrschend. Es sind keine Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen festzustellen. Hinsichtlich der Nationalität ist lediglich zu konstatieren, dass die Verkehrsbeteiligung ausländischer Kinder insbesondere in den Nachmittagsstunden geringer ist.

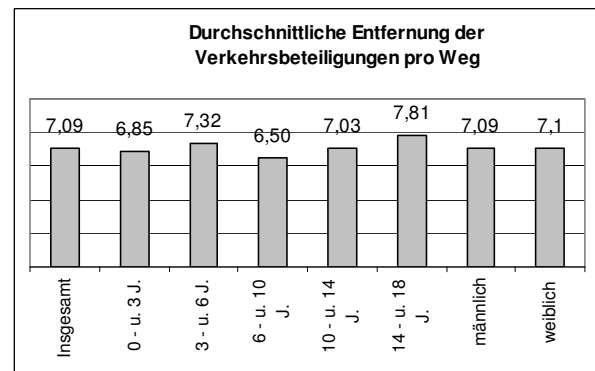
### Mobilitätsstreckenbudgets und Weglängen

Das durchschnittliche **Mobilitätsstreckenbudget** der Kinder und Jugendlichen beträgt nach FUNK / FASSMANN (2002) 17,8 km pro Tag ( $s = 36,4$ )<sup>4</sup>. Der größte Anteil der zurückgelegten Entfernungen wird als Mitfahrer im Pkw überwunden (12,4 km), wobei hier zu berücksichtigen ist, dass auch Fahrten in Urlaubsorte eingeflossen sind. Auf Rang zwei befindet sich die Kategorie „sonstige Fortbewegungsmittel“ (4,9 km). Erwartungsgemäß folgen nun die motorisierten Verkehrsmittel „Schulbus und ÖPNV“ (3,2 km) und „Motorisiertes Zweirad“ (2,8 km). Das zu Fuß Gehen und Fahrradfahren hat mit 1,1 km bzw. 1,0 km einen relativ geringen Anteil an den täglichen Weglängen.

Nach FUNK / FASSMANN (2002) beträgt die durchschnittliche **Weglänge** über alle Altersgruppen 7,1 km ( $s = 31,7$ ) (vgl. **Bild 2-9**). Bei SCHULTE (1978) und WITTENBERG et al. (1987) finden sich keine Angaben zu den Weglängen, die zur Untersuchung der zeitlichen Entwicklung hinzugezogen werden könnten. Eine Gegenüberstellung der Werte aus **Bild 2-9** mit den mittleren Weglängen nach HAUTZINGER / TASSAUX (1989) (in KRAUSE / SCHÖMANN (1999)) zeigt über die Zeit eine deutliche Zunahme der Entfernungen. Die betrachteten Altersgruppen sind nicht deckungsgleich, dennoch liegt in etwa eine Verdopplung der Weglängen vor. Dabei ist kritisch zu hinterfragen, ob die Methodik der Distanzermittlung diesen gravierenden Unterschied zwischen den Untersuchungen beeinflusst.

Die durchschnittliche Weglänge aller Kinder und Jugendlichen beträgt nach Daten der Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ (INFAS / DIW, 2003) 7,2 km pro Weg und entspricht damit den Ergebnissen von FUNK / FASSMANN (2002). Die durchschnittlichen Weglängen von Kindern und Jugendlichen sind deutlich kürzer als die von Erwachsenen, denn der Durchschnittswert der Gesamtbevölkerung liegt bei 10,8 km (INFAS / DIW, 2003). Dies ist auf die unterschiedlichen Verkehrsmittelverfüg-

barkeiten und Wegezwecke von Erwachsenen und von Kindern sowie Jugendlichen zurückzuführen.



**Bild 2-9:** Durchschnittliche Entfernung der Verkehrsbeteiligung pro Weg in km nach Alter und Geschlecht (N = 21.108 Verkehrsbeteiligungen) nach FUNK / FASSMANN (2002)

Die durchschnittliche Weglänge schwankt je nach Altersgruppe zwischen 6,5 und 7,8 km (vgl. **Bild 2-9**). Die Unterschiede zwischen den Altersgruppen sind zwar signifikant ( $\alpha = 0,000$ ) (FUNK / FASSMANN, 2002), weisen jedoch keine eindeutige Tendenz auf. Nach dem Geschlecht sind keine signifikanten Differenzen zu verzeichnen. Hinsichtlich der Nationalität zeigt sich, dass deutsche Kinder und Jugendliche signifikant weitere Entfernungen je Weg zurücklegen als ausländische Altersgenossen ( $\alpha = 0,000$ ).

### Wegezwecke

Die Aktivitäten von Kindern und Jugendlichen unterscheiden sich im Allgemeinen deutlich von denen der Erwachsenen. Die häufigsten Verkehrszwecke neben dem „Weg nach Hause“ sind demnach „Schule“, „(Stadt-)Bummel, Einkauf“, „Freund, Freundin“, „Verwandte, Bekannte“ und „Spiel-, Sportplatz o. ä.“ (vgl. **Tab. 2-1** sowie FUNK / FASSMANN, 2002). „Auf der Straße oder im Hof spielen“ nimmt Rang 10 in der Reihung nach der Häufigkeit der Nennungen ein. Ein Vergleich mit den Vorgängerstudien ist schwierig, da die Verkehrszweckkategorien nicht deckungsgleich sind.

Es sind deutliche alters- und geschlechtsspezifische Unterschiede feststellbar. Mit zunehmendem Alter steigt beispielsweise der Anteil der Besuche bei Freundin oder Freund, zugleich nimmt der Besuch von Verwandten oder Bekannten ab. Mädchen besuchen häufiger Verwandte oder Bekannte, oder sie nehmen am Verkehr teil, um einen (Stadt-)Bummel oder Einkauf zu unternehmen, während Jungen häufiger zum Spiel- oder Sportplatz unterwegs sind sowie auf der Straße oder im Hof spielen.

<sup>4</sup> Das durchschnittliche Mobilitätsstreckenbudget bezieht sich auf alle befragten Kinder und Jugendlichen, die durchschnittlichen Entfernungen nach den einzelnen Verkehrsmitteln beziehen sich hingegen nur auf die tatsächlichen Nutzer.

Verkehrszweck	Σ	Alter					Geschlecht	
		0- u. 3 J.	3- u. 6 J.	6- u. 10 J.	10- u. 14 J.	14- u. 18 J.	männlich	weiblich
Nach Hause	43,4	40,3	42,8	43,6	44,1	44,2	43,3	43,5
Schule	10,1	-	0,0	12,5	13,7	12,4	9,8	10,4
(Stadt-)Bummel, Einkauf	6,9	14,3	7,9	5,0	5,6	6,0	6,5	7,4
Freund/Freundin	6,8	0,6	3,1	6,3	9,1	10,3	6,8	6,7
Verwandte, Bekannte	6,3	11,7	10,4	6,8	4,0	3,1	5,9	6,7
Spiel-, sportplatz o. ä.	4,0	2,7	3,8	4,6	5,0	3,7	4,9	3,0
Spaziergehen, -fahren, Ausflug	3,9	11,8	3,5	3,1	3,2	3,0	4,0	3,7
Miniclub, Kindergarten, Hort	3	3,7	13,7	2,5	0,1	0,0	3,1	2,9
Sonstige Verkehrsbeteiligung	2,8	4,0	2,9	2,4	2,6	3,1	2,8	2,9
Auf der Straße oder im Hof spielen	2,1	1,1	1,9	3,3	2,1	1,2	2,5	1,7
Schwimmbad	1,9	1,4	2,1	2,2	1,9	1,6	1,9	2,0
Wald, Wiese	1,7	1,0	2,1	2,2	1,3	1,3	1,7	1,7
Café, Kino, Disco, Konzert, Theater	1,4	0,8	0,9	0,8	1,5	3,2	1,3	1,5
Freizeitheim	1,1	-	0,4	1,1	1,4	2,0	1,2	1,0
(Kinder-)Arzt	1,1	2,7	1,5	0,7	0,9	0,8	1,1	1,2
Kirche, Gemeindehaus	1,0	0,7	0,7	1,0	1,3	0,8	1,0	1,1
Hund ausführen	0,9	0,3	0,6	1,0	1,3	1,3	0,7	1,3
Begleitung anderer	0,5	2,4	0,9	0,4	0,1	0,1	0,6	0,5
Außerschulischer Unterricht	0,4	0,2	0,1	0,6	0,6	0,5	0,4	0,5
Arbeitsplatz	0,3	-	0,0	0,0	0,0	1,3	0,4	0,2
Tagesmutter, Betreuungsperson	0,2	0,4	0,5	0,2	0,1	0,0	0,2	0,2

**Tab. 2-1:** Verkehrszwecke nach Alter und Geschlecht in Prozent (N = 21.694 Verkehrsbeteiligungen) nach FUNK / FASSMANN (2002)

## Begleitmobilität

Mehr als die Hälfte der von Kindern und Jugendlichen zurückgelegten Wege werden von Eltern oder anderen Erwachsenen begleitet (FUNK / FASSMANN, 2002). Am zweithäufigsten sind die Kinder und Jugendlichen allein unterwegs, den geringsten Anteil machen die in Begleitung durch andere Kinder oder Jugendliche zurückgelegten Wege aus (vgl. **Tab. 2-2**).

Auch wenn Einschränkungen hinsichtlich der Vergleichbarkeit gemacht werden müssen, kann anhand der Studien von WITTENBERG et al. (1987) und FUNK / FASSMANN (2002) gezeigt werden<sup>5</sup>,

<sup>5</sup> SCHULTE (1978) hatte die Begleitmobilität nur auf Kindergarten- und Schulwegen untersucht, daher wird die Studie hier nicht betrachtet.

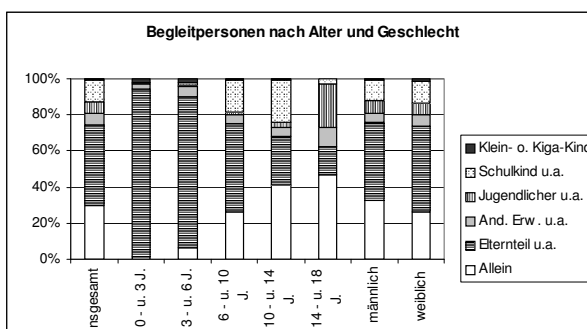
dass die Begleitmobilität durch Eltern und andere Erwachsene in den letzten Jahren zugenommen hat (vgl. **Tab. 2-2**). Analog ist ein Rückgang der selbstständigen Mobilität zu verzeichnen.

Nach Daten der Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ (INFAS / DIW, 2003) liegt der Anteil der begleiteten Wege bei den 0- bis 17-Jährigen im Mittel bei 78,0 %. Mit steigendem Alter der Kinder und Jugendlichen sinkt dieser Anteil stetig, liegt aber selbst bei den 14- bis 17-Jährigen mit 60 % noch deutlich über dem Durchschnittswert der Gesamtbevölkerung (48,0 %). Die deutlich höheren Werte in der Begleitmobilität im Vergleich zu FUNK / FASSMANN (2002) sind auf das unterschiedliche Erhebungsdesign zurückzuführen.

Begleitperson	WITTENBERG et al. (1987)	FUNK / FASSMANN (2002)
allein	37,2 %	29,7 %
Eltern, Erwachsene	26,2 %	51,0 %
Kinder und Jugendliche	32,5 %	19,3 %
andere Bekannte	4,1 %	-

**Tab. 2-2:** Zeitliche Entwicklung der Begleitmobilität

Unterschiede in der Begleitmobilität nach Alter und Geschlecht sind in **Bild 2-10** dargestellt. Die Begleitung durch die Eltern nimmt mit zunehmendem Alter ab und die selbstständige Mobilität zu. Mädchen werden häufiger von Eltern begleitet und legen weniger Wege allein zurück als Jungen. Bezüglich der Nationalität gibt es nur geringe Unterschiede (FUNK / FASSMANN, 2002).



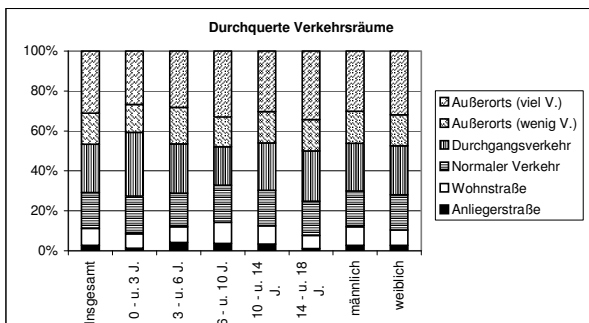
**Bild 2-10:** Begleitpersonen nach Alter und Geschlecht (N = 20.658 Verkehrsbeteiligungen) nach FUNK / FASSMANN (2002)

Die Begleitmobilität hängt nach den Daten der FUNK / FASSMANN-Studie offensichtlich stark von den Verkehrszwecken ab. Unbegleitete Wege sind am häufigsten Wege zur Schule, zum Arbeitsplatz und zu Freunden sowie das Ausführen von Hunden. Auf Wegen zu Spiel- oder Sportplätzen, zu Freizeitheimen oder zum außerschulischen Unter-

richt sind die Kinder und Jugendlichen etwa zu gleichen Teilen entweder allein oder in Begleitung ihrer Eltern unterwegs. Zum Spielen auf der Straße werden sie am häufigsten von Schulkindern begleitet (FUNK / FASSMANN, 2002).

### Verkehrsraumkategorien

FUNK / FASSMANN (2002) haben in ihrer Untersuchung die von den Kindern und Jugendlichen auf ihren Wegen „durchquerten Verkehrsräume“ erfasst. Die Nennung eines bestimmten Verkehrsraumes schließt dabei nicht aus, dass auch eine Durchquerung eines weniger verkehrsbelasteten Raumes stattgefunden hat. Die Unterschiede nach dem Alter hinsichtlich der durchquerten Verkehrsräumen sind signifikant ( $\alpha = 0.000$ ), weisen jedoch ein heterogenes Bild auf (siehe **Bild 2-11**). Die relativ am häufigsten durchquerten Verkehrsräume sind die Außerortsstraßen mit „viel Verkehr“ (etwa 30%). Innerhalb der Altersklassen sind hier die häufigsten Durchquerungen bei den 14- bis unter 18-Jährigen festzustellen. In Wohnstraßen und Straßen mit „normalem Verkehr“ halten sich die 6- bis unter 10-Jährigen relativ am häufigsten auf und in Straßen mit Durchgangsverkehr die 14- bis unter 18-Jährigen, gefolgt von den 3- bis unter 6-Jährigen. Hinsichtlich des Geschlechts sind keine signifikanten Unterschiede nachweisbar, jedoch hinsichtlich der Nationalität.



**Bild 2-11:** Durchquerte Verkehrsräume nach Alter und Geschlecht (N = 21.159 Verkehrsbeteiligungen) nach FUNK / FASSMANN (2002)

Speziell bezogen auf die Aktivitäten „Spielen bzw. Treffen auf der Straße oder dem Gehweg“ wurden die durchquerten Verkehrsräume von FUNK / FASSMANN (2002) genauer untersucht. Erwartungsgemäß ist hier zu erkennen, dass die Anliegerstraßen zum Spielen oder Treffen mit zunehmendem Alter seltener aufgesucht werden, bei den anderen drei innerörtlichen Straßenkategorien („Wohnstraße“, „Normaler Verkehr“ und „Durchgangsverkehr“) verhält es sich umgekehrt. Ebenso lassen sich geschlechtsspezifische Unterschiede ausmachen, tendenziell halten sich Mädchen bevorzugt in geschützteren Räumen auf. Eine Unter-

suchung der Substichprobe der Klein- und Vorschulkinder zur spielerischen Nutzung des Verkehrsraums zeigt, dass der Anteil der Kinder, die Straße oder Gehweg als Spielort nutzen, mit ansteigender Verkehrsdichte stetig abnimmt.

### Bedeutung der Automobilität

Der Erwerb des Führerscheins ist heute selbstverständlich. Bereits mit 19 Jahren besitzen bundesweit 95 % der jungen Erwachsenen die Fahrerlaubnis für Pkw (FACK, 1999). Der Führerschein scheint für die Jugendlichen unabhängig vom Geschlecht so etwas wie die Aufnahme in die Welt der Erwachsenen zu bedeuten. „Der Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis und damit der Übergang vom Mitfahrer zum Fahrer ist für junge Menschen heute zu einer bedeutenden Übergangssituation von Jugendlichen zu Erwachsenen geworden“ (LIMBOURG et al., 2001).

Der symbolische Wert des Autos nimmt kontinuierlich von der Altersgruppe der 15-Jährigen bis zu den 18-Jährigen zu, mit steigendem Alter dann wieder ab (HUNECKE / TULLY / BÄUMER, 2002). Die Jugendstudie resümiert, dass Jugendliche unter 18 Jahren eine hohe Multimodalität aufweisen, die „durch den altersbedingten Zwang zum Verzicht auf das Auto erklärt werden kann“ (HUNECKE / TULLY / BÄUMER, 2002). Monomodale Mobilitätsmuster (im Sinne von autoorientiert) sind bei den Jugendlichen noch nicht verfestigt, wenngleich Teile dieser Gruppe, die den in der Studie gebildeten Mobilitätstypen „Technik- und Autoorientierte“ und „Distanzierte“ zuzuordnen sind, bereits an der Schwelle zu solchem Verhalten stehen.

Kinder lernen durch Nachahmen. Leben ihnen die Eltern und die gesamte Gesellschaft eine autoorientierte Verkehrsbeteiligung vor und formt die Verkehrsplanung passend dazu eine autoorientierte Verkehrsumwelt, so werden sich jungen Menschen ab 18 Jahren, mit dem Führerschein und immer früher mit einem eigenen Auto ausgestattet, auch eher autoorientiert verhalten (BOHLE / FLADE, 2001).

Die Verkehrsumwelt in einer Stadt spielt bei der gegenwärtigen Verkehrsmittelwahl, aber auch in den Zukunftsvorstellungen über die Verkehrsmittelnutzung im Erwachsenenalter eine große Rolle. So haben FLADE / LIMBOURG (1997) sowie FLADE et al. (2001) anhand von Untersuchungen in verschiedenen Städten nachweisen können, dass das Verkehrsklima in der Stadt die zukünftig vorgestellten Anteile der Autonutzung beeinflusst. Häufiges Fahrradfahren fördert die Radorientierung und wirkt somit einer autoorientierten Jugend

entgegen. Dies verdeutlicht die Relevanz der attraktiven und sicheren Gestaltung des Verkehrsraums für die gegenwärtige und zukünftige Verkehrsmittelnutzung der jungen Generation.

## 2.3 Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist eine wesentliche Grundvoraussetzung zur Förderung und Gewährleistung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Zum einen geht vom Straßenverkehr eine tatsächliche Gefährdung für Leben und Gesundheit von Kindern und Jugendlichen aus. Verkehrsunfälle stellen in Deutschland eine der häufigsten Todesursachen von Kindern und Jugendlichen dar (STATISTISCHES BUNDESAMT, 2003). Zum anderen schränkt oftmals die Sorge der Eltern um die Sicherheit ihrer Kinder deren unabhängige Mobilität deutlich ein. ELLINGHAUS / STEINBRECHER (1996) stellen in ihrer Untersuchung über Kinderunfälle fest, dass für zwei Drittel aller Eltern die Sorge um die Kinder im Verkehr fester Bestandteil des Alltags ist. Dabei sehen Eltern das Überqueren von Straßen, das Radfahren auf der Straße und den Schulweg als Hauptgefahren an. Die aus den Ängsten der Eltern folgende Einschränkung der selbstständigen Mobilität von Kindern hat paradoxerweise den Effekt, dass sich die notwendigen physischen und psychischen Fähigkeiten für ein sicheres Verkehrsverhalten defizitär entwickeln und damit die Unfallgefährdung real ansteigt (LIMBOURG / FLADE / SCHÖNHARTING, 2000). Andererseits werden häufig die Fähigkeiten der Kinder, sich im Straßenverkehr „sicher“ verhalten zu können, falsch eingeschätzt und die Gefahren bei der Pkw-Mitfahrt unterschätzt.

Es ist zwischen objektiver und subjektiver Verkehrssicherheit zu unterscheiden. Maßstab zur Beschreibung der objektiven Verkehrssicherheit sind die Unfallkennzahlen. Die subjektive Verkehrssicherheit hingegen bezieht sich auf das Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmer und kann sich von der statistischen Wahrscheinlichkeit zu verunfallen unterscheiden. Die Einschätzung der Sicherheit ist abhängig von Persönlichkeitsmerkmalen und der Wahrnehmung des Umfeldes (KRAUSE / SCHÖMANN, 1999). So ist beispielsweise das Sicherheitsgefühl der Eltern abhängig von der jeweiligen Stadt- oder Gemeindegröße (NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR FRAUEN, ARBEIT UND SOZIALES, 1997).

Eine Auseinandersetzung mit der objektiven Verkehrssicherheit ist notwendig, um Hinweise auf Maßnahmen zur Reduktion von Unfällen mit Kinder- und Jugendlichenbeteiligung in Form von

Mindestanforderungen an die Gestaltung von Straßenräumen ableiten zu können. Eine Erhöhung der subjektiven Sicherheit zu erreichen, erscheint weitaus schwieriger, da hier individuelle Erfahrungen und Einstellungen betroffen sind. Dieser Aspekt darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, da die Möglichkeiten von Kindern und Jugendlichen zur selbstständigen Verkehrsteilnahme und zum Aufenthalt im öffentlichen Raum wesentlich von der Einschätzung der Verkehrssicherheit – insbesondere durch erziehungsberechtigte Erwachsene – abhängen.

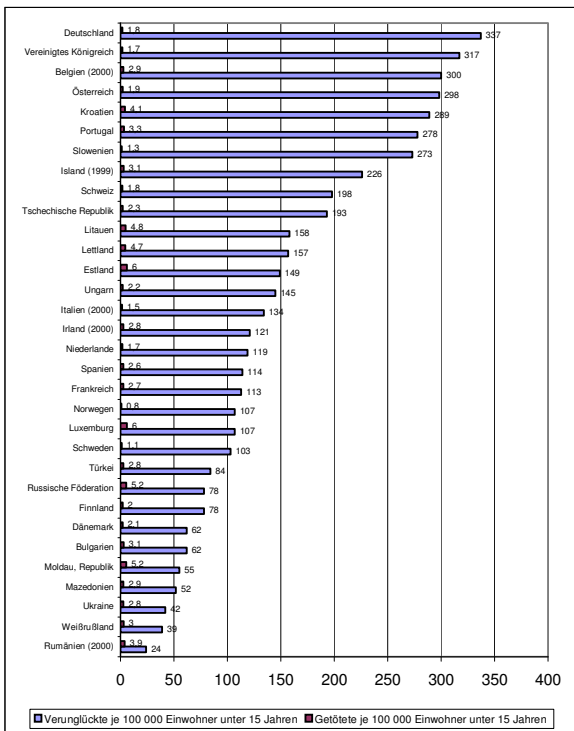
### Objektive Verkehrssicherheit

In Folge von Straßenverkehrsunfällen wurden im Jahr 2003 in Deutschland insgesamt 40.000 Kinder unter 15 Jahren und 30.435 Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren verletzt. Im selben Jahr gab es 209 Verkehrstote unter 15 Jahren und 315 Verkehrstote zwischen 15 und 17 Jahren (STATISTISCHES BUNDESAMT, 2004). Somit verunglückten alle 13 Minuten ein Kind und alle 17 Minuten ein Jugendlicher im Straßenverkehr. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die amtliche Statistik nur Unfälle aufführt, die von der Polizei erfasst wurden, also überwiegend solche mit schweren Folgen. Nach LIMBOURG (1997-b) sind 90 % der kindlichen Radfahrunfälle und 50 % der Fußgängerunfälle nicht polizeilich erfasst. FUNK / WIEDEMANN (2002) schätzen (nach HAUTZINGER et al. (1993)) die Gesamtzahl der verletzten Kinder und Jugendlichen auf das 5-fache der amtlichen Statistik.

Verglichen mit den anderen europäischen Staaten gibt es in Deutschland die meisten verunglückten Kinder (337 Verunglückte je 100.000 Einwohner unter 15 Jahren, 2001, vgl. **Bild 2-12**), allerdings ist die Vergleichbarkeit aufgrund unterschiedlicher Definitionen in den einzelnen Ländern eingeschränkt. Im Gegensatz dazu wurden jedoch relativ wenige Kinder in Deutschland im Straßenverkehr getötet. Mit 1,8 getöteten Kindern je 100.000 Einwohner unter 15 Jahren lag Deutschland im europäischen Vergleich auf Rang 7 (STATISTISCHES BUNDESAMT, 2003).

Die absolute Anzahl der Kinderunfälle im Straßenverkehr ist nach Aussagen des STATISTISCHEN BUNDESAMTES (2003) unter Berücksichtigung der veränderten Altersklassenbesetzung in der Bevölkerung rückläufig (vgl. **Bild 2-13**). So war beispielsweise 1979 die Anzahl der verunglückten Kinder unter 15 Jahren noch etwa einhalb mal so hoch wie im Jahr 2002. Diese Entwicklung ist bei Betrachtung der getöteten Kinder noch deutlicher: 1979 betrug die Anzahl der Verunglückten das 5-fache des Wertes von 2002. Das STATISTISCHES BUNDESAMT (2003) führt folgende exem-

parischen Gründe für diesen Trend an: „Straßenbauliche Maßnahmen, Errichtung von ‚Tempo 30-Zonen‘, Benutzungspflicht von Rückhaltesystemen für Kinder im Pkw, Benutzung von Fahrradhelmen, eine bessere medizinische Notfallversorgung, eine bessere Verkehrserziehung, geändertes Spiel- und Sozialverhalten von Kindern.“ Weiterhin wird als Einflussfaktor der Rückzug von Kindern aus dem öffentlichen Raum vermutet (CDU/CSU-BUNDESTAGSFRAKTION, 2003; VCÖ, 1995).

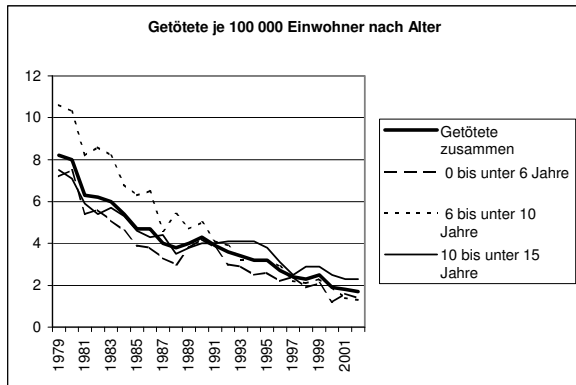
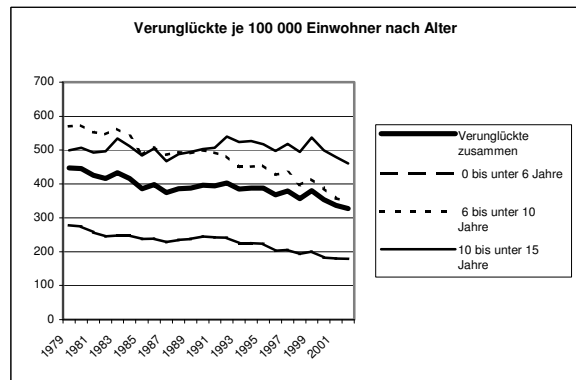


**Bild 2-12:** Bei Straßenverkehrsunfällen 2001 Verunglückte unter 15 Jahren in Europa (STATISTISCHES BUNDESAMT, 2003)

In der Unfallbeteiligung sind Unterschiede hinsichtlich Alter, Geschlecht, Verkehrsmittelnutzung sowie Nationalität festzustellen:

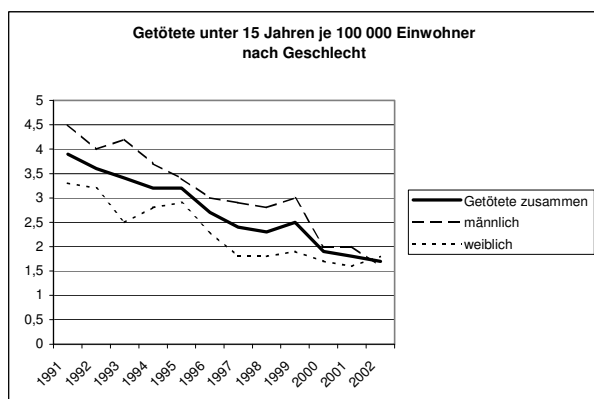
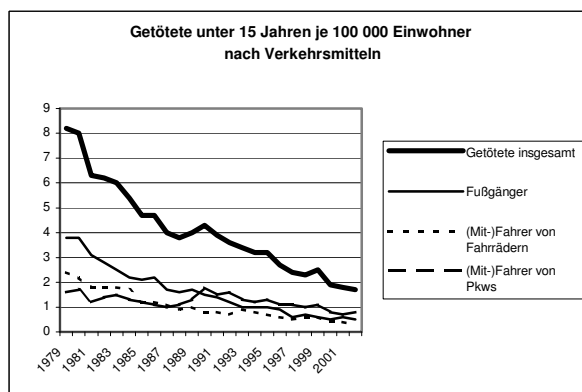
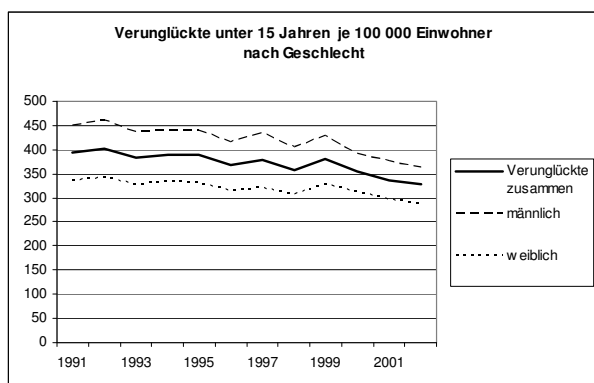
1) Bezogen auf ihren Anteil an der Bevölkerung ist die Unfallbeteiligung von Jugendlichen deutlich höher als die von Kindern. (vgl. **Bild 2-13**). Bei Differenzierung nach der Verkehrsmittelnutzung zeichnet sich über die Altersgruppen ein deutliches „Anfängerrisiko“ ab. Bei Kindern unter 6 Jahren kann man noch kaum von einem Anfängerrisiko sprechen, denn die Jüngsten haben zwar ähnliche Verkehrsbeteiligungsdauern wie Kinder und Jugendliche der anderen Altersgruppen, sie fahren jedoch zum größten Teil im Pkw mit oder werden auf ihren Wegen begleitet (vgl. **Kap. 2.3**). Am häufigsten verunglücken die unter 6-Jährigen dementsprechend als Pkw-Mitfahrer. Nimmt dann in der Altersgruppe der

6- bis 9-Jährigen der Anteil an selbstständigen Wegen zu, erhöht sich auch der Anteil an Fußgängerunfällen und erreicht in dieser Altersklasse sein Maximum. Der altersspezifische Unfallgipfel der Radfahrer liegt bei den 11- bis 15-Jährigen, bei den motorisierten Zweiradfahrern ist er in der Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen auszumachen (FUNK / WIEDEMANN, 2002; LIMBOURG / RAITHEL / REITER, 2000; MENNICKEN, 2001).



**Abb. 2-13:** In Deutschland verunglückte und getötete Kinder von 1979 bis 2002 nach Alter (nach STATISTISCHES BUNDESAMT 2003)

2) Jungen verunglücken häufiger als Mädchen. Dies gilt vor allem für die verletzten Kinder (vgl. **Bild 2-14**). Als Einflussgrößen können eine größere Verkehrsbeteiligung und eine höhere Risikobereitschaft der Jungen vermutet werden. Bei den Getöteten ist mittlerweile eine Angleichung der Zahlen festzustellen.



**Bild 2-14:** In Deutschland Verunglückte und davon Getötete unter 15 Jahren nach Geschlecht von 1991 bis 2002 (nach STATISTISCHES BUNDESAMT, 2003)

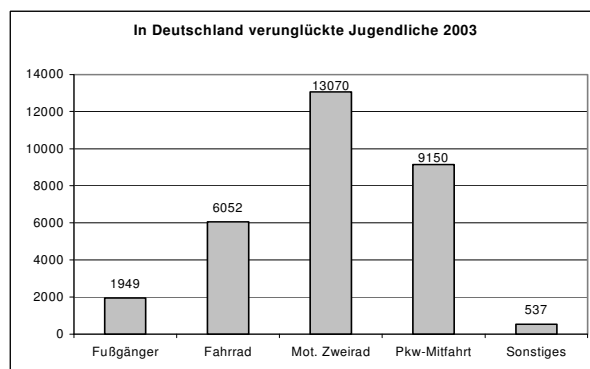
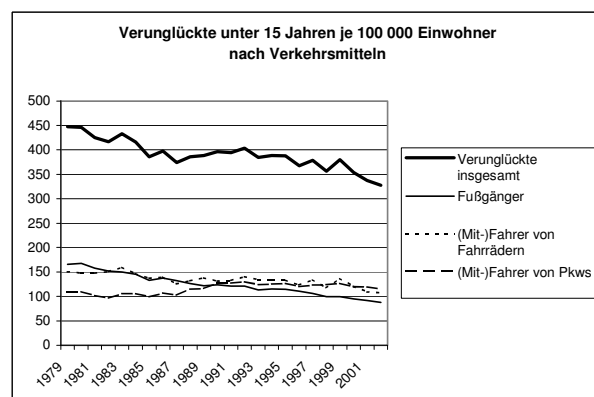
**Bild 2-15:** In Deutschland verunglückte und davon getötete Kinder unter 15 Jahren nach Verkehrsmitteln (ohne sonstige Verkehrsmittel, nach STATISTISCHES BUNDESAMT, 2003)

- 3) Pkw-Mitfahrer und Fahrrad(-mit)fahrer machen in etwa jeweils ein Drittel der Kinder als Unfallbeteiligte aus (vgl. **Bild 2-15**). Der Anteil an verunglückten Kindern als Fußgänger liegt zumindest in den Jahren seit 1990 etwas darunter (2002: 27 %). Innerhalb der Gruppe der 15- bis 17-Jährigen ist der Anteil der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer am höchsten (vgl. **Bild 2-16**). Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist über alle Bevölkerungsgruppen hinweg am sichersten. Nach LIMBOURG / FLADE / SCHÖNHARTING (2000) dürften sich altersgruppen-spezifische Risiken für Kinder nur auf den Zu- und Abgang zur bzw. von der Haltestelle beziehen.

- 4) Ausländische Kinder und Jugendliche verunfallen häufiger als deutsche. Hier ist jedoch zu vermuten, dass spezifische sozio-ökonomische Merkmalskombinationen eine größere Rolle spielen als die kulturelle Prägung (FUNK / WIEDEMANN, 2002; LIMBOURG / FLADE / SCHÖNHARTING, 2000).

Die Unfallbeteiligung von Kindern ist weiterhin von Raumkategorien abhängig. Zwischen Stadt und Land, aber auch zwischen Bundesländern bestehen große Unterschiede. Zur Erklärung können hier unterschiedliche Bevölkerungsdichten und ebenso unterschiedliche Raum- und Verkehrsstrukturen dienen (SCHNÜLL et al., 1999).

Kinderunfälle ereignen sich 15 Mal häufiger innerhalb als außerhalb von Ortschaften und zwar häufig im direkten Wohnumfeld. 50 % der Unfälle geschehen in einem Umkreis von 500 m um die Wohnung, 90 % der Unfälle in einem Umkreis von 1.000 m (LIMBOURG / FLADE / SCHÖNHARTING, 2000). Zu Fuß gehende Kinder verunglücken eher an kreuzungsfreien Straßenabschnitten, Rad fahrende Kinder überwiegend an Knotenpunkten (MENNICKEN, 2002; LIMBOURG 1995).



**Bild 2-16:** In Deutschland verunglückte 15- bis 17-Jährige, 2003 (nach STATISTISCHES BUNDESAMT, 2004, vorläufige Ergebnisse)



Weiterhin bestehen Zusammenhänge zwischen verkehrlicher Situation und Unfallhäufigkeit, die KRAUSE / SCHÖMANN (1999) wie folgt beschreiben:

- Straßentyp: Etwa zwei Drittel der Kinderunfälle ereignen sich an Hauptverkehrsstraßen.
- Verkehrsstruktur: Auf Straßen mit hohem gemischtem Verkehrsaufkommen ereignen sich häufiger Kinderunfälle.
- Verkehrsbelastung: Eine hohe Verkehrsbelastung, vor allem ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr, erhöht die Zahl der Unfälle.
- Geschwindigkeitsniveau: Hohe Geschwindigkeiten beeinträchtigen die Verkehrssicherheit von Kindern. Mit der Einführung von Tempo 30-Zonen können zum Teil erhebliche Rückgänge der Kinderunfälle erreicht werden.

Dass in den Ausführungen zu den Unfallzahlen junger Menschen überwiegend Aussagen zu den Altersgruppen der bis 14-Jährigen getroffen werden, spiegelt die in der Literatur generell unterrepräsentierte Stellung der 15- bis 17-Jährigen wider. Dennoch ist zu betonen, dass sich mit dem Übergang vom Kind zum Jugendlichen die Unfallbeteiligung erhöht.

### Unfallursachen

Ursachen für Unfälle mit Kindern und Jugendlichen ergeben sich aus

- dem (Fehl-)Verhalten von Kindern bzw. Jugendlichen,
- dem Fehlverhalten von Erwachsenen und
- dem verkehrlichen Umfeld, welches das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ungünstig beeinflussen kann.

Die häufigsten unfallauslösenden Verhaltensweisen sind in **Tab. 2-3** dargestellt. Nach Aussagen des Statistischen Bundesamtes liegt bei Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern im Kindesalter in rund der Hälfte der Fälle die Hauptursache bei den beteiligten Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern (LIMBOURG / FLADE / SCHÖNHARTING, 2000), wobei auch hier ein Fehlverhalten der Kinder nicht auszuschließen ist.

Als Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen werden „die hohe jugendspezifische Risikobereitschaft, nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkohol- und Drogengebrauch, Imponierverhalten, familiäre und schulische Schwierigkeiten sowie mangelnde Fahrerfahrung und Delinquenz“ genannt, wobei in dieser Auflistung nicht zwischen

unter und über 18-Jährigen unterschieden wird (LIMBOURG / RAITHEL / REITER, 2000).

<u>Fußgänger</u>	<u>Radfahrer</u>	<u>Kraftfahrer</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- plötzliches Überqueren der Fahrbahn</li> <li>- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Benutzen der falschen Straßenseite</li> <li>- Falsches Abbiegen bzw. Wenden</li> <li>- Nichtbeachten von Vorrang bzw. Vorfahrt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nichtbeachtung des Rotlichts an Lichtsignalanlagen</li> <li>- Nichtbeachtung von Fußgängern und Radfahrern beim Abbiegen</li> <li>- zu hohe Geschwindigkeit</li> </ul>
<p><u>Radfahrer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fehler beim Abbiegen, Wenden, Ein- und Anfahren</li> <li>- Benutzen der falschen Straßenseite</li> <li>- Vorfahrtsfehler</li> </ul>	<p><u>Motorisierte Zweiradfahrer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nicht angepasste Geschwindigkeit</li> <li>- Nichtbeachten von Vorrang bzw. Vorfahrt</li> <li>- Falsches Abbiegen bzw. Wenden</li> </ul>	

**Tab. 2-3:** Häufigste unfallauslösende Verhaltensweisen bei Straßenverkehrsunfällen mit Kindern und Jugendlichen (nach LIMBOURG / FLADE / SCHÖNHARTING, 2000 und LIMBOURG / RAITHEL / REITER, 2000)

### Subjektive Verkehrssicherheit

Wie schätzen nun Kinder und Jugendliche selbst ihre Verkehrssicherheitssituation ein? In einer Studie des „R+V-Infocenter für Sicherheit und Vorsorge“ aus dem Jahr 2003 gaben 39 % der 912 befragten 6- bis 14-jährigen Kinder an, „große“ Angst vor einem Unfall im Straßenverkehr zu haben. Obwohl diese Angst über die Jahre leicht gesunken ist, blieb sie unverändert im oberen Mittelfeld einer Rangskala von 15 verschiedenen Ängsten (FUNK et al., 2004).

Eine Untersuchung von 520 Schülerinnen und Schülern zwischen 10 und 17 Jahren ergab, dass aus Sicht der befragten Mädchen und Jungen der Pkw-Verkehr die ausschließliche Gefahrenquelle im Straßenverkehr ist. Überwiegend genannt werden die Menge an Autos, die Geschwindigkeiten und die Missachtung von Rotlicht an Ampeln. Entsprechend tragen folgende Faktoren aus Sicht der Schulkinder zur Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit bei:

- „weniger Autos“,
- „im Bus gefahren werden“,
- „Bürgersteige, Radwege und für Autos gesperrte Straßen“ (FLADE / MICHELER, 1991).

Ähnliche Ergebnisse stellen LIMBOURG / FLADE / SCHÖNHARTING (2000) aus verschiedenen Stu-

dien, u. a. dem ersten deutschen Kinderverkehrsgutachten des VCD (1996), zusammen. Kinder beklagen die Rücksichtslosigkeit der Autofahrer, den zu starken und schnellen Verkehr, Sichthindernisse und fehlende Querungshilfen. Die kindlichen Einschätzungen stimmen mit Unfallstatistiken überein und können darüber hinaus auf weitere gefährliche Stellen aufmerksam machen (LIMBOURG, 1997). Ebenso wird im Rahmen eines Pilotprojektes der Stadt Osnabrück zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrskonzepten festgestellt, dass Kinder Problempunkte ermitteln, „die Erwachsene so nicht kennen“ (STADT OSNABRÜCK, 2003, vgl. auch **Kap. 6.3.1**). Die Sichtweise von Kindern und Jugendlichen sollte demzufolge bei der Verbesserung der Verkehrssicherheitssituation mit einbezogen werden.

## 2.4 Zusammenfassende Einschätzung

**Lebensbedingungen** und Lebensmöglichkeiten haben sich für Kinder und Jugendliche verändert. Damit einher gehen Veränderungen von Raumerfahrungen und Raumnutzungen. Auch wenn Kindheit heute mit Schlagworten wie verhäuslichte, organisierte Kindheit mit starker Mediennutzung und Verinselung der Lebensräume beschrieben wird, werden städtische Räume und Straßenräume weiterhin von Kindern genutzt, erobert und umgenutzt. Der Jugendlalltag ist geprägt von realer und auch virtueller Mobilität. Neben der Notwendigkeit, Aktivitätenstandorte zu erreichen, ist Unterwegssein an sich für Jugendliche zur Kontaktaufnahme und Selbstdarstellung wichtig. Der Erwerb der Fahrerlaubnis und die Verfügbarkeit eines Autos werden häufig zur Zielvorstellung der eigenen zukünftigen Verkehrsteilnahme. Dem kann beispielsweise ein fahrradfreundliches Verkehrsklima in der baulichen und sozialen Umwelt entgegenwirken.

Aus der Analyse des **Verkehrsverhaltens** von Kindern und Jugendlichen sind nachfolgende Ergebnisse und Erfordernisse abzuleiten.

- 1) Das **Verkehrsverhalten** von Kindern und Jugendlichen ist insbesondere hinsichtlich des Alters sehr heterogen. Aber auch die klassischen Rollenbilder von Mädchen und Jungen und ethnische Unterschiede spiegeln sich teilweise im Mobilitätsverhalten wider. Kinder und Jugendliche sind keine einheitliche Personengruppe, ihren spezifischen Verhaltensweisen und damit ihren spezifischen Anforderungen ist Rechnung zu tragen.
- 2) Zum Teil sind deutliche Veränderungen, wie etwa hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung und

der Begleitmobilität, zu Lasten der eigenständigen Entwicklung von Kindern und Jugendlichen nachzuweisen. Dementsprechend sind günstige Rahmenbedingungen zur Förderung der selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu ermitteln und zu schaffen.

- 3) Da nur Querschnittsstudien mit abweichendem Erhebungsdesign zum Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen vorliegen, ist die Beurteilung der zeitlichen Entwicklung von Mobilitätskenngrößen wie beispielsweise Mobilitätsrate, Weglänge und Wegdauer erschwert. Es sind Längsschnitterhebungen notwendig, die neben den üblichen Mobilitätskenngrößen auch Daten zur Bewegung und zum Aufenthalt von Kindern und Jugendlichen im öffentlichen Raum enthalten. Die FUNK/FASSMANN-Studie (2002) sollte hinsichtlich der Erhebungsinhalte zur Orientierung dienen, da Angaben zu Spiel- und Freizeitorientierung, zum Spielen oder Treffen auf der Straße oder dem Gehweg sowie zu durchqueren Verkehrsräumen miteinbezogen werden – Daten, die in Studien zur Mobilität der Gesamtbevölkerung keine Berücksichtigung finden. Darüber hinaus werden ebenso Indikatoren für die Situation im unmittelbaren Wohnumfeld erhoben: „soziale“ Orte, vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit bzw. Kfz-Verkehr vor dem Wohnhaus und Siedlungstyp.

Zur **Verkehrssicherheitssituation** bleibt festzustellen, dass in Deutschland zwar die Zahl der Kinderunfälle tendenziell rückläufig ist, im europäischen Vergleich jedoch in Relation zur Einwohnerzahl am höchsten ist. Es zeigen sich deutliche Unterschiede in der Unfallbeteiligung nach Alter, Geschlecht, Verkehrsmittelnutzung und Nationalität. So nimmt das Unfallrisiko mit steigendem Alter zu. Jungen sind stärker gefährdet als Mädchen, und ausländische Kinder bzw. Jugendliche sind überproportional häufig an Verkehrsunfällen beteiligt.

Die Hauptursachen bei Kinderunfällen lassen sich jeweils zur Hälfte auf das Fehlverhalten von Erwachsenen bzw. Kindern zurückführen. Kinder selbst sehen in den Pkws die Hauptgefahrenquelle für ihre Gefährdung im Straßenverkehr, ihnen sind bei einer Unfallbeteiligung jedoch auch die eigenen Fehler bewusst. Da Kinder keine kleinen Erwachsenen sind und Fähigkeiten zur sicheren Verkehrsteilnahme erst im Laufe ihrer Entwicklung erlernen (können), sind im Sinne einer kinderfreundlichen Planung die Verkehrsverhältnisse den Kindern und ihren Fähigkeiten anzupassen: die schwächsten Verkehrsteilnehmer sollten als Maßstab betrachtet werden.

Obwohl das Unfallrisiko mit dem Alter ansteigt, sind die 15- bis 17-Jährigen in der Literatur zum Themenfeld Verkehrssicherheit unterproportional vertreten. Notwendig zur Reduktion der Unfallzahlen von Jugendlichen sind abgesicherte Kenntnisse über Unfallursachen und entsprechende Maßnahmen (Education / Verkehrserziehung, Engineering / Verkehrsplanung, Enforcement / Überwachung).

Um die aktive Verkehrsteilnahme von Kindern und Jugendlichen sowie die damit zusammenhängende objektive und subjektive Verkehrssicherheit zu verbessern, müssen die Anforderungen von jungen Menschen an den öffentlichen Raum erfasst und analysiert werden. Sie müssen in die Stadt- und Verkehrsplanung einfließen, um ein kinder- und jugendgerechtes Umfeld zu schaffen.

Ein wesentlicher Einflussfaktor, der zur heutigen Lebenssituation von Kindern und Jugendlichen geführt hat, sind die gesetzlichen Grundlagen sowie die Richtlinien und Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung. Es ist erforderlich die Effekte der rechtlichen Situation zu identifizieren und Empfehlungen zur Verbesserung der Umweltbedingungen von Kindern und Jugendlichen abzuleiten.

### 3 Der öffentliche Raum als Entwicklungsraum für Kinder und Jugendliche

Der öffentliche Raum – Straßen, Plätze, Parks – ist für die meisten Menschen ein sehr wichtiger Teil der außerhäuslichen physischen und gesellschaftlichen Umwelt. Im günstigen Fall ist der öffentliche Raum ein Ort des Austausches, der zufälligen Begegnung, des Kennenlernens, des Erlebens und der sensorischen Erfahrungen. Im ungünstigen Fall wirkt der öffentliche Raum abschreckend, trennt, wird zum Angstraum, ist arm an Reizen oder erfüllt von Schadstoffen und Lärm. Öffentliche Räume haben eine wichtige soziale und sozialisierende Funktion. Sie wirken gesellschaftlich integrierend, isolierend oder stigmatisierend. Sie sind ein wichtiger Entwicklungsraum für Kinder und Jugendliche.

#### 3.1 Zielgruppen

Die Aufgabenstellung nennt **Kinder und Jugendliche als Zielgruppen** des Projektes. Die Konzentration auf diese Zielgruppen ist pragmatisch akzep-

tabil. Sie ist jedoch theoretisch und konzeptionell zu kurz gegriffen:

- Der öffentliche Raum ist wesentlicher Bestandteil des Wohnstandortes der Familie, mit dem sich diese unterschiedlich stark und unterschiedlich positiv identifiziert.
- Der öffentliche Raum ist auch Teil des Lebensraumes der Familie und wird qualitativ wie quantitativ unterschiedlich genutzt.
- Die Eltern vermitteln in der konkreten Umgebung, dass ihre Kinder mit der Umwelt vertraut werden, andere Personen, Kinder wie Erwachsene, kennen lernen – oder auch nicht.
- Die im öffentlichen Raum zugänglichen Anregungen und Möglichkeiten zu Kontakten, die für die Kinder und Jugendlichen eigenständig zugänglichen Einrichtungen, die tatsächliche und erlebte öffentliche Sicherheit haben einen erheblichen Einfluss darauf, ob, wie und wann Eltern ihren Kindern den Zugang zum öffentlichen Raum ermöglichen und vermitteln.
- Nicht nur die Kinder und Jugendlichen, sondern auch die Eltern entwickeln sich in der Interaktion mit dem öffentlichen Raum.

Die im Projekt verwendete Untergliederung der Zielgruppen orientiert sich an den für den jeweiligen Lebensabschnitt charakteristischen Entwicklungsaufgaben. Den Abschnitten sind jeweils auch spezifische Mobilitätsaufgaben und -formen zugeordnet (s. **Tab. 3-1**).

Im 1. Abschnitt, 1. bis 3. Lebensjahr: Kleinkinder, werden die Grundlagen für die Beziehung zum öffentlichen Raum vermittelt. Die eigenständige Mobilität wird vorbereitet.

Die Abschnitte 2 bis 5 bilden den Kern der Zielgruppen. Die Grenzen sowohl zum 1. wie auch zum 6. Abschnitt sind fließend.

Im 6. Abschnitt, 19. bis 21. Lebensjahr: Heranwachsende, sind die Zielpersonen formal keine Jugendlichen mehr. Diese Gruppe soll hier aber noch, ähnlich wie bei der rechtlichen Differenzierung, mit betrachtet werden. Die Jugend ist mit dem 18. Geburtstag nicht abgeschlossen.

Altersgruppe	Entwicklungsaufgaben und Mobilität
<b>1. bis 3. Lebensjahr:</b> <b>Säuglinge und Kleinkinder</b>	Aufbau von Wahrnehmung, Kognition, Sprache und Motivation, Aufbau der eigenen Motorik, Laufen lernen, Begreifen, Verstehen, Sprechen, familiäre Bindung, Mitfahren im elterlichen Fahrzeug, mit Spielfahrzeugen fahren, erstes Spiel im öffentlichen Raum.
<b>4. bis 6. Lebensjahr:</b> <b>Kindergarten- und Vorschulkinder</b>	Ausbau von Wahrnehmung, Kognition, Sprache und Motivation, Ausbau der eigenen Motorik, weitere soziale Bindung, Spiel im öffentlichen Raum, Nutzung von Spielfahrzeugen, Fahrrad fahren.
<b>7. bis 10. Lebensjahr:</b> <b>Grundschul-kinder</b>	Beginn der schulischen Ausbildung, Verbesserung der motorischen und sensorischen Leistungen, soziale Einordnung und Selbstkontrolle, eigenständiger Aufenthalt im öffentlichen Raum, Transport im elterlichen Fahrzeug zu weiteren Aktivitätsorten, selbstständige Verkehrsteilnahme, Fahrrad fahren.
<b>11. bis 14. Lebensjahr:</b> <b>Ältere Kinder</b>	Fortsetzung und Differenzierung der schulischen Ausbildung, Verbesserung von Wahrnehmung, Gleichgewicht und Koordination, Erweiterung des sozialen Aktionsraumes, Beginn der Pubertät, erweiterte selbstständige Verkehrsteilnahme, Treffen Gleichaltriger und Aufenthalt im öffentlichen Raum.
<b>15. bis 18. Lebensjahr:</b> <b>Jugendliche</b>	Aufbau der persönlichen und sozialen Identität, selbstständige soziale Organisation, Zugehörigkeit zu Gruppen, Ausdifferenzierung der Geschlechterrolle und Aufbau sexueller Beziehungen, Mofa-Führerschein, Nutzung motorisierter Zweiradfahrzeuge, Fahrerlaubnis Klasse S (Einführung zum 01.02.2005) stark erweiterter Aktionsraum.
<b>19. bis 21. Lebensjahr:</b> <b>Heranwachsende</b>	Ausbau der persönlichen und sozialen Identität, Ablösung von der Herkunftsfamilie, Berufsausbildung und Berufstätigkeit, Führerschein und selbstständige Nutzung von Kraftfahrzeugen.

Tab. 3-1: Lebensabschnitte und charakteristische Entwicklungsaufgaben

Die gewählten Grenzen sind mit objektiven Kriterien markiert, Eintritt in den Kindergarten, Einschulung, Übergang in weiterführende Schulen, rechtliche Definition als Jugendlicher, Volljährigkeit. Die psychologischen Grundlagen, die sich entwickelnden Kompetenzen und das praktizierte Verhalten sind an diese Grenzen nicht gebunden. Zusätzlich ändern sich selbst in überschaubaren Zeiträumen die Zuordnungen von Verhaltensweisen zu Altersklassen. Als Beispiele für solche Trends können

das frühere Radfahren oder die Nutzung von Inline-Skates dienen.

### 3.2 Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrsraumes und der Motorik für die Entwicklung

Sucht man nach den entwicklungspsychologischen Grundlagen für die in diesem Projekt bearbeiteten Aufgaben und greift zu dem am weitesten verbreiteten aktuellen Lehrbuch von OERTER und MONTADA (2002, 1.207 Seiten), so findet man im Register weder die Stichworte Stadt, Straße oder Wohnen noch die Begriffe Auto, Fahrrad oder Führerschein. **Fündig** wird man unter

- Motorik, mit vier Fundstellen
- Ökologie, mit fünf Fundstellen und einem eigenen Kapitel.

Die akademische Entwicklungspsychologie nimmt den hier betrachteten Bereich nur am Rande wahr.

In der ökologischen Psychologie werden die Themen Wohnumwelt, Verkehrsraum, Stadt intensiv behandelt, es fehlt aber die entwicklungspsychologische, längsschnittliche Betrachtung. Die Variable Alter wird in der Regel nur im Querschnitt bearbeitet (z.B. MILLER, 1986; LIMBOURG, FLADE & SCHÖNHARTING, 2000). Die beiden Bände „Ökologische Psychologie“ der Enzyklopädie der Psychologie sind in Vorbereitung.

Mit „Ökologie“, „ökologisch“ bzw. „Ökosystem“ wird hier der umfassende Ansatz der ökologischen Psychologie gemeint, der die menschliche Entwicklung, das Erleben und Verhalten im komplexen Kontext der natürlichen und der von Menschen gemachten Umwelt begreift. Die auf das Positive verengte Verwendung von „Öko“ ist nicht gemeint.

Es ist notwendig, die **Grundlagen** für den hier bearbeiteten Zusammenhang sinngemäß zusammenzustellen. Dies geschieht

- für die ökologischen Aspekte der öffentlichen Verkehrsanlagen in Form von **Thesen**, die sich an die entsprechende Darstellung von Rolf Oerter „Kultur, Ökologie und Entwicklung“ (in OERTER & MONTADA, 2002) anlehnen,
- für den Einfluss der Motorik auf die Entwicklung mit Rückgriff auf die weiteren Kapitel aus OERTER und MONTADA (2002).

### Ökologische Psychologie

Die ökologische Psychologie (auch „Umweltpsychologie“, englisch *Environmental* oder *Ecological Psychology*) ist ein fachliches Teilgebiet der Psychologie und gleichzeitig eine Form des wissenschaftlichen Arbeitens, die auch in anderen Teilgebieten der Psychologie angewandt wird. Kennzeichnend ist die Einbeziehung oder auch Betonung von Umwelt-Variablen und ihres Einflusses auf menschliches Erleben und Verhalten sowie insbesondere auf die menschliche Entwicklung. Die ökologische Psychologie hat ihren Ursprung in den Arbeiten von W. HELLPACH (1902, 1911, 1924, 1939), der den Begriff Umwelt-Psychologie und eine spezielle Psychologie der Großstadt konzipiert hat. Der Lebensraum des Großstadtkindes wurde 1935 erstmals systematisch von MUCHOW & MUCHOW untersucht. Voll etabliert hat sich das Fach in den 1960er Jahren. 1990 wurde die ökologische Psychologie in einem Handbuch von KRUSE u.a. (Hg.) zusammenfassend dargestellt.

#### 3.2.1 Die Bedeutung ökologischer Aspekte öffentlicher Räume für die kindliche und jugendliche Entwicklung

##### (1) Der öffentliche Raum als Teil des für die Entwicklung relevanten Ökosystems

- Der öffentliche Raum ist ein quantitativ und qualitativ relevanter Teil der physikalischen, geografischen und biologischen Umwelt, in der kindliche und jugendliche Entwicklung stattfindet.
- Er ist mit den Komponenten der Verkehrsanlagen, den begleitenden Gebäuden und dem integrierten wie begleitenden Grün ein wichtiger Teil der in einer Kultur erzeugten materiellen Güter.
- Fahrzeuge und Verkehrsstationen sind ebenfalls Teil der materiellen Kultur.
- Die Verkehrsregeln sind ein relevanter Teil der Regeln des Zusammenlebens.
- Die expliziten, durch Bau, Ausstattung und Schilder ausgedrückten sowie die impliziten, dahinter stehenden oder still vereinbarten Handlungsvorschriften sind Ausdruck der menschlichen Kultur und Bedingung für die Entwicklung.
- Der öffentliche Raum verbindet die für die Entwicklung relevanten Ökosysteme wie Familie, Haus, Spielplatz, Schule, Ausbildungsstätte.

- Der öffentliche Raum bietet Gelegenheiten, Partner und soziale Gruppen zu beobachten, kennen zu lernen oder zu treffen.
- Der öffentliche Raum ist Teil des gesellschaftlichen Systems, in das das Individuum und seine Bezugspersonen eingebettet sind.

##### (2) Der öffentliche Raum als Lebensraum, Behavior Setting und ökologisches System

- Die ökologisch orientierte Entwicklungspsychologie konzipiert die für die kindliche und jugendliche Entwicklung relevante Umwelt analog zu biologischen Ökosystemen als **ökologisches System**. Der öffentliche Raum ist als ökologisches System gegliedert:
  - Mikrosystem: das unmittelbare System, Familie und Wohnung, Haus und der dem Haus zugehörige Teil des öffentlichen Raumes
  - Mesosystem: zwei oder mehr Settings, denen das sich entwickelnde Individuum angehört, z.B. Wohnhaus und Spielplatz oder Kindergarten, und zwischen denen eine Wechselbeziehung besteht
  - Exosystem: Settings, in denen das Individuum nicht direkt handelt, die aber indirekt das Individuum beeinflussen und durch das Individuum beeinflusst werden, z.B. Schule und Schulweg für das Vorschulkind, das auf den Schulbesuch vorbereitet wird
  - Makrosystem: Überzeugungssysteme, Ideologien oder Weltanschauungen, die die Bedeutung der anderen Systeme prägen, z.B. Einstellungen der Eltern gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bzw. öffentlichen Verkehr, Radfahrer-Ideologien, Einstellungen gegenüber dem sozialen Wert oder Image des Wohnquartiers.
- Der Lebensraum ist die aktuelle subjektive Konstruktion der persönlichen Umwelt auf der Basis der physikalischen und sozialen Realität. Der Lebensraum ist durch die subjektive Bedeutung seiner Komponenten und die zeitliche Perspektive gegliedert, beim kleinen Kind weniger differenziert als beim älteren Kind oder beim Jugendlichen. Die Straße vor dem Haus kann feindlicher Raum oder freundliche Nachbarschaft sein.
  - Handeln ist auch das Sich-Umherbewegen im Lebensraum.
  - Der Lebensraum hat eine reale und eine Phantasieebene.
  - Der Lebensraum wandelt sich massiv im Laufe der individuellen Entwicklung, in seiner Ausdehnung, in seinen Bedeutungen.

- Das **Behavior Setting** ist ein physikalisches und soziales Milieu mit kollektiven, normierten Verhaltensmustern, die örtlich und zeitlich, nicht aber individuell gebunden sind. Die Behavior Settings sind
  - primär die Komponenten des Verkehrsraumes bzw. -systems, die Strecken und die Knoten, die Bereiche und die Plätze sowie die Stationen des öffentlichen Verkehrs,
  - sekundär die unterschiedlichen kommunalen, kulturellen oder gewerblichen Einrichtungen, die vom öffentlichen Verkehrsnetz erschlossen werden,
  - schließlich die von den Kindern und Jugendlichen selbst definierten Bereiche, z.B. Verkehrsflächen für das Fahren mit Inline-Skates oder Jugendtreffpunkte.
- Im öffentlichen Verkehrsraum gilt theoretisch das demokratische Prinzip der **Gleichheit**. Faktisch dominieren die Unterschiede. Die Gleichheit beschränkt sich auf Teilgruppen von Verkehrsteilnehmern: Fahrer gleicher Marken, Gleichaltrige, Angehörige einer sozialen oder ethnischen Gruppe.
- Der öffentliche Raum ist ein **Markt**. Elementar bietet sich das Individuum an, als einzelner, mit seinem Fahrzeug, in seiner Gruppe. Der Verkehrsraum ist aber auch das Netz zur Erschließung der gewerblichen Einrichtungen, für Angebote von Waren und Dienstleistungen, für Werbung.

### Behavior Setting

Der Begriff und das Konstrukt wurden 1968 von R.G. BARKER eingeführt. Als Behavior Setting wird eine Klasse von Orten bezeichnet, die durch gemeinsame strukturelle und physische Merkmale sowie durch relativ konstante Verhaltensmuster gekennzeichnet ist. So haben z.B. Supermärkte zahlreiche ähnliche bauliche und gestalterische Merkmale sowie zahlreiche vergleichbare Regeln und Verhaltensweisen. Sie unterscheiden sich deutlich von Banken, Kirchen oder Aufenthaltsräumen in Kindergärten. Das Konstrukt Behavior Setting wurde von W. MOLT (1986) auf Straßen angewendet. Im Zusammenhang mit dem Projekt bestimmen Baurecht und Gestaltungsrichtlinien die Struktur und die Merkmale der unterschiedlichen Klassen öffentlicher Räume und Verkehrsanlagen. Die Straßenverkehrsordnung reguliert die zugehörigen Verhaltensmuster.

### (3) Der öffentliche Raum als gesellschaftlicher Raum

- Der öffentliche Raum ist **gemeinsamer Besitz**. Die Teilnahme am Straßenverkehr und der Aufenthalt im öffentlichen Raum sind „Veranstaltungen auf Gegenseitigkeit“. Das sich entwickelnde Individuum erfährt, wie sich die physikalischen und rechtlichen Bedingungen auswirken und die Menschen sich gegenseitig beeinflussen. Es erlebt aber auch die eigenen Grenzen.
- Im öffentlichen Verkehrsraum wird die **autoritäre bzw. hierarchische Rangordnung** erfahrbar, die durch Vorfahrt und Vorrang, Verkehrszeichen, Zonen, aber auch durch Alter, Stärke, Fahrzeugmarke vermittelt wird.
- Im öffentlichen Verkehrsraum erfolgt theoretisch das demokratische Prinzip der **Gleichheit**. Faktisch dominieren die Unterschiede. Die Gleichheit beschränkt sich auf Teilgruppen von Verkehrsteilnehmern: Fahrer gleicher Marken, Gleichaltrige, Angehörige einer sozialen oder ethnischen Gruppe.
- Der öffentliche Raum ist ein **Markt**. Elementar bietet sich das Individuum an, als einzelner, mit seinem Fahrzeug, in seiner Gruppe. Der Verkehrsraum ist aber auch das Netz zur Erschließung der gewerblichen Einrichtungen, für Angebote von Waren und Dienstleistungen, für Werbung.
- Kultur wird in der Sozialisationsforschung und Entwicklungspsychologie verstanden als
  - die Gesamtheit der erlernten Bedeutungen, die in einer Population weit verbreitet sind,
  - die Wirkung, die von allen geteilte Werthaltungen und soziales Verständnis haben,
  - die Verhaltensmuster, die die gemeinsamen Wertüberzeugungen haben.
- Der öffentliche Raum ist mit seinen Regeln Teil der Kultur und Raum für das Erlernen von Bedeutungen, Wirkungen und Verhaltensmustern – verkehrlichen wie allgemeinen sozialen Mustern.
- Kinder und Jugendliche werden im öffentlichen Raum auf zwei Wegen sozialisiert:
  - Enkulturation: Vermittlung und Aneignung der Handlungskompetenzen, die für das Leben im menschlichen Ökosystem nötig sind
  - Akkulturation: sekundäre Enkulturation, die erst einsetzt, wenn Kinder oder Jugendliche bereits eine kulturelle Identität erworben haben und neu in eine andere Kultur kommen, z.B. als Kinder von Migrantinnen.
- Im öffentlichen Raum erfolgt die Vermittlung von Bedeutungen, Werten und Verhaltensmustern
  - vertikal: durch Eltern oder Bezugspersonen
  - diagonal: durch andere Erwachsene der eigenen Gruppe oder auch aus anderen Gruppen
  - horizontal: durch Gleichaltrige.
- Das Verhalten bei der Benutzung von Verkehrsmitteln des Individual- wie des öffentlichen Verkehrs spielt bei Enkulturation wie Akkulturation eine erhebliche Rolle.
- Die Vermittlung erfolgt für mitfahrende Kinder und Jugendliche, aber auch für Kinder und Jugendliche, die Dritte beobachten.

- Regelbefolgung und Regelverletzung, Konflikte und ihre Lösung, Aggression und Kooperation sind wesentliche Teile der vermittelten Verkehrs-Kultur.
- Die Einstellungen, Erziehungspraktiken und persönlichen Erziehungstheorien, mit denen Eltern, Erzieher die Beziehung zum öffentlichen Raum und den Regeln vermitteln, haben einen erheblichen Einfluss darauf, wie Verkehrsraum und Verkehr wahrgenommen werden.
- Der öffentliche Raum ist als „Entwicklungsnische“ ein offenes System, das nicht losgelöst vom System Dorf, Stadtteil oder Stadt gesehen werden kann.
- Das Prinzip der „Zone nächster Entwicklung“, nach dem Kinder oder Jugendliche in ihrer Entwicklung dadurch beeinflusst werden, dass sie das in der nächsten Altersstufe Mögliche vorab vermittelt bekommen, ist im öffentlichen Raum besonders wirksam.

#### (5) Der Aufbau von Gegenstandsbezügen

- Der öffentliche Raum enthält mit seinen Materialien, mit seiner Ausstattung, mit den Fahrzeugen und Verkehrsstationen, mit den ihn begleitenden Bauten und dem begleitenden oder integrierten Grün, insbesondere mit Brunnen, Denkmälern, Spielgeräten, Warenangeboten und Werbung eine Fülle von Objekten, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten der kindlichen oder jugendlichen Entwicklung relevant werden.
- Die Gegenstände werden mit ihren spezifischen Merkmalen erfahren, aber auch mit ihren Relationen untereinander und mit der Syntax, mit der sie den öffentlichen Raum definieren.
- Die Gegenstände bilden auch Räume, mit denen sich das Kind oder der Jugendliche identifiziert, an denen er sich orientiert.
- Gegenstände und Strukturen werden in unterschiedliche Austauschprozesse zwischen kultureller Umwelt und Individuum einbezogen:
  - Vergegenständlichung: Die Gegenstände sind reale Grundlage für konkretes Verkehrs- oder Spielverhalten. Im Spiel werden sie symbolisch oder als Zeichenträger einbezogen.
  - Aneignung: Der öffentliche Raum wird zum persönlichen, eigenen Raum – selektiv, mit immer größerem Aktionsraum.
  - Objektivierung: Mit zunehmender Erfahrung lernt das Kind seine subjektive Sicht und die Realität zu differenzieren.
  - Subjektivierung: Kinder und Jugendliche nutzen die Erfahrungen im öffentlichen

Raum, um ein zunehmend differenziertes Konzept von sich selbst und ihrer eigenen Wirksamkeit zu entwerfen.

#### (6) Der öffentliche Raum als sozialer Raum

- Dadurch, dass die Kinder im öffentlichen Verkehrsraum im Kinderwagen gefahren, auf dem Fahrrad oder im Auto mitgenommen werden, erfahren sie in einer zunächst faszinierend oder bedrohlich fremden Welt die Bindung an ihre Bezugspersonen sehr intensiv.
- Die erste eigene Nutzung von Spiel-Verkehrsmitteln ist ein wesentlicher Beitrag zur sensumotorischen Entwicklung.
- Die soziale und kulturelle Identität wird wesentlich mit bestimmt durch das Quartier, in dem Kinder und Jugendliche aufwachsen.
- Die Interaktion im Verkehr modelliert sehr stark den Umgang mit Regeln und die Kompetenz zur Lösung sozialer Probleme.
- Der öffentliche Raum ist Ort für das Treffen Gleichaltriger, aber auch für alle Arten abweichenden und kriminellen Verhaltens.

#### 3.2.2 Bewegungsformen, Randbedingungen und Effekte von Motorik und Mobilität in der kindlichen und jugendlichen Entwicklung

Die enge Beziehung von Motorik und psychischen Kompetenzen wird schon von der Umgangssprache eingefangen: begreifen, erfassen, verstehen, selbstständig, Fuß fassen, manipulieren, erfahren. JEAN PIAGET (MONTADA, Kapitel 11 in OERTER und MONTADA, 2002) hat in seiner Theorie der Intelligenz deutlich gemacht, dass die Ursprünge der kognitiven Prozesse in der Motorik und in der Koordination von Sensorik und Motorik liegen, mit dem eher zufälligen Entdecken der Effekte eigener Körperbewegungen über wiederholtes Erkunden bis zur „systematischen“ Erforschung. PIAGET hat seine Konzeption auch auf die Entwicklung des Spiels übertragen. In der Entwicklung der Beziehungen zu Regeln im Spiel sieht er einen entscheidenden Beitrag zur moralischen Entwicklung (OERTER, 1999). Die aktive Auseinandersetzung mit einer reichhaltigen Umwelt ist der Schlüssel zur Entwicklung einer kompetenten selbstständigen Person.

Auf diesem Hintergrund wird deutlich, dass die ersten drei Lebensjahre entscheidend sind für die spätere Entwicklung – und dass der öffentliche Raum eine unverzichtbare Ergänzung des privaten

Raumes ist. Die ersten Kapitel der Mobilitätsbiografie werden in diesen drei Jahren geschrieben. Die ersten Fahrstunden für den späteren Führerschein nimmt das Kleinkind im Auto der Eltern. Es übt mit dem Spielzeugauto.

In der folgenden Übersicht werden differenziert nach den eingeführten Altersgruppen die Beziehungen zwischen den sehr unterschiedlichen **Bewegungsformen**, den vielfältigen **Randbedingungen** und den resultierenden **Effekten** dargestellt:

- Die Entwicklung der Motorik in all ihren verschiedenen Erscheinungsformen ist ein eigenständiger Bereich der menschlichen Entwicklung, der intensiv mit anderen Bereichen vernetzt ist. Die Vielfalt der **Bewegungsformen** wird in der ersten Spalte mit Schlagworten dargestellt.
- Damit Motorik sich differenziert und nachhaltig entwickeln kann, benötigen Kinder und Jugendliche **Randbedingungen** in ihrer physischen und sozialen Umgebung, die sie anregen, sich zu bewegen, ihre Kompetenzen zu erproben. Der öffentliche Freiraum enthält zahlreiche Randbedingungen, förderliche wie auch hinderliche. In der zweiten Spalte werden die unterschiedlichen Randbedingungen angesprochen. Es wird deutlich, dass der öffentliche Freiraum eine von vielen Bedingungen darstellt, aber eine wesentliche.
- In der dritten Spalte **Effekte** werden sowohl motorische wie auch nicht-motorische Entwicklungen aufgezeigt, die wesentlich von der motorischen Entwicklung und der motorischen Praxis beeinflusst werden.

Den Hintergrund für diese Darstellung bilden die verschiedenen Kapitel des Lehrbuchs von OERTER und MONTADA (2002). Da die im Projekt interessierenden Bedingungen nicht dargestellt sondern nur gelegentlich angesprochen werden, sind sie hier sinngemäß ergänzt. Ähnliches gilt für die Bewegungsformen und die Effekte.

#### **1. bis 3. Lebensjahr: Säuglinge und Kleinkinder** (vgl. **Tab. 3-2**)

- Säuglinge
- Kleinkinder ohne Begleitung
- Kleinkinder mit Begleitung
- Mitfahrer auf dem Fahrrad, im Fahrradanhänger
- Mitfahrer im Kraftfahrzeug, Kindersitz
- Mitfahrer im öffentlichen Verkehrsmittel.

#### **4. bis 6. Lebensjahr: Kindergarten- und Vorschulkinder** (vgl. **Tab. 3-2**)

- Kindergartenkinder mit/ohne Begleitung
- Vorschulkinder mit/ohne Begleitung
- Kindergartenkinder/Vorschulkinder mit Spielzeugen und Fahrrädern
- Mitfahrer auf dem Fahrrad, im Fahrradanhänger
- Mitfahrer im Kraftfahrzeug von Eltern oder Fahrgemeinschaften
- Kindersitz im Fahrzeug
- Mitfahrer im öffentlichen Verkehr.

#### **7. bis 10. Lebensjahr: Grundschul Kinder** (vgl. **Tab. 3-4**)

- als Fußgänger
- als Radfahrer
- mit Bewegungsspielmitteln
- als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

#### **11. bis 14. Lebensjahr: Ältere Kinder** (vgl. **Tab. 3-5**)

- als Fußgänger
- als Radfahrer
- als Nutzer von Bewegungsspielmitteln
- als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

#### **15. bis 18. Lebensjahr: Jugendliche** (vgl. **Tab. 3-6**)

- als Fußgänger
- als Radfahrer
- als Nutzer motorisierter Zweiräder
- als Nutzer von Bewegungsspielmitteln
- als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel
- als Mitfahrer im Kraftfahrzeug bei Älteren
- als Kraftfahrer (Einführung Fahrerlaubnis Klasse S zum 01.02.2005)

#### **19. bis 21. Lebensjahr: Heranwachsende** (vgl. **Tab. 3-7**)

- Heranwachsende als Nutzer von Kraftfahrzeugen
- Mitnehmen von Jüngeren im Kraftfahrzeug.



Bewegungsformen	Randbedingungen	Effekte
<p><b>Wird bewegt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- auf dem Arm</li> <li>- an der Hand</li> <li>- beim Spielen</li> </ul> <p><b>Handhabt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Glieder des eigenen Körpers</li> <li>- Spielzeug</li> <li>- Spielfahrzeuge</li> <li>- Bezugspersonen</li> <li>- Erdboden, Belag, Sand, Kies</li> <li>- alltägliche Objekte</li> <li>- Pflanzen</li> </ul> <p><b>Bewegt sich selbst:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wackelt, rollt, krabbelt</li> <li>- richtet sich auf</li> <li>- geht</li> <li>- klettert</li> <li>- springt, hüpf, tanzt</li> <li>- balanciert</li> <li>- transportiert Objekte</li> <li>- tastet, handhabt Objekte</li> <li>- nimmt auseinander</li> <li>- fügt zusammen</li> <li>- zeichnet</li> <li>- formt</li> </ul> <p><b>Spielt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mit eigenen Körperteilen</li> <li>- mit beliebigen Objekten</li> <li>- mit kleinen Objekten,</li> <li>- Spielzeug, Puppen, Spielautos</li> <li>- Bällen</li> <li>- anderen Kindern</li> <li>- Spielfahrzeugen</li> </ul> <p><b>Wird gefahren, fährt mit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- auf dem Fahrrad von Eltern, älteren Kindern</li> <li>- im Fahrradanhänger</li> <li>- im Auto der Eltern, im Kindersitz, auf dem Schoß</li> <li>- in öffentlichen Verkehrsmitteln</li> <li>- im Flugzeug</li> <li>- auf dem Schiff</li> </ul> <p><b>Fährt selbst:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mit Spielfahrzeugen</li> <li>- mit dem Dreirad</li> <li>- mit dem Fahrrad mit Stützrädern</li> <li>- mit dem Schlitten</li> </ul>	<p><b>Eigener Körper:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hände und Finger zum Greifen und Begreifen</li> <li>- Mund und Nase, um den nötigen Biss und die richtige Witterung aufzunehmen</li> <li>- Beine und Füße, um Boden unter diese zu bekommen, um voran und nach oben zu kommen</li> <li>- Haut für Kontakt zur Welt</li> <li>- Augen und Ohren für die Fernerkundung</li> </ul> <p><b>Bezugspersonen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eltern, Geschwister</li> <li>- andere Säuglinge oder Kleinkinder</li> <li>- ältere Kinder</li> <li>-</li> <li>- Verwandte, Nachbarn</li> <li>- Berufstätige, z.B. in Geschäften, auf der Straße, in Verkehrsmitteln</li> </ul> <p><b>Kinderwagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ohne Sicht im Liegen</li> <li>- mit Sicht auf die Umwelt</li> </ul> <p><b>Fahrzeuge der Eltern:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitfahren auf Fahrrad, im Fahrradanhänger</li> <li>- Mitfahren im Auto, im Kindersitz, auf dem Schoß</li> <li>- Rucksack der Eltern</li> </ul> <p><b>Stationen und Fahrzeuge öffentlicher Verkehrsmittel:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in Begleitung mitfahren</li> </ul> <p><b>Bodenbeschaffenheit im öffentlichen Freiraum:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rasen, Kies, Wasser, Schnee, Eis</li> <li>- Pflaster, Betonplatten, Verbundsteine, Asphalt</li> </ul> <p><b>Objekte im öffentlichen Freiraum:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- abgestellte und fahrende Fahrzeuge</li> <li>- Mauern, Zäune, Hecken</li> <li>- Brunnen, Wasserbecken</li> <li>- Spielgeräte</li> <li>- Pflanzen und Tiere</li> </ul>	<p><b>Impulse für:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- neuronale Entwicklung</li> <li>- Entwicklung und Differenzierung der Sensorik</li> <li>- motorische Entwicklung</li> <li>- Entwicklung des Gleichgewichts</li> <li>- sensumotorische Koordination</li> <li>- Erkunden der Umwelt</li> <li>- Bildung von Begriffen</li> <li>- Selbstständigkeit</li> <li>- Erweiterung des Aktionsraums</li> <li>- Neugier</li> <li>- Entwicklung eines Selbstkonzeptes</li> <li>- Aufnahme von Kontakt</li> </ul> <p><b>Entwicklung von:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Selbstkonzept</li> <li>- Selbstbewusstsein</li> <li>- Selbstvertrauen</li> <li>- Selbstständigkeit</li> <li>- Begriffen</li> <li>- Intelligenz</li> <li>- Regelkenntnis</li> <li>- moralischen Regeln</li> <li>- körperlicher Fitness</li> <li>- Vorstellungen vom Autofahren</li> </ul> <p><b>Kompetenz für:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beherrschung des eigenen Körpers</li> <li>- Nutzung von Werkzeugen</li> </ul> <p><b>Motivation zu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Initiative</li> <li>- Leistung</li> <li>- Kontakt und Interaktion</li> <li>- prosozialem Verhalten</li> <li>- Erkunden der dinglichen, biologischen und sozialen Umwelt</li> <li>- umweltbezogenem Verhalten</li> <li>- Bewegung und Mobilität</li> </ul> <p><b>Aufbau von mobilitätsbezogenen Systemkenntnissen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsregeln</li> <li>- Verständnis für den Umgang mit Verkehrsregeln</li> <li>- erste subjektive Landkarte der eigenen Umgebung</li> <li>- subjektive Landkarten für andere Umgebungen</li> <li>- Kenntnis von Fahrzeugen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs</li> </ul> <p><b>Mobilitätskompetenz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientierung in der Wohnumgebung</li> <li>- begleitet gehen, ausnahmsweise alleine</li> <li>- Orientierung in Stationen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs</li> <li>- Nutzung von Spielfahrzeugen</li> <li>- Nutzung der Sicherungseinrichtungen im elterlichen Fahrzeug</li> </ul>

Tab. 3-2: Bewegungsformen, Randbedingungen und Effekte von Motorik und Mobilität: Säuglinge und Kleinkinder

Bewegungsformen	Randbedingungen	Effekte
<p><b>Eigenständige Fortbewegung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sicher gehen und laufen</li> <li>- balancieren</li> <li>- klettern</li> </ul> <p><b>Spiel im öffentlichen Raum:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- spielerische Komponenten in der Fortbewegung</li> <li>- Einzelspiel</li> <li>- parallele Bewegungsspiele</li> <li>- Regelspiele</li> </ul> <p><b>Mitfahren:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- im Kraftfahrzeug der Eltern</li> <li>- auf dem Fahrrad</li> <li>- im Fahrradanhänger</li> <li>- in öffentlichen Verkehrsmitteln</li> </ul> <p><b>Eigenständige Nutzung von Fahrzeugen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mit Stützrädern Fahrrad fahren, später ohne Stützräder</li> </ul>	<p><b>Eigener Körper:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Änderung der Proportionen von Kopf und Körper</li> <li>- Streckung</li> </ul> <p><b>Wege zum Kindergarten und nach Hause:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- erfasst Regelmäßigkeiten von Wegen</li> <li>- beobachtet andere Verkehrsteilnehmer</li> <li>- kennt Ziele und Zwischenziele</li> </ul> <p><b>Wege für Besorgungen und Besuche:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kleine Einkäufe</li> <li>- Besuche in der Nachbarschaft</li> </ul> <p><b>Mitfahren:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- erfasst Verhalten und Motive von Bezugspersonen im Verkehr</li> <li>- erlebt die Reaktionen anderer Personen</li> </ul> <p><b>Nutzung von Spielplätzen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kennen lernen anderer Kinder und Erwachsener</li> <li>- Erfahren der Trennung von privater und öffentlicher Welt</li> <li>- Erprobung der eigenen Motorik</li> <li>- Erste Erfahrungen mit selbst hergestelltem sozialem Kontakt</li> </ul>	<p><b>Weiterer Auf- und Ausbau der Motorik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- schneller laufen</li> <li>- mehr motorisches Geschick</li> <li>- Gleichgewicht</li> <li>- Rhythmik</li> <li>- bessere Einschätzung der eigenen Leistung</li> </ul> <p><b>Verbesserung der Wahrnehmung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokalisierung, Abstand</li> <li>- Geschwindigkeit, absolut und relativ</li> <li>- Erfassung von Kausalität in der Bewegung</li> </ul> <p><b>Ausbau von Systemkenntnissen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- elementare physikalische, chemische und biologische Kenntnisse</li> <li>- technische Objekte und Prozesse</li> </ul> <p><b>Kennen lernen von „Zuhause“, Umgebung und Fremde:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- erste kognitive Landkarte</li> <li>- lokale Verankerung</li> </ul> <p><b>Mobilitätsbezogene Systemkenntnisse und Verkehrsregeln:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeuge des individuellen und öffentlichen Verkehrs</li> <li>- Lichtsignalanlage</li> <li>- Fußgängerüberweg</li> <li>- Fahrbahn</li> <li>- Radweg, Fußweg</li> <li>- Haltestelle, Bahnhof</li> </ul> <p><b>Mobilitätskompetenz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kleine vertraute Wege selbst gehen</li> <li>- Sicherungssysteme im Pkw aktiv nutzen</li> </ul>

Tab. 3-3: Bewegungsformen, Randbedingungen und Effekte von Motorik und Mobilität: Kindergarten- und Vorschulkinder

Bewegungsformen	Randbedingungen	Effekte
<p><b>Selbstständige Fortbewegung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- komplexere Bewegungen</li> <li>- sportliche Aktivitäten</li> <li>- sichere, aber nur bedingt verkehrssichere Nutzung des Fahrrades</li> </ul> <p><b>Nutzung von Fahrzeugen und Bewegungsspielgeräten und Sportgeräten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrrad und Mountain-Bike</li> <li>- Inline-Skates</li> <li>- Skateboard</li> </ul> <p><b>Spiel im öffentlichen Raum:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soziale Bewegungsspiele</li> <li>- Spiele unter Einbeziehung von Fahrzeugen</li> </ul> <p><b>Nutzung des öffentlichen Verkehrs:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bedingt selbstständig</li> </ul>	<p><b>Eigener Körper:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- neues Wachstum</li> <li>- Konsolidierung der Proportionen</li> <li>- größere körperliche Kraft</li> </ul> <p><b>Schulweg:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zu Fuß</li> <li>- mit Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel</li> <li>- im Schulbus</li> </ul> <p><b>Radfahren auf dem Gehweg:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- begleitet</li> <li>- selbstständig</li> <li>- mit Gleichaltrigen</li> </ul> <p><b>Wege für Besorgungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einkäufe</li> <li>- Besuche</li> </ul> <p><b>Wege mit eigenen Zielen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zu anderen Kindern</li> <li>- Sport</li> <li>- Gruppenaktivitäten</li> </ul>	<p><b>Motorische Identität:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Freude an Bewegung</li> <li>- motorische Leistungen</li> <li>- Spezifizierung der motorischen Interessen</li> <li>- Motivation</li> </ul> <p><b>Aufbau von Aufgabenverständnis und Arbeitshaltung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- als Mitglied der Familie</li> <li>- als Schüler</li> <li>- im Verein</li> <li>- Übernahme von Verantwortung</li> </ul> <p><b>Soziale Identität:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in der Wohnumgebung</li> <li>- im Quartier</li> <li>- in der Gruppe</li> </ul> <p><b>Mobilitätskompetenz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- elementare Verkehrsregeln praktisch beherrschen</li> <li>- öffentlichen Verkehr auf vertrauten Strecken selbstständig nutzen</li> <li>- Radfahrprüfung, selbstständig fahren</li> </ul>

Tab. 3-4: Bewegungsformen, Randbedingungen und Effekte von Motorik und Mobilität: Grundschul Kinder

Bewegungsformen	Randbedingungen	Effekte
<p><b>Nutzung des Fahrrades:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo und Geschicklichkeit</li> <li>- Orientierungsfahrten</li> </ul> <p><b>Nutzung von Sportgeräten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- höherwertige Geräte</li> <li>- komplexere Nutzung</li> <li>- größere Bedeutung von Schutzmitteln</li> </ul> <p><b>Aufenthalt im öffentlichen Raum:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Treffen mit Gleichaltrigen</li> <li>- Aufenthalt an Treffpunkten</li> <li>- Umherstreifen</li> <li>- Erkunden</li> </ul> <p><b>Nutzung des öffentlichen Verkehrs:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- erweitert selbstständig</li> <li>- auch neue Strecken</li> </ul>	<p><b>Eigener Körper:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorpubertät</li> <li>- beschleunigtes Wachstum</li> <li>- Pubertät</li> </ul> <p><b>Weitere Schulwege:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- öffentliche Verkehrsmittel</li> <li>- Schulbus</li> <li>- mit Fahrrad</li> </ul> <p><b>Höherwertige und leistungsfähigere Fahrräder:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- leistungsorientiertes und spielerisch erprobendes Fahren</li> <li>- sozialer Wert des Fahrrades</li> </ul> <p><b>Sozialer Stellenwert von Sportgeräten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedeutung für Rolle und Identität</li> <li>- Möglichkeiten für Kontakt</li> </ul>	<p><b>Soziale Differenzierung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rolle, Status</li> <li>- Territorialität</li> <li>- Gruppenbildung nach Geschlechtern</li> </ul> <p><b>Motivation:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autonomie</li> <li>- Leistung</li> <li>- Zugehörigkeit zu Gruppen und Werthaltungen</li> </ul> <p><b>Mobilitätskompetenz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vertieftes Verständnis für die sozialen Prozesse im Verkehr</li> <li>- erweiterte Kenntnis von Verkehrsregeln</li> <li>- Kenntnis der Netze und Fahrpläne öffentlicher Verkehrsmittel</li> <li>- erweiterte selbstständige Nutzung des Fahrrades und des öffentlichen Verkehrs</li> </ul>

Tab. 3-5: Bewegungsformen, Randbedingungen und Effekte von Motorik und Mobilität: Ältere Kinder

Bewegungsformen	Randbedingungen	Effekte
<p><b>Erste Nutzung motorisierter Zweiräder:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- höhere Geschwindigkeit</li> <li>- größerer Aktionsraum</li> </ul> <p><b>Nutzung des öffentlichen Verkehrs:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- selbstständig</li> <li>- großräumig</li> </ul> <p><b>Treffen im öffentlichen Raum:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Treffen an bekannten Punkten</li> <li>- Bummeln</li> <li>- gemeinsame Verkehrsteilnahme</li> </ul> <p><b>Mitfahren bei Heranwachsenden:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrgemeinschaften</li> <li>- Freizeit</li> </ul> <p><b>Erste Nutzung von Kraftfahrzeugen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- selbstständig</li> <li>- großräumig</li> </ul>	<p><b>Eigener Körper:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- weiteres Wachstum</li> <li>- Erreichen der endgültigen Körpergröße</li> <li>- größte physische Kraft</li> </ul> <p><b>Weitere Wege zur Schule oder zur Ausbildungsstätte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahren als soziale Aktivität</li> <li>- Wegekettten</li> </ul> <p><b>Führerschein für motorisierte Zweiräder:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- motorisierte Autonomie</li> </ul> <p><b>Organisation von und für motorische Aktivitäten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sportverein</li> <li>- Tanzkursus</li> </ul> <p><b>Aufnahme in soziale Gruppierungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Treffpunkte</li> <li>- mobile Cliques</li> </ul>	<p><b>Aufbau der Identität: Orientierung bezogen auf Bewegung und Mobilität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- als Fahrzeugbesitzer</li> <li>- Auseinandersetzung mit Regeln</li> </ul> <p><b>Soziale Gruppierung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gleichgeschlechtliche Gruppe</li> <li>- Beziehungen zum anderen Geschlecht</li> </ul> <p><b>Auswahl von Orten der Identifikation:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einstellung zum Wohnquartier</li> <li>- Auswahl von Treffpunkten</li> <li>- Beziehung zur Innenstadt</li> <li>- Freizeitorte</li> <li>- Ferienzeile</li> </ul> <p><b>Orientierung Richtung Führerschein:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beobachtung von Führerscheinneulingen</li> <li>- Beginn der Fahrausbildung</li> </ul> <p><b>Mobilitätskompetenz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nutzung motorisierter Zweiräder</li> <li>- Fahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen</li> <li>- Organisation des Mitfahrens bei Älteren</li> <li>- Nutzung des öffentlichen Verkehrs auch im Fernverkehr, Reisen</li> <li>- Radtouren</li> </ul>

Tab. 3-6: Bewegungsformen, Randbedingungen und Effekte von Motorik und Mobilität: Jugendliche

Bewegungsformen	Randbedingungen	Effekte
<p><b>Nutzung aller Verkehrsmittel:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vielfältige Nutzung des Fahrrades</li> <li>- Fahren mit Auto oder Motorrad für Ausbildung und Beruf</li> <li>- Nutzung von Auto und Motorrad in der Freizeit</li> <li>- Fernreisen</li> </ul> <p><b>Sport und Fitness:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Joggen</li> <li>- Nutzung von Einrichtungen</li> </ul>	<p><b>Eigener Körper:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erreichen der Größe und Proportionen als Erwachsener</li> <li>- Übernahme der Verantwortung für die eigene physische Form</li> </ul> <p><b>Inhaber eines Führerscheins:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Status und neue Rolle</li> </ul> <p><b>Zugang zu einem Kraftfahrzeug:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nutzung nach Absprache</li> <li>- Nutzung für andere Personen</li> </ul> <p><b>Besitzer eines Kraftfahrzeuges:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- autonome Nutzung</li> <li>- Mitnahme von anderen Personen</li> </ul>	<p><b>Herausbildung von Mobilitätsstilen und Mobilitätsmustern:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrstil</li> <li>- Umgang mit Regeln und Risiken</li> <li>- Werte</li> </ul> <p><b>Instrumentalisierung des Kraftfahrzeuges:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identität und Rolle</li> <li>- Übernahme von Aufgaben</li> <li>- Mitnahme von anderen Personen, auch von jüngeren</li> <li>- Fahrzeug als „Heimat“</li> </ul> <p><b>Mobilitätskompetenz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahren als Fahranfänger</li> <li>- Fahrzeughalter</li> <li>- Fernreisen</li> </ul>

**Tab. 3-7:** Bewegungsformen, Randbedingungen und Effekte von Motorik und Mobilität: Heranwachsende

### 3.2.3 Zusammenfassung: Die Bedeutung des öffentlichen Raumes und der Motorik für die Entwicklung

In der folgenden Übersicht werden die wichtigsten Ergebnisse dieses Abschnitts mit Blick auf die Aufgabenstellung des Projektes zusammengefasst:

Altersgruppe	Die Bedeutung des öffentlichen Raumes und der Motorik für die Entwicklung
<b>1. bis 3. Lebensjahr:</b> <b>Säuglinge und Kleinkinder</b>	Die Vielfalt der Merkmale gibt Impulse für sensorische, motorische, intellektuelle, motivationale und soziale Entwicklung. Aus der Beobachtung des sozialen Lebens und des Verkehrs werden Regel und Muster für Interaktion abgeleitet. Das Kind entwickelt und erprobt ein Selbstkonzept, Selbstvertrauen und elementare Kompetenzen für Mobilität.
<b>4. bis 6. Lebensjahr:</b> <b>Kindergarten- und Vorschulkinder</b>	Mit der Erweiterung des Aktionsraumes und dem besseren Verständnis für physische wie soziale Merkmale und Prozesse werden die Kompetenzen ausgebaut. Das Wohnumfeld, die Wege, Plätze, Orte und wichtigen Ziele werden in einer ersten subjektiven Landkarte organisiert. Das Kind kann in einer vertrauten Umwelt bekannte Ziele aufsuchen. Regeln werden differenzierter wahrgenommen.
<b>7. bis 10. Lebensjahr:</b> <b>Grundschulkin-</b>	Im öffentlichen Raum sind mit dem Weg zur Schule und zu anderen auch entfernten, Zielen Aufgaben zu bewältigen, die Selbstständigkeit, Selbstvertrauen und eine motorische Identität aufzubauen helfen. Eine begleitete Nutzung des öffentlichen Verkehrs und ein begleitetes Radfahren führen zur selbstständigen Verkehrsteilnahme. Durch Spiel im öffentlichen Raum wird die soziale Autonomie vorbereitet.
<b>11. bis 14. Lebensjahr:</b> <b>Ältere Kinder</b>	Die älteren Kinder suchen im öffentlichen Raum weiter entfernte Bereiche auf, bestimmen ihre Territorien, treffen sich mit Gleichaltrigen und entwickeln eigene Werte und Normen. Aus den Aufgaben, die mit neuen, weiteren Wegen zur Schule und zu anderen Zielen gestellt werden, entwickeln sich Ansprüche, Kompetenzen und Selbstvertrauen.
<b>15. bis 18. Lebensjahr:</b> <b>Jugendliche</b>	Der öffentliche Raum wird intensiv genutzt mit Fahrrädern, Inline-Skates, Skateboards und gegebenenfalls motorisierten Zweirädern bzw. Kraftfahrzeugen. Jugendliche treffen sich in Gruppen und Paaren, bestimmen und nutzen mehrere Territorien. Die Straße ist Ort der Selbstdarstellung, des Kontaktes und der Auseinandersetzung mit Personen und sozialen Normen.
<b>19. bis 21. Lebensjahr:</b> <b>Heranwachsende</b>	Die Heranwachsenden nehmen nach Erwerb des Führerscheins selbstständig am motorisierten Individualverkehr teil. Die Straße wird zum Raum für das Erproben und Ausleben motorischer und sozialer Bedürfnisse. Die persönliche Haltung wird maßgeblich für die Ausprägung von Mobilitäts-Stilen, die Nutzung des Kraftfahrzeugs, des öffentlichen Verkehrs oder des Fahrrades.

### 3.3 Durch kinder- und jugendfreundliche Maßnahmen im öffentlichen Raum begünstigtes Verhalten und Erleben

Die im Projekt zu entwickelnden Maßnahmen zielen auf bauliche Grundlagen, räumliche Strukturen, betriebliche Angebote und Regeln für verkehrliche Abläufe. Das Besondere an diesen Maßnahmen ist, dass sie die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen begünstigen sollen – ohne die sicherheitsrelevanten Aspekte zu vernachlässigen. Damit die Fülle der unterschiedlichen Verhaltensformen und Erlebnisweisen deutlich wird, werden diese kurz skizziert:

#### (1) Individuelles Verkehrsverhalten im engen Sinn, zielorientiert

Die Kinder und Jugendlichen legen begleitet oder selbstständig Wege zu bestimmten Zielen zurück, zum Kindergarten, zur Schule, zum Einkaufen, für Besuche. Die Wege sind meist bekannt und werden wiederholt benutzt:

- zu Fuß
- mit Fahrrad
- mit motorisiertem Zweirad
- mit Kraftfahrzeug.

#### (2) Nutzung des öffentlichen Verkehrs

Busse und Bahnen werden in der Regel zielorientiert benutzt, nur ausnahmsweise um des Fahrens willen. Die Wege zu den Stationen des öffentlichen Verkehrs werden meist zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, gelegentlich wird man von den Eltern mit dem Auto gebracht. Die Wege von den Zielstationen zum eigentlichen Ziel werden meist zu Fuß bewältigt.

#### (3) Individuelle Verkehrsteilnahme als eigenständige Aktivität, ziefrei

Ein großer Teil der Verkehrsteilnahme erfolgt um seiner selbst willen, aus Freude am Fahren, aus Neugier oder Langeweile, auf der Suche nach Erlebnissen oder Leuten:

- zu Fuß
- mit Fahrrad
- mit motorisiertem Zweirad
- mit Kraftfahrzeug.

Dieses Verhalten entwickelt sich quantitativ und qualitativ mit dem Alter.

#### (4) Sonderformen der Mobilität

Die eigenständige Mobilität mit Fahrzeugen startet spielerisch:

- mit Spielfahrzeugen
- mit Bewegungsspielgeräten
- mit Sportgeräten.

Für die Nutzung von Sportgeräten, wie Inline-Skates, Skateboards oder Roller, gibt es kaum noch eine Altersgrenze.

#### (5) Stationärer Aufenthalt

Das unmittelbare Umfeld der Wohnung, aber auch entferntere Treffpunkte sind Orte für einen mehr oder weniger stationären Aufenthalt:

- individuell, allein
- sozial, in einer mehr oder weniger dauerhaften Gruppe oder auch in einer eher zufälligen Konstellation
- warten, auf Verkehrsmittel, auf Freunde, auf unbekannte Gleichaltrige
- treffen und kommunizieren
- spielen

#### (6) Bewegung, dynamisch, ambulant

Kinder und Jugendliche erkunden die Umgebung, streifen umher, spielen großflächig:

- begleitet von Bezugspersonen
- individuell
- sozial, als Gruppe, Clique oder Bande
- zu Fuß
- als Jogger
- im Spiel
- mit Inline-Skates oder anderen Fahrgeräten
- mit Fahrzeugen.

Aus der Fülle dieser Verhaltensweisen werden zwei Formen vertiefend dargestellt:

- das Spielverhalten, das eher für die Kinder charakteristisch ist
- das Treffverhalten, das stärker für die Jugendlichen kennzeichnend ist.

### 3.4 Spielverhalten

#### 3.4.1 Spielen und Spiele

Um deutlich zu machen, welche Rolle der öffentliche Straßenraum für das kindliche und jugendliche Verhalten spielen kann, wird eine definitorische **Übersicht** vorangestellt, die sich an die Monographie von ROLF OERTER (1999) und an die entsprechenden DIN/EN-Normen anlehnt. Dieser Abschnitt wird in der weiteren Bearbeitung konkretisiert und insbesondere auf die Objekte und Merkmale des öffentlichen Straßenraumes und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie die Regelwerke bezogen.

#### **Spielen:**

Handeln

- um der Handlung willen
- mit Wechsel des Realitätsbezuges
- mit Regeln, Wiederholung und Ritual.

„Spielen“ wird einerseits von „Arbeit“ als zweckgerichteter, entlohnter Tätigkeit abgegrenzt, andererseits hat es eine eher fließende Grenze zum „Sport“ als mehr am Ergebnis orientierter Tätigkeit. Eine weitere Grenze ist zu Tätigkeiten im Bereich der Regeneration zu ziehen, gegenüber Tätigkeiten, die in der Regel nicht entlohnt werden, die aber zweckgerichtet und am Ergebnis orientiert sind. Der Berufs-Fußballer überwindet die definitorischen Grenzen, er arbeitet in einem zum Sport gewordenen Spiel und erholt sich im günstigen Fall noch dabei.

#### **Spiel:**

Durch entwickelte, erfundene, vereinbarte Regeln bestimmtes Handlungssystem vom Typ „Spielen“, für Individuen oder Gruppen, z.B.

- Geduldsspiele
- Brettspiele, Kartenspiele, Gesellschaftsspiele
- Golf, Tennis, Fußball
- Murmelspiel, Hüpfspiel, Versteckspiel.

#### **Arten des Spiels:**

Die Spiele lassen sich nach den sie kennzeichnenden Regeln und Funktionen klassifizieren:

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

Ein weiteres Merkmal bilden die **sozialen Bedingungen:**

- Spielen eines einzelnen Kindes oder Jugendlichen allein
- Parallelspele: gleiche oder ähnliche Spiele ohne Bezug der spielenden Personen zueinander,
- kooperative Spiele
- Wettbewerbsspiele
- Kampfspiele
- Mannschaftsspiele.

Die Grenzen zwischen den bezeichneten Klassen und sozialen Beziehungen sind fließend, Kombinationen sind möglich, z.B. wenn kleine Kinder in der Sandkiste Bänder spielen, wenn in einem Bewegungsspiel Rollen eingeführt und komplexe Regeln entwickelt werden, wenn aus einem leistungsorientierten Wettbewerb Kampf wird.

#### **„Spiel“ im engeren Sinn:**

Im Handel vertriebener Satz von allen für ein Spiel, oder auch mehrere Spiele, notwendigen Materia-

lien und Spielregeln, so genannte „Gesellschaftsspiele“, z.B. für

- Schach, Mühle, Dame
- Mensch-Ärgere-Dich-Nicht
- Monopoly, Carabande, Targui.

### **Spielobjekt:**

Ein Objekt, das in die Spielhandlung einbezogen wird:

- ein vorgefundenes natürliches Objekt, z.B. ein Kieselstein, ein Kiefernzapfen
- ein bearbeitetes natürliches Objekt, z.B. ein ausgehöhlter Kürbis
- ein vom Menschen angefertigtes Objekt, z.B. ein Löffel, der zur Puppe wird
- ein Objekt im öffentlichen Raum, z.B. ein Pfosten, ein Gitter, ein Verteilerschrank.

### **Spielmittel:**

Besondere Form eines Spielobjektes, das selbst nicht unmittelbar zum Spielen geeignet ist, das aber seine Bedeutung in einer Spielhandlung oder in einem Spiel durch die regelhafte Verwendung bekommt, z.B.

- der Würfel, der mit den nach dem Wurf gezeigten Augen entsprechend den Spielregeln gedeutet wird
- der Ball, der nach der entsprechenden Norm gestaltet als Fußball, Tennisball oder Tischtennisball taugt
- die Ereigniskarte mit einer Spielanweisung in einem Gesellschaftsspiel.

### **Spielumgebung:**

Ein Ausschnitt aus der Umgebung, der durch die Einbeziehung in eine Spielhandlung abgegrenzt wird, z.B.

- ein Ausschnitt aus einer natürlichen Umgebung, wenn eine Baumgruppe für Versteck- oder Fangspiele bestimmt wird
- ein Sandhaufen bei einer Baustelle, der zum Bauen von Burgen oder zum Springen genutzt wird
- ein für das Spielen bestimmter Ausschnitt, eine Kletterwand, ein Spielplatz, ein Kinderzimmer
- ein Teil einer Verkehrsanlage, ein Gehweg, der für Hüpfspiele markiert oder mit Spielfahrzeugen befahren wird.

### **Spielfläche, Spielfeld:**

Eine Sonderform der Spielumgebung, die ausschließlich oder über eine vereinbarte Regel für die Nutzung in Spielhandlungen hergestellt oder definiert wird, z.B.

- ein normgerechter Fußballplatz
- ein selbst bestimmtes Kastenmuster für Hüpfspiele
- ein mit Dosen markierter Geschicklichkeitsparcours für das Fahren mit Inline-Skates.

### **Spielzeug:**

Ein Spielobjekt, das zur Benutzung in Spielhandlungen speziell hergestellt wurde, z.B.:

- ein Spielzeugauto, das mehr oder weniger realitätsgetreu ein Auto darstellt, das geeignet ist, in einer Spielhandlung eine Funktion zu übernehmen – das aber zum Modellauto wird, wenn es in die Vitrine wandert
- eine Puppe, die Tochter, Schwester oder Baby sein kann – oder Dekoration
- ein elektronisches System, auf dem Spiele gespielt werden können.

Die Grenzen zwischen „Spielzeug“ und „Spielmittel“ sind variabel. Ein Ball ist in einem Tennis- oder Fußballspiel ein Spielmittel. Für ein Kind, das „nur“ die Funktionen Rollen, Springen, Zurückprallen nutzt, ist er ein Spielzeug. Spielzeug bildet eine eigene Kategorie von Spielobjekten, für die spezielle Normen und Prüfvorschriften gelten sowie spezielle Zertifikate existieren.

### **Spielgerät:**

Konstruierte, im weitesten Sinne technische Objekte, die geeignet sind, auf, in, mit ihnen spielerische Handlungen durchzuführen, in der Regel am Ort der Aufstellung, z.B.

- Schaukeln, Wippen, Rutschen, Spiraltiere
- Spielhäuser, Spielbrücken, Spielburgen.

Spielgeräte bilden eine eigene Kategorie von Spielobjekten, die wegen der Aufstellung und Nutzung im öffentlichen Raum mit speziellen Definitionen und Normen behandelt werden. Es gibt entsprechende Prüfvorschriften und Zertifikate.

### **Bewegungsspielgerät:**

Konstruierte, in der Regel technische Objekte, die geeignet sind, sich mit ihrer Hilfe spielerisch zu bewegen, z.B.

- Stelzen
- Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboards, Pedalos.

Die Bewegungsspielgeräte sind nach langer Diskussion nicht als Verkehrsmittel eingestuft worden.

### **Spielfahrzeug:**

Fahrzeug, das sowohl spielerisch als auch im Spiel genutzt werden kann, z.B.

- Spiel-Handwagen, Spiel-Schubkarre

- Bobbycar, Tretauto, Miniatur-Elektroauto, Seifenkisten-Auto
- Roller, Tretroller
- Dreirad, Fahrrad mit Stützrädern
- Puppenwagen
- Schlitten.

Die Grenze zum Verkehrsmittel ist für das Fahrrad mit dem Fortfall der Stützräder definiert. Die anderen Spielfahrzeuge sind keine Verkehrsmittel.

### 3.4.2 Nutzung des öffentlichen Raumes für das Spiel

#### (1) Nutzung von mobilen Spielobjekten

- Spielzeug, das von zu Hause mitgebracht wird
- Spielmittel für Bewegungsspiele, die mitgebracht werden, z.B. Ball, Springseil
- Bewegungsspielgeräte
- Spielfahrzeuge.

#### (2) Nutzung von stationären Spielgeräten

- Spiraltiere
- Klettergerüste
- Wippen
- Rutschen.

#### (3) Nutzung von Sportgeräten und sportlichen Spielmitteln

- Fußball
- Tennisschläger.

#### (4) Nutzung von gegebenen Merkmalen und Komponenten des öffentlichen Raumes

- Bordsteine
- Bodenmuster, Platten, Pflaster
- Einbauten, Werbevitruinen, Verteilerschränke
- Bäume, Hecken, Zäune
- Wände
- Mauern, Sockel
- Treppen, Rampen
- Brunnen, Wasserläufe
- Verkehrseinrichtungen, Pfosten, Gitter.

### 3.4.3 Zusammenfassung: Die Bedeutung des öffentlichen Raumes für das Spiel

In der folgenden Übersicht werden die wichtigsten Ergebnisse dieses Abschnitts mit Blick auf die Aufgabenstellung des Projektes zusammengefasst:

Altersgruppe	Die Bedeutung des öffentlichen Raumes für das Spiel
<b>1. bis 3. Lebensjahr:</b> <b>Säuglinge und Kleinkinder</b>	Einzel- und Parallelspiel. Funktionsspiele: Spielerische Beschäftigung mit kleinen Objekten, Pflanzen, Pflanzenteilen und Tieren. Spielen in Pfützen oder Wasserläufen, in Matsch und Schnee. Bewegungsspiele: Gehen und Hüpfen mit Bezug zu Bordsteinen, Pflastermustern. Mauern, Zäune und Tore als Herausforderung zum Balancieren und Klettern; Nutzung von Bewegungsspielgeräten.
<b>4. bis 6. Lebensjahr:</b> <b>Kindergarten- und Vorschulkinder</b>	Interaktives Spiel. Funktions-, Herstellungs- und Konstruktionsspiel: mit vorgefundenem und mitgebrachtem Material. Zeichnen auf dem Boden und an Wänden. Einbeziehen von Objekten und Bodenmustern in Regel- und Bewegungsspiele. Ballspiele. Nutzung von Bewegungsspielgeräten, Kinderfahrrädern, Inline-Skates, Rollern.
<b>7. bis 10. Lebensjahr:</b> <b>Grundschul Kinder</b>	Kooperative und Wettbewerbs- und Kampfspiele unter Einbeziehung von Objekten und Ordnungsmerkmalen des öffentlichen Raumes. Bewegungsspiele mit höheren Geschwindigkeiten, mit Nutzung von Bewegungsspielgeräten. Definition von Spielflächen für komplexere Regelspiele. Intensive Nutzung aller Teile des öffentlichen Raumes für das Fahren und artistische Übungen mit Fahrrädern.
<b>11. bis 14. Lebensjahr:</b> <b>Ältere Kinder</b>	Rollen-, Regel- und Kommunikationsspiele, bevorzugt mit der Belegung „eigener“ Territorien. Spielerisches Erkunden größerer Aktionsräume mit dem Fahrrad. Mannschafts- und Wettkampfspiele unter Nutzung von Ordnungsstrukturen und Rasenflächen des öffentlichen Raumes. Intensive Nutzung von Bewegungsspiel- und Sportgeräten.
<b>15. bis 18. Lebensjahr:</b> <b>Jugendliche</b>	Spielerische Nutzung von Fahrrädern. Nutzung von Bewegungsspiel- und Sportgeräten. Gelegentlich noch soziale Bewegungsspiele.
<b>19. bis 21. Lebensjahr:</b> <b>Heranwachsende</b>	Nur noch ausnahmsweise Spiel im öffentlichen Raum. Nutzung von Straßen und angrenzenden Grünflächen für spielerisches und artistisches Radfahren. Fahren mit Inline-Skates, auch unter Nutzung von z.B. Treppen, Rampen. Ritualisierte und demonstrative Nutzung von Motorrädern und Kraftfahrzeugen. Illegale Autorennen auf öffentlichen Straßen.



### 3.5 Kontakte und Treffverhalten

Der öffentliche Raum ist ein sozialer Raum für die Interaktion mit

- den eigenen Eltern, Geschwistern und anderen Bezugspersonen
- anderen Kindern und Jugendlichen
- gleich- und andersgeschlechtlichen Mitgliedern der Peergroup
- anderen Erwachsenen.

In den beiden folgenden Abschnitten werden zwei Arten von Orten vorgestellt, die von besonderer Bedeutung bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes sind:

- öffentliche Behavior Settings
- Jugendtreffpunkte.

#### 3.5.1 Behavior Settings

Durch die auf eine spezifische Nutzung ausgelegten baulichen und funktionalen Angebote im und am öffentlichen Raum werden zahlreiche Verhaltensweisen angeregt, die durch die je besonderen Merkmale des Raums zusätzlich beeinflusst werden. Für das Projekt relevant sind die zugeordneten Teile des öffentlichen Raumes, Zufahrten, Vorfahrten, Vorplätze. Auch für entsprechende Anlagen auf privatem Grund gelten in der Regel die Straßenverkehrsordnung und die baulichen Richtlinien.

Die folgende Übersicht lehnt sich an die Übersicht zur Art der Settings an, die im Projekt StadtLeben erarbeitet wurde (StadtLeben-Projektverbund, 2003): Endgültiger Meilenstein-Bericht – Phase 1). Abweichungen ergeben sich aus den Besonderheiten der hier betrachteten Zielgruppen:

- Kiosk
- Supermarkt
- Einzelhandelsgeschäft für den täglichen Bedarf: „Tante Emma-Laden“, Bäckerei
- Einzelhandelsgeschäft für längerfristigen Bedarf: Bekleidung, Möbel, Bücher
- Büro: Rechtsanwalt, Steuerberater, Marketing
- Behörde: Rathaus, Finanzamt, Arbeitsamt
- Bank, Sparkasse, Post
- Medizinische oder therapeutische Versorgung: Arzt, Apotheke, Physiotherapie
- Aus- und Weiterbildung: Schule, Berufsschule, Volkshochschule, Universität
- Kinderbetreuung: Kindergarten, Hort
- Anlage des ÖPNV
- Kulturelle Einrichtung: Kino, Theater, Museum, Ausstellungsgebäude

- Sporteinrichtung: Sporthalle, Sportplatz, Fitness-Center
- Gastronomischer Betrieb: Kneipe, Restaurant, Eiscafé
- Körper- und Kleiderpflege: Friseur, Reinigung, Schuhmacher
- Spieleinrichtung: Spielplatz, Spielgeräte
- Religiöse Einrichtung: Kirche, Gemeindehaus
- Jugendeinrichtung: Haus, Jugendfreizeiteinrichtung
- Jugendtreffpunkt
- Gewerbliche Freizeiteinrichtung: Spielhalle
- Produktionseinrichtung: Handwerksbetrieb, Fabrik
- Sonstige Einrichtungen.

Relevant sind im Untersuchungszusammenhang (öffentlicher Raum) lediglich die Eingangsbereiche der Settings.

#### 3.5.2 Allgemeine Voraussetzungen für die Planung und Gestaltung von Jugendtreffpunkten im öffentlichen Raum

Das Sozialverhalten Jugendlicher, die Bildung von Gruppen, die Entwicklung gemeinsamer Normen und Verhaltensmuster ist sehr intensiv untersucht worden. Das Treffen und die Treffpunkte sind wesentlicher Bestandteil dieses Verhaltensbereichs. Treffpunkte werden in den meisten Studien erwähnt, in der Regel aber nicht systematisch behandelt. Die folgende Darstellung stützt sich auf eine Untersuchung und Entwicklung für die Stadt Braunschweig von Erke und Eubank-Ahrens (1983).

Das Jugendalter ist kein objektiv definierbarer Lebensabschnitt sondern eine Übergangsphase, deren beständigstes Kennzeichen der Wandel ist. Rechtlich reicht das Jugendalter von 14 bis 18 Jahren. Durch die verschiedenen Bestimmungen zu Haftungsrecht, Geschäftsfähigkeitsrecht und Jugendstrafrecht werden diese Grenzen verwischt. Psychologische, soziologische und gesellschaftliche Bedingungen machen die obere und untere Altersgrenze offen.

In der Literatur wird versucht, die Jugendlichen zu charakterisieren, durch Umfragen, die die Selbsteinschätzung und die Motivation ermitteln, oder durch Statistiken zum Verhalten. Die Beschreibungen bleiben in sich kontrovers:

- Der Jugendliche löst sich aus dem Elternhaus, braucht aber für seine Entwicklung einen festen Ausgangspunkt.
- Er sucht neue soziale Bindungen, hält sich aber offen für andere.

- Er lehnt Bevormundung ab, sucht aber Orientierung.
- Er ist skeptisch, ist aber, oft unkritisch, bereit zu vertrauen.
- Er lehnt vorgegebene Normen ab, besteht aber gelegentlich nachdrücklich auf eigenen Normen.
- Er distanziert sich von Institutionen, kennt aber seine Ansprüche.
- Er isoliert sich und sucht Gesellschaft.

Jugendliche sind für Jugendliche die wichtigste Bezugsgruppe. Öffentliche und gewerbliche Jugendeinrichtungen können nicht alle Bedürfnisse der Jugendlichen nach Kontakt befriedigen. Traditionell treffen sich Jugendliche informell im öffentlichen Raum. Diese Form der sozialen Kontakte wird aber durch Verkehr, kommerzielle Nutzung, Proteste ruhebedürftiger Anwohner oder auch durch die Gestaltung des öffentlichen Raumes erschwert. Die Anforderungen an den öffentlichen Raum lassen sich nach zahlreichen Beobachtungen an sehr unterschiedlichen Orten und vielen Gesprächen mit Jugendlichen folgendermaßen zusammenfassen:

#### **(1) Soziale und motivationale Voraussetzungen für Planung und Gestaltung von Jugendtreffpunkten im öffentlichen Raum**

- Die Jugendlichen sind als Zielgruppe der Planung nach Alter, Motivation, Verhalten, sozioökonomischem Niveau u.a. keine homogene Gruppe. An einzelnen Standorten ist bedingt eine Homogenität möglich.
- Die Gruppenbildung ist informell, die Fluktuation erheblich. Die Verhaltensmuster sind oft dauerhafter als die Gruppenzusammensetzung.
- Das Sozialverhalten im öffentlichen Raum variiert von Standort zu Standort. Allgemeine Regeln sind den örtlichen Gegebenheiten anzupassen.
- Bei der Planung und Gestaltung sollen die Jugendlichen berücksichtigt, möglichst auch beteiligt werden.
- Es muss damit gerechnet werden, dass von den Jugendlichen gewünschte Möglichkeiten, Anlagen oder Nutzungen nicht mit dem aktuell zu beobachtenden oder später gezeigten Verhalten übereinstimmen.
- Die Bereitschaft zur Mitgliedschaft oder Mitarbeit in institutionalisierten Gruppen (Verein, Kirche etc.) ist sehr unterschiedlich ausgeprägt – das gilt auch für die Beteiligung an der Planung. Im Extremfall ist denkbar, dass sich an der Planung nur Jugendliche beteiligen, die die Anlage nicht oder nur selten benutzen.

- Jugendtreffpunkte sollten an den vorhandenen Mustern des Sozialverhaltens im öffentlichen Raum anknüpfen. Eine Planung gegen die Traditionen oder eine Verlagerung mit Nachteilen führen zu Anlagen, die Gefahr laufen, nicht angenommen oder zerstört zu werden.
- Die Treffpunkte sollten nahe bei öffentlichen Verkehrswegen, öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Anlagen oder Gebäuden angeordnet werden, um den Jugendlichen die Möglichkeit zum Sehen und Gesehenwerden zu geben. Gleichzeitig ermöglicht diese Anordnung eine „liberale“ öffentliche Kontrolle.
- Die privaten Anwohner und die gewerblichen oder öffentlichen Anlieger sind bei der Planung zu berücksichtigen und einzubeziehen. Kontakt zwischen den „Nachbarn“ und den Jugendlichen ist wünschenswert.
- Eine Nutzung der Jugendtreffpunkte durch andere Gruppen der Bevölkerung ist positiv. Jede Art der Ghettobildung mit den Jugendtreffpunkten ist zu vermeiden.

#### **(2) Allgemeine Merkmale von Treffpunkten und Treffverhalten**

- **Ortslage**
  - Jeder einzelne Jugendliche ist durch seine Wohnung lokalisiert.
  - Wohnungs-, Haus- und Siedlungsform können dazu beitragen, ihn erreichbar oder ansprechbar zu machen. Sie bestimmen sein Treffverhalten mit.
  - Hauseingang, Fenster, Grünbereiche am Haus und die zugehörige Straße sind für Kinder und jüngere Jugendliche die Bereiche für den ersten selbstständigen Kontakt zu anderen Kindern oder Jugendlichen.
  - Mangelnde Möglichkeiten, der Druck ruhe- und ordnungsbedachter Anwohner können den Kontakt erschweren oder ein frühzeitiges Abwandern erzwingen.
  - Kreuzungen, Straßenecken, Stadtteilplätze, öffentliche Grünanlagen oder Spielplätze sind bevorzugte Treffpunkte im vertrauten Bereich des Stadtviertels.
  - Das Stadtzentrum oder die Zentren von Stadtteilen enthalten Treffpunkte, die meist mit gewerblichen, sportlichen oder kulturellen Einrichtungen verbunden sind. Die zentralen Treffpunkte werden überwiegend von den älteren Jugendlichen genutzt.

- **Soziale Lage**

- Allgemein zugängliche Treffpunkte mit größeren Zahlen von Jugendlichen sollten wegen der Lärmentwicklung und der Konflikte mit Anwohnern einerseits und der hohen sozialen Kontrolle andererseits nicht in Innenhöfen oder unmittelbar an Wohngebäuden angeordnet werden.
- Völlig abgeschiedene Anlagen sind wegen der mangelnden sozialen Anbindung, wegen fehlender sozialer Kontrolle und wegen der Begünstigung von Fehlverhalten nicht zu empfehlen.
- Günstig sind Treffpunkte nahe am öffentlichen Fußgänger-, Radfahrer- oder motorisierten Straßenverkehr, die zu Fuß oder mit Fahrrädern leicht erreichbar sind. Zufällige Kontakte, Sehen und Gesehenwerden sollen möglich sein. Ein teilweiser Sichtschutz wird bevorzugt.
- Die Nähe zum Verkehr ist günstig. Fußgänger- und Fahrzeugverkehr sollten die Treffpunkte nicht durchqueren.

- **Räumliche Definition, Abgrenzung und Zugang**

- Die räumliche Definition und die Abgrenzung der Treffpunkte sollten sich möglichst organisch und plausibel aus dem Umfeld ableiten. Die Grenzelemente können mehrfach genutzt werden, z.B. als Sitzelemente, Aussichtspunkte, Spielanreiz.
- Jugendliche kommen häufig mit Fahrrädern oder motorisierten Zweirädern zum Treffpunkt. Es sollte möglich sein, die Treffpunkte mit Zweirädern zu erreichen. Die Gestaltung sollte aber schnelles Fahren unmöglich machen, z.B. durch Wegbiegungen oder Schwellen.

- **Grünanlagen und Straßenmobiliar**

- Grünanlagen und Straßenmobiliar sollten so ausgewählt werden, dass ein Eindruck von „Abgeschoben-Sein“ nicht aufkommen kann. Die Treffpunkte müssen ein positiver Beitrag zur Stadtgestaltung sein.
- Eine Ausstattung ist nicht zwingend notwendig. Wesentlich ist die ungestörte Nutzung eines öffentlichen „Freiraumes“.

### 3.5.3 Die Bedeutung des öffentlichen Raumes für die Entwicklung des Sozialverhaltens

In der folgenden Übersicht werden die wichtigsten Ergebnisse dieses Abschnitts mit Blick auf die Aufgabenstellung des Projektes zusammengefasst:

Altersgruppe	Die Bedeutung des öffentlichen Raumes für die Entwicklung des Sozialverhaltens
<b>1. bis 3. Lebensjahr:</b> <b>Säuglinge und Kleinkinder</b>	Gemeinsamer Aufenthalt mit der eigenen Bezugsperson im öffentlichen Raum. Zusammentreffen mit anderen Kleinkindern und deren Bezugspersonen. Beobachten von anderen Erwachsenen. Beobachten des Verkehrsverhaltens der eigenen Bezugspersonen und von Dritten. Konzeption von sozialer Verankerung, Zugehörigkeit, Territorien, Eigentum, Verantwortung und Kontakt. Erfahrung mit Regeln.
<b>4. bis 6. Lebensjahr:</b> <b>Kindergarten- und Vorschulkinder</b>	Regelmäßige Nutzung von Wegen zum Kindergarten und anderen bekannten Zielen. Erfahrungen mit dem Aufsuchen von Ladengeschäften, Gaststätten, öffentlichen Einrichtungen. Interaktion mit älteren Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen. Übernahme der Verantwortung für Eigentum und Spielgeräte. Abstimmung eigener, auch intensiver Bewegungen auf Objekte und andere Personen.
<b>7. bis 10. Lebensjahr:</b> <b>Grundschul-kinder</b>	Selbstständige Nutzung bekannter Wege und öffentlicher Verkehrsmittel, auch gemeinsam mit Gleichaltrigen. Lernen und Berücksichtigen von Verkehrsregeln als Normen zur Regulation komplexer sozialer Prozesse. Beobachtung gesellschaftlicher Prozesse, beruflicher Aktivitäten und sozialer Konflikte im öffentlichen Raum.
<b>11. bis 14. Lebensjahr:</b> <b>Ältere Kinder</b>	Der öffentliche Raum, insbesondere der Verkehrsraum, die Stationen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs werden zu Orten für das Treffen Gleichaltriger und zum Aufbau von Distanz zu den eigenen Bezugspersonen. Die Interaktion mit Erwachsenen an Kiosken, im Umfeld von Ladengeschäften wird differenzierter. Ordnungskräfte werden als relevant für die Regulation eigenen Verhaltens erlebt.
<b>15. bis 18. Lebensjahr:</b> <b>Jugendliche</b>	Der öffentliche Raum dient dem zufälligen und planmäßigen Treffen von Gleichaltrigen, dem Aufenthalt in Gruppen – aber auch zunehmend als Paar. Fahrräder und motorisierte Zweiräder werden im öffentlichen Raum vorgeführt. Mit der Möglichkeit des Erwerbs der Fahrerlaubnis Klasse S (01.02.05) gilt dies auch für Autos.
<b>19. bis 21. Lebensjahr:</b> <b>Heranwachsende</b>	Die Nutzung des Autos im öffentlichen Raum, aber auch das Mitfahren, dient der Selbstdarstellung, der Ausbildung und Profilierung der eigenen Rolle. Ähnliches gilt für die Nutzung des Fahrrades oder Motorrades. Der öffentliche Raum ist weiter wichtig für die Anbahnung und Pflege von Kontakten.

### 3.6 Raumaneignung

Die Raumaneignung, die Fähigkeit den Lebensraum zu nutzen und zu erleben, ist abhängig von den kindlichen Entwicklungsstufen, der Repräsentation der räumlichen Umwelt und einer Reihe von internen und externen Variablen (vgl. Kap. 3.2). Das Erleben und die Aneignung von Lebensräumen setzt Mobilität voraus. Die kognitive Entwicklung von Kindern ist ein Anpassungsprozess, der sich durch konkrete sinnliche Erfahrung in spielerischer Auseinandersetzung mit der Umwelt vollzieht. Das heißt, Kinder können sich nicht anhand von Vorstellungsbildern valides Wissen über ihre Umwelt aneignen oder abstrakt 'erdenken'. Sie müssen ihre Umwelt aktiv erfahren, wenn sie räumliche Gegebenheiten lernen und ihr Verhalten dieser Umwelt anpassen sollen. Dabei nimmt die Differenziertheit kindlichen Wissens über ihre räumliche Umwelt mit der Mobilität und dem Alter zu.

Die Bedeutung des Lebensraums als individueller, sich permanent vergrößernder Ausschnitt der Wohnumgebung liegt darin, dass er andere und immer wieder neue Erfahrungen jenseits von Familie und Schule ermöglicht. Weiterhin ist eine Reizvielfalt allgemein förderlich für die kognitive Entwicklung. Dadurch bietet der Lebensraum Kindern insgesamt die Möglichkeit, Erfahrungen für eine Entwicklung zur Autonomie und Selbstständigkeit zu sammeln, aber auch etwaigen ungünstigen Bedingungen, z.B. in der Wohnung, auszuweichen.

Die Entwicklung von Kindern durchläuft verschiedene Phasen, in denen sich ihre Wahrnehmungs- und Verhaltensmöglichkeiten in charakteristischer Weise unterscheiden. Nach Piaget, Inhelder und Szerninska (1960), vollzieht sich die Entwicklung räumlicher Referenzen in drei Phasen, und zwar von einer topografischen über eine projektive zu einer euklidischen Repräsentation räumlicher Informationen.

#### **Topografisches Raumverständnis (Egocentric System of Reference)**

In dieser Phase (2 - 7 Jahre, präoperationale Phase) entwickeln Kinder die Fähigkeit, räumliche Beziehungen zu repräsentieren. Anfangs ist diese Repräsentation an die sensomotorische Aktivität gebunden. Die kindliche Sicht der Welt ist ausschließlich egozentrisch, das heißt, Kinder haben einzig sich selbst und ihre Position im Raum als Referenz. In dieser Phase können Kinder zum Beispiel keine Routen mental zurückgehen. Sie können weder Situationen und Gegebenheiten unabhängig von der eigenen Person einschätzen noch haben sie die Möglichkeit, Geschehnisse rein ge-

danklich nachzuvollziehen oder gar vorwegzunehmen. In dieser Phase wird also ein topografisches Raumverständnis entwickelt, das HART (1981) als egozentrisches Referenzsystem beschreibt.

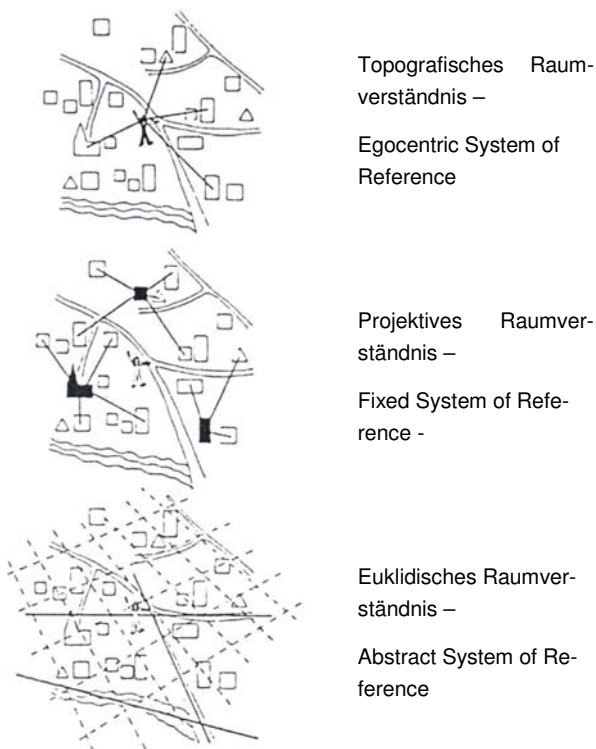
#### **Projektives Raumverständnis (Fixed System of Reference)**

Im nächsten Entwicklungsabschnitt, der sich in weiten Teilen mit der Grundschulzeit deckt (7 - 11 Jahre, konkret-operationale Phase), löst sich die kindliche Raumwahrnehmung allmählich aus ihrer egozentrischen Umklammerung: Es gelingt Kindern, sich an für sie bedeutungsvollen Umwelgegebeheiten, sogenannten landmarks, zu orientieren und vor allem auch räumliche Beziehungen zwischen verschiedenen landmarks bzw. fixen Elementen herzustellen. Bei den landmarks handelt es sich nicht notwendig um imposante Gebäude, sondern um Objekte, denen die Wichtigkeit durch ihre Bedeutung für das kindliche Spiel verliehen wird. Neu in dieser Phase ist, dass es nun gelingt, Richtungen und Distanzen in Referenz zur Position eines fixen Objektes herzustellen, statt sich ausschließlich in Bezug auf sich selbst zu orientieren. Räumliche Information kann nun manipuliert werden, wenn auch nur auf einer konkret-operationalen Ebene. Im Verlaufe dieser Entwicklungsphase bilden Kinder feste räumliche Sinneinheiten, das heißt die Zusammenfassung verschiedener zusammengehörender landmarks zu Clustern, die jedoch in der kindlichen Raumvorstellung noch unverbunden bleiben. Dazu zählen beispielsweise die Bordsteinplatte und der bemalte Sicherungskasten, die die räumliche Sinneinheit "Schulweg" bilden.

#### **Euklidisches Raumverständnis (Abstract System of Reference)**

Mit dem Beginn des logischen Denkens im Alter von ca. 12 Jahren (formal-operationale Phase), also erst nach oder ggf. am Ende der Grundschulzeit, erfolgt die Vervollkommnung der räumlichen Repräsentation mit dem euklidischen Raumverständnis. Dieses ist die vollständige metrische Koordination verschiedener Cluster, als koordiniertes Referenzsystem beschreibbar. In dieser letzten Stufe der Entwicklung ist das Raumverständnis an ein dreidimensionales Koordinatensystem geknüpft und basiert auf physikalischen Merkmalen und Distanzen der Umwelt.

Dieses Modell der Entwicklung kindlichen Raumverständnisses wird durch zahlreiche empirische Belege gestützt (KRAUSE / SCHÖMANN, 1999).



**Bild 3-1:** Die drei Phasen der Orientierung von Kindern im Raum (nach HART, 1981)

### Aktionsräume und ihre Einflussfaktoren

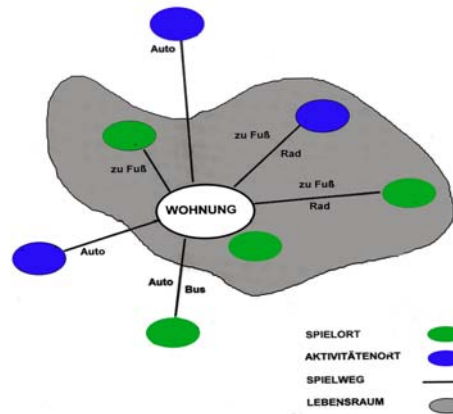
Als Aktionsraum wird der Raum bezeichnet, in dem sich Kinder und Jugendliche selbstständig ohne Begleitung oder Aufsicht von Erwachsenen bewegen. In der Literatur finden sich auch die Begriffe home range, Lebensraum, Bewegungsraum oder Aktionsradius. Aktionsräume sind Territorien, die für Kinder zugänglich sind, die sich erreichen lassen und für die es keine Verbote gibt, die – gemessen an der Risikokompetenz von Kindern – gefahrlos sind, die für Kinder im Sinne ihrer Interessen und Möglichkeiten gestaltbar sind – wo man sich nicht langweilt und wo es Interaktionschancen mit anderen Kindern gibt. Diese vier Merkmale

- Zugänglichkeit,
- Gefahrlosigkeit,
- Gestaltbarkeit und
- Interaktionschancen

kennzeichnen einen „Aktionsraum“ (BLINKERT, 2003) bzw. Lebensraum (s. **Bild 3-2**). Im Teilprojekt „Kids im Quartier“ des Verbundprojektes E-VALO werden diese Kriterien, unterstützt durch die Ergebnisse „Prüfverfahren zur Kinderfreundlichkeit“ (EICHHOLZ, 2000), in Bezug zur Anpassungsfähigkeit öffentlicher Räume und deren Bedingungen weiter entwickelt (ILS, 2003):

- „Zugänglichkeit und Gebrauchsfähigkeit bieten

- Gefahrlosigkeit sicherstellen bzw. Gesundheit und Sicherheit fördern
- Gestaltbarkeit und Veränderbarkeit zulassen
- Interaktionschancen und Erlebniswelten schaffen.“



**Bild 3-2:** Schematische Darstellung des Lebensraums (KRAUSE/SCHÖMANN, 1999)

Aufgrund der vorliegenden Literatur wird nachstehend in erster Linie auf Kinder bzw. Grundschul-kinder eingegangen. Es gibt wenige Untersuchungen zu Vorschulkindern und Jugendlichen.

„Der Aufenthalt draußen gewinnt vor allem dann an Attraktivität, wenn viele Kinder dort anzutreffen sind und wenn viel Platz zur Verfügung steht, um ungefährdet und ungestört dort spielen zu können. Wo es wenige Spielkameraden in der näheren Wohnumgebung gibt, wird weniger draußen gespielt und werden weniger spontane Beziehungen geknüpft. Gleichzeitig müssen Aktivitäten genau geplant werden, was sich negativ auf die Ausdehnung des Lebensraums auswirkt, und für die gesamte Entwicklung weniger Chancen bietet, die soziale Kompetenz zu entfalten“ (KRAUSE / SCHÖMANN, 1999).

Im Folgenden werden die Einflussfaktoren, die auf den Aktionsraum Einfluss nehmen, qualitativ und quantitativ dargestellt.

### Einfluss des Alters

Kinder vergrößern ihre Aktionsräume mit zunehmendem Alter. Während für Kleinkinder bis etwa 3 Jahre die Notwendigkeit des unmittelbar möglichen Kontakts zu einer Bezugsperson den Aktionsraum auf Ruf- bzw. Sichtweite einschränkt, weiten Kindergartenkinder ihn (gute Umgebungsverhältnisse vorausgesetzt) bereits ohne Begleitung auf die Straße und die nähere Umgebung aus. Gerade im Kindergarten- und Grundschulalter führen schlechte Umgebungsbedingungen zur Beschneidung der Aktionsräume (PEEK, 1995).

Mit dem Alter der Kinder wächst die Bedeutung der Straße als Treffpunkt und Spielort. Insgesamt nutzt rund die Hälfte der von FUNK / FASSMANN (2002) Befragten die Straße oder den Gehweg zum Spielen und Treffen, was die Bedeutung dieses Lebensraums für Kinder unterstreicht. Da die Häufigkeit der Nutzung der Straße mit dem Alter steigt, wächst wegen der kindlichen Entdeckerfreude auch der insgesamt erforschte Raum.

Mit dem Schuleintritt und dem selbstständigen Bewältigen dieses Weges trauen sich die Schüler, größere Erkundungen vorzunehmen. Je länger der Schulweg, umso größer ist auch der Aktionsraum (SCHRECKENBERG, 2002).

Der Eintritt in höhere Schulen, meist im Alter von etwa 11 Jahren, erfordert häufig weitere Schulwege, z.B. bis ins Stadtzentrum oder aus dem ländlichen Raum in die nächste größere Gemeinde. Auch diese Orte gehören dann zum Aktionsraum. Diese weiteren Wege werden verstärkt mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn zurückgelegt. Die Fähigkeiten im Umgang mit diesen Verkehrsmitteln erlauben dann auch weitere Erkundungen der Umgebung. So gehört „die Stadt“ in dieser Altersklasse bereits zu den häufig unbegleitet aufgesuchten Orten. Nach und nach eignen sich die Jugendlichen die ganze Stadt bzw. alle Orte ihrer (ländlichen) Umgebung und das zugehörige Zentrum an.

Eine vergleichende Befragung von Grundschulern und Schülern weiterführender Schulen in Krefeld zu ihren Freizeitwegen zeigt den Alterseinfluss auf den Aktionsraum deutlich. Unterschieden wurde darüber hinaus zwischen Fuß- und Rad-Aktionsraum. „Der durchschnittliche Fuß-Range der Grundschul Kinder und der Rad-Range der Kinder, die eine weiterführende Schule besuchen, korrespondieren mit der Entfernung zur Schule.“ (SCHRECKENBERG, 2002):

- Grundschüler haben
  - einen Fuß-Aktionsraum von ca. 700 m
  - einen Rad-Aktionsraum von über 900 m
- Schüler an weiterführenden Schulen haben
  - einen Fuß-Aktionsraum von knapp 1100 m
  - einen Rad-Aktionsraum von knapp 2500 m.

Das niederländische Handbuch „Ontwerpen voor kinderen“ (vgl. BEKKUM et al., 2000) gibt als grobe Richtwerte für den Spielbereich von Kindern folgende Entfernungen an:

- Kinder bis 3 Jahre spielen dicht beim Haus,
- Kinder bis 6 Jahre spielen in unter 100 m Entfernung vom Haus,

- Schulkinder von 6 - 12 Jahren haben einen Spielbereich von 300 bis 600 m (Nachbarschaft),
- Kinder ab 10 Jahren benutzen das ganze Viertel als Spielterrain (800 bis 1000 m),
- Kinder älter als 12 Jahre bewegen sich in der Gemeinde und außerhalb davon.

### **Einfluss des Geschlechts**

Bis vor wenigen Jahren waren bei Erhebungen stets Unterschiede zwischen den Geschlechtern aufgetreten, Jungen verfügen beispielsweise über größere Aktionsräume als Mädchen (FLADE, 1998). Dies wurde mit verringerten räumlichen und gesellschaftlichen Aktionsräumen von Mädchen aufgrund geringerer zeitlicher (größerer Anteil Hausarbeit) und finanzieller (geringeres Taschengeld) Spielräume, sowie mit der meist unbewussten geschlechts-typischen Erziehung (Beispiel: Behütung der Mädchen) begründet.

Folgende Unterschiede im räumlichen Verhalten von Mädchen und Jungen wurden danach festgestellt (vgl. KRAUSE / SCHÖMANN, 1999).

- Mädchen haben im Durchschnitt einen kleineren Bewegungsraum (Aktionsraum) als Jungen.
- Die Aufenthaltsorte von Mädchen und Jungen unterscheiden sich: Mädchen halten sich mehr in Wohnnähe, Jungen häufiger auf öffentlichen Plätzen und weiter entfernt von der Wohnung auf. Insgesamt sind Jungen öfter draußen anzutreffen als Mädchen.
- Jungen setzen mehr ihre körperlichen Kräfte ein, ihr Spielverhalten ist 'rauer' und raumgreifender.
- Jungen spielen in größeren Gruppen, was automatisch mehr Platz erfordert.
- Mädchen und Jungen unterscheiden sich in Bezug auf sportliche Aktivitäten. Mannschaftsspiele, Fußballspielen sind jungentypisch. Diese Aktivitäten erfordern relativ viel Platz. Jungen nutzen öfter das Fahrrad, während Mädchen zu Fuß gehen oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.
- Jungen sind 'auto-orientierter' als Mädchen. Sie sehen sich im Erwachsenenalter viel häufiger als autofahrende Personen. In der Vorstellung der Mädchen spielt das Auto als künftiges Verkehrsmittel eine weitaus geringere Rolle.
- Mädchen müssen häufiger um Erlaubnis fragen, wenn sie sich von der Wohnung entfernen

Es zeigt sich, dass Mädchen unter ungünstigen räumlichen Bedingungen eher auf raumgreifende Aktivitäten verzichten. So sind in Städten mit un-

günstigen Voraussetzungen für das Radfahren die Radverkehrsanteile von Mädchen und Jungen unterschiedlich, bei günstigen Bedingungen gleichen sie sich an. Orte, die für Mädchen attraktiv sind, werden von ihnen nicht aufgesucht, wenn sie nicht sicher erreichbar sind (FLADE 1998). Mädchen antworten auf Fragen nach negativen Merkmalen der Wohnumwelt verstärkt mit „es gibt zu viel Verkehr“ (FLADE / KUSTOR, o.J.). Mädchen ziehen sich bei großen Ausländeranteilen im Quartier eher aus dem öffentlichen Raum zurück (GEBHARD u.a., 1989).

Die Geschlechtsunterschiede bezüglich der Größe des Aktionsraums scheinen sich in jüngster Zeit aufzulösen. Eine neue Untersuchung aus Hamburg und Fürstenwalde bei Berlin, die den Einfluss von Groß- und Kleinstadt berücksichtigt, zeigt, dass Mädchen und Jungen ähnlich große Aktionsräume haben. Zwischen den Geschlechtern gibt es keine signifikanten Unterschiede der Wegehäufigkeit und der Unterwegszeit. Zumindest in der Großstadt sind es sogar eher die Mädchen, die weitere Wege unternehmen, länger und häufiger unterwegs sind und somit über einen größeren home range verfügen (FLADE / LOHMANN / LANDGRAF, 2000).

Auch die Studie „Aktionsräume von Kindern“ in Bremen kommt zu der Aussage: „Es gibt keinen gravierenden Unterschied zwischen Mädchen und Jungen im Hinblick auf die Auswahl der Spielorte und die zeitliche Dauer des Draußenspiels“ (LEMMEN et al., 2001).

Die Aktionsraumuntersuchung aus Braunschweig kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass kaum geschlechtstypische Unterschiede im Mobilitätsverhalten der (Grundschul)-Kinder aufgetreten sind. Nachgewiesen werden konnten lediglich geschlechtsspezifische Restriktionen durch die Eltern, die sich auch in den verbalen Angaben der Kinder widerspiegeln, nicht jedoch in ihrem Verhalten (KRAUSE / SCHÖMANN 1999). Dies ist möglicherweise der entscheidende Hinweis auf die meist dokumentierten Geschlechtsunterschiede. Mädchen und Jungen geben bei Befragungen unterschiedliches Verhalten an und geben damit die Einschränkungen oder Erlaubnisse der Eltern wider. Doch nur wenn das realisierte Verhalten beobachtet wird, kann über Geschlechtsunterschiede berichtet werden. Befragungsergebnis und realisiertes Verhalten stimmen insbesondere bei Mädchen nicht überein. Ähnliches wird bei Verkehrserhebungen für Frauenwege berichtet (KLAMP, 1992; UNI GH Kassel, 1993).

### **Einfluss der Nationalität**

Es ist keine Untersuchung bekannt, die Aktionsräume von Kindern und Jugendlichen nach deren Nationalität unterscheidet und dabei die anderen Einflüsse, insbesondere den der Wohnumgebung, der sozialen Situation und den der Platzverhältnisse in der Wohnung kontrolliert. Die bundesweite Erhebung von FUNK / FASSMANN (2002) zeigt, dass deutlich mehr deutsche als ausländische Kinder angeben, sich auf der Straße zu treffen oder dort zu spielen. Dieses Ergebnis verwundert, da der allgemeine Eindruck ist, dass in einer Straße die ausländischen Kinder in der Regel häufiger als die deutschen draußen anzutreffen sind. Die Autoren führen dazu aus, dass vermutlich die Dichte des KFZ-Verkehrs vor dem Wohnhaus, die bei Ausländerkindern eher höher ist, hierfür verantwortlich ist. Unter vergleichbaren Umgebungsbedingungen verfügen ausländische Kinder, die häufig in altersgemischten und bis zum Beginn der Pubertät auch in geschlechtsgemischten Gruppen unterwegs sind, vermutlich über größere Aktionsräume als deutsche Kinder.

### **Einfluss des Wohnumfeldes**

Es ist unstrittig, dass die Qualität der Umgebung einen signifikanten Einfluss auf die Aktionsräume von Kindern und Jugendlichen hat. Eine Untersuchung zur Dauer des Draußenaufenthalts von Vorschulkindern zeigt, dass den größten Einfluss hierauf die Wohnumfeldqualität hat (13,1 % der erklärten Varianz). Weit abgeschlagen folgen personale Merkmale der Kinder (0,7 %), familiärer Hintergrund (3,1 %) und die Einstellung der Eltern zur Wohnumfeldnutzung ihrer Kinder (1,8 %) (PEEK, 1995).

HÜTTENMOSER konnte deutliche Unterschiede zwischen den 5-Jährigen in guten (verkehrsarme Straße vor dem Haus) und schlechten Umgebungslagen (Wohnumgebung mit viel Verkehr) feststellen (HÜTTENMOSER, 1994 - 2003). Zum gleichen Ergebnis kommt BLINKERT für 5- bis 11-Jährige. (BLINKERT, 1993, 2003). Er weist nach, dass gegenüber der Aktionsraumqualität die Merkmale Alter, Geschlecht und Sozialmilieu (Umfang der Erwerbstätigkeit der Eltern, allein erziehender Elternteil, Bildungsniveau des Elternhauses) einen deutlich geringeren Einfluss auf den Kinderalltag haben.

Es verwundert nicht, dass Kinder umso weniger im öffentlichen Raum spielen, je höher die Verkehrsbelastung der Wohnstraße ist und je höher die Eltern das Unfallrisiko einschätzen. Dies gilt insbesondere für Hauptverkehrsstraßen oder Innenstadtbereiche (KRAUSE / SCHÖMANN, 1999).

Ist das Wohnumfeld gut, so benötigen Kinder die für sie geschaffenen räumlichen Ausweichquartiere, die Spielplätze, oder zeitlichen Ausweichquartiere, von Sportverein über Ballett- und Musikunterricht zu Kreativkursen, nicht mehr so dringend.

FUNK / FASSMANN (2002) haben bundesweit die Aufenthaltsorte der Kinder und Jugendlichen in Abhängigkeit von siedlungsstrukturellen Einflüssen untersucht. Deutliche Wirkungen zeigt die Fahrgeschwindigkeit auf der Straße vor dem Wohnhaus, unabhängig vom Siedlungstyp. Mit abnehmender Geschwindigkeit werden „Straße, Gehweg“ vermehrt zum Spielort. Umgekehrt werden mit zunehmender Geschwindigkeit „Hof, (Vor-)Garten“ immer beliebter. Die Verkehrsdichte hat ähnliche Effekte. Eine zunehmende Verkehrsdichte beeinflusst das Aufsuchen von Straßen oder Gehwegen als Spielort negativ und entsprechend das Spielen auf dem demgegenüber stärker geschützten „Spiel-, Bolzplatz“ positiv.

Die Qualität des Wohnumfeldes wirkt sich aber längst nicht nur auf die Größe der Aktionsräume aus. Die Kinder aus „guter Umgebung“ sind täglich bis zu viermal länger draußen, sie haben einen geringeren Fernseh- und Videokonsum (unabhängig von der sozialen Schicht), sind motorisch weiter entwickelt, erledigen mehr Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad, es gibt mehr Kontakte zwischen den Kindern, aber auch zwischen den Erwachsenen, und die Eltern brauchen für die Nachmittage weniger organisierte Fremdbetreuung. 1992 gelang der wissenschaftliche Nachweis, dass ein zum selbstständigen Spiel ungeeignetes, weil durch den Verkehr gefährdetes, Wohnumfeld die motorische und soziale Entwicklung der Kinder sowie deren Selbstständigkeit signifikant beeinträchtigt (HÜTTENMOSER, 2003).

Kinder im ländlichen Raum haben keinen größeren Lebensraum als Kinder in der Stadt. 1996 wurde die o.a. Befragung aus Zürich in einer ländlichen Region wiederholt. Dabei zeigte sich, dass – gemessen an denselben Indikatoren – die Situation der Vorschulkinder auf dem Lande durch den Straßenverkehr noch stärker beeinträchtigt wird als in der Stadt. Gerade die dörflichen Ortsdurchfahrten mit großem (Durchgangs-)Verkehrsaufkommen bei überhöhten Geschwindigkeiten wirken als lebensgefährliche Barrieren (HÜTTENMOSER, 2003).

Entscheidend ist demnach die Verkehrssituation im Wohnumfeld.

Die vorherrschende Verkehrssituation, d.h. Anteil und Lage von stark befahrenen Hauptverkehrs-

straßen, verkehrsberuhigende Maßnahmen und separate Rad- und Fußverkehrsnetze, ist charakteristisch für ein Stadtgebiet und spielt eine entscheidende Rolle bei der Begrenzung des Lebensraums eines Kindes. So wirken Hauptverkehrsstraßen entweder direkt als unüberwindliche Barriere oder indirekt über die Lebensraum-Beschränkung durch die Eltern (KRAUSE / SCHÖMANN, 1999). Das Bewusstsein für die Gefahren von Hauptverkehrsstraßen ist bei den Eltern sehr ausgeprägt (LEMMEN et al., 2001). Je stärker die Wohnstraße mit Verkehr belastet ist, umso weniger Selbstständigkeit wird den dort wohnenden Kindern von ihren Eltern zugestanden. Eltern sind also nicht oder nicht ausschließlich deshalb restriktiv, weil sie einer bestimmten Erziehungsvorstellung anhängen, sondern weil die Wohnumgebungsbedingungen keine andere Möglichkeit zulassen. Der free range (unbegleitet aufgesuchter Aktionsraum) des Kindes ist folglich umso geringer, als je unsicherer Eltern die Wohnumgebung einschätzen. Diese Einschätzung hängt in erster Linie von der objektiven Verkehrsbelastung ab (FLADE, 1986).

FUNK / FASSMANN (2002) unterscheiden die Verkehrsraumkategorien

- Anliegerstraße
- Wohnstraße
- Normaler Verkehr
- Durchgangsverkehr
- Außerortsstraßen mit wenig Verkehr
- Außerortsstraßen mit viel Verkehr.

Die Analyse der durchquerten Verkehrsräume beim Spielen, Sich-Treffen oder Herumbummeln bzw. -fahren auf der Straße oder dem Gehweg (also beim Erkunden des Aktionsraums) nach dem Alter zeigt die räumlich beschränkende Wirkung der Straßen. So werden Straßen mit normalem Verkehr in der Altersklasse der 3- bis 6-Jährigen nur von ca. 10 % der Kinder bei diesen Tätigkeiten genutzt. Der Prozentsatz steigt stetig mit dem Alter an: ca. 15 % 6 bis 8 Jahre, 23 % 8 bis 10, 32 % 10 bis 12, 36 % 12 bis 14, 43 % 14 bis 16 Jahre, aber nur 38 % 16 bis 18 Jahre. Die Straßen mit Durchgangsverkehr zeigen diese Steigerungen erst ab der Altersklasse der 10- bis 12-Jährigen.

In einer Untersuchung zu Aktionsräumen von Kindern in Bremen wurden die Eltern gefragt, ob ihr Kind selbst und ohne Probleme Spielkameraden erreichen kann. Beim Vergleich der Stadtgebiete miteinander wurde deutlich, dass der Einfluss schlechter Umgebungsbedingungen auf die Möglichkeit, einen Spielkameraden aufzusuchen, mit dem Alter der Kinder sinkt. Bei den kleinen Kindern



finden sich bei guter Umgebung schon Werte von 63 und 72 %, in schlechter Umgebung von nur 36 und 32 %. Bei Grundschulern nähern sich die Werte an, bei 10- bis 12-Jährigen sind keine Unterschiede mehr feststellbar. (LEMMEN et al., 2001).

Das Ergebnis zeigt, dass gute Bedingungen im Wohnumfeld die unabhängige Verkehrsteilnahme jüngerer Kinder ermöglichen.

Das NRW-Kinderbarometer zeigt, dass ungünstige Wohnumfelder aber auch auf Kinder im Alter von 9 bis 14 Jahren deutliche Wirkung zeigen. So fühlen sich Kinder aus günstigen Wohnumfeldern besser, haben mehr Platz in der Wohnung und weniger Bedarf, leise zu sein. Kinder in ungünstigen Wohnumfeldern sehen mehr fern, fahren weniger Fahrrad oder Inline-Skates, spielen weniger draußen, treffen sich weniger mit anderen Kindern, spielen mehr Computer und lesen weniger (KLÖCKNER, 2002).

Verschiedene Quellen weisen darauf hin, dass höhere Ausländeranteile im Quartier dazu führen, dass deutsche und ausländische Mädchen sowie deutsche Jungen sich aus den öffentlichen Räumen zurückziehen. (GEBHARD et al., 1989; MAY, 2002). Da ausländische Jungen aufgrund der häuslichen Situation häufig gezwungen sind, eine Straßenkindheit zu erleben, haben sie eine größere Präsenz im Straßenraum. Dies muss den anderen Kindern als Dominanz erscheinen. Wollen sie sich dieser „Herrschaft“ nicht unterordnen, bleibt nur der Rückzug ins Private.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich für kindliche Aktivitäten gut geeignete Umgebungen hinsichtlich des öffentlichen Raumes mit folgenden Kriterien beschreiben lassen:

- Die Straße vor dem Haus weist sehr geringe Verkehrsstärken (unter 600 Fzg/d) bei vernachlässigbar kleinen LKW-Anteilen auf (NAGEL et al., 1993).
- Es handelt sich um einen autoverkehrsfreien Wohnweg oder um einen verkehrsberuhigten Bereich (Schritttempo), bei dem die Nutzung des Straßenraums insgesamt auch für Kinderspiel vorgesehen ist, oder (schlechter) es wird Tempo 30 km/h eingehalten, durchgesetzt mittels baulicher Maßnahmen und/oder dauerhafter Überwachung.
- Der Aktionsraum ist nicht durch natürliche (Flüsse u.a.), künstliche (Zäune, gefährliche Gebiete u.a.) oder verkehrliche Barrieren (Hauptverkehrsstraßen, Bahnlinien u.a.) beschränkt.
- Verschiedene attraktive Spielorte (Spielplätze, naturbelassene Orte (wie Wälder), Einkaufs-

zentren, Baulücken u.a.), Schulen, Kindergärten etc. sind ohne Umwege über verkehrssarme Strecken zu erreichen.

- Wo Hauptverkehrsstraßen Quelle und Ziel der Kinderwege trennen, sind Querungshilfen in kurzen Abständen und auf die Örtlichkeit sinnvoll abgestimmt vorhanden.
- Die Straßenräume sind aufenthaltsfördernd und spielanregend gestaltet.

Spezifische Aussagen für Jugendliche können nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht gemacht werden.

### Einfluss der Verkehrsmittel

Der Einfluss der Verkehrsmittelverfügbarkeit ist nur schwer festzustellen. So besitzen im Alter von 3 bis unter 6 Jahren bereits 78 % der Kinder ein eigenes **Fahrrad**, im Alter von 8 bis 10 Jahren fast alle (FUNK / FASSMANN, 2002). Es fällt somit schwer, Vergleichsgruppen ohne Fahrradverfügbarkeit zu finden.

Ab dem Alter von ca. 10 Jahren erweitert sich der Aktionsraum, was in den Untersuchungen stets auf die verstärkte Nutzung des Fahrrades zurückgeführt wird. Das Fahrradfahren ist in der Altersgruppe der ab 10-Jährigen in allen Untersuchungen eine der meistgenannten Nachmittagsbeschäftigungen (z.B. BERG-LAASE, 1985; KRAUSE / SCHÖMANN, 1999; FLADE / KUSTOR, o.J.). Kinderfahrzeuge, insbesondere Roller, Fahrrad, Skate-Boards und Rollschuhe bzw. Inline-Skates, verbessern aber fraglos die Möglichkeit, sich weiter von zu Hause zu entfernen.

Die Nutzung von Bus und Bahn (ÖV) ist für Kinder, die dieses Verkehrsmittel auf dem Schulweg benutzen, eine Selbstverständlichkeit. Sie sind dann meist schon im Grundschulalter in der Lage, auch andere Ziele selbstständig mit dem ÖV aufzusuchen. Bei Nichtfahrerschülern entwickelt sich die ÖV-Kompetenz im Alter von etwa 10 Jahren, ein vernünftiges ÖV-Angebot und motiviertes Elternhaus vorausgesetzt. In Nordrhein-Westfalen nutzen für den Weg zur Grundschule bereits 12 % der Kinder den ÖV, weiterführende Schulen werden von fast der Hälfte der Schüler mit dem ÖV aufgesucht (KLÖCKNER, 2002).

Untersuchungen zum Einfluss unterschiedlicher ÖV-Angebotsqualitäten auf die Veränderungen der Aktionsräume von Kindern und Jugendlichen sind nicht bekannt. Das Bus- und (Straßen-) Bahnfahren ist für kleinere Kinder zunächst höchst attraktiv. Die Begleitperson ist nicht wie im Auto mit anderen Dingen beschäftigt, sondern kann sich um das Kind/die Kinder kümmern, sei es durch Kuscheln,

Gespräche oder kleine Spiele. Kinder können sich freier bewegen als im Autokindersitz (HÜTTEN-MOSER, 2000). Doch schon als Fahrschüler sind sie eher ungern gesehene Gäste in den zu Schulbeginn und -schluss häufig überfüllten Bussen und Bahnen. Die Erfahrung älterer Kinder und Jugendlicher mit dem ÖV ist oft von allen seinen Nachteilen geprägt: z.B.

- Fahrten zu Zeiten hoher Auslastung: Sitzplätze stehen nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung,
- geringer Takt: es entstehen großen Wartezeiten,
- geringes oder fehlendes Angebot am Nachmittag, Abend und am Wochenende: gewünschte Ziele können nicht aufgesucht werden: ist die Hinfahrt noch mit dem ÖV möglich, so existiert häufig kein Angebot für die Rückfahrt (späterer Nachmittag, abends), so dass Eltern, ältere Geschwister oder Freunde mit Führerschein und Auto Hol- und Bringdienste leisten müssen oder das Ziel überhaupt nicht aufgesucht werden kann.

Das **Mitfahren im PKW** der Eltern ist für Kinder und Jugendliche heute zum Standard geworden. Bundesweit besitzen 92,4 % der elterlichen Haushalte mindestens einen PKW (FUNK / FASSMANN, 2002). Alle Untersuchungen zur Verkehrsmittelwahl bei Kindern und Jugendlichen weisen hohe Anteile an sogenannten Eltern-Taxi-Fahrten auf. Bereits der Weg in den Kindergarten wird im Großraum Hannover in mehr als einem Viertel der Fälle im Auto zurückgelegt (KRÄMER, o.J.), bundesweit sind es sogar fast 40 % (FUNK / FASSMANN, 2002).

Auch die Nachmittagsangebote wie Sportverein, Musik-, Kunst-, Ballettschule, aber auch der Besuch von Kinderfreunden, die nicht mehr nur in der Nachbarschaft zu finden sind, ist aufgrund der Siedlungsstruktur (Wohnen am Stadtrand oder in kleinen Gemeinden, Angebote in zentralen Orten an zentraler Stelle) und der abnehmenden Kinderdichte häufig mit langen Wegen verbunden. Sofern kein gutes ÖV-Angebot vorliegt oder das Angebot den Eltern nicht bewusst ist (KRÄMER, o.J.), scheint die Fahrt im Eltern-Taxi unausweichlich.

Aber auch wenn die Ziele in geringer Entfernung liegen, wird von den Eltern zunehmend der PKW benutzt. So ist im Zeitraum 1971 bis 1990 der Anteil der Sieben- bis Achtjährigen (in Großbritannien), die alleine zur Schule kommen von 80 % auf 9 % gesunken (RAUH et al., 1995). Als Grund wird oft genannt, dass es ob des vielen Verkehrs den Kindern aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zu-

zumuten sei, den Weg ohne Begleitung oder gar zu Fuß zu überwinden, was ohne Frage zu noch mehr Verkehr führt (KRÄMER, o.J.; WEEBER et al., 1995; RAUH et al., 2001; BEUTLER, 2001; WOHLTMANN, 2002).

### **Einfluss des Verkehrszwecks**

Die Aneignung des Raumes erfolgt auch in Abhängigkeit vom Zweck des Weges (Verkehrszweck). Zum einen bewegen sich die Kinder und Jugendlichen zielgerichtet auf Wegen z.B. zum Kindergarten, zur Schule, zum Ausbildungsbetrieb, zum Einkaufen, zu Freunden, zu Freizeiteinrichtungen etc.. Andererseits erfahren sie ihre Umgebung sehr intensiv auf nicht zielgebundenen Wegen, den Streifzügen. Bis zur mittleren Kindheit aber ist eine Trennung von Spiel und Verkehrsteilnahme nicht möglich (AHREND, 2000) (s. **Kap. 2.2**).

Festzuhalten bleibt jedoch, dass der Verkehrszweck bei der Raumeignung von Kindern und Jugendlichen abhängig ist von den vorgefundenen Gelegenheiten. So ist beispielsweise zu beobachten, dass im nachmittäglichen Freizeitverkehr (bei Grundschulkindern) durchaus große Entfernungen zurückgelegt werden, um attraktive Spiel- und Aufenthaltsorte zu erreichen (KRAUSE / SCHÖMANN, 1999).

### **Wegewahl**

Beim Wegewahlverhalten von Kindern und Jugendlichen steht deren hauptsächliche Verkehrsteilnahme als Fußgänger und Radfahrer im Vordergrund.

Die für eine große Zahl von Grundschulen erarbeiteten Schulwegpläne zeigen den sichersten Weg, der nicht immer auch der kürzeste oder der interessanteste ist. Über die Befolungsquoten des empfohlenen Schulwegs und die Gründe für die Wahl eines alternativen Weges gibt es keine Untersuchungen. Zwar sind Hin- und Rückweg in der Regel identisch, häufig wählen Kinder auf dem Rückweg aber einen anderen Weg. Dies ist abhängig vom Gebietstyp bzw. dem vorhandenen Wegenetz, inwieweit (attraktive) Alternativen vorhanden sind (vgl. KRAUSE / SCHÖMANN, 1999).

Im Rahmen eines Pilotprojekts zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrskonzepten der Stadt Osnabrück wurden die Schul- und Freizeitwege von 80 Kindern im Alter zwischen 7 und 13 Jahren erhoben. Ein wichtiges Ergebnis war, dass sich die meisten Wege auf den am stärksten befahrenen Straßen bündeln. Die Kinder begründeten, dass diese oft den kürzesten Weg bieten und dort außerdem „am meisten los“ sei (STADT OSNA-

BRÜCK, 2003).

### Sichere Verkehrsteilnahme

Das Fehlverhalten von Kindern ergibt sich häufig aus ihrer Überforderung im Straßenverkehr. **Tab. 3-8** zeigt die Altersstufen, in denen zur sicheren Verkehrsteilnahme notwendige Fähigkeiten ausgebildet werden. Daraus sowie aus weiteren Beobachtungen lassen sich die Fähigkeiten zur sicheren Verkehrsteilnahme mit den verschiedenen Verkehrsmitteln ableiten (vgl. **Tab. 3-9**). Es ist davon auszugehen, dass bis zu einem Alter von ca. 14 Jahren die verkehrsrelevanten Fähigkeiten, Fertigkeiten und Erfahrungen erworben worden sind (FUNK / FASSMANN, 2002).

<b>Gefahren- und Sicherheitsbewusstsein</b> - 5-6 Jahre: akutes Gefahrenbewusstsein mit ca. 8 Jahren: vorausschauendes Gefahrenbewusstsein - mit ca. 9-10 Jahren: Präventionsbewusstsein
<b>Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung</b> - ab ca. 7 Jahren: Entfernungsschätzung - mit ca. 10 Jahren: Geschwindigkeitsschätzung
<b>Soziale Fähigkeiten</b> - ab ca. 8 Jahren: Einfühlungsvermögen in andere Personen
<b>Aufmerksamkeit und Konzentration</b> - ab ca. 8 Jahren: Konzentrationsfähigkeit über längere Zeit (z.B. Dauer des Schulweges), jedoch leicht ablenkbar - ab ca. 14 Jahren: Konzentrationsfähigkeit voll ausgebildet
<b>Motorische Fähigkeiten</b> - mit ca. 9-10 Jahren: sichere Beherrschung des Fahrrads

**Tab. 3-8:** Vorhandene Fähigkeiten zur sicheren Verkehrsteilnahme (nach LIMBOURG, 1997)

<b>zu Fuß gehen</b> - ab 8 Jahren „einigermaßen sicher“
<b>Radfahren</b> - ab 8 Jahren deutliche Verringerung des Fehlverhaltens - ab 14 Jahren sicheres Radfahren
<b>ÖV nutzen</b> - im Grundschulalter Fähigkeit zur selbstständigen ÖV-Nutzung - ab 11 bis 12 Jahren Fähigkeit zur umfassenden ÖV-Nutzung

**Tab. 3-9:** Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme nach Verkehrsmitteln (nach LIMBOURG, 1997)

Neben dem Alter spielt hinsichtlich der Unfallgefährdung auch die Erfahrung im Straßenverkehr eine wesentliche Rolle. So stellt der VCÖ (2004) fest, dass eine hohe selbstständige Mobilität von Kindern das Risiko tödlicher Unfälle verringert.

Auch FUNK et al. (2004) stellen neuere Ansätze in der Verkehrserziehung vor, nach denen nicht die Altersgrenzen, sondern die Trainingsmethoden die Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit wesentlich bestimmen. Beispielsweise wurde nachgewiesen, dass häufige Radbenutzung und Trainingsprogramme die Radfahrkompetenzen von Kindern signifikant erhöhen (BASNER / MAREES, 1993; HOHENADEL / NEUMANN-OPITZ, 2001). Daher ist nicht ein Radfahrverbot, sondern vielmehr ein Radfahrtraining im 1. und 2. Schuljahr als Unfallprophylaxe vorzusehen (HOHENADEL, 1985 in: JACKEL, 1997).

Aufgrund der sich erst mit zunehmendem Alter entwickelnden Fähigkeiten zur Teilnahme am Straßenverkehr sollten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht auf die Erziehung zu „verkehrsgerechten Kindern“ abzielen. Eine neue Verkehrserziehung vermittelt daher neben Verkehrsregeln und verkehrssicheren Verhaltensweisen auch Aspekte einer Sozialerziehung, Gesundheitserziehung und Umwelterziehung und ist damit zur „Mobilitätserziehung“ geworden (LIMBOURG, 2002).

Notwendig ist eine Verkehrsraumgestaltung, welche die Eignung für Kinder entsprechend ihren Entwicklungsstufen berücksichtigt und Bewegungsräume für eine gesunde, motorische und soziale Entwicklung schafft. HÜTTENMOSE (2003) weist darauf hin, dass kinderfreundliche Räume nicht völlig gefahrlos gestaltet sein müssen, denn „ohne Risiko gibt es keine Entwicklung“, aber die Risiken sollten erkennbar und zu bewältigen sein (vgl. auch FUNK et al., 2004).

## 3.7 Zusammenfassende Einschätzung

Der öffentliche Raum ist ein wichtiger Entwicklungsraum für Kinder und Jugendliche. Er ist wesentlicher Bestandteil des Wohnstandortes und des Lebensraumes der Familie und wird quantitativ und qualitativ unterschiedlich genutzt. Der öffentliche Raum hat Bedeutung für

- die motorische Entwicklung von Kindern und Jugendlichen;
- das Spiel (Funktionsspiele, Rollenspiele, Bewegungsspiele);
- das Erkunden größerer Aktionsräume mit dem Fahrrad;
- die Nutzung als Aufenthaltsort;
- die Entwicklung des Sozialverhaltens (Interaktion mit älteren Kindern, Jugendlichen, Lernen und Berücksichtigen von Verkehrsregeln, Anbahnung und Pflege von Kontakten).

Für Kinder und Jugendliche bedeutet das, dass der öffentliche Raum in Abhängigkeit vom Alter (und damit von der Entwicklungsstufe) unterschiedliche Funktionen zu erfüllen hat: von der ersten vertrauten Umwelt im näheren Wohnumfeld (Vorschulkinder) bis zur Nutzung bestimmter stadtweiter Territorien (Treffpunkte) durch Jugendliche.

Kinder eignen sich den Lebensraum in Abhängigkeit vom Alter, d.h. von ihren Entwicklungsstufen, an. Voraussetzung für einen ungestörten Ablauf dieser Entwicklung ist eine unabhängige Mobilität: das heißt Aktionsräume, in denen sich Kinder ohne elterliche Kontrolle bewegen und spielen dürfen. Den stärksten Einfluss auf die Größe des Aktionsraums von Kindern und Jugendlichen haben die verkehrlichen Rahmenbedingungen. Bis zum Grundschulalter stellen verkehrsreiche und/oder schnell befahrene Straßen Grenzen des Lebensraums dar. Dieser Einfluss vermindert sich mit der Zunahme der verkehrswichtigen Fähigkeiten, also mit zunehmendem Alter. Der Einfluss des Geschlechts scheint sich in jüngster Zeit zu verwischen. Auch die Unterschiede zwischen Kindern in der Stadt und auf dem Land verlieren an Bedeutung, denn die Verkehrsbelastung auf Hauptverkehrsstraßen in der Stadt bzw. in Ortsdurchfahrten im ländlichen Raum ist vergleichbar.

Die Ansprüche an den öffentlichen Raum gehen über eine sichere Verkehrsteilnahme weit hinaus. Für Vorschulkinder sind hierzu die Untersuchungen zum Einfluss des Wohnumfeldes auf die Aktivitäten, insbesondere von HÜTTENMOSEER sehr umfangreich. Geht aber der Aktionsraum über den Nahbereich der Wohnung hinaus, wie dies bei älteren Kindern der Fall ist, liegen hierzu kaum Veröffentlichungen vor. Über die Art der Nutzung des öffentlichen Raums durch Jugendliche fehlen Aussagen in der Literatur fast völlig.

Erschwert wird die Analyse der Ansprüche Jugendlicher dadurch, dass es sich bei ihnen um eine inhomogene Gruppe handelt. Das Streben nach Individualität in dieser Lebensphase, die unterschiedliche Lebenssituation (Schüler, Auszubildende, Arbeits- bzw. Ausbildungslose, vereinzelt schon selbst Eltern etc.), das unterschiedliche Eingebundensein in Gruppen (unorganisierte und organisierte Gruppen wie Sportvereine, Junge Gesellschaft und Jugendgruppen der Gemeinden), die unterschiedlichen Einstellungen lassen es kaum zu, von **den Jugendlichen** zu sprechen (HUNECKE et al., 2002). Die Raum- und Nutzungsansprüche von Jugendlichen und auch Heranwachsenden unterscheiden sich mit zunehmendem Alter immer mehr. Dies gilt es verstärkt zu berücksichtigen.

## 4 Öffentliche Räume: Anforderungen, Merkmale, Funktionen

### 4.1 Vorbemerkungen

Der öffentliche Raum ist insbesondere als Straßenraum und in der Nähe vieler Wohnstandorte von Kindern räumlich begrenzt und unterliegt bei der Gestaltung verschiedenen Anforderungen, die es abzuwägen gilt. So können sich Konflikte zwischen den Anforderungen des motorisierten und des nichtmotorisierten Verkehrs wie auch weiteren Funktionalitäten ergeben. In diesen Konflikten geht es um die Frage der Nutzung des knappen Gutes 'öffentlicher Raum'. Häufig ist zu beobachten, dass hier besonders Belange von Kindern in diesem Konflikt nicht ausreichend berücksichtigt werden. Sie erfahren Einschränkungen durch den KfZ-Verkehr, beispielsweise an gefährlichen Querungsstellen Behinderungen auf Fußwegen durch parkende Fahrzeuge und auf Zebrastreifen wegen deren Nichtbeachtung durch KfZ-Fahrer.

Zu beobachten ist aber auch: Wo immer Raum nutzbar zur Verfügung steht, wird er von Kindern und Jugendlichen angenommen. So werden Fahrbahnen, die nur in Verkehrsberuhigten Bereichen ausdrücklich dem Aufenthalt und Spiel dienen, von Kindern und Jugendlichen – wenn irgend möglich – ganz selbstverständlich in ihre Aktivitäten einbezogen. Viele Ball- und Bewegungsspiele brauchen so viel Platz, dass sie erst bei Benutzung der Fahrbahn möglich sind.

Da Kinder und Jugendliche in erster Linie als Fußgänger (und in dem Status des Fußgängers gleich gestellten Fortbewegungen wie Inline-Skaten etc.) und als Radfahrer selbständig am Verkehr teilnehmen, sind die in der Literatur dokumentierten Forderungen für diese Verkehrsbeteiligungen stets auch für Kinder und Jugendliche gültig. Diese werden hier nicht wiederholt. Im Folgenden sind vielmehr nur solche Merkmale und Funktionen diskutiert, die **speziell** für Kinder und Jugendliche gelten. Wo möglich und sinnvoll werden die Anforderungen nach Alter bzw. Geschlecht differenziert.

Die Ergebnisse finden Eingang in das Anforderungsprofil (s. **Kap. 9**) und die damit verbundenen Änderungsvorschläge für das Straßenverkehrs- und Baurecht (s. **Kap. 10**) sowie für die Richtlinien und Regelwerke (s. **Kap.11**).

## 4.2 Städtebauliche und stadtplanerische Kriterien

Die kinder- und zum Teil auch jugendfreundliche Stadt ist in erster Linie eine „Langsamkeitsstadt“. Die Langsamkeit bzw. Entschleunigung des Verkehrs wird zum bedeutenden Maßstab besonders für Kinderfreundlichkeit im Straßenverkehr und für die Verkehrsplanung. Die kinder- und jugendfreundliche Stadt weist möglichst wenig Autoverkehr auf und wickelt den notwendigen motorisierten Verkehr verträglich ab. Zur Verminderung des Verkehrsaufkommens tragen alle Maßnahmen bei, die mit dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“<sup>6</sup> verbunden werden. Das impliziert Nutzungsmischung, Nahraumqualitäten, Spiel- und Aufenthaltsorte hoher Qualität, attraktive vernetzte Orte und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen. Die entscheidenden Restriktionen für die Spiel- und Entwicklungsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen sind Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs (vgl. MÜLLER, 1994; KRAUSE, 2003).

### Nutzungsmischung

Zur Stadt der kurzen Wege gehört die Nutzungsmischung (Wohnen, Einkaufen, Infrastruktureinrichtungen, nicht störendes Gewerbe), denn monofunktionale Gebiete erzwingen weite Wege. Die Förderung der Nähe erfolgt auf der Ebene der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung. Die Nutzungsmischung hat für Kinder und Jugendliche den zusätzlichen Vorteil, Kontaktmöglichkeiten zum Arbeitsleben zu haben. Wenn auch heute niemand mehr seinem Handwerk auf der Straße nachgeht (Straßenbauarbeiten ausgenommen), so sind doch der Kundenstrom z.B. zum Bäcker bzw. Discounter, die Belieferung eines Betriebes u.ä. auch heute noch im Straßenraum zu beobachten.

Im Rahmen des Forschungsprojektes EVALO (Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte), Teilprojekt „Kids im Quartier“, wurde die Eignung verschiedener Siedlungstypen hinsichtlich der Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen untersucht (BRANDT, H. et al., 2004). Bei Betrachtung unterschiedlicher Quartiere ergaben sich vier Konfliktlinien:

- Eigenständige Mobilität: Die Vorteile von Einfamilienhaussiedlungen (Wohnen im Grünen) werden mit einer deutlich geringeren selbstständigen Mobilität der dort lebenden Kinder erkaufte.

- Verkehr: Die hohe Verkehrsbelastung in Mischgebieten führt trotz der Angebotsvielfalt zu geringeren Aufenthaltsdauern von Kindern im Freien.
- Öffentliche Orte: Hindernisse in der Nutzung des öffentlichen Raumes sind in Nutzungskonkurrenzen durch Erwachsene und Sicherheitsbedenken von Eltern zu sehen. Gerade in Zeilenbaugebieten, aber auch in Mischgebieten, wird das Spielen im öffentlichen Raum häufig durch Eltern verboten bzw. stark eingeschränkt.
- Jugendliche: Informelle Treffpunkte für Jugendliche, die vor allem in Mischgebieten zu finden sind, ergeben häufig Konflikte mit Anwohnern und Kindern (Treffpunkte von Jugendlichen sind für jüngere Kinder konfliktbeladen und werden gemieden).

Da die Tauglichkeit der Quartiere stark von Alter und Lebenssituation der Kinder und Jugendlichen abhängt, sollte die Planungspraxis vielfältige Optionen für alle Altersgruppen – auch für Erwachsene – vor Ort schaffen. Mischgebiete können aufgrund ihrer Angebotsvielfalt deutliche Vorteile gegenüber anderen Siedlungsformen haben, wenn sie kinder- und jugendgerecht gestaltet werden (ILS, 2005). Kontraproduktive hohe Verkehrsbelastungen in diesen Gebieten sollten durch Verkehrsberuhigungen unterbunden werden.



Bild 4-1: Gemischt genutztes verkehrsberuhigtes Altbauquartier (Kiel)

Besonders für Neubaugebiete ist hinsichtlich der Festsetzungen im Bebauungsplan bei der Art der Nutzung auf Nutzungsmischung hinzuwirken.

### Vorhandensein von Gelegenheiten hoher Qualität (Spiel- und Aufenthaltsorte)

Unter Spiel- und Aufenthaltsorten werden die Gelegenheiten im öffentlichen Raum gefasst, an denen Kinder und Jugendliche anzutreffen sind. Diese Orte müssen „dort sein, wo die Kinder sind“ (RAUH et al., 1995). Bedeutsam ist die Attraktivität der Orte und dies ist unabhängig vom Stadtge-

<sup>6</sup> Merke: Kurze Wege für kurze Beine.

bietstyp. In der Studie von KRAUSE / SCHÖMANN (1999) wurde der Einfluss unterschiedlicher Stadtgebietstypen<sup>7</sup> auf die Merkmale des Lebensraums untersucht. Ein systematischer Einfluss des Stadtgebietstyps auf das subjektive Empfinden und das Verhalten (hier von Grundschulkindern) konnte nicht nachgewiesen werden. "Die kindliche Raumeignung und die unabhängige Mobilität bahnt sich offenbar ihren Weg, unabhängig von den spezifischen Hindernissen oder Attraktionen eines Stadtgebiets. Lediglich die Quantität von Erfahrungen (z.B. Anzahl von Spielorten) und die Größe des Lebensraums (Aktionsraum) sind Ausdruck einer spezifischen Gelegenheitsstruktur in den Stadtgebieten" (KRAUSE / SCHÖMANN, 1999). Zum Erreichen ihrer Spielorte nehmen Kinder bzw. Jugendliche zum Teil weite Wege, z.B. Grundschülerinnen und Grundschüler über 500 Meter, in Kauf, wenn ein besonders attraktiver Spielort lockt. Es gibt keine signifikanten Unterschiede nach dem Geschlecht, lediglich nach dem Alter, das heißt mit zunehmendem Alter werden die Wege länger. Wichtig ist die Auswahl verschiedener Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten, jeweils auf möglichst hohem Niveau.

Besondere funktionale Potenziale für Kinder besitzen **Plätze**. Sie sind oftmals von hoher gestalterischer Qualität. Plätze stellen in der Stadtstruktur wichtige Räume dar, die die Orientierung und die Identifikation mit dem Stadtquartier erleichtern. Auf den Plätzen können Kinder und Jugendliche am öffentlichen Leben teilnehmen, 'mitten drin' sein und das Geschehen beobachten. Spiel- und Aufenthaltsbereiche auf Stadtplätzen kommen also dem Bedürfnis der Kinder und Jugendlichen, in die Erwachsenenwelt integriert zu sein, in besonderem Maße entgegen. Dies gilt auch für Fußgängerbereiche (s. **Bild 4-2**). Freiräume dieser Art ermöglichen zudem besondere Möglichkeiten zum Erleben und Beobachten. So gibt es außer Geschäften, Warenhäusern, Restaurants und Cafés, die vor allem für ältere Kinder und Jugendliche anziehend wirken, manchmal Straßenkünstler, Musikanten und fliegende Händler zu sehen. Größere zum Teil durch Grün bestimmte Plätze sind für viele Spiele, auch Ball- und Bewegungsspiele, geeignet und können für Kinder und Jugendliche zu einem wichtigen Aufenthaltsort und Treffpunkt im Quartier werden (NAGEL et al., 1993).



**Bild 4-2:** Kinderspiel in der Fußgängerzone (Northeim)

Neben den Aktivitätenorten brauchen Kinder und Jugendliche auch **Rückzugsorte**, geheime Plätze und Verstecke, an denen sie den Blicken Erwachsener entzogen sind (Nischen, Ecken etc.).

Jugendliche brauchen zusätzlich **Treffpunkte** im belebten öffentlichen Raum (ACHNITZ, 1992). Nur so macht das Ausprobieren von möglicherweise unangepassten und verbotenen Verhaltensweisen Spaß.

#### **Autofreie bzw. autoarme Bereiche**

Autofreie Bereiche sind für Kinder am sichersten. Auch entstehen durch die städtebaulichen Randbedingungen engere nachbarschaftliche Kontakte (HÜTTENMOSE, 1999). Aber auch die Eltern profitieren davon, denn sie benötigen deutlich weniger organisierte Nachmittagsbetreuung für ihre Kinder.



**Bild 4-3:** Autofreies Wohngebiet (Freiburg-Vauban)

<sup>7</sup> Die untersuchten Gebiete waren:  
 - Wohngebiet mit mehrgeschossigen Zeilenbauten  
 - eingemeindeter ehemals selbstständiger Ort  
 - stadtkernnahes, gemischt genutztes Altbaugelände  
 - Wohngebiet mit Geschosswohnungsbau der 70er Jahre.

Kritisch anzumerken ist, dass Kinder in autofreien bzw. autoarmen Bereichen die Teilnahme am Verkehr nicht üben können. So ist fraglich, ob in solchen Gebieten die Strategien zur Teilnahme am Verkehr in genügender Weise ausgebildet werden können. Anzumerken ist, dass die Nutzung von autofreien Gebieten durch Kinder und Jugendliche nach Art, Intensität, Konflikt usw. noch nicht geklärt ist. Untersuchungen aus Essen und Osnabrück enthalten den Hinweis, dass Kinder gern die Hauptverkehrsstraße nutzen, weil dort etwas los ist (STADT ESSEN, 2000; STADT OSNABRÜCK, 2003).

### 4.3 Verkehrliche Kriterien

#### 4.3.1 Netzplanung für den Fuß- und Radverkehr

Die Vernetzung der Spiel- und Aufenthaltsräume von Kindern und Jugendlichen durch sichere und attraktive Rad- und Fußverkehrsverbindungen ist eine wichtige Voraussetzung für eine eigenständige Mobilität. Ziel kommunaler **Netzplanung** muss es sein, das Netz der öffentlichen Straßen und Wege so zu gestalten, dass die selbstständige Mobilität für Kinder und Jugendliche in ihrer Stadt, mindestens in ihrem Stadtteil, zu einem frühen Zeitpunkt, möglichst schon im Kindergartenalter, erleichtert wird (ENGEL, 1993). Die Netze für den KFZ-Verkehr sind deutlich zu hierarchisieren. In Wohn- und Anliegerstraßen ist Durchgangsverkehr mit geeigneten Maßnahmen zu vermeiden.

Da Kinder und Jugendliche alle Verkehrsmittel, mit Ausnahme des Autos, auch selbständig nutzen, sollten das Fußverkehrs- und Radverkehrsnetz sowie das Netz des öffentlichen Verkehrs den Kriterien engmaschig, direkt, geschlossen, komfortabel, attraktiv und sicher genügen.

Besonders geeignet für fuß- und fahrradfreundliche Verkehrsnetze sind Tempo 30-Gebiete und Verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Fahrradstraßen (LIMBOURG et al., 2000).

Bei der Planung von neuen Wohngebieten werden i.d.R. **Erschließungssysteme** vorgesehen, die motorisierten Durchgangsverkehr vermeiden, dem nichtmotorisierten Verkehr aber ein durchlässiges, engmaschiges Netz zur Verfügung stellen. Aus Kindersicht ist dabei der Erschließung mittels **Sackgassen** gegenüber Schleifenstraßen der Vorzug zu geben (KEUTZ / FAHRWALD / WITTMANN / DICKHAUT, o.J.). Es sollte für den Fuß- und Radverkehr möglichst eine Verbindung zur nächsten Straße oder zum nächsten Weg vorhanden sein, um die Vernetzung der Wege zu gewährleis-

ten. Auf die Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer ist zu achten.

**Quellen** und **Ziele** für eine kinder- und jugendgerechte Netzplanung sind:

- Wohnungen, die elterliche und die von Freunden;
- Kindergärten;
- Schulen, zunehmend auch nachmittägliche Treffpunkte;
- Einkaufsmöglichkeiten, auch Kioske und Automaten;
- die Innenstadt/ das Zentrum;
- Sport- und Spielanlagen;
- (Park-)Plätze;
- Freizeiteinrichtungen;
- Parks,
- Übergangsstellen in die freie Landschaft;
- Haltepunkte des ÖV;
- und alle anderen Orte, die für Kinder und Jugendliche interessant sind.

Aus Sicht der Kinder und Jugendlichen sollten bei der Netzgestaltung folgende **Netzelemente** bevorzugt gewählt werden (in absteigender Sicherheits-Reihenfolge):

- separat geführte Geh- oder Radwege (auch Fußgängerzonen), Verkehrsberuhigte Bereiche;
- Straßen des KfZ-Verkehrs mit höchstens Tempo 30 und mäßigem Verkehrsaufkommen sowie mit Fußwegen ausreichender Breite, Radfahrer befahren die Fahrbahn im Mischverkehr und
- andere Straßen mit ausreichend breiten Gehwegen und Radverkehrsanlagen.



**Bild 4-4:** Kinderfreundliche Nutzung: Rutsche auf dem Schulweg (Aachen)

Um auch angenommen zu werden, müssen die Netzelemente aber nicht nur verkehrssicher, sondern auch attraktiv, interessant, gut beleuchtet, in gutem Zustand etc. sein (STADT OSNABRÜCK, 2003).

Als für Kinder, die zu Fuß unterwegs sind, problematisch werden gemeinsame Geh- und Radwege gesehen: „Die technische Entwicklung im Bereich der Fahrräder erlaubt ... Geschwindigkeiten, die keineswegs verträglich mit dem Schutzanspruch von Fußgängern sind. Der Gehweg sollte wieder Schutzraum für zu Fuß gehende Menschen werden. Wenigstens hier muss es möglich sein, zu gehen, ohne ständig mit Gefahren rechnen zu müssen. Dies gilt auch für die Möglichkeit, Kinder freier herumlaufen zu lassen.“ (SCHMITZ, 1999).

#### 4.3.2 Fließender Verkehr

Maßnahmen, die eine Verminderung der **Verkehrsmenge** und der gefahrenen **Geschwindigkeiten** zum Ziel haben, sind aus Sicht von Kindern und Jugendlichen im Grundsatz zu begrüßen. Erfolgt die Verminderung mit Hilfe von so genannten Pull-Maßnahmen, also durch Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und den öffentlichen Verkehr, so profitieren Kinder und Jugendliche zweifach: es gibt weniger KfZ-Verkehr und bessere Möglichkeiten für die selbstständige Verkehrsteilnahme.

Die Verkehrsmenge wirkt in zweifacher Weise auf den Aufenthalt. Zum einen steigen mit zunehmender Verkehrsmenge, zunehmender Geschwindigkeit und zunehmenden LKW-Anteilen die Verkehrsemissionen, also der Verkehrslärm und die Schadstoffe. Die Vorteile asphaltierter Flächen gegenüber zum Teil gepflasterten Fußwegen, z.B. für das Rollschuhlaufen, können genutzt werden. Mit weiter steigender Verkehrsmenge werden die Straßen jedoch zu Barrieren für kurze Wege und spontane Querungen.

Lediglich eine Fundstelle (NAGEL et al., 1993) nennt konkrete Grenzwerte für die Aufenthaltsqualitäten in städtischen Räumen – aus der Sicht von Kindern. Für das Kriterium „Qualität des Erschließungssystems“ gilt, unabhängig vom untersuchten Quartierstyp (verdichtete Altbauquartiere bis und über 3 Geschosse, Geschosswohnungsgebiete mit bis zu 6 und über 6 Geschossen, Ein- und Zweifamilienhausgebiete) danach:

- Eine Verkehrsbelastung von bis zu 600 KFZ pro Tag bietet gute Spiel- und Aufenthaltsqualitäten.

- Bei einer Verkehrsbelastung über 600 KFZ pro Tag und wirkungsvollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erfolgt die Bewertung „mittlere Eignung“. Als wenig wirkungsvoll gilt explizit das Einführen einer Tempo 30-Regelung ohne bauliche Maßnahmen.
- Bei einem Verkehrsaufkommen von mehr als 200 KFZ/Stunde sind die Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten mit minus (schlechte Eignung) zu bewerten. Dies ist für die Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten von Kindern quasi ein „k.o.-Kriterium“.

Hohe **LKW-Anteile** stellen für Kinder und Jugendliche ein Sicherheitsrisiko dar. Fahrer abbiegender LKW können die neben ihnen wartenden und fahrenden Radfahrer nur unzureichend sehen (toter Winkel)<sup>8</sup>. LKW und Busse überstreichen beim Kurvenfahren durch das Ausschwenken große Räume, die von Kindern nur schwer einzuschätzen sind. Hohe LKW-Anteile treten in einer Kommune meist in Gewerbegebieten und auf Hauptverkehrsstraßen auf. Sofern allerdings Mischnutzung mit Wohnen, Einkaufen (große Einzelhändler, Möbelhäuser etc.) oder Freizeiteinrichtungen (gewerbliche Indoor-Kinderspielplätze, Diskos etc.) vorhanden ist, ist auch für solche Gebiete mit Rücksicht auf Kinder und Jugendliche zu planen.

Die gefahrenen **Geschwindigkeiten** sind von zentraler Bedeutung für die Aufenthaltsqualität eines Straßenraums. Alle Veröffentlichungen fordern übereinstimmend die Verminderung der Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr. „Die Langsamkeit des Autoverkehrs wird zum entscheidenden Maßstab für Kinderfreundlichkeit im Straßenverkehr und für die städtische Verkehrsplanung“ (MÜLLER, 1994).

**Flächenhafte Verkehrsberuhigung** trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei (vgl. BECKER et al., 1992). Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten aber auch die Hauptverkehrsstraßen mit einbeziehen. Die Trenn- und Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen (und Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen), die den Lebensraum besonders von Kindern einschränken, sind nachgewiesen (vgl. HÜTTENMOSER, 1999). „70 bis 80 % der Unfälle, insbesondere der schweren Unfälle, passieren aber auf Verkehrsstraßen. ... Man muss Maßnahmen gerade auch in **Hauptverkehrsstraßen** fordern, wenn die Kinderverkehrsunfälle wirklich drastisch vermindert werden sollen!“ (FUSS

<sup>8</sup> Abhilfe schafft hier die EG-Richtlinie 2003/97, die am 29.01.04 in Kraft getreten ist und bis Ende Januar 2005 in nationales Recht übernommen sein muss. Dies macht eine Änderung der StVZO notwendig.



e.V., o.J., vgl. auch FUNK et al., 2004). Bis vor einigen Jahren wurde unter Fachleuten noch die Ansicht vertreten, dass Hauptverkehrsstraßen nicht 'verkehrsberuhigt' werden könnten, weil sie 'leistungsfähig' sein müssen. „Die Erkenntnis wächst jedoch, dass Einengungen, Gehweg-Nasen, Belagswechsel quer zur Fahrbahn, Fahrbahnverschwenkungen, Mittelinseln und schmalere Fahrspuren auch in Hauptverkehrsstraßen möglich sind, ohne dass deshalb der Verkehr zusammenbricht, (LIMBOURG et al., 2000). Argumente zur Verkehrsberuhigung von Hauptstraßen und ein gutes Beispiel für die Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt finden sich bei HOTZ (1996).

Doch die Einführung dieser Regelungen allein scheint nicht auszureichen. „Ein für die Verkehrsplanung bedeutsames Ergebnis ist die Tatsache, dass sich Kinder in verkehrsberuhigten Straßen nicht häufiger (aber sicherer) als in anderen Straßen aufhalten. Auch unterscheidet sich dort die Art der Aktivitäten nicht. ... Ein Grund dafür mag darin liegen, dass bei den in den 80er Jahren realisierten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die ästhetischen und verkehrs-technischen Elemente überwiegen, die erwünschte Stärkung der Kommunikations- und Spielfunktion für Kinder war nicht ablesbar. Neuere Untersuchungen zum Einsatz von Elementen der Verkehrsberuhigung und deren Bedeutung für Kinderspiel versuchen, dieses Gestaltungsdefizit zu beheben“ (KRAUSE / SCHÖMANN, 1999).



**Bild 4-5:** Ende einer Tempo 30-Zone (Wolfsburg)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass geringe Verkehrsmengen bei geringen Geschwindigkeiten fraglos zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit zur Verbesserung der Bedingungen für eine frühzeitige selbstständige, sichere Verkehrsteilnahme führen.



**Bild 4-6:** Gut gestalteter verkehrsberuhigter Bereich (Tübingen)

Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Blick in die Schweiz. Hier ist seit 1. Januar 2002 die sogenannte **Begegnungszone** geltendes Recht. Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20km/h und der Vortritt für Fußgänger, d.h. die Fahrbahn kann (auch zum Spiel) genutzt werden (STADTBAUAMT BURGDORF, 2002; vgl. ausführlicher **Kap. 10**).

Unter den derzeitigen Bedingungen der Verkehrsumwelt sind als Regelungen für innerörtliche Gebiete in absteigender Reihenfolge der Verkehrssicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer zu nennen:

- autofreie Bereiche (Wohnwege, Fußgängerzonen)
- Verkehrsberuhigte Bereiche
- Tempo 30-Zonen
- Tempo 30-Streckengebote
- Tempo 50 Regelung.

Um die angeordneten **Geschwindigkeitsregelungen durchzusetzen**, ist eine entsprechende **bauliche** Gestaltung am wirkungsvollsten. Hier kommt der Querschnittsgestaltung, insbesondere der für den motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellten Breite der Fahrbahn, große Bedeutung zu.

Beschreibungen der Ausgestaltung von **geschwindigkeitsreduzierenden Elementen**, wie Ausrundungshalbmessern, Aufpflasterungen, Gehwegnasen, Verschwenkungen etc., finden sich in den einschlägigen Regelwerken (s. auch **Kap. 4.4**). Der Einsatz von Blumenkübeln, bepflanzten Betonringen, erhöhten Holzbeeten, Büschen etc. ist genau zu prüfen. Der Sichtkontakt zwischen dem niedrig sitzenden PKW-Fahrer und einem (kleinen) Kind darf nicht verstellt werden. Andernfalls wird der Sicherheitsgewinn langsamer Fahrweise durch das für den Autofahrer „plötzliche und unerwartete Hervortreten hinter Hindernissen“ konterkariert.

### 4.3.3 Ruhender Verkehr

#### Ruhender Verkehr

An der Lösung des latenten Konfliktes zwischen Parkraumbedarf und Anforderungen von Spiel und Aufenthalt zeigt sich die Kinder- und Jugendfreundlichkeit der Kommunen. „Kinderspiel und ruhender Verkehr stehen ... in einer generellen Konkurrenz um die in den Wohnstraßen meist zu knappen, verfügbaren Straßenflächen. Diese Konkurrenz wirkt sich bis heute stets zu Lasten der Kinderspielflächen aus. In dicht bebauten Altbau-Wohnquartieren wird bei besonders starkem Parkdruck jede zugängliche freie Fläche im Straßenraum mit Personenkraftwagen besetzt und damit für das Kinderspiel unbenutzbar. Die meisten Wohnstraßen in Altbau-Wohnquartieren sind daher heute 'bessere' Parkplätze.“ (BUNDESMINISTER FÜR RAUMORDNUNG; BAUWESEN UND STÄDTEBAU (Hg.), 1980).

Das **Gehwegparken** (legal oder illegal) nimmt den Fußgängern den ihnen zur Verfügung gestellten Raum. In der verbleibenden Breite sind viele Nutzungen nicht mehr möglich (s. **Bild 4-7**). Breite Fußgänger, also solche mit Rollstuhl, Kinderwagen, Buggy, zwei Kindern an der Hand, Regenschirm, Handwagen, Taschen, Geh- oder Blindenstock u.ä. sind gezwungen, auf die Fahrbahn zu wechseln. Soziales Miteinander wie Aufenthalt, Gespräche, Kinderspiel wird behindert. Als bauliche Maßnahmen zur Vermeidung des Gehwegparkens kommen neben Pollern und Findlingen auch erhöhte Bordsteine oder Doppelbordsteine in Frage, die aber wegen ihrer Höhe das Queren für Fußgänger behindern.



**Bild. 4-7:** Gehwegparken im Zuge einer Fahrradstraße (Bielefeld)

Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen sind von sichtbehindernden **parkenden Fahrzeugen** freizuhalten. In einer Untersuchung zu Kinderunfällen in Niedersachsen wurde festgestellt, dass

Kraftfahrzeuge, die am Fahrbahnrand parkten, zu Kinderunfällen führten, da Kinder zwischen parkenden Kraftfahrzeugen die Fahrbahn als Fußgänger betraten bzw. als Radfahrer befuhren. Als beste Lösung wird an solchen Stellen die Anordnung eines Haltverbots genannt. Ist das nicht möglich, so ist die Neuordnung des ruhenden Verkehrs mit vorgezogenen Seitenräumen zur Erleichterung der Querung die zweitbeste Lösung. Erst, wenn beides nicht möglich ist, gilt: Stellplätze in Längsaufstellung (sind) aus Sicht der Kinderverkehrssicherheit geeigneter als Stellplätze in Senkrechtaufstellung, da bei ersteren eine eindeutige Gefahrenlinie besteht (SCHNÜLL et al., 1999).

Eine an den Verhältnissen vor Ort orientierte **Gestaltung der Parkplatzflächen** kann wichtige Räume für den Aufenthalt und das Spiel schaffen oder vorhandene Räume aufwerten. So lässt sich beispielsweise durch Zusammenlegen von Parkplätzen Raum für bessere Hauseingangsbereiche schaffen (KEUTZ et al., o.J.). „MEEWES schlägt ... vor, beim Bau neuer Straßen in Wohngebieten keine Stellplätze mehr am Fahrbahnrand vorzusehen. In Frage kommen aus seiner Sicht nur Sammelstellplätze auf besonderen Flächen außerhalb von Fahrbahn und Gehwegen“ (zitiert in LIMBOURG, 1995).

Ähnliche Auswirkungen wie das Parken haben auch das **Liefern und Laden** im Straßenraum. Im Gegensatz zum Parken sind die Arbeiten zum Liefern und Laden für Kinder aber noch interessant und werden beobachtet. So bedarf es einer Abwägung der Wirkungen. Im Wesentlichen wird ein Ordnen des Ladens und Lieferns in stark belasteten Straßen und in Straßen mit vielen Querungsvorgängen von Kindern und Jugendlichen erforderlich.

### 4.3.4 Querungsstellen

Um eine Straße allein zu überqueren, muss ein kleines Kind zunächst in der Lage sein, den Vorgang, der auf der Fahrbahn stattfindet, wahrzunehmen, richtig einzuordnen und zu begreifen. Dies ist etwa im Alter von 3 Jahren der Fall. Die nächste Schwierigkeit ist, dass Kinder bis zum Grundschulalter die Geschwindigkeit von herannahenden Autos nicht richtig einschätzen können. Es fällt ihnen sogar schwer festzustellen, ob ein Fahrzeug überhaupt fährt oder hält bzw. parkt (LIMBOURG, 1997a). Kleinen Kindern würde es demnach helfen, wenn Fahrzeuge bei Fahrtantritt das Abblendlicht anschalten müssten (s. **Kap. 10**).

Mit Eintritt in das Grundschulalter wird die Trennwirkung von Straßen wesentlich durch **fehlende**

oder eingeschränkte Möglichkeiten zur Querung verursacht. Diese Querungssituation ist unter drei Aspekten zu beleuchten:

- Besonders kleinere Kinder haben geringere Gehgeschwindigkeiten, was bedeutet, dass die Zeitlücke zwischen zwei Autos entsprechend größer sein muss.
- Die Reaktionsfähigkeit der Kinder ist noch vermindert, was wiederum größere Zeitlücken erfordert.
- Angebotene Querungsanlagen und -hilfen, Lichtsignalanlagen (LSA), Zebrastreifen, Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräume, Platteau- oder Teilpflasterungen, Einengungen usw., finden sich (wenn überhaupt) nur in größeren Abständen. Um diese zu erreichen, sind häufig Umwege in Kauf zu nehmen, was für kurze (oder müde) Beine besonders beschwerlich ist.

Der FUSS e.V. weist in seiner Stellungnahme zur Einführung der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 2002) darauf hin, „dass es leider keinerlei Angaben über die sinnvollen Abstände zwischen den Querungshilfen gibt. Das, obwohl unter Verkehrswissenschaftlern heute weitgehend Einigkeit darüber besteht, dass **die Anzahl der Querungshilfen** deutlich mehr Einfluss auf das Unfallgeschehen hat als das verwendete Element Lichtsignalanlage (LSA), Zebrastreifen etc.“ (HERZOG-SCHLAGK, 2002). Hinzuweisen ist auf das Fußwegekonzept der Stadt Halle. Hier wurde in den verwaltungsintern abgestimmten Qualitätsstandards für Hauptverkehrsstraßen und Hauptfußwegeverbindungen ein Planungswert von 100 bis 250 m Abstand zwischen den Querungshilfen und ein Alarmwert an Hauptgeschäftsstraßen von > 350 m festgelegt (PLATE et al., 2001).

**Bedeutende Querungsstellen** im Wegenetz der Kinder und Jugendlichen sollten durch Querungsanlagen (bei entsprechenden Einsatzbedingungen z.B. Fußgängerüberwege (FGÜ)) gesichert werden (s. **Bild 4-8**).

Das falsche Verhalten Fahrzeugführern an Fußgängerüberwegen (FGÜ) ist einer der Hauptgründe, warum der Einsatz häufig nur eingeschränkt befürwortet wird. Vor allem Geschwindigkeits- und Überholdelikte an FGÜ sind diese Gründe (SCHMITZ, 1999), neben Nichtbeachtung des Vorrangs des Fußverkehrs. So wissen nur 49% der Befragten (Führerscheininhaber 50 %), dass sie an Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) kein deutlich sichtbares Zeichen geben müssen, wenn sie die Fahrbahn überqueren wollen (ELLINGHAUS / STEINBRECHER, 1992).



**Bild 4-8:** Fehlende Querungsmöglichkeit im Bereich einer Ortsdurchfahrt (Wolfsburg)

Im **Radverkehr** kommt es unter Umständen bei **fehlenden Querungsmöglichkeiten** zum Befahren des falschen, in Fahrtrichtung auf der linken Straßenseite gelegenen, Radweges. Mehr als die Hälfte der Kinder (Grundschüler und Schüler weiterführender Schulen in Krefeld), die angaben, schon einmal den falschen Radweg benutzt zu haben, führten fehlende Querungsmöglichkeiten und starken Verkehr als Grund an. Immerhin einem Viertel der Kinder war die Regelung hinsichtlich der vorgeschriebenen Fahrtrichtung ohnehin unbekannt. Bei der in Krefeld durchgeführten Unfallanalyse zeigte sich darüber hinaus, dass die Benutzung des falschen Radweges der häufigste Unfalltyp bei den Radunfällen an Kreuzungen ist (SCHRECKENBERG, 2002).

Die Eignung von **Mittelinseln** ist altersabhängig. So sind diese für Kinder etwa bis zum Alter von 8 Jahren offenbar nicht gut geeignet, da Kinder dieses Alters kaum in der Lage sind, eine einmal begonnene Handlung zu unterbrechen (LIMBOURG, 2001). LIMBOURG weist auf eine Untersuchung aus Dortmund hin, bei der auffiel, dass Kinder dazu neigten, die Fahrbahn in einem Durchgang zu überqueren, weshalb sie häufig auf der zweiten Fahrbahnhälfte verunglückten (LIMBOURG, 1997a). Dieser Sachverhalt wird durch die Expertengespräche (s. **Kap. 5**) bestätigt, steht aber im Widerspruch zu den Aussagen im Schulweglexikon des GUV (BUNDESVERBAND DER UNFALLKASSEN, 2000).

Für größere Kinder (ab etwa 10 Jahren) und Jugendliche erfüllt die Mittelinsel den erwünschten Zweck, den Verkehr in zwei richtungsgetrennte Ströme mit zwischenliegender Wartezone zu teilen. Es reicht aus, in eine Richtung zu blicken, um eine zum Queren ausreichend große Zeitlücke in diesem Richtungsstrom zu finden. In der Veröffentlichung der Europäischen Kommission „Auf die Plätze, Kinder – los“ wird diese Altersabhängigkeit

nicht konstatiert, Mittelinseln werden vorbehaltlos empfohlen: „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 (EUROPÄISCHE KOMMISSION, 2002).

Werden FGÜ oder Mittelinseln angeordnet, so wird teilweise empfohlen, diesen Bereich aufzupflastern, um den Eindruck vermitteln, dass der Fußweg durchläuft (LIMBOURG et al., 2000). Da Aufpflasterungen eine aufwändige Maßnahme sind, ist das Ergebnis aus dem Modellgebiet Esslingen interessant. Dort wurden im Rahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung in einer Tempo 30-Zone an allen vier Seiten der Kreuzungen Zebrastrifen (ohne Aufpflasterung) angeordnet, was sich besonders bewährt hat (WEEBER et al., 1995). Im Bereich von Überquerungsanlagen sollte für nutzungsverträgliche Geschwindigkeiten (des Kfz-Verkehrs) gesorgt werden, da reduzierte Geschwindigkeiten im Interaktionsfall den Handlungsspielraum vergrößern (SCHNÜLL et al., 1999).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass eine eindeutige Rangreihung für den Einsatz von **Fußgängerüberwegen** und **Mittelinseln** in der Literatur nicht getroffen wird. Es wird sogar die Kombination von beiden empfohlen (SCHNÜLL et al., 1999).

**Über- und Unterführungen** mit Treppen stellen ein deutliches Hindernis gegenüber ebenerdigen Wegen dar. Fahrräder, Kinderwagen etc. können nur unter großem Aufwand mitgenommen werden.



**Bild 4-9:** Attraktive (und sozial sichere) Unterführung (Eckernförde)

Die ebenerdige Querung wird, wenn beide Alternativen vorhanden sind, auch bei größerer Wartezeit vorgezogen. Über- und Unterführungen mit Anrampungen kommen immer dann in Frage, wenn mehrspurige oder schnell befahrene Hauptver-

kehrsstraßen zu kreuzen sind. Da es nicht zu Konflikten mit dem Autoverkehr kommt, sind Über- und Unterführungen sehr sicher. Unterführungen sind ausreichend zu beleuchten!

Das **Vorziehen der Seitenräume** führt zur punktuellen Verschmälerung der Fahrbahn (s. **Bild 4-10**). Für die Fußgänger vermindert sich die zu überwindende Strecke. Kleinere Kinder verschwinden nicht mehr hinter parkenden Autos und müssen nicht mehr, um den Verkehr auf der Fahrbahn zu sehen, zwischen parkenden Fahrzeugen auf die Straße treten.



**Bild 4-10:** Vorgezogene Seitenräume im Tempo 30-Gebiet (Braunschweig)

Dies sind gute Gründe für den Einsatz dieser Form der Querungshilfe, die auch in Kombination mit Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen) sinnvoll ist. Um solche sogenannten Gehwegnasen anzuordnen, muss häufig Raum, der bisher zum Parken zur Verfügung stand, in Anspruch genommen werden. „Dies ist jedoch in Kauf zu nehmen, wenn es um Fragen einer höheren Verkehrssicherheit geht, wobei die Ansprüche von Autofahrern, jederzeit und an jeder Stelle in der Stadt direkt eine Parkmöglichkeit vorzufinden, so nicht umsetzbar sind. Hier muss auch ein Schwerpunkt der städtischen und polizeilichen Überwachung liegen.“ (LIMBOURG et al., 2000).

Für stärker befahrene Straßen sind aufgrund der Literaturanalyse zusammenfassend folgende Hinweise abzuleiten und in die konkrete Abwägung vor Ort einzubringen:

- Querungshilfen sind in kurzen Abständen (in Abhängigkeit von den Zielen) von etwa 100 m (max.200m) anzuordnen;
- als Querungshilfen sind mit nachstehender Priorität einzusetzen:
  - Lichtsignalanlagen (LSA) und Fußgänger-, Radfahrerampeln;

- Fußgängerüberweg (Zebrastreifen), wenn die Beachtung durch Autofahrer gesichert ist;
- Vorziehen der Seitenräume;
- Mittelinseln, wobei möglichst eine Kombination mit Aufpflasterungen vorzuziehen ist.
- Über- oder Unterführungen sind sehr verkehrssicher, sollten aber wegen der Problematik der Höhenüberwindung nur als letztes mögliches Mittel (z.B. bei Stadtautobahnen) Verwendung finden.
- An LSA sollten querende Abbieger möglichst nicht mit den Fußgängern und Radfahrern gleichzeitig Freigabezeiten erhalten. Ist das nicht anders möglich, sollten zuerst die Fußgänger, dann erst der KfZ-Verkehr Freigabe erhalten.
- LSA an Kreuzungen sollten für Fußgänger und Radfahrer bedarfsgesteuert sein, um lange Wartezeiten zu vermeiden, die besonders für Kinder langweilig sind und zur Nichtbeachtung des Rotlichts führen (SCHNÜLL et al., 1999).
- Die Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer sollten möglichst unter 20 Sekunden bleiben (SCHNÜLL et al., 1999).
- 5 Sekunden Mindestgrünzeit sind für Kinder zu kurz, um noch einmal nach links und rechts zu schauen und sich vor abbiegenden, eigentlich wartepflichtigen Fahrzeugen zu sichern.
- Eine LSA-Schaltung an Kreuzungen, die dem Fahrzeugverkehr komplett Rot, dem Fußgängerverkehr überall Grün zeigt, erlaubt auch das diagonale Kreuzen. Da Fußgänger und KFZ zeitlich getrennt die Fläche passieren, ist die Unfallgefahr vermindert. Da das Fußgänger-Rundumgrün meist erst erfolgt, nachdem beide Fahrtrichtungen nacheinander Grün erhielten, ergeben sich aber für einzelne Fußgängerströme je nach Ankunft längere Wartezeiten am Knotenpunkt.
- Fußgänger-LSA mit Anforderungstaster sind meist mit einer Mindestgrünphase für KFZ eingerichtet. Diese sollte 20 Sekunden nicht überschreiten. Bei Wartezeiten von einer Minute werden Kinder diese „Hilfe“ nicht mehr annehmen. (LIMBOURG, 1995).
- An Fußgänger-LSA mit Anforderungstaster, die sich nicht einer grünen Welle unterzuordnen haben, ist das Dauergrün der KFZ sofort bei Druck auf den Taster aufzuheben, so dass Wartezeiten bis zum Fußgänger-Grün von maximal 3 Sekunden entstehen. (WEEBER, 1995).
- Fußgänger-LSA mit Festzeitsteuerung sind möglichst so zu schalten, dass der KFZ-Verkehr zeitlich gebündelt abgewickelt wird und die verbleibende Umlaufzeit komplett den Fußgängern zur Verfügung steht. Die Fußgänger-Wartezeit wird so auf das für die Abwicklung des KfZ-Verkehrs notwendige Maß beschränkt. Eine genauere Betrachtung der Situation (Stromrichtungen der Fußgänger, Kapazität des Knotens) ist notwendig.
- LSA mit Mittelinsel sind möglichst so zu schalten, dass Fußgänger und Radfahrer in einem Zug auf die andere Straßenseite kommen (Grüne Welle für Fußgänger). Selbst Grundschulkindern sind nur eingeschränkt in der Lage, eine einmal begonnene Handlung zu unterbrechen. Zudem kann das Warten auf einer schmalen Mittelinsel, die auf beiden Längsseiten von schnellfahrendem Autoverkehr passiert wird, angsteinflößend sein.
- Das Halteverbot von pauschal 5 m vor bzw. hinter der Überquerungsanlage ist nicht ausreichend. Im Einzelfall, der in erster Linie von den gefahrenen Geschwindigkeiten und den geometrischen Verhältnissen vor Ort abhängt, kann eine deutliche Ausweitung notwendig sein. Zur Verbesserung der Sicht sollten zudem alle unnötigen Gehwegmöblierungen abgebaut werden (SCHNÜLL et al., 1999).

#### 4.4 Kriterien für Entwurf und Gestaltung

Der Straßenentwurf legt die Räume fest, die den einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen zur Verfügung stehen. Dies ist die Phase der Planung, in der auch die Aufenthaltsräume für Kinder und Jugendliche geplant werden müssen. Oftmals werden sie jedoch nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit ist beim Entwurf besondere Aufmerksamkeit dem Kriterium **Sichtverhältnisse** zu schenken. Um beispielsweise auf vielbenutzten Wegen zu Schulen oder Freizeiteinrichtungen, insbesondere an Kreuzungen und Querungsstellen, die Sicht freizuhalten, sind in Gebieten mit hohem Parkdruck bauliche Maßnahmen (Poller, Findlinge, niedrige Holzkästen für niedriges Grün – Stichwort Sichtkontakt – etc.) unerlässlich, ohne allerdings die Sichtverhältnisse zu beeinträchtigen. Bei der Möblierung sollte immer an – aus Sicht der Kinder und Jugendlichen – günstige, d.h. nicht sichtbehindernde Standorte für Telefonzellen, Litfasssäulen usw. gedacht werden (FLADE, 1986).

### Orientierung (Wegweisung)

Kinder und Jugendliche orientieren sich zumeist weniger an der wegweisenden Beschilderung. Sie brauchen vielmehr bauliche Bezugspunkte (s. **Bild 4-11**). Dies gilt in monotonen städtebaulichen Strukturen verstärkt. Die oben erläuterten Möglichkeiten zur Förderung der Vielgestaltigkeit dienen auch der Verbesserung der Orientierung. Überschaubarkeit und Unverwechselbarkeit der Umgebung erleichtern auch kleinen Kindern das Zurechtfinden (ACHNITZ, 1992). „Merkzeichen [Landmarks] im Stadtquartier [z.B. ein besonderer Platz, alter Baum, Stadttor, Brunnen] verbessern die Orientierung und sind Referenzpunkte für eine entstehende Ortsidentität“ (ACHNITZ, 1992). Verschiedene Baumarten in benachbarten Straßenzügen, unterschiedliche Materialien, aber auch unterschiedliche Verlegearten des gleichen Materials und Kunst im öffentlichen Raum dienen ebenfalls der Orientierung.



**Bild 4-11:** Woran sich Kinder orientieren (o.A.)

### Breite von Fahrspuren

Die Breite von Fahrspuren sollte sich am möglichen Mindestmaß orientieren, wenn Konkurrenzen zu Flächenansprüchen von Kindern und Jugendlichen bestehen.

### Breite von Fußwegen

Damit ein Fußweg auch für Aufenthalt und Spiel geeignet ist, muss er eine Breite von mindestens 2,50 m (netto) aufweisen (EAHV 93, EFA 2002). Eine Befragung bei kleinen, mittleren und großen Kommunen machte deutlich, „dass das Maß von 1,50 m in den Kommunen als Beurteilungsmaßstab nach wie vor dominiert, obwohl die einschlägigen Regelwerke deutlich größere Breiten empfehlen (BRÄUER et al., 1996).

Schon bei mäßigem Fußgängerverkehr sind 3,5 - 4 m (netto) erforderlich, damit sich Passanten auch mit Gepäck bzw. radfahrende Kinder begegnen können (SCHMITZ, 1995). Dies sollte als Standardbreite aufgefasst werden, von der nur in begründeten Fällen abgewichen wird. Nettobreite bedeutet, dass für alle Einbauten, Möblierungen, Grün und für Seitenabstände zu Mauer, zum ruhenden und fließenden Verkehr zusätzlicher Raum nötig ist.



**Bild 4-12:** Kinderflohmarkt im Gehwegbereich (Braunschweig)

### Breite von Radwegen

Untersuchungen bzw. Vorgaben zu kindergerechten Radwegbreiten sind nicht bekannt. Dies muss auch vor dem Hintergrund gesehen werden, dass Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr Radwege, auch wenn sie vorhanden sind, gar nicht benutzen dürfen. Da Kinder ihr Fahrrad zunächst noch nicht so gut beherrschen, benötigen sie für die Fahrmanöver mehr Platz. „Denn es ist zu beachten, dass Kinder auf dem Fahrrad nicht gut die Spur halten können, dass sie teilweise in Gruppen fahren und dementsprechend mehr Fläche in Anspruch nehmen und dass sie den Radweg manchmal entgegen der zulässigen Richtung benutzen“ (SCHNÜLL et al., 1999).

### Kreuzungen

Der (Um-)Gestaltung von Kreuzungen kommt große Bedeutung zu. Die Fahrbahnflächen müssen, um Querungsmöglichkeiten und Orientierungsmöglichkeiten zu verbessern, im Knotenbereich so weit wie möglich reduziert werden durch:

- enge Ausrundungshalbmesser;
- knapp bemessene Fahrspurbreiten, bei Mischverkehr KfZ-Rad ohne Radfahrstreifen möglichst mit einer Abmarkierung von seitlichen Schutzstreifen;
- Abkröpfung von Kreuzungen oder Einmündungen, die im spitzen Winkel verlaufen.

Diese Gestaltungsmerkmale reduzieren die gewählten Geschwindigkeiten. Auf den jetzt für den Kfz-Verkehr nicht mehr benötigten Flächen können z.B. Aufstellflächen für wartende Fußgänger eingerichtet werden (s. **Bild 4-10**).

### Aufenthaltsbereiche

„So wichtig wie Öffentlichkeit und Bewegung auf der Straße sind, es braucht auch ein Angebot an **Ruhepunkten** im Straßenraum. Der Ruhepunkt im Straßenraum kann durch kleine Maßnahmen zum Schauplatz und Aufenthaltsraum werden, der nicht nur Kindern eine haus- und wohnungsnah Spielmöglichkeit bietet, sondern auch als Treffpunkt für die Nachbarschaft Bedeutung erlangt ... Ein Ruhepunkt soll nicht versteckt sein, sondern Ausblick auf das Geschehen auf der Straße bieten. Gerade für Kinder, denen der Aufenthalt an vielen Orten verwehrt wird, ist das deutlich erkennbare Recht, sich auf der Straße aufzuhalten, wichtig (RAUH et al., 1995).

Der öffentliche Raum sollte Kindern und Jugendlichen die **Möglichkeit zur kreativen selbstgesteuerten Nutzung** bieten. Das setzt voraus, dass die Ausstattung nicht zu starr auf bestimmte Zwecke festgelegt ist, so dass es für Kinder möglich ist, etwas zu verändern. Das erklärt die ungeheure Anziehungskraft, die Baustellen, Baulücken und Brachflächen für Kinder haben. Hier steht Material, meist Bauabfälle, zur Verfügung, Aushub formt Berge und will bearbeitet werden. Dies setzt bei den Kindern Phantasie und Kreativität frei (BLINKERT, 2003).

Eine **kleinteilige, kleinräumige Gestaltung** der städtischen Räume ist anregender als eine über lange Streckenabschnitte gleichförmige Querschnittsaufteilung. Hier entstehen fast automatisch kleine Rückzugspunkte und damit Identifikations- und Orientierungspunkte. Grundvoraussetzung für eine kleinteilige Gestaltung ist es, den Entwurf in einem möglichst kleinmaßstäblichen Plan zu erarbeiten.

Diese Vielgestaltigkeit lässt sich auch durch unterschiedliche **Bodenbeschaffenheit** (Beläge, Niveauunterschiede, Steigungen, Materialien (z.B. Wasser) etc.) schaffen. „Kinder spielen mit allem, was zur Verfügung steht. Jeder Gegenstand kann Spielzeug werden, jede Struktur Kulisse“ (RAUH et al., 1995). Sind auch benachbarte Straßenräume unterschiedlich gestaltet, fördert dies die Zugehörigkeit und Geborgenheit zu „meiner Straße“, sowie die Orientierung.

Obwohl die Vielfalt der verwendeten Materialien den Menschen ihre Wege interessanter macht, ist zu beachten, dass z.B. die rollende Fortbewegung

nur auf glattem Untergrund komfortabel ist. Zur rollenden Bewegung gehören Kinderwagen, Buggys, Bobby-Cars, Kettcars, Roller, Rollschuhe, Inline-Skates etc. aber auch Rollstühle. Ein „zusammenhängendes Netz von Wegen mit glatter Oberfläche [Platten, Asphalt] (ist deshalb) wünschenswert. Dabei reicht oft ein durchgehender ca. 1 m breiter Streifen aus glatten Platten oder Asphalt, z.B. im Kopfsteinpflaster oder auf unversiegelten Wegen (s. **Bild 4-13**). Ein solches **Glattwege-Netz** deckt sich mit den Bedürfnissen von älteren Menschen, Rollstuhlfahrern und Frauen mit Stöckelschuhen nach barrierefreien und schmutzfreien Fortbewegungsmöglichkeiten (ACHNITZ, 1992).



**Bild 4-13:** Glattwege-Netz (Augsburg)

Der Einbau **unterschiedlicher Materialien** (Farbe, Form, Größe, Struktur der Oberfläche, Naturmaterial, künstliche Baustoffe, usw.) im Streckenverlauf lädt zur Erkundung der unterschiedlichen Materialeigenschaften ein. Bei der Planung geht es darum, die Materialwahl bewusst nicht gleichförmig für den gesamten Streckenabschnitt zu wählen, sondern mittels unterschiedlicher Materialien Besonderheiten wie z.B. eine Aufweitung, den Standort einer Bank, einen Pflanzbereich hervorzuheben. Wird der Einbau unterschiedlicher Materialien zu unruhig, so kann das gleiche Material in unterschiedlicher Verlegerichtung verwendet oder es können Muster, Figuren und Ornamente gelegt werden. Auch diese Modulationen helfen, den Eindruck von Vielgestaltigkeit zu erwecken.

In Neubaugebieten sieht man häufig auf Gehweg und Fahrbahn nur noch kleinteiliges Pflaster. Asphalt wird dann für Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen verwendet. Gerade in Verkehrsberuhigten Bereichen, die nach der StVO als 'Ort des Spiels' vorgesehen sind, sollte jede Art von Oberfläche vorkommen, um vielfältige Arten von Spiel anzuregen: Pflaster, Rasen, Erde, Kies, Sand, asphaltierte Plätze und Bahnen. Als sehr praktischer Belag hat sich die wassergebundene Decke erwiesen, wo bei Regen Pfützen entstehen

und in die man mit Stöcken auch noch Muster machen kann.

**Niveaunterschiede** laden zum Klettern, Balancieren, Skaten, Hüpfen etc. ein, je nach Höhe zwischen Bordstein bzw. Treppenstufen und Mauern. Abgestufte Mauern stellen eine Spielgelegenheit dar, auf auch das Herunterspringen von verschiedenen Höhen probieren kann. Wird also bei der Gestaltung notwendiger Elemente auch an die Spielbarkeit gedacht, ergibt sich dieser „Mehrwert“ meist, ohne zusätzliche Kosten zu verursachen.

### Einbauten und Ausstattungselemente

**Wasser** im öffentlichen Raum zieht Kinder, Jugendliche und Erwachsene an. Schon die Pfütze reizt zum Spiel und selbst Jugendliche fahren mit dem Rad noch gern mitten hindurch. Gefrorene Pfützen sind Eisrutschbahnen im positiven Sinne. Hinzuweisen ist jedoch auf die Verkehrssicherungspflicht der Kommunen, die eine derartige Einrichtung kaum möglich macht. Da Wasser auch die Gefahr des Ertrinkens in sich birgt, kann es auch eine dauerhaft notwendige Begleitung von Kindern erforderlich machen. Zum Ertrinken reicht bei Kleinkindern eine Wassertiefe von wenigen Zentimetern, die Mund und Nase bedeckt. Man kann aber Rinnen anlegen, die zum Hineinfallen zu schmal sind oder Wasserkunst, Becken und (Spiel-)Brunnen mit niedrigem Wasserstand in den öffentlichen Straßenraum integrieren. Eine Schwengel-Pumpe, die Wasser z.B. auch aus einem Regenrückhaltebecken oder einer Zisterne fördert, wäre sicher ein vielgeliebtes Objekt. Wo Wasser natürlich vorkommt, sollte es im Straßenraum auch sichtbar sein.

Die **Möblierung** des öffentlichen Straßenraumes durch Bänke, Post- und Verteilerkästen (s. **Bild 4-14**), Schilderpfosten, Poller, Fahrradständer, Geländer etc. kann ebenfalls zur Vielgestaltigkeit beitragen. Die genannten Elemente eignen sich in hervorragender Weise für das Spiel. In der Phantasie wird der Verteilerkasten zur Burg oder zum Pferd, am Schilderpfosten lässt sich ein Gummistift befestigen und das Pferd (Kinderfahrzeug) anleinen, der Fahrradständer ist Klettergerüst oder „Pulver“ beim Fangenspiel. Kinder nehmen diese Elemente an und widmen sie um, was ihnen bei diesen Alltagselementen häufig leichter gelingt als bei speziell für sie gemachten Spielgeräten. Dennoch sollte es nicht zur Übermöblierung des Straßenraums kommen (ERKE/KEUNECKE, 1997).

Exemplarische Hinweise für die Planung (Bedeutung von Möblierungselementen):

- Über einen Poller mit breitem Kopf (und genügend Abstand zur Fahrbahn) kann man Bockspringen;
- Umrandungen von Blumenbeeten und Baumscheiben sind bei entsprechender Breite zum Balancieren ideal (vgl. **Bild 4-15**);
- auf Geländern kann man Rutschen, wenn nicht nur senkrechte Stäbe eingebaut sind, auch klettern;
- wenn Gerüste zum Halten junger Bäume ein paar zusätzliche waagerechte Holme erhalten, sind sie gute Klettermöglichkeiten;
- werden Absperrketten stabil ausgeführt, kann man schaukeln;
- einzelne hervorstehende Steine in Mauern eröffnen das Bergsteigen in der Stadt.



**Bild 4-14:** Schaltkasten als „Beobachtungsposten“ (Braunschweig)

### Begrünung

Grün im öffentlichen Raum (Bäume, Hecken, Sträucher, Stauden etc., ist grundsätzlich zu begrüßen. Der Wechsel der Jahreszeiten, die Anwesenheit von Tieren, die Möglichkeit sich zu verstecken, unterschiedliche Strukturen, Farben und Formen und nicht zuletzt die ausgleichende Wirkung auf das Stadtklima machen den Aufenthalt in der Nähe von Bäumen, Hecken und anderem Grün interessant und angenehm. Bäume können den öffentlichen Raum beschatten, so dass sonnige und schattige Bereiche zur Verfügung stehen. Hecken können den öffentlichen Raum gliedern, Nischen und Rückzugsmöglichkeiten schaffen. Pflanzgefäße und Schutzeinrichtungen für Bäume gegen parkende Autos eignen sich zum Klettern, Plaudern oder Balancieren. Eine Baumumrandung aus Eisenbahnschwellen lässt sich besser bespielen und als Bank-Ersatz nutzen als eine solche aus gebogenen Rohren (AHL, 1997; DÖRNER, 1997). Leider eignet sich städtisches Grün auch als Hundeklo; das schränkt die Möglichkeit der Nutzung ein.



Wesentlich ist die Auswahl der Pflanzen. Grundsätzlich sollten in öffentlichen Räumen nur ungiftige Pflanzen und solche ohne Dornen, Stacheln, Nesseln verwendet werden. Flächige Strauchpflanzungen, wie sie oft zum Trennen ruhiger Orte von belebten, lauten Plätzen eingesetzt werden, können zu idealen 'Spielzimmern' werden. Außen sollten gut verzweigte, widerstandsfähige Büsche mit dichtem Laub, aber ohne Dornen und Stacheln verwendet werden, innen höher werdende Arten, die eine lichtdurchlässige Baumkrone ausbilden. Dadurch entsteht ein beispielbarer Innenraum, der keine weitere Ausstattung benötigt (RAUH, 1995). Sinnvoll angeordnet hilft das Grün, die Ziele der Verkehrsberuhigung und kinderfreundlicher Stadtraumplanung zu unterstützen. Bäume bilden Torsituationen, Hecken umfassen Ruhezone, Solitärpflanzen dienen der Identifikation etc..

Grün hat aber, wie parkende Autos, Wirkung auf die Sichtbeziehungen. Auch die Pflanzorte sowie die Höhe der Pflanzgefäße und der Pflanzen sind deshalb sorgfältig auf die Größe der Kinder abzustimmen und entsprechend einzusetzen. Die Einsehbarkeit vor Querungsstellen und Kreuzungen hat absoluten Vorrang.



**Bild 4-15:** Abtrennung zum Vorgarten lädt zum Balancieren ein (Braunschweig)

### Wände, Mauern, Zäune

Wände, Mauern und Zäune grenzen ab. Umso interessanter ist es, zu sehen, was dahinter ist. Handelt es sich um öffentliche Grundstücke, so können bei Höhen über 1 m Gucklöcher in unterschiedlicher Höhe die Neugier erlauben. Bei Bauzäunen von großen privaten Investoren in den Innenstädten ist das schon üblich.

Niedrige Mauern eignen sich zum Balancieren (s. **Bild 4-15**). Folgen sie abgestuft einem Gefälle, so kann man von unterschiedlicher Höhe hüpfen und das Überwinden der Höhensprünge hat seinen ganz eigenen Reiz. In höhere Mauern kann man Steigeisen einbauen oder einzelne Steine hervor-

gucken lassen, um so das Herauf- und Herunterkraxeln zu ermöglichen.

Dabei sind allerdings die Belange der Verkehrssicherungspflicht zu beachten.

### Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Raum bietet nur wenige Möglichkeiten für Aufenthalt und Spiel bei schlechtem Wetter. Standardmäßig kommen Unterstände nur in Form der Haltestellen des ÖPNV vor. Sie sind darüber hinaus oftmals beliebter Jugendtreffpunkt.

### Sauberkeit, Winterdienst

Öffentliche Räume müssen ein Mindestmaß an **Sauberkeit** bieten. Ein von Hundehaufen, Glassplintern oder Zigarettenkippen übersäter Gehweg bzw. Platz lädt nicht zum Aufenthalt ein. Da Kinder und Jugendliche den Straßenraum intensiver nutzen als Erwachsene und Kinder bis zum Grundschulalter häufig auf dem Boden spielen, sind sie von Verunreinigungen entsprechend stärker betroffen. Im Vergleich zu KfZ sind Fußgänger, Inline-Skater, Skate-Boarder, Rollerfahrer und Radfahrer auf eine saubere und ebene Fläche weit dringender angewiesen. Lästig sind neben den Glassplintern unter Umständen aber auch hohes Unkraut, das die verfügbaren Breiten einschränkt oder von den Fahrbahnen aus verwehter Streusand im Winter oder Splitt nach Ausbesserungsarbeiten im Frühjahr. **Winterdienst** muss für das Freihalten der hochfrequentierten Geh- und Radwege sorgen, zu Tageszeiten, die noch vor Schulbeginn liegen.

## 4.5 Zusammenfassende Einschätzung

Die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an den öffentlichen Raum als Bewegungsraum zum Spielen, attraktive Aufenthaltsmöglichkeit, Möglichkeit der eigenständigen Verkehrsteilnahme und Schutz vor dem motorisierten Verkehr stehen häufig in Konkurrenz zu den Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des motorisierten Verkehrs, und zum Teil in Konkurrenz zu Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes, zu Anforderungen der Wirtschaft etc.. Um eine fundierte Abwägung dieser unterschiedlichen Anforderungen durchführen zu können, müssen die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen zunächst formuliert und als öffentlicher Belang anerkannt werden. Zu berücksichtigen ist bei den Abwägungsprozessen, dass Kinder und Jugendliche kaum Möglichkeiten haben, sich ihrem Wohnumfeld zu entziehen. Sie sind den vorliegenden, von Erwachsenen geschaffenen, Bedingungen ausgeliefert.

Die kinder- und jugendfreundliche Stadt ist in erster Linie eine „Langsamkeitsstadt“. Die Langsamkeit bzw. Entschleunigung des Verkehrs wird zum bedeutenden Maßstab besonders für Kinderfreundlichkeit im Straßenverkehr und für die Verkehrsplanung.

Zur Verminderung des Verkehrsaufkommens und zur Reduzierung der Geschwindigkeiten tragen alle die Maßnahmen bei, die mit dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ verbunden werden. Neben Nutzungsmischung haben flächenhafte Verkehrsberuhigungskonzepte (unter Einschluss der Hauptverkehrsstraßen) die entscheidende Bedeutung. Neben der Vernetzung der Spiel- und Aufenthaltsorte auf sicheren und attraktiven Wegen ist das Vorhandensein derartiger Orte mit hoher Qualität (aus Sicht der Kinder und Jugendlichen) Voraussetzung. Diese Orte müssen bekannt und Teil des öffentlichen Raumes sein.

Die Anforderungen werden durch das vorstehende Kapitel benannt. Für Planerinnen und Planer gilt es, diese Anforderungen zu kennen und zu berücksichtigen, sei es bei der Netzplanung, bei Konzepten zum Rad- und Fußverkehr bzw. zum ruhenden Verkehr, bei der Signalisierung oder bei der konkreten Entwurfsgestaltung von Straßenräumen oder Plätzen.

Hinzuzufügen ist, dass Familien- und Kinderfreundlichkeit zunehmend zu einem wichtigen Standortfaktor von Kommunen wird. Neben den so genannten harten Standortfaktoren ist eine die Interessen der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigende öffentliche Infrastruktur und eine ausgewogene Sozialstruktur vor Ort bedeutsam (HELLMANN / BORCHERS, 2002). Eine kinder- und jugendgerechte Kommune wird aber nicht allein durch Verkehrsberuhigung, Straßenraum- oder Spielplatzgestaltung erreicht. Erst die Zusammenarbeit der gesamten Verwaltung mit dem Ziel, die Kommune als Ganzes kinder-, jugend- und familienfreundlicher zu gestalten, kann etwas Grundsätzliches bewegen. Einzelne Städte arbeiten bereits beispielhaft (vgl. **Kap. 6.3**).

## 5 Erhebungskonzept

Zentraler Gegenstand der Untersuchung sind die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an öffentliche Räume zur Sicherung eines attraktiven Aufenthaltes und einer eigenständigen Mobilität.

Das Erhebungskonzept umfasst folgende Bereiche:

- Städte- und Gemeindeumfrage  
Ziel: Überblick über praktische Erfahrungen mit Beteiligungsprojekten und Beteiligungsmethoden in der Stadt- und Verkehrsplanung.
- Erhebungen mit Kindern, Jugendlichen und Eltern
  1. Kurze standardisierte Befragung  
Ziel: Überblick über Mobilitätsverhalten der Kinder und Jugendlichen, Aussagen zum Aufenthalt und zu Anforderungen an den öffentlichen Raum.
  2. Moderierte Klassengespräche, Interviewstreifzüge, Zukunftswerkstätten  
Ziel: Anforderungen an öffentliche Räume aus Sicht der Kinder und Jugendlichen; Überprüfung geeigneter Erhebungsmethoden für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Verkehrsplanung.
  3. Moderierte Elternabende  
Ziel: Vorstellung der Untersuchungsergebnisse; Eltern sollen Einstellungen und Sichtweisen ihrer Kinder zum öffentlichen Raum kennen lernen; Einblick in die Perspektive der Eltern.
- Expertengespräche  
Ziel: Überprüfung der Handlungsempfehlungen auf Verständlichkeit und Umsetzbarkeit.

### 5.1 Städte- und Gemeindeumfrage

Um einen Überblick über Praxisbeispiele aus Städten und Gemeinden zu erhalten, wurde eine gezielte, mehrgleisige Informationssuche durchgeführt:

- Im März 2003 wurden Städte und Gemeinden über den Deutschen Städtetag und den Städte- und Gemeindebund über die Suche nach geeigneten Projekten informiert. Die Mitglieder der Fachkommissionen „Verkehrsplanung“ und „Stadtentwicklungsplanung“ des Deutschen Städtetages wurden angeschrieben und um Benennung von Projekten und Ansprechpartnern gebeten. Der Städte- und Gemeindebund hat die Bitte zur Benennung entsprechender Projekte und Aktivitäten an die Landesorganisationen weitergegeben.
- In der Fachzeitschrift „Stadt und Raum“ (Ausgabe 3/2003) wurde ein Aufruf veröffentlicht.
- Als zusätzliche Quellen konnten von den Forschungsnehmern bestehende Kontakte bzw. bereits vorliegende Materialien genutzt werden.

Die Beispiele wurden anhand eines einheitlichen Rasters dokumentiert und analysiert. Bei der Auswertung wurde zwischen **Projekten** und **Verfahren** zur kinder- und jugendfreundlichen Planung unterschieden. Es lagen 21 Projekte und 8 Verfahren zur Auswertung vor. Der Umfang der zugesandten Informationen reicht von kurzen Zeitungsartikeln und Faltblättern bis hin zu Broschüren und Berichten mit detaillierten Angaben zu den durchgeführten Projekten. Die Ergebnisse werden in **Kap. 6.3** dargestellt.

## 5.2 Erhebungen mit Kindern, Jugendlichen und Eltern

Ziel der Erhebungen war es, Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an öffentliche Räume, die noch nicht durch vorliegende empirische Untersuchungen hinlänglich abgesichert sind, zu identifizieren und die Eignung von unterschiedlichen Erhebungsmethoden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Stadt- und Verkehrsplanung zu überprüfen.

Als Erhebungsinstrumente kamen zum Einsatz:

- kurze standardisierte Befragungen (alle Altersgruppen),
- moderierte Klassengespräche mit unterschiedlichen Themen und Methoden (Grundschule, weiterführende Schule),
- Interviewstreifzüge, Verfahren der teilnehmenden Beobachtung (mit Vorschulkindern),
- Zukunftswerkstätten (Teilkollektiv Grundschule, weiterführende Schule),
- moderierte Elternabende.

Zur phänomenologischen Erfassung der Untersuchungsgebiete wurde die Methode der stationären und ambulanten Verhaltensbeobachtung („nicht-teilnehmende Beobachtung“) angewandt.

Für die Erprobung der Erhebungsmethoden wurden **Interviewstreifzüge** mit Vorschulkindern und **moderierte Klassengespräche** mit Schülerinnen und Schülern in unterschiedlichen Altersstufen durchgeführt. Im Rahmen der moderierten Klassengespräche sollten die folgenden Methoden angewandt werden:

- Brainstorming
- Kartenabfrage
- Kritische Ereignisse
- Felderkundung
- Gruppenarbeit

Zum Einsatz kam darüber hinaus in jeder Altersgruppe die Methode **Zukunftswerkstatt**.

Ergänzt wurden die moderierten Klassengespräche durch einen **Kurzfragebogen**, der je nach Altersgruppe leicht abgewandelt wurde. Im Rahmen dieses Kurzfragebogens sollten die Kinder und Jugendlichen eine Einschätzung der Wichtigkeit von unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Raum geben. Weitere Fragen betrafen die Verkehrsmittelwahl und den Grad der eigenständigen Mobilität.

Zum Abschluss der Erhebungen mit den Kindern wurden **moderierte Elternabende** durchgeführt.

### 5.2.1 Die Erhebungsgebiete

Die Erhebungen wurden in ausgewählten Schulen in Braunschweig, Östliches Ringgebiet, und Aachen, Laurensberg, durchgeführt.

Das Östliche Ringgebiet in Braunschweig ist ein gemischt genutztes stadtkernnahes Altbauquartier und ein typisches Gründerzeitviertel mit hoher Wohnqualität, aber auch hohem Parkdruck. Der Stadtteil ist gekennzeichnet durch eine rasterförmige Erschließung und stark belastete multifunktionale Hauptverkehrsstraßen (Barrieren).

Das Gebiet Laurensberg in Aachen ist ein Ortsteil in Stadtrandlage von Aachen, der Anfang der 70er Jahre eingemeindet wurde, charakterisiert überwiegend durch Einfamilienhäuser. Das Gebiet wird im Norden, im Osten und Süden durch Autobahn bzw. Autobahnzubringer begrenzt. In unmittelbarer Nähe befinden sich umfangreiche landwirtschaftliche Nutzflächen und weitläufige Naherholungsgebiete.

### 5.2.2 Stationäre und ambulante Verhaltensbeobachtung

Im Vorfeld der Erhebungen in den Schulen war es erforderlich, einen Überblick über das Untersuchungsgebiet und die zentralen Aufenthaltsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen zu gewinnen. Hierzu diente die Methode der stationären und ambulanten Verhaltensbeobachtung. Bei dieser Methode wird an einem Werktag zwischen 7 und 22 Uhr das Gebiet erkundet. Mit Hilfe eines Fotoapparates werden die kinder- und jugendspezifischen Behaviour Settings<sup>9</sup> festgehalten und dokumentiert. Dabei kann punktuell an bestimmten

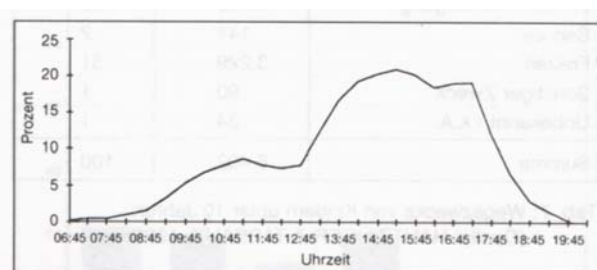
<sup>9</sup> Zur Definition des Behavior Setting s. **Kap. 3.3.1**

Aufenthaltsorten (stationär) beobachtet werden oder der Zielgruppe wird auf ihren Wegen im öffentlichen Raum gefolgt bzw. der Beobachtungsort wird gewechselt (ambulant). Es handelt sich dabei in der Tendenz um eine nicht-teilnehmende Beobachtung.

### Erhebungsdurchführung:

#### Beispiel Braunschweig

Zunächst wurde ein Zeitplan für bestimmte Routen durch das jeweilige Gebiet festgelegt. Bei der Entwicklung des Zeitplans wurden die Unterrichtszeiten der Schulen berücksichtigt. **Bild 5-1** zeigt die Wohnumweltnutzung über den Tag.



**Bild 5-1:** Zeitliche Lage kindlicher Wohnumweltnutzung im Tagesverlauf (nach PEEK, 1995)

Es ergaben sich vier zeitliche Beobachtungsschwerpunkte:

1. Route: ca. 7.30 Uhr bis 9.00 Uhr Beobachtung des Schulumfeldes (sowohl Grundschule als auch Gesamtschule) sowie Beobachtung von Kleinkindern in Begleitung auf dem Weg zur Kindertagesstätte
2. Route: ca. 10.00 Uhr bis 13.30 Uhr Beobachtung der Spielorte für Kleinkinder, gegen Ende Beobachtung des Schulumfeldes
3. Route: ca. 14.30 Uhr bis 16.30 Uhr: Beobachtung der Spielorte für Kinder und Jugendliche, gegen Ende Beobachtung des Schulumfeldes der Gesamtschule (Schluss um 15.45 Uhr)
4. Route: ca. 19.30 Uhr bis 22.00 Uhr: Besichtigung der Spielorte und Treffpunkte für ältere Kinder und Jugendliche

### 5.2.3 Vorgespräche und Auswahl der Themen

Im Vorfeld der Erhebungen wurden die ausgewählten Methoden, die im Rahmen der Untersuchung erprobt werden sollten, nach Altersgruppen auf die Städte Aachen und Braunschweig aufgeteilt. **Tab. 5-1** gibt einen Überblick.

Für die **moderierten Klassengespräche** wurden in Braunschweig die Grundschule Comeniusstraße und die Integrierte Gesamtschule Franzsesches Feld und für Aachen die Gemeinschaftsgrundschule Laurensberg sowie das Anne Frank Gymnasium ausgewählt. Ein erster Kontakt mit der Schulleitung fand schriftlich bereits vor den Sommerferien 2003 statt, nach den Sommerferien wurden dann gemeinsam mit den Lehrerinnen und Lehrern die Themen für die vorgegebene Methode ausgewählt. Dabei wurde für jede Altersgruppe ein Themenpool entwickelt.

Der Themenpool ergab sich aus der Literaturanalyse und der Analyse der Richtlinien und Regelwerke (s. **Kap. 11**).

Jahrgangsstufe	Aachen Laurensberg	Braunschweig Östliches Ringgebiet
Vorschulkinder	Interviewstreifzug	Interviewstreifzug
3. oder 4. Klasse	Brainstorming	Kartenabfrage
7. oder 8. Klasse	kritische Ereignisse	Felderkundung
11. oder 12. Klasse	Gruppenarbeit	Kartenabfrage

**Tab. 5-1:** Methoden aufgeteilt nach Altersgruppen und Erhebungsorten

Auf dieser Grundlage wurde das jeweilige Thema ortsbezogen ausgewählt und weiterentwickelt. Ziel war es, das Thema in den Themenkomplex des Unterrichts einzubinden.

Die **Interviewstreifzüge** wurden in Braunschweig in der Kindertagesstätte Till Eulenspiegel e.V. und in Aachen in der Kindertagesstätte „An der Raehmühle“ durchgeführt. Dafür wurde erst ein Kontakt mit der Leitung der Einrichtung hergestellt, um das grundsätzliche Interesse zu erfragen. Die weiteren Vorbereitungen fanden dann in Abstimmung mit den Erzieherinnen statt, die für die Betreuung der Vorschulkinder zuständig waren.

**Tab. 5-2** zeigt die Themen, die auf Grundlage der Ergebnisse der stationären Verhaltensbeobachtungen bei den vorbereitenden Gesprächen vorgelegt wurden.

Altersgruppe / Methode	Thema
3. Klasse Brainstorming	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Bewertung von Straßenräumen:</b> Assoziationen zu Fotos von Straßenräumen aus dem Untersuchungsgebiet mit unterschiedlichen Funktionen.</li> <li><b>Wie wünsche ich mir den Straßenraum?</b></li> </ol>
8. Klasse Felderkundung	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Bushaltestelle</b> 1. Schritt: quantitative und qualitative Bewertung der Aufenthaltsfläche; 2. Schritt: Ergebnisse dokumentieren und vor allem bewerten.</li> <li><b>Schulumfeld (ergiebiger):</b> 1. Schritt: quantitative und qualitative Bewertung der Aufenthaltsflächen für Jugendliche (Kinder) im Schulumfeld; 2. Schritt: Ergebnisse dokumentieren und vor allem bewerten.</li> <li><b>Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche im Stadtteil</b></li> <li><b>Jugendfreundliche Gestaltung des Stadtparks</b></li> <li><b>Erkundung zentraler Querungspunkte</b> (Standort, Umweg, Ausstattung, Sichtbarkeit,...)</li> <li><b>Untersuchung von Geh- und Radwegen:</b> 1. Schritt: Mängelsammlung; 2. Schritt: Bestimmung von Wunsch- und Mindestbreiten aus der Sicht von Kindern/Jugendlichen.</li> </ol>
7. + 8. Klasse kritische Ergebnisse	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Kinderfreundliches Radwegenetz:</b> positive und negative Erfahrungen beim Radfahren (inklusive Bewertung von Fahrradabstellanlagen), Sammlung von Mängeln bzw. positiven Elementen im Radwegenetz, Ableitung von Kriterien für ein kinder-/jugendfreundliches Radwegenetz.</li> <li>Positiv und negativ <b>bewertete Aufenthaltsorte im Stadtteil:</b> Sammlung von attraktiven und unattraktiven Aufenthaltsorten, Ableitung von Kriterien für die Planung (Lage, Verbindung, Ausstattung, Nachbarschaften,...).</li> <li><b>Bewertung verschiedener Straßenräume:</b> Bewertung von Straßenräumen mit unterschiedlichen Funktionen aus dem Untersuchungsgebiet.</li> <li><b>Bewertung des Schulumfeldes:</b> Bewertung der Aufenthaltsflächen, der Zugänglichkeit für Fußgänger, Radfahrer, ÖV-Nutzer, Pkw-Mitfahrer, Verbesserungsvorschläge, Ableitung von allgemeinen Gestaltungskriterien.</li> </ol>
11. + 12. Klasse Gruppenarbeit	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>„Jugendfreundliches“ Radwegenetz:</b> Sammlung von Mängeln bzw. positiven Elementen im Radwegenetz, Ableitung von Kriterien für ein jugendfreundliches Radwegenetz.</li> <li><b>ÖV-Anlagen: Bewertung</b> verschiedener Haltestellen (Bushof, Haltestelle am Schulzentrum, Haltestelle vor der „Haus-tür“) jeweils hinsichtlich Aufenthaltsqualität/Ausstattung, Sicherheit, Erreichbarkeit und Lage; Ableitung von allgemeinen Anforderungen an Haltestellen aus Sicht von Jugendlichen.</li> </ol>
12. Klasse diverse	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Polaritätsprofil:</b> Anforderungen und Bewertungskriterien von Jugendlichen durch Jugendliche erarbeiten.</li> <li><b>Bewertungskriterien</b> entwickeln für eine jugendfreundliche Stadt; Methode:</li> </ol>

	<p>Zukunftswerkstatt 3 Tage, mind. 2; Collage, Festrede, dpa-Meldung.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Checkliste für eine jugendfreundliche Stadt</b></li> <li><b>Generationenkonflikt:</b> Befragung von Erwachsenen mit dem Ziel, Verständnis für Jugendliche aufzubringen.</li> <li><b>Beteiligung von Jugendlichen</b> (Bedarf/Wunsch, Welche Form? Foren, Parlamente, Jugendeinwohnerversammlungen).</li> <li><b>Planspiel,</b> Podiumsdiskussion zum Thema Jugend und Mobilität (z. B. mit Videokamera dokumentiert).</li> <li><b>Voraussetzungen für eine ökologische Mobilität</b> aus der Sicht von Jugendlichen.</li> </ol>
--	---

Tab. 5-2: Potenzielle Themen für die moderierten Klassengespräche

Nach Vorstellung und Diskussion der einzelnen Themen wurde gemeinsam das Thema für die Erhebung ausgewählt und ein detaillierter Moderationsplan für das Klassengespräch erarbeitet.

### 5.2.4 Durchführung der Erhebungen

Von September bis November 2003 fanden insgesamt 14 Erhebungen statt, davon 8 in Aachen und 6 in Braunschweig. In Aachen wurde die Möglichkeit eingeräumt, jeweils in zwei Jahrgangsstufen der beiden Altersgruppen 11 bis 14 Jahre und 15 bis 18 Jahre Erhebungen durchzuführen, so dass dort zwei Erhebungen mehr durchgeführt wurden. Die acht moderierten Klassengespräche wurden mit einem Zeitumfang von ein bis dreieinhalb (Zeit)Stunden durchgeführt. Die Klassengespräche verliefen im Allgemeinen wie folgt ab: Einführung in Projekt, Thema und Methode, Hauptteil, Feedback und Gruppenfoto; später gab es als Dankeschön für jede Schülerin und jeden Schüler Ergebnisse der Stunde und ein Erinnerungsfoto.

Weiterhin fanden vier Zukunftswerkstätten mit einem Zeitumfang von zwei bis sechs Stunden statt. Die Interviewstreifzüge mit den Vorschulkindern umfassten jeweils ca. eine Stunde. Die Fragebögen wurden im Rahmen der Interviewstreifzüge und der moderierten Klassengespräche verteilt und ausgefüllt.

Einen Überblick über die Struktur der Stichprobe gibt **Tab. 5-3**.

Alter	Geschlecht		Gesamt
	Männlich	Weiblich	
Vorschulkinder (4 - 6 Jahre)	23	22	45
Grundschul Kinder (8 - 11 Jahre)	22	21	43
Ältere Kinder (12 - 14 Jahre)	42	32	73
Jugendliche (15 - 18 Jahre)	18	21	39
<b>Summe</b>	104	96	200

Tab. 5-3: Übersicht über die Stichprobe

Zusätzlich zu diesen Erhebungen wurde im Rahmen des Girls' Day 2004 am Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr eine Zukunftswerkstatt mit 16 Mädchen der 5. bis 8. Klasse zum Thema „Mobile Mädchen - Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum“ durchgeführt. Die Mädchen kamen aus dem Stadtgebiet von Aachen. Der Girls' Day ist ein bundesweiter Aktionstag, der das Berufswahlspektrum von Mädchen erweitern soll, indem Kontakte zwischen Schülerinnen und der Arbeitswelt hergestellt werden.

### 5.2.5 Beurteilung der Aussagemöglichkeiten

Aufgrund des relativ geringen Umfangs der Stichproben mit 200 Befragten sind die gewonnenen Ergebnisse nicht verallgemeinerbar. So können auch vermutete Zusammenhänge mit der jeweiligen Struktur und den Verkehrsbedingungen des Plangebietes nicht statistisch nachgewiesen werden. Die Auswertungen der standardisierten Kurzfragebögen (s. **Kap. 7**) können einen Einblick in das Mobilitätsverhalten und die Bedürfnisse der befragten Mädchen und Jungen geben und somit die Resultate der Interviewstreichzüge, Klassengespräche und Zukunftswerkstätten ergänzen und stützen. Weiterhin werden Hinweise zur Konstruktion von Fragebögen sowie zur Durchführung von standardisierten Befragungen mit Kindern gesammelt. Im Allgemeinen decken sich die Resultate aus Aachen und Braunschweig. Auf deutliche Abweichungen wird explizit hingewiesen.

## 5.3 Expertengespräche

Nachdem die Handlungsempfehlungen zur Änderung und Ergänzung der gesetzlichen Grundlagen sowie der Richtlinien und Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung vorlagen, wurden sie in der ersten Oktoberhälfte 2004 mit verschiedenen Planerinnen und Planern in Kommunalverwaltungen sowie mit Vertretern der Polizei diskutiert (vgl. **Tab. 5-5**). Die Gespräche dauerten ca. 2 bis 2,5 Stunden.

Es wurde ein allgemeiner Gesprächsleitfaden erarbeitet, der jeweils den Schwerpunkten der Expertinnen und Experten angepasst wurde. Folgende Aspekte wurden behandelt:

- Erfahrungen im Bereich der kinder- und jugendfreundlichen Planung;
- Bedeutung des öffentlichen Raumes für Kinder und Jugendliche;
- Änderungserfordernisse/-vorschläge, die sich aus der Planungspraxis ergeben;
- Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Verkehrsplanung,
- Änderungsvorschläge StVO;
- Änderungsvorschläge weiterer Rechtsgebiete (GVFG, BauGB, LBauO) und
- Schulwegsicherung.

Expertin / Experte	Stadt	Amt/ Institution	Datum
Frau Rohr	Siegen	Stadtentwicklung, Dorferneuerung	02.09.04
Frau Baumgart und weitere	Magdeburg	Stadtplanungsamt	07.09.04
Herr Horn	Göttingen	Stadtplanungsamt	08.09.04
Herr Gött-sche, Herr Lutz	Marl	Planungs- und Umweltamt	08.09.04
Herr Kön-ner und weitere	Krefeld	Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt Polizei	10.09.04
Herr Sprenger, Herr Dörge	Braunschweig	Polizeidirektion	13.09.04

Tab. 5-5: Übersicht über die Expertengespräche

Als Ergebnis der Expertengespräche liegen Zustimmung, ergänzende Hinweise und Kritik zu den im Projekt erarbeiteten Änderungsvorschlägen der rechtlichen Grundlagen, Richtlinien und Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung vor. Die Ergebnisse sind in den Handlungsempfehlungen (vgl. **Kap. 10** und **11**) berücksichtigt worden.

Alterstufe	Stadt	Methode	Thema	Anzahl der Befragten	Datum	Dauer
Vorschulkinder	AC	Interviewstreifzug	Bewertung des Straßenraums	3 Gruppen à 8-12 Kinder*	14.+21.11.2003	50-60 min
Vorschulkinder	BS	Interviewstreifzug	Bewertung des Straßenraums	3 Gruppen à 6-8 Kinder	29.+30.10.2003	50-70 min je Streifzug
Vorschulkinder	BS	Zukunftswerkstatt	Sammlung von Kritik und Wünschen zum Straßenraum	14	5.+12.11.2003	je 1 Stunde
3. Klasse	AC	Brainstorming	„Wie wünsche ich mir den Straßenraum?“	18	2.10.2003	2,5 Stunden
3. Klasse	AC	Zukunftswerkstatt	Kinderfreundliches Fußwegenetz	11	9.10.2003	3,5 Stunden
4. Klasse	BS	Kartenabfrage	Fahrradnutzung in der Freizeit	21	29.09.2003	2,5 Stunden
7. Klasse	AC	kritische Ereignisse	Kinderfreundliches Radwegenetz	25	17.10.2003	1,5 Stunden
8. Klasse	AC	kritische Ereignisse	Aufenthaltsorte im Stadtteil	24	17.10.2003	1,5 Stunden
8. Klasse	BS	Felderkundung	Aufenthaltsorte von Jugendlichen im öffentlichen Raum	27	18.09.2003	3,5 Stunden
8. Klasse	BS	Zukunftswerkstatt	Entwicklung von Bewertungskriterien für eine jugendfreundliche Stadt	10	22.09.2003	6 Stunden
11. Klasse	AC	Gruppenarbeit	Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum (Treffpunkte für Jugendliche)	15	16.10.2003	1,5 Stunden
12. Klasse	AC	Gruppenarbeit	Anforderungen von Jugendlichen an verschiedene Verkehrsmittel	19	15.10.2003	1,5 Stunden
12. Klasse	AC	Zukunftswerkstatt	Erarbeitung von Kriterien für eine jugendfreundliche Stadt	6	24.11.2003	2,5 Stunden
12. Klasse	BS	Kartenabfrage	Entwicklung eines Polartatsprofils für eine jugendfreundliche Stadt	6	23.09.2003	1 Stunde

\* Die 3. Route haben 5 Kinder, die schon an der 1. oder 2. Route teilgenommen haben, mitgemacht, da krankheitsbedingt sonst nur 3 Kinder dabei gewesen wären

Tab. 5-4: Überblick über die Erhebungen in Aachen und Braunschweig

## 6 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes

Kinder und Jugendliche haben einen rechtlichen Anspruch auf eine menschenwürdige, gesunde Entwicklung und damit das Recht auf entsprechende Lebensbedingungen. Dies beinhaltet den Schutz und die Versorgung von Kindern und Jugendlichen ebenso wie deren gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft und ihre Beteiligung am politischen Prozess. Zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Entscheidungen auf kommunaler Ebene gibt es über die UN- Kinderrechtskommission, die AGENDA 21 der Vereinten Nationen von 1992, die „Europäische Charta über die Beteiligung der Jugendlichen am Leben der Gemeinden und Regionen“ hinaus auf Bundesebene das Kinder- und Jugendhilfegesetz (KJHG) und in einigen Bundesländern die um einen Paragraphen „Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“ ergänzten Gemeindeordnungen (z. B. §22e, GO Niedersachsen). Hier können die Länder über ihre Gemeindeordnungen konkrete Anforderungen an die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen stellen. So ist festgelegt, dass die Gemeinde Kinder und Jugendliche bei Planungen und Vorhaben, die ihre Interessen berühren, in angemessener Weise beteiligen soll. Geeignete Verfahren sind zu entwickeln und durchzuführen.

### 6.1 Die Beteiligungsverfahren im Überblick

Bei der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Planungsprozessen lassen sich vier Arten von Beteiligungsverfahren unterscheiden:

- Anwaltschaftliche Modelle, wie beispielsweise Kinderbeauftragte, Kinderbüros und Kinderanwälte, bei denen die Interessen der Kinder durch Erwachsene vertreten werden.
- Repräsentative Modelle wie Kinder- und Jugendparlamente, Kinder- und Jugendbeiräte, bei denen Kinder und Jugendliche als Abgeordnete fungieren.
- Offene Modelle, wie Foren, Stadtteilversammlungen und Sozialraumkonferenzen, die keinen besonderen Reglementierungen unterliegen.
- Projektorientierte Modelle, die im Rahmen eines zeitlich begrenzten Projekts eingesetzt werden.

Darüber hinaus gibt es weitere Formen der Mitwirkung von Kindern, z.B. Befragungen und Interviews, Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Rahmen der offenen Jugendarbeit und Kontakte zu Politikern (z.B. in Form von Kindersprechstunden). Außerdem sind verwaltungsinterne Verfahren zu nennen wie Kinderverträglichkeitsprüfungen, die in der Bauleitplanung oder der Stadtentwicklungsplanung zur Anwendung kommen oder entsprechende Dienstanweisungen (Beispiel Leipzig). In diesen ist die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in kommunalen Entscheidungsfeldern (z.B. Bauleitplanung, Verkehrsplanung, Grünplanung, Jugendarbeit) geregelt.

#### (1) Anwaltschaftliche Modelle

Anwaltschaftliche Modelle waren in den 1980er Jahren die erste Form der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen. Dabei werden die Interessen durch einen Erwachsenen in der Art eines Ombudsmann (Kinderbeauftragte, Kinderanwalt, Kinder- oder Jugendbüro) wahrgenommen und an die entsprechenden zuständigen Stellen weitergeleitet.

Zugrunde gelegt sind den anwaltschaftlichen Modellen zwei Annahmen:

1. Die Betroffenen selbst sind nicht (immer) in der Lage, ihre Interessen gegenüber Verwaltung oder Politik zu artikulieren.
2. Die gesellschaftliche Durchsetzungsfähigkeit von Kindern ist so schwach, dass sie ohne Unterstützung durch Erwachsene ihre Forderungen und Anliegen nicht einbringen können.

Weitere Möglichkeiten können ergänzend eingesetzt werden, z.B. Befragungen und Interviews, Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Rahmen der offenen Jugendarbeit und Politikerkontakte (Angebot von Politikern an Kindern und Jugendliche zur Kontaktaufnahme).

#### Beispiele:

- Kinderbeauftragte (München, Eisenach)
- Kinderbüro (Frankfurt, Leipzig, Weimar, Essen)
- Ombudsmann für Verkehrssicherheit (Darmstadt)
- Amt für Kinderinteressen (Köln)
- Büro für Kinderinteressen (Osnabrück)
- Kinderanwalt „Till Eulenspiegel“ (Düsseldorf)
- Geschäftsstelle Kinderfreunde (Herten)

#### (2) Repräsentative Modelle

Repräsentative Modelle wie Kinder- und Jugendparlamente sowie Kinder- und Jugendbeiräte orientieren sich an den üblichen kommunalen Verfahren und beziehen sich häufig auch auf festgelegte Wahlperioden. Voraussetzung für diese Beteiligungsform ist es, dass sich die Kinder und Jugend-



lichen angemessen artikulieren können. Daher beteiligen sich bei diesen Modellen vorwiegend ältere Kinder und Jugendliche mit vergleichsweise hohem schulischem Bildungsniveau. Außerdem ist es wichtig, dass zwischen Parlament bzw. Beirat und Politik oder Verwaltung feste Vereinbarungen bestehen. Schwachstelle dieses Modells ist die fehlende eigenständige Kompetenz der Beiräte bzw. Kinder- und Jugendparlamente. Daher muss eine Einbindung in kommunale politische Aktivitäten gewährleistet sein.

**Beispiele:**

- Kinderparlament (Bonn, Mülheim/Ruhr, Düren, Berlin-Köpenick)
- Kinderbeirat (Bochum)
- Kinderstadtrat (Coburg)
- Kinder- und Jugendparlament (St. Augustin, Herne, Vogelbergkreis, Bad Pyrmont, Recklinghausen, Lingen)
- Jugendgemeinderat (Weingarten, Filderstadt)
- Jugendkonferenz „Sachwat“ (Ahaus)
- Fahrgastbeirat (Rhein-Main-Verkehrsverbund)
- Jugendvertretung Reinbeck (Hamburg)
- Unabhängiger Jugendrat (Lübeck)

**(3) Offene Modelle**

Für diese Modelle gibt es keine besonderen Reglementierungen oder institutionellen Einschränkungen. Vorteil ist die geringe Hemmschwelle bei der Beteiligung. Einen Nachteil kann die Gefahr der Unverbindlichkeit und Beliebigkeit darstellen. Zu den offenen Modellen zählen beispielsweise Kinder- und Jugendforen, Stadtteilversammlungen und Sozialraumkonferenzen. Bei der Durchführung werden die Kinder und Jugendlichen durch einen Erwachsenen als Moderator begleitet. Die zu bearbeitenden Themen werden dabei von den Kindern und Jugendlichen festgelegt. Formulierten Anträge, die an die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung weitergeleitet werden, müssen Ergebnis eines offenen Beteiligungsmodells sein.

**Beispiele:**

- Kinderforum (Münster, Frankfurt)
- Jugendforum (Frechen)
- Runder Tisch der Kinder (Leipzig)
- Kinder- und Jugendforum (Bünde, Seelze, München)
- „Kids beraten den Senator“ (Berlin)
- Kinder- und Jugendbeteiligungsprojekt KiJuBeP (Hemmoor)
- Bürgermeistersprechstunden (Herten)
- Jugend-Info-Point (Leipzig)
- Kinderversammlung (Saarbrücken)

**(4) Projektorientierte Modelle**

Projektorientierte Modelle zeichnen sich dadurch aus, dass sich Kinder und Jugendliche regelmäßig mit einem konkreten aus dem direkten Lebensumfeld stammenden Thema beschäftigen. Die Beteiligung reicht von der Problemerkennung bis zur Realisierung von Maßnahmen und kann daher vielfältige Varianten aufweisen. Bei entsprechender Anleitung bzw. Moderation durch Erwachsene können bei dieser Form bereits sehr junge Kinder (z.B. Vorschulkinder) beteiligt werden. Eine sehr konkrete („projektorientierte“) und Ergebnis bringende Arbeit ist Voraussetzung für den Erfolg eines solchen Modells.

Die Auswertung der Literaturanalyse nach den einzelnen Beteiligungsverfahren zeigt<sup>10</sup>, dass projektorientierte Modelle häufig vertreten sind (ca. 30 %: s. **Tab. 6-1**). Eine Differenzierung nach Altersgruppen macht deutlich, dass die Altersgruppe der 7- bis 14- Jährigen am häufigsten beteiligt wird, die repräsentativen Modelle sind eher bei den älteren Kindern zu finden. Bei den Vorschulkindern kommen lediglich projektorientierte Modelle zum Einsatz (s. **Tab. 6-2** und **6-3** zeigen einen groben Überblick).

Modell	Anzahl
Anwaltschaftlich	14
Repräsentativ	18
Offen	15
Projektorientiert	33
Weitere	10
<b>Summe</b>	<b>90</b>

**Tab. 6-1:** Übersicht der Modelle nach Anwendung

Altersstufe	Modelle				
	Anwaltschaftlich	Repräsentativ	Offen	Projektorientiert	Summe
4-6 Jahre	2	-	-	4	6
7-10 Jahre	7	9	5	24	45
11-14 Jahre	9	15	6	23	32
15-18 Jahre	2	11	4	10	27
<b>Summe</b>	<b>20</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>61</b>	<b>131</b>

**Tab. 6-2:** Übersicht der Modelle nach Altersgruppen

<sup>10</sup> Die unterschiedlichen Summen der Tab. 6-1 – 6-3 sind dadurch zu erklären, dass die Angaben in den Literaturangaben nicht immer eindeutig zugeordnet werden konnten.

	Modelle					
	Anwalt-schaftlich	Reprä-sentativ	Offen	Projekt-orientiert	Weitere	Summe
Kinder	8	-	-	12	8	28
Jugendliche	-	3	-	7	1	11
Kinder und Jugendliche	4	4	8	22	2	40
<b>Summe</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>41</b>	<b>11</b>	<b>79</b>

Tab. 6-3: Übersicht der Modelle (Alter nicht explizit genannt)

Die Literaturanalyse zeigt weiter, dass es keine inhaltlichen Planungskonzepte bzw. keine Aufgaben gibt, an denen Kinder und Jugendliche nicht beteiligt werden können. Die Bandbreite reicht von konzeptionellen Planungen wie Stadt- oder Dorfentwicklungsplänen über Konzepte zur Wohnumfeldverbesserung und zur Verbesserung der Schulwegsicherheit bis hin zu konkreten Straßenraum – oder Platzgestaltungen bzw. funktionalen und gestalterischen Verbesserungen einzelner Bushaltestellen (s. Tab. 6-4).

Planungskonzept / Aufgabe	Beispiel
• Stadtentwicklungsplan	Mölln, Wiesbaden
• Dorfentwicklungsplan	Schafflund (SH), Todenbüttel (SH)
• Stadtteilrahmenplan	Stadtteil Weidenpesch (Köln), Osnabrück
• neues Baugebiet	Stuttgart, München-Riem, Haby (SH)
• Problemorientierte Bestandsanalyse (Stadtteil)	Leipzig, Hagen-Vorhalle, Hannover-Laatzten
• Wohnumfeldgestaltung	Hamm
• Schulwegsicherheit	Hannover
• Verkehrsentwicklungsplan	Flensburg
• Straßenraumgestaltung	Herne, Berlin, Halle
• Platzgestaltung	Nordhorn, Hannover (Brachfläche), München (Blockinnenfläche)
• Fußgängerzone	Wolfenbüttel, Meißen, Langenhagen
• Gestaltung von Grünbereichen / Parks	Stadtpark Schwarzenbek, Rheinufer Düsseldorf
• Bushaltestelle	Gemeinde Lasbek

Tab. 6-4: Übersicht über Planungskonzepte

Die Methoden, die zur Anwendung kommen, sind vielfältig:

- Modellbau
  - Streifzüge / Fotostreifzüge / Stadtteilrundgänge „Rasende Reporter“
  - Zukunftswerkstätten
  - Ausstellungen (Präsentation der Ergebnisse)
  - Brainstorming
  - Kartenabfragen
  - Zeichnungen
  - Texte
  - Ortsbegehungen
- (s. auch Kap. 6.2 und Kap. 8).

Zur Berücksichtigung der Belange von Kindern steht darüber hinaus seit ca. 10 Jahren das Verfahren der **Kinderverträglichkeitsprüfung** als Handlungsanleitung für die Verwaltung zur Verfügung (HELLMANN / BORCHERS, 2002; EICHHOLZ, 2001; FÄDRICH, 2002). Hierbei handelt es sich um Kriterienkataloge, die bei der Bearbeitung von Bebauungsplänen, städtebaulichen Entwicklungsprojekten etc. zur Anwendung kommen, um die Belange von Kindern verstärkt zu berücksichtigen. In Nordrhein-Westfalen ist dazu beispielsweise ein Katalog von Leitfragen und Prüfkriterien formuliert worden, der unter folgenden Leitsätzen steht:

- Kinder haben eigene Rechte
- Gesundheit und Sicherheit fördern
- Gebrauchsfähigkeit herstellen
- Veränderbarkeit zulassen
- Erlebniswelten schaffen
- Partizipation praktizieren
- Widerstände benennen und Bündnispartner suchen.

Im Anhang zum „Dialogverfahren Kinderfreundlichkeit“ sind geeignete Themenfelder benannt:

- Städtebau und Wohnumfeld
- Kindliche Bedürfnisse und Wohnraumgestaltung
- Jungen und Mädchen im öffentlichen Raum
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Kindgerechte Lernumgebung in der Schule (mit Unterpunkten)
- Partizipation durch Öffentlichkeitsarbeit (mit Unterpunkten)
- Verkehrsplanung für und mit Kindern (EICHHOLZ, 2001).

## 6.2 Verfahren zur Ermittlung der Anforderungen an den öffentlichen Raum aus der Sicht von Kindern und Jugendlichen sowie zu ihrer Beteiligung an der Planung

Kinder und Jugendliche entwickeln sich während der Lebensspanne, auf die das Projekt zielt, sehr deutlich in Verhalten und Erleben, in ihrer Wahrnehmung und in ihren Kompetenzen, nicht zuletzt aber auch in ihren Selbstkonzepten, Bedürfnissen und Wünschen. Es entwickeln sich auch die Möglichkeiten, über die eigenen Erfahrungen zu reflektieren und auf Fragen zu antworten.

Will man Verhalten und Erleben, Bewertungen und Bedürfnisse erheben, muss man die Methoden dem Stand der kindlichen und jugendlichen Entwicklung ebenso anpassen wie dem Gegenstand der Forschung. Die Methoden für die Erhebung sind weitgehend identisch mit den Methoden für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Planung.

In manchen Fällen ist es sinnvoll, Eltern und Experten, Anlieger und von Planungen Betroffene in die Erhebungen einzubeziehen. Die Methoden können angepasst werden.

Es ist nicht möglich, eine Quelle für alle Zwecke anzugeben. Zu den einzelnen Aspekten werden hier ausgewählte Referenzen vorgestellt:

- **Entwicklungspsychologische Untersuchungsmethoden:**

Hurrelmann, K. / Bründel, H. (Hg.) (2003<sup>2</sup>): Einführung in die Kindheitsforschung. Weinheim: Beltz.

Keller, H. (Hg.) (2003<sup>3</sup>): Handbuch der Kleinkinderforschung. Bern: Huber Verlag.

- **Empirische Sozialforschung:**

KROMREY, H. / STRUCK, E. (2003, 10. Aufl.): Empirische Sozialforschung. Opladen: Leske + Budrich.

MAYER, K.U.; FRIEDRICHS, J. / SCHLUCHTER, W. (Hg.) (1997): Soziologische Theorie und Empirie. Opladen: Westdeutscher Verlag.

- **Fragebogen und Skalierung:**

FGSV (1996): Hinweise zur Messung von Präferenzstrukturen mit Methoden der Stated Preferences. Köln: FGSV, Nr. 129.

MUMMENDEY, H.-D. (1999<sup>3</sup>): Die Fragebogenmethode. Göttingen: Hogrefe.

- **Feldforschung:**

GIRTTLER, R. (2001, 4. Auflage): Methoden der Feldforschung. Wien: Böhlau (UTB).

LUEGER, M. (2000): Grundlagen qualitativer Feldforschung. Methodologie – Organisierung – Materialanalyse. Wien: WUV (UTB).

Für den Bereich der praktischen Beteiligung befindet sich im Literaturverzeichnis ein eigenes Kapitel.

In der folgenden Übersicht werden in Form von kurzen Einführungen und Stichworten die wichtigsten Verfahrensschritte und die zugehörigen Arbeitsschritte vorgestellt.

### 6.2.1 Untersuchungsziele und Themen der Beteiligung

Vor jeder Erhebung und Beteiligung an einer Planung ist festzulegen, welche Inhalte, Themen oder Motive Gegenstand der Untersuchung sein sollen. Es ist zu empfehlen, diesen Arbeitsschritt aus der Sicht der Forscher bzw. Planer und auch aus der Sicht der zu Beteiligenden durchzuspielen.

Die Ziele sollten nach Leitzielen, Teilzielen, instrumentellen Zwischenzielen sowie nach den Randbedingungen differenziert werden. Jedem Aspekt sollten Kriterien für die Erreichung zugeordnet werden, damit die Erreichung der Ziele geprüft werden kann.

#### (1) Erhebung von Kenntnissen

- eigene Wohnung, Anschrift
- häusliches Umfeld, engere Umgebung
- Wege- und Straßennetz
- öffentliche und gewerbliche Einrichtungen
- Verkehrsregeln
- verkehrliche und soziale Risiken
- öffentlicher Verkehr, Stationen, Netz, Fahrplan.

#### (2) Ermittlung von Verhaltensmustern mit Bezug zum öffentlichen Raum und zu Stationen des öffentlichen Verkehrs

- Planung von Wegen und Formen der Verkehrsteilnahme
- Nutzung des nicht motorisierten und motorisierten Individualverkehrs
- Nutzung des öffentlichen Verkehrs
- Zweckbestimmung von Wegen
- Spielverhalten
- Kontakt und Sozialverhalten
- Erfahrungen.

#### (3) Ermittlung von subjektiven Landkarten

- Strukturen
- Orientierungspunkte, Landmarks
- Orte, Wege, Verkehrsverbindungen
- Einkaufsgelegenheiten
- Spielgelegenheiten, Treffpunkte

- Präferenzen
  - Risiko- und Angstbereiche
  - Muster der Verhaltensregulation.
- (4) Erhebung von Motiven für den Aufenthalt im öffentlichen Raum**
- Zweckwege
  - Bewegung
  - Ruhe
  - Kontakt
  - Distanz von elterlicher Wohnung
  - Neugier.
- (5) Erhebung von Motiven für die Nicht-Nutzung oder Meidung des öffentlichen Raumes**
- Risiken im öffentlichen Raum
  - Nutzung von Medien in der Wohnung oder in Gebäuden
  - Freizeit in Sport- oder Freizeiteinrichtungen
  - Geringe Aussichten, Gleichaltrige zu treffen.
- (6) Erhebung von Motiven für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und ihrer Verkehrsstationen**
- Nutzung des öffentlichen Verkehrs
  - Treffpunkte
  - Kontakt
  - Wetterschutz.
- (7) Erhebung von Motiven für die Nicht-Nutzung oder Meidung öffentlicher Verkehrsmittel und ihrer Verkehrsstationen**
- Kosten
  - Risiken
  - Nutzung des motorisierten Individualverkehrs
  - Fahrpläne
  - Entfernung.
- (8) Erfassung von Wünschen an die Lage, Gestaltung und Ausstattung öffentlicher Räume und Verkehrsstationen des öffentlichen Verkehrs**
- Lage relativ zur Wohnung
  - Lage im Straßennetz
  - Lage relativ zu anderen attraktiven Einrichtungen
  - Soziale Lage
  - Eignung für spielerische und sportliche Aktivitäten
  - Diskretion und öffentliche Kontrolle
  - Ausstattung mit Objekten, Wetterschutz
  - Grün.

**(9) Ermittlung von Randbedingungen für die Nutzung oder Meidung öffentlicher Räume und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs**

- Platzmangel
- Distanzen
- Risiken
- Kontrolle
- Verkehrsbelastung, Schadstoffe
- Wetter
- Fahrpläne.

**6.2.2 Auswahl der zu bearbeitenden öffentlichen Räume und Objekte**

Weder bei einer Erhebung noch bei einer Beteiligung kann davon ausgegangen werden, dass die an der Erhebung oder am Beteiligungsverfahren teilnehmenden Kinder oder Jugendlichen die sehr zahlreichen Aspekte, auf die sich das Verfahren bezieht, kennen. Es ist sinnvoll, die möglichen Räume und Objekte zu diskutieren, eine Auswahl zu treffen, entsprechende Erhebungsschritte und Fragen vorzubereiten und gegebenenfalls mit vorgefertigten Beispielen, Alternativen oder Plänen zu illustrieren.

**(1) Wege und Nutzungsformen**

- Schulwege
- Andere Zweckwege: Einkauf, Sport, Bildung, Besuch
- Zweckfreie Wege: Bewegung, Erkundung, spielerische Verkehrsteilnahme
- Wege für spielerische und sportliche Aktivitäten
- Verbindungswege zwischen Orten.

**(2) Aufenthaltsbereiche und Nutzungsverhalten**

- Spiel mit Spielmitteln oder Bewegungsspielgeräten
- Spiel ohne Spielmittel oder Bewegungsspielgeräte
- Treffpunkte
- Territorien
- Distanzierung zur Wohnung.

**(3) Ausstattung des öffentlichen Raumes**

- Bodenbeschaffenheit
- Treppen und Rampen
- Sitzgelegenheiten
- Überdachungen
- Objekte
- Wasser
- Beleuchtung
- Grün, insbesondere Rasenflächen
- Kioske.

#### (4) Behavior Settings: zugehöriger öffentlicher Raum

Die Aufenthaltsorte werden für den Individualverkehr durch öffentliche Verkehrswege, öffentliche Räume und öffentliche Verkehrsmittel erschlossen. Sie bieten vielfach auch auf privatem Grund dem öffentlichen Verkehr und Aufenthalt gewidmete Flächen an (vgl. **Kap. 3.2.1** und **3.5.1**):

#### (5) Nutzung individueller Verkehrsmittel

- Fahrrad
- Motorisiertes Zweirad
- Personenkraftwagen.

#### (6) Nutzung von Spielfahrzeugen und Sportgeräten

- Skateboards
- Inline-Skates
- Roller.

#### (7) Haltestellen und Verkehrsstationen des öffentlichen Verkehrs

- Überdachungen
- Abstellrichtungen für Fahrräder
- Einkaufsmöglichkeiten.

#### (8) Nutzung des öffentlichen Verkehrs

- Nutzung der Einrichtungen im öffentlichen Raum
- Nutzung der Verkehrsmittel.

### 6.2.3 Interaktive Methoden zur Erhebung von Vorstellungen, Wünschen, Problemen und Lösungen

Die Methoden zur Erhebung von Vorstellungen und Wünschen, Problemen und Lösungen sind differenziert zu wählen

- nach dem Ziel der Erhebung oder Beteiligung
- nach der Altersgruppe
- nach den sozialen und ökonomischen Randbedingungen.

Zusätzlich zu den angesprochenen Kindern und Jugendlichen kann es hilfreich sein,

- Personen mit entsprechender Sachkunde, z.B. Lehrer, Sozialarbeiter, Polizeibeamte, Mitarbeiter des Jugendamtes
- Betroffene, z.B. Eltern, Anwohner oder Anlieger

in die Erhebung, mindestens aber in die Vorbereitung der Erhebung einzubeziehen.

Die nachstehende Übersicht (**Tab. 6-5**) zeigt mögliche Erhebungsmethoden. Die Erhebungsmethoden sind gleichzeitig auch als Verfahren zur Beteiligung der Kinder und Jugendlichen in der Planung

einsetzbar. In diesem Zusammenhang müssen sie gegebenenfalls angepasst werden (zur Bewertung s. **Kap. 8**). Eine detaillierte Beschreibung der interaktiven Methoden ist im **Materialband** zusammengestellt.

Verfahren	Kurzbeschreibung
Zeichnerische Verfahren	Zeichnen z.B. der Wohnumgebung des Schulweges, der Spielorte. Gute Grundlage für anschließende Gespräche, Ermittlung kognitiver Landkarten etc.
Brainstorming	Methode zur Sammlung von Ideen zu einem bestimmten Thema
Kartenabfrage	Schriftliche Form des Brainstorming (ein Stichwort bzw. eine Idee pro Karte), Möglichkeit der Zusammenfassung zu Oberthemen
Gruppenarbeit	Eine vorgegebene Aufgabenstellung wird in Kleingruppen bearbeitet. Ziel, Methoden, Spielregeln, zeitlicher Rahmen und Form der Präsentation werden vereinbart.
Methode der „kritischen Ereignisse“	Zu einem vorgegebenen Thema werden von jeder Person ein positives und ein negatives Erlebnis beschrieben.
Zukunftswerkstatt	Gruppenorientiertes Lösungsverfahren, bei dem der Lösungsweg als Prozess organisiert ist. Methodisch beruht das Verfahren auf dem Drei-Phasen-Modell: Kritikphase, Ideen- und Phantasiephase, Verwirklichungsphase
Felderkundung	Ein vorgegebener Ort wird nach bestimmten festgelegten Kriterien beschrieben und bewertet (i.d.R. Gruppenarbeit)
Leitfragen, Interview	Mit einer Leitfrage wird ein Thema mit dem Ziel einer Antwort direkt angesprochen. Mit einem Gesprächsleitfaden lassen sich mehrere Leitfragen zusammenfassen. Das Gespräch wird zum Interview, wenn es standardisiert ist.
Fragebogen	Schriftliche Form von Fragen mit der Vorgabe von Antwortkategorien. Die Fragen können sich offen nach Kenntnissen, Meinungen oder Wünschen erkundigen, mit JA oder NEIN oder abgestuft auf einer Skala beantwortet werden. Es ist möglich, mit Listen, Bildern oder Plänen komplexere Sachverhalte einzubeziehen.

**Tab. 6-5:** Übersicht über interaktive Methoden

### 6.3 Praktische Erfahrungen in Städten und Gemeinden

Der Überblick über mögliche Beteiligungsverfahren wird durch Praxisbeispiele aus Städten und Gemeinden gestützt und ergänzt. Dies ist das Ergebnis der Städte- und Gemeindeumfrage (s. **Kap. 5.1**).

Bei der Auswertung wird zwischen **Projekten** mit Kinderbeteiligung und **Verfahren** zur kinderfreundlichen Planung unterschieden.

#### 6.3.1 Projekte zur kinder- und jugendfreundlichen Planung

Zunächst soll auf die dokumentierten **Projekte** eingegangen werden (vgl. **Tab. 6-6**). Die gesammelten Materialien wurden an Hand eines einheitlichen Rasters ausgewertet und dokumentiert. Die Auswertung gliedert sich in drei Teile:

- (1) Kurzbeschreibung: Das Projekt wird hinsichtlich seiner Ziele, des Untersuchungsgebietes und seiner Ausgangslage beschrieben. Hinzu kommen Informationen zu den Methoden, zu den Akteuren und zum Zeitpunkt der Beteiligung am Projekt.
- (2) Ergebnisse: Mängel, Wünsche und entsprechende Lösungsansätze, Erfahrungen im Projektverlauf und abzuleitende Empfehlungen stehen im Blickpunkt der Analyse.
- (3) Hinweise: Hier wird der Bezug zum aktuellen Forschungsvorhaben hergestellt. Dazu werden die Relevanz geprüft und Ansätze für eine kinder- und jugendfreundliche Straßenraumgestaltung zusammengefasst. Häufig führen die Städte und Gemeinden verschiedene Projekte durch und setzen parallel Verfahren zur kinder- und jugendfreundlichen Planung ein, daher endet die Dokumentation mit Hinweisen auf weitere Ansätze.

Die dokumentierten Beispiele geben einen Einblick in die Vielgestaltigkeit der bereits erprobten Beteiligungsmethoden und der inhaltlichen Anwendungsbereiche. Sie präsentieren nur einen kleinen Ausschnitt der in Deutschland durchgeführten Partizipationsprojekte. Bei der nachfolgenden Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die vorliegenden Materialien nicht immer zu sämtlichen Auswertekriterien Informationen liefern. Die Angaben zu den einzelnen Kriterien sind daher nur beispielhaft. Häufig werden gerade nur die positiven Beispiele nach außen getragen, negative Erfahrungen gelangen hingegen selten an die Öffentlichkeit. Daher lassen sich aus den untersuchten

Beispielen allgemeine Aussagen zu den Grenzen von Erfolg und Einsatz von Partizipationsprojekten schwer ableiten.

Stadt	Projekt
Aachen	„Fuß- und Fahrradexkursionen mit Grundschulkindern“ - Beteiligung von Kindern an der Fortentwicklung des Rad- und Fußwegenetzes in Aachen
Darmstadt	„Kinder als Bauherren“ – wegweisende Projekte in einem kinderfreundlichen Stadtteil - Sonderpreis Soziale Stadt
Düsseldorf	„Planung der Rheinufergestaltung in Düsseldorf“ unter Beteiligung von Schüler/innen
Hagen	„Stadtplanung mit Kindern in Hagen“ – Untersuchung zu Wahrnehmung, Nutzung und Belangen von Kindern im Stadtteil Vorhalle sowie Ableitung von Maßnahmen als Grundlage für die Rahmenplanung
Hannover	Stadtteildetektive in der List: „Gefahren- und Problemzonen im Straßenverkehr“
Heidelberg	„Kinderwegenetz“ in Heidelberg-Kirchheim
Herne	„Komm wir planen eine Straße“ – Aktionswochen zur Gestaltung eines Straßenabschnitts
Herten	„Modellbau mit Kindern in Herten“ – Entwicklung einer Beteiligungsmethode
Karlsruhe	„Kinder erforschen die Oststadt“ – Analyse eines Stadtteils hinsichtlich seiner Kinderfreundlichkeit unter Beteiligung von Kindern
Köln	„Kinder planen mit – zu Hause in Weidenpesch“ Stadtteilentwicklung mit Kindern
Marl	„Kinder-Stadtteil-Konferenz“ – Erfassung von Wünschen und Problemen sowie gemeinsame Maßnahmenumsetzung
München	„Kinder-Aktions-Koffer“ – Unterstützung vielfältiger Teilnehmungsaktionen im Stadtteil
Osnabrück	„Verkehrskonzept Haste“ – Pilotprojekt zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrskonzepten
Schwarzenbeck	„Stadtparkgestaltung mit Kindern, Jugendlichen und Senior/innen“ – Gestaltung eines generationsübergreifenden Freizeitparks
Siegen	„Spielpfad in Siegen-Mitte“ - Vernetzung einzelner Spielpunkte
Soest	„Nahverkehr in Soest 2000. Ein Projekt mit Soester Schulen“
Solingen	„Mädchentour durch die Fuhr“ – Mädchen gestalten den öffentlichen Raum
Wiesbaden	„Aktion Kinderstadt“ – Stadtentwicklungsprojekt für Kinder und Jugendliche
Witzenhausen	„Die Bewegungslandkarte“ – Entwicklung einer Beteiligungsmethode
Wolfenbüttel	Ferienprojekt: „Kinder planen ihre Stadt“ - Gestaltung der Fußgängerzone in Wolfenbüttel

**Tab. 6-6:** Beispielprojekte mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

### (1) Themenbereiche

Die Themenbereiche der dokumentierten Projekte sind äußerst vielfältig. Kinder und Jugendliche werden zum einen bei Analysen und Lösungsvorschlägen zur Verbesserung des Lebensumfeldes auf Stadtteilebene beteiligt. Zum Teil stehen hier Aspekte wie Verkehrssicherheit, Mädchenförderung oder die Förderung nach dem Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ im Vordergrund. Zum anderen gibt es konkrete Planungen, die von Kindern und Jugendlichen entwickelt und mitgestaltet werden (Spielpfad, Schulwegsicherung Kinderwegenetz, Straßen-, Stadtpark-, Fußgängerzonen, oder Rheinufergestaltung) sowie Projekte, die in erster Linie der Entwicklung und Erprobung von Beteiligungsmethoden dienen (Modellbau, Kinder-Aktions-Koffer und Bewegungslandkarte).

### (2) Ziele

So vielfältig wie die Themenbereiche sind die Ziele der Beteiligungsprojekte. Neben dem Anspruch, dem gesetzlichen Auftrag nach KHJG gerecht zu werden, sind die Ziele drei verschiedenen Kategorien zuzuordnen:

- **Erkenntnisgewinn:** Die Projektinitiatoren möchten die Perspektive der Kinder und Jugendlichen kennen lernen bzw. diese den Politikern, der Verwaltung und den Stadtteilbewohnern vermitteln. Es wird der Frage nachgegangen, wie die jungen Menschen den öffentlichen Raum wahrnehmen und nutzen, und welche Bedürfnisse bei Planungen zu berücksichtigen sind. Zudem sollen geeignete Beteiligungsmethoden entwickelt, erprobt und aufgezeigt werden.
- **Förderung von Kindern und Jugendlichen:** Kinder und Jugendliche sollen am politischen Geschehen beteiligt werden und einen Einblick in die Tätigkeit der Verwaltung erhalten. Sie sollen sich mit dem öffentlichen Raum auseinandersetzen, sich mit dem Stadtteil identifizieren und für bestimmte Themen wie beispielsweise Verkehrssicherheit sensibilisiert werden. Es wird angestrebt, dass Kinder und Jugendliche lernen, dass sie Einfluss haben und ihre Umwelt aktiv gestalten können. Ebenso wird das Ziel genannt, den Zusammenhalt unter den Kindern im Stadtteil zu stärken. Weiterhin soll den unterschiedlichen Interessen von Mädchen und Jungen Rechnung getragen werden.
- **Verbesserung der Lebensqualität:** Neben der allgemeinen Absicht, die Lebensqualität im Stadtteil zu erhöhen, werden mehrfach die Ziele genannt, dass Raum für Kinder und Jugendliche zurück gewonnen werden soll und dass die Verkehrssicherheit zu erhöhen ist.

### (3) Ausgangslage und Untersuchungsgebiet

Die Angaben sind in vielen Fällen nur beschränkt oder nicht vorhanden. Die Wahl des Gebietes leitet sich bei einigen Projekten aus der Lage des zu entwickelnden Bereiches ab. Falls Merkmale des Gebietes beschrieben werden, dominieren Gebiete mit hohem Verdichtungsgrad, hohen verkehrlichen Belastungen, Defiziten an Frei- und Spielflächen, sozialem Wohnungsbau, hohem Anteil an Kindern und Jugendlichen sowie Ausländern, etc.. Aber auch die Tatsache, dass im Stadtteil Kinder und Jugendliche unterdurchschnittlich vertreten sind, kann ausschlaggebend für die Projektinitiative sein. Zudem werden häufig Projekte durchgeführt, obwohl keine bedeutsamen Probleme hinsichtlich der Kinder und Jugendlichen vor Ort vorliegen. Hier stehen konkrete Planungsaufgaben an oder es liegen spezielle Programme und Ziele vor, z.B. „Fahrradfreundliche Stadt“ (Aachen), Förderprogramm „Soziale Stadt“ (Darmstadt-Kranichstein), „Beispielbare Stadt“ der Planungsgruppe „Stadt-Kinder“ (Herne). Auch Erfahrungen aus anderen Projekten können den Anstoß für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen geben. So ist aus einem Stadterneuerungsprojekt ein Mädchenbeteiligungsprojekt (Solingen-Fuhr) hervorgegangen, da ermittelt wurde, dass hier Belange von Mädchen kaum Berücksichtigung fanden.

### (4) Beteiligungsverfahren

Es ist ein breiter Einsatz verschiedener Methoden festzustellen. Häufig kommen Streifzüge zur Bestandsaufnahme und Problemanalyse, teilweise mit Unterstützung durch Foto- und Videodokumentationen, zur Anwendung. Es werden auch vielfältige andere geeignete Methoden wie Passantenbefragungen, Arbeiten mit Stadtplänen, Brainstorming, Unterrichtsprojekte, Geschwindigkeitsmessungen, Stadtteil-Konferenzen, Bewegungslandkarten etc. eingesetzt. Die Maßnahmen werden bevorzugt mittels Modellbau und Collagen bzw. in Zukunfts- oder Planungswerkstätten entwickelt. Zur Darstellung der Ergebnisse werden Gesprächsrunden und Konferenzen mit Erwachsenen, Präsentationen der Modelle, Ausstellungen, Rollenspiele usw. durchgeführt.

### (5) Akteure

Die Kinder und Jugendlichen werden häufig über die Schule, aber auch durch andere Institutionen im Stadtteil oder über Öffentlichkeitsarbeit zur Beteiligung am Projekt gewonnen. Nicht in allen Fällen liegen Angaben zum Alter der Mädchen und Jungen vor. Tendenziell lässt sich jedoch feststellen, dass Kinder im Vorschulalter und 16 bis 17-Jährige kaum vertreten sind, während die Alters-

gruppe der 8 bis 14-Jährigen am häufigsten beteiligt ist. Dies muss nicht zwingend aus den Vorgaben der Organisatoren resultieren. Beispielsweise konnten im Projekt „Mädchentour durch die Fuhr“ (Solingen) zum Bedauern der Veranstalterinnen keine älteren Mädchen zur Teilnahme gewonnen werden.

Weitere typische Akteure sind

- Vertreter der Verwaltung (überwiegend Jugend- und Planungsämter, Kinderbeauftragte) als Initiatoren und zur Projektbegleitung,
- Fachleute (Planerinnen und Planer, Pädagoginnen und Pädagogen) zur Projektdurchführung,
- Institutionen des Stadtteils (beispielsweise Schulen, Kindergärten und Kirchengruppen) als Initiatoren bzw. zur Projektunterstützung,
- Politiker (Bürgermeister, Bezirksausschuss etc.) zur Diskussion der Kritik und der Verbesserungsvorschläge und
- Forschungseinrichtungen zur wissenschaftlichen Begleitung.

Zum Teil schließen sich während der Projektphase die unterschiedlichen Institutionen zu projektbegleitenden Arbeitskreisen zusammen. Entsprechend den unterschiedlichen Zielsetzungen der Projekte findet die Partizipation nur in einzelnen oder in allen **Planungsphasen** statt. Generell ist aus den Beispieldokumentationen abzuleiten, dass es möglich ist, Kinder und Jugendliche an allen Arbeitsschritten von der Bestandsaufnahme bis hin zur Maßnahmenbewertung zu beteiligen.

## (6) Ergebnisse

Die Zusammenfassung der aufgedeckten **Mängel bzw. Wünsche** aus Kinder- und Jugendsicht entspricht weitgehend den Ergebnissen der Erhebungen in diesem Projekt (vgl. **Kap. 9**). Eine allgemeine Zusammenschau der Wünsche von Kindern und Jugendlichen enthält **Tab. 6-7**.

**Projektergebnisse** sind allgemeine Hinweise zum kind- und jugendgerechten Planen sowie Hinweise auf spezielle örtliche Mängel und entsprechende Verbesserungsvorschläge aus der Perspektive der beteiligten Mädchen und Jungen. Diese werden ausgewertet, dokumentiert und häufig der Öffentlichkeit sowie entscheidungslegitimierten politischen Gremien präsentiert. In einigen Projekten werden konkrete Maßnahmen direkt (mit den Kindern und Jugendlichen) umgesetzt. In anderen Projekten fließen die Ergebnisse zunächst in die Politik und Verwaltungsarbeit ein und werden nach Möglichkeit langfristig berücksichtigt.

- weniger Verkehr
- rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmer (angemessene Geschwindigkeiten, keine Regelübertretungen)
- keine parkenden Autos als (Sicht-)Hindernisse
- weniger Lärm und Abgase durch den Verkehr
- mehr Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigte Bereiche
- sichere Querungsmöglichkeiten (Ampelschaltungen mit langen Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer ohne Gefährdung durch Rechts- oder Linksabbieger, Fußgängerüberwege und genügend breite Mittelinseln)
- Fuß- und Radwegenetze mit genügend breiten Wegen, ohne Lücken und Hindernisse
- gute Busverbindungen, sichere Haltestellen
- übersichtliche, helle Wege
- geeigneter Straßenbelag zum Inline Skaten
- sicher und gut erreichbare Spielorte
- Spielorte ohne Konflikte mit Jugendlichen, „Pennern“ und Hunden
- Spielorte mit Naturelementen (Pflanzen, Wasser)
- vielseitige Spielgelegenheiten (Basketballfeld, Fahrradparcours, Half-Pipe, Seilbahn etc.).

**Tab. 6-7:** Zusammenfassung der Wünsche von Kindern und Jugendlichen (keine Rangfolge)

Als **positiver Effekt** der Partizipationsprojekte wird neben der realen Verbesserung der Lebensumwelt häufig die Erweiterung der Planer- und Politikersicht um die Perspektive der Kinder und Jugendlichen betont, wodurch nützliche Ideen, Anregungen und Lösungen in das jeweilige Projekt einfließen. So wird innerhalb des Projektes „Verkehrskonzept Haste“ (Osnabrück) festgestellt, dass die Kinder Gefahrenpunkte entdeckt hätten, die Erwachsene nicht bemerkt haben. Selten enthalten die Projektinformationen allerdings Aussagen zu konkret messbaren Verbesserungen. Die Stadt Heidelberg berichtet jedoch von einer Zunahme des Fußgängeranteils bei kleineren Kindern, die Stadt München stellt die Stärkung des kinderpolitischen Netzwerks und das Erlernen einer differenzierten Betrachtungsweise auf den Stadtteil dar, die Stadt Schwarzenbeck betont die Möglichkeit, soziale Kosten zu sparen, da Gewalt und Vandalismus reduziert werden. Insgesamt überwiegen die positiven Erfahrungen. Häufig wird eine Fortführung des Projektes geplant sowie eine weitere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der jeweiligen Stadt angestrebt. Mehrfach werden die hohe Motivation und das Engagement der partizipierenden Jungen und Mädchen gelobt. Sie haben erfahren, dass sie ihre Umwelt aktiv gestalten können und realistische Vorschläge und nützliche Ideen dazu entwickelt. Kinder haben sich als Experten erwiesen, die neue Sichtweisen mit einbringen. Das Projekt „Mädchentour durch die Fuhr“ (Solingen) hat



für die Aktivitäten den Jugendkulturpreis 1998 erhalten.

Die **Umsetzbarkeit** der Maßnahmen wird unterschiedlich beurteilt. In einigen Fällen wird die schnelle Umsetzbarkeit der Maßnahmen betont, in einem anderen Projekt werden andererseits lange Umsetzungsphasen kritisiert. Die Resonanz in Politik, Verwaltung und Bevölkerung ist meist positiv, dagegen behindern manchmal Bewohner die Umsetzung, da sie sich beispielsweise gegen Kinderlärm aussprechen oder Parkplätze nicht aufgeben möchten. Auch das Gebot der planerischen Abwägung mit anderen Belangen kann den zunächst geplanten Umfang der Maßnahmen einschränken. Kritik von Seiten der Kinder gab es hinsichtlich der Organisation einer Kinderkonferenz und eines Entwurfes, der nicht gemäß den Kinderwünschen umgesetzt wurde.

Einige der Beispielprojekte geben **Empfehlungen** und **Hinweise** für geeignete Projektstrukturen. So sind beispielsweise gerade bei komplexen Projekten geeignete Abstimmungs- und Kommunikationsstrukturen zu schaffen. Zu beachten ist, dass einige Methoden personal- und zeitintensiv sind. Mehrfach wird auf die Bedeutung einer zeitnahen Umsetzung der Maßnahmen hingewiesen. Politik und Verwaltung sollten das Projekt mittragen und die Zusage machen, sich für Veränderungswünsche einzusetzen. Die Kontrolle der Umsetzung und die Transparenz der Beschlüsse sind notwendig, denn Kinder und Jugendliche sollen bzw. möchten erfahren, dass ihr Engagement lohnend ist. Ebenso kann sich eine Einbettung in ein Verkehrskonzept oder einen Rahmenplan als sinnvoll erweisen.

Auch zur Zusammenarbeit mit Kindern werden einzelne Ratschläge gegeben:

- Spielaktionen eignen sich besonders gut zum Kennenlernen der Teilnehmenden untereinander.
- Je jünger die Kinder sind, desto höher sollte die Anschaulichkeit der Materialien sein.
- Bei Modellen u.ä. ist die Dokumentation ergänzender Erläuterungen der Kinder zu den Ideen und Hintergründen hilfreich.
- Bei größeren Projekten ist eine gemeinsame Abschlussveranstaltung empfehlenswert.

Neben den Anregungen zur **Straßenraumgestaltung**, die sich direkt aus den Wünschen der Kinder und Jugendlichen ableiten lassen, sollen hier weitere Hinweise zu inhaltlichen Vorschlägen zusammengefasst werden, die als Vorschläge in den verschiedenen Projekten erarbeitet worden sind:

- Maßnahmen zur Unterbindung von Geschwindigkeitsübertretungen; beispielsweise: reduzierte Fahrbahnbreiten, Aufpflasterungen an wichtigen Fußgängerüberwegen, Verengung des Lichtraumprofils, Maßnahmen zur Unterbindung des Parkens auf Gehwegen (vor allem im Nahbereich der Häuser),
- Vielfältige Gestaltung von Straßen und Plätzen zur Erfahrung sensomotorischer Fähigkeiten, zur Erfahrung von Beweglichkeit und Geschicklichkeit; Bewegungs- und Spielgeräte in Fußgängerzonen und auf Plätzen integrieren,
- Verkehrssichere Wege interessant gestalten und vernetzen („Kinder-Hauptstraße“), Kennzeichnung des (Kinder-)Wegenetzes,
- Vorhandensein geplanter und informeller Treffpunkte,
- Beleuchtung von Fußwegen und
- Schaffung von Sackgassen durch Poller.

### (7) Folgerungen für eine kinder- und jugendfreundliche Planung

Insgesamt beinhalten die Beispiele interessante Projekte zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen. Es werden zahlreiche Hinweise auf die Berücksichtigung der Belange junger Menschen im öffentlichen Raum gegeben. Die Zusammenstellung der Projekte verdeutlicht die Vielfalt der Themen und Methoden zur Partizipation von Mädchen und Jungen im Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung, die bereits in der Praxis erprobt sind. Es werden inhaltliche und organisatorische Hinweise zur kind- und jugendgerechten Planung gegeben. Ein Teil der Projekte demonstriert, dass die Verankerung von Kinder- und Jugendrechten (UN-Kinderrechtskonvention, KJHG, Gemeindeordnungen) Städte dazu veranlassen kann, eine Vorreiterrolle zu übernehmen und neue Wege zu erproben, um dem Gesetzesanspruch gerecht zu werden. Im Allgemeinen ist die Übertragbarkeit der Projekte auf andere Städte gegeben. Zum Teil ist der Informationsgehalt der Materialien hinsichtlich des methodischen Vorgehens gering.

#### 6.3.2 Verfahren zur kinder- und jugendfreundlichen Planung

In der konkreten Projektarbeit gibt es verschiedene Verfahren zur kinder- und jugendfreundlichen städtischen Planung. Die vorliegenden Beispiele beinhalten Kinderfreundlichkeitsprüfungen zur Integration von Kinderinteressen in der Stadt- und Verkehrsplanung, Spielleitplanungen, sowie die Berücksichtigung von Kinderinteressen in einem Verkehrsentwicklungsplan. Eine Sonderstellung neh-

men die beiden Städte Leipzig und München ein, die jeweils einen verwaltungsübergreifenden Ansatz zur umfassenden Berücksichtigung von Kinder- und Jugendbelangen verfolgen.

Einen Überblick über die Verfahren gibt **Tab. 6-8**. Das Auswerteraster gliedert sich in eine Kurzbeschreibung des Verfahrens und weitere Hinweise. Auf Grund der geringen Anzahl der Beispielfälle und ihrer erheblichen Unterschiede in Ablauf und Informationsdichte erweist sich eine systematische Zusammenfassung der Verfahren an Hand des Auswerterasters als schwierig. Vielmehr sollen im Folgenden die einzelnen Verfahren kurz dargestellt werden.

Stadt / Land	Verfahren
Aachen	Kriterienkatalog Kinder- und Familienfreundlichkeit
Heidelberg	Checkliste für Planer – kinderfreundliche Wohngebietsplanung auf der Ebene der Bauleitplanung
Leipzig	Kinderfreundlichkeitsprüfung und Dienst-anweisung „Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in kommunalen Entscheidungsfeldern“
Mannheim	Verkehrsentwicklungsplan Mannheim – Teilkonzept Innenstadt mit besonderer Berücksichtigung der Spielraumvernetzung
München	Konzept „München – Stadt für Kinder“; Konzept „Spielen in München“; Kinderbeauftragte, weitere Projekte
Stuttgart	Spielflächenleitplan
Wuppertal	Kinderfreundlichkeitsprüfung
Rheinland-Pfalz	Spielleitplanung – Verfahren der Planung und Beteiligung zur Erhaltung bzw. Schaffung kindgerechter Kommunen

**Tab. 6-8:** Verfahren zur kinder- und jugendfreundlichen Planung

Beispiele für **Kinderfreundlichkeitsprüfungen** liegen aus Aachen, Heidelberg, Leipzig und Wuppertal vor. Kinderfreundlichkeitsprüfungen bestehen im Wesentlichen aus einem Kriterienkatalog, der bei der Erstellung von Bauleitplänen, städtebaulichen Entwicklungsprojekten u.ä. zu berücksichtigten ist. Diese Checkliste enthält damit auch allgemeine Hinweise auf Bedürfnisse von Kindern im öffentlichen Raum. Die Kriterienkataloge variieren, da sie aus unterschiedlichen Quellen abgeleitet wurden; das Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ nimmt jedoch stets einen breiten Raum ein. In Wuppertal wurde der Kriterienkatalog mit Hilfe einer Zukunftswerkstatt um die Sichtweise von Kindern ergänzt. Ausgangspunkt für die Einführung einer Kinderfreundlichkeitsprüfung ist in allen drei dokumentierten Fällen ein Beschluss im Ju-

gendhilfeausschuss bzw. im Unterausschuss „Kinderfreundliches Aachen“. In Wuppertal ist die Beschlussvorlage auf Grund veränderter politischer Konstellationen bisher jedoch nicht verabschiedet worden.

Das Verfahren der **Spielleitplanung** wurde im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes des Ministeriums Umwelt und Forsten sowie des Ministeriums für Bildung, Frauen und Jugend Rheinland-Pfalz entwickelt und in Modellgemeinden erprobt. Spielleitplanung geht weit über eine Spielplatzplanung hinaus und wird hier als Querschnittsplanung verstanden, die als langfristiger Prozess angelegt ist. Kinder und Jugendliche sind an dem Prozess in allen drei Prozessschritten Bestanderhebung, Planerstellung und Maßnahmenumsetzung zu beteiligen. Planungs- und Handlungsinstrument ist der Spielleitplan, der die räumliche Situation hinsichtlich Spiel- und Aufenthaltsbereichen für Kinder und Jugendliche zusammenfasst sowie Empfehlungen, allgemeine Entwicklungsziele und Vorschläge für konkrete Projekte und Maßnahmen gibt. Der Spielleitplan ist von Zeit zu Zeit zu erneuern.

Auch anderenorts gibt es Verfahren unter ähnlichem Namen. So hat sich in Stuttgart aus dem ehemaligen Spielplatzgesetz (Verpflichtung zur Durchführung von Spielplatzanalysen, Entwicklung von Leitvorstellungen und Konzepten) die Spielflächenleitplanung entwickelt. Hierbei handelt es sich um eine Fachplanung, die nach Möglichkeit in der Phase der Bestandsaufnahme unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen durchgeführt wird. Sie beinhaltet die Schritte Zusammenstellung der Strukturdaten des Gebietes, Bestandsaufnahme und -analyse und schließlich Erstellung eines Maßnahmenkatalogs, der Maßnahmen zur Verbesserung der Spiel- und Aufenthaltsfunktion im öffentlichen Bereich festsetzt.

Auf der Ebene der **Verkehrsentwicklungsplanung** hat die Stadt Mannheim angesetzt, um Kinderinteressen zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Verbesserung des Fußwegenetzes ist im Verkehrsentwicklungsplan eine Spielraumvernetzung vorgesehen, um die zuvor festgestellten Mängel zu beseitigen.

In Leipzig dient der Berücksichtigung der Kinder- und Jugendbelange neben einer Kinderfreundlichkeitsprüfung zusätzlich eine **Dienstanweisung** „Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in kommunalen Entscheidungsfeldern“. Das Amt prüft demnach, ob Kinder- und Jugendinteressen durch das Verwaltungshandeln berührt werden und wie diese gefördert werden können, benennt einen Mitarbeiter als Ansprechpartner und führt Beteiligungsprojekte ein. So ist die gesamte Stadtverwal-

tung in das Thema Kinder- und Jugendbeteiligung involviert.

Ein anderer Ansatz zur Integration von Kinderbelangen auf städtischer Ebene wird mit dem Konzept „München – Stadt für Kinder“ verfolgt, das von der **Kinderbeauftragten** koordiniert wird. Bei diesem Konzept wird ein Leitthema festgelegt, das in einem bestimmten Zeitraum verbindlich in allen tangierenden Referaten zu bearbeiten ist. Neben dem referatsübergreifenden Projektmanagement fallen anwaltschaftliche Kinderinteressenvertretung, Öffentlichkeitsarbeit für eine kinderfreundliche Entwicklung der Stadt München sowie modellhafte Aktionen und Projekte in den Aufgabenbereich der Kinderbeauftragten.

## 6.4 Zusammenfassung

Die Literaturanalyse und die Auswertung der Praxisbeispiele, sowohl der Projekte als auch der zusammengestellten Verfahren, zeigen die Vielfalt der Möglichkeiten zur Berücksichtigung von Kinder- und Jugendbelangen auf kommunaler Ebene. Umfassende Querschnittsplanungen sind ebenso anzutreffen wie die Berücksichtigung von Bedürfnissen der jungen Menschen in einzelnen Fachplanungen. Die dokumentierten Verfahren geben inhaltliche und konzeptionelle Empfehlungen zur praxisnahen Umsetzung des gesetzlichen Auftrags zur Schaffung einer kinder- und jugendfreundlichen Umwelt.

Partizipationsprojekte auf kommunaler Ebene bewirken sowohl für die beteiligten Kinder und Jugendlichen als auch für die Fachplanerinnen und Fachplaner positive Effekte. Neben einer konkreten Verbesserung ihres Lebensumfeldes, steht die Erfahrung von Kindern und Jugendlichen, dass sie ihre Umwelt aktiv mitgestalten können, wodurch die Identifikation mit ihrem Stadtteil / ihrer Stadt gestärkt wird. Sie erlernen während des Partizipationsprozesses ihre Umwelt differenzierter wahrzunehmen. Ebenso entwickeln oder festigen sich soziale Netzwerke.

Auch Verwaltung und Politik profitieren von einer Beteiligung von Kindern und Jugendlichen vor Ort. Die Analysephase wird um neue Gesichtspunkte ergänzt - beispielsweise benennen Kinder Wünsche und Probleme, Spielorte und Gefahrenpunkte, die Erwachsene übersehen hätten. Aber auch die Qualität der Maßnahmen wird durch nützliche Ideen und Anregungen erhöht. Dadurch steigt die Akzeptanz von Planungen in der Bevölkerung und die Gefahr von Fehlplanungen und Vandalismus wird reduziert. Partizipation wirkt der Politikverd-

rossenheit entgegen und fördert das Image einer Kommune. Nicht zuletzt werden die gesetzlichen Vorschriften eingehalten.

Aussagen zur Untauglichkeit bestimmter Planungskonzepte, Projektphasen, Methoden oder Altersgruppen im Hinblick auf die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen sind aus den dokumentierten Beispielen nicht abzuleiten. Es ist im Einzelfall abzuschätzen, inwieweit die Partizipation für Kinder, Jugendliche und Erwachsene nützlich sein kann. Im Folgenden werden Aspekte aufgezeigt, die bei der Planung von Partizipationsprojekten berücksichtigt werden sollten.

Günstig hinsichtlich der Themenwahl ist generell eine hohe Realitätsnähe, insbesondere bei (jüngeren) Kindern. Mit dem Alter wächst die Fähigkeit, die eigene Meinung klar vertreten zu können, sowie das Abstraktionsvermögen (vgl. **Bild 6-9**). Gleichzeitig wird das Lebensumfeld größer und reichhaltiger. Die Methodik ist auf das Thema und den Umfang der Planung, auf die Projektphase, auf die zeitlichen, finanziellen und personellen Rahmenbedingungen sowie auf die Fähigkeiten der Kinder und Jugendlichen (Alter, Sozialgruppe) abzustimmen. Empfehlenswert ist eine Kombination verschiedener Methoden.

ab 4-6 Jahren	Kinder können ihre Meinung klar vertreten, wenn es um ihren Wohnblock oder einzelne Spiel- und Aufenthaltsorte geht.
von 6 bis 10 Jahren	Kinder überblicken den unmittelbaren Lebensbereich und sind in der Lage abwägende Entscheidungen zu treffen. Die Auswahl aus einer größeren Anzahl von Vorschlägen ist möglich. Handlungen sind stark lustorientiert und können über entsprechende spielorientierte Ansätze eingebunden werden.
ab 10 Jahren	Kinder können auf der Basis vorliegenden Wissens und der Abstraktionsfähigkeit ihr Lebensumfeld erörtern und Entscheidungen treffen.
ab 14 Jahren	Bei Kindern/Jugendlichen sind die Fähigkeiten, Strukturen zu abstrahieren, stärker entwickelt und verbale Auseinandersetzungen mit verschiedenen Fragestellungen werden möglich.

**Bild 6-9:** Entwicklung der Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen zur Gestaltung ihrer Umwelt (Quelle: BMFSFJ, 2002)

Wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg von Partizipationsprojekten sind:

- Unmittelbarer Bezug zur Erlebniswelt der Kinder
- Bedeutsamkeit der Planung für die beteiligten Kinder und Jugendlichen

- Auswahl eines konkreten Planungsgegenstandes
- Transparenz des Planungsprozesses
- Zeitnähe (Ergebnisse und Umsetzung)
- Keine Überforderung der Kinder und Jugendlichen
- Ernstnehmen der Belange von Kindern und Jugendlichen.

## 7 Ergebnisse der Befragungen

Im Rahmen der Interviewstreifzüge und der moderierten Klassengespräche wurden kurze standardisierte Befragungen der Kinder und Jugendlichen durchgeführt. Entsprechend der unterschiedlichen Entwicklungsstufen der Befragten kamen unterschiedliche Fragebögen zum Einsatz. Bei den Vorschulkindern wurde ein Fragebogen eingesetzt, der sich bereits in einem Partizipationsprojekt zur Straßenraumgestaltung in Hannover bewährt hat (vgl. KRAUSE / WEYDE, 2001). Bei den Schulkindern wurde ein jeweils an die Altersgruppen angepasster Fragebogen mit nachstehender inhaltlicher Gliederung verwendet:

- Soziodemographische Merkmale und Wohnstandorte
- Verkehrsmittelverfügbarkeit
- Verkehrsmittelnutzung
- Aufenthalt im öffentlichen Raum
- Anforderungen an den öffentlichen Raum (Polaritätsprofil)
- Bewertung der Veranstaltung.

Da Befragungen zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen bereits Gegenstand von **Kap. 2.2** sind, wird hier der Focus vornehmlich auf die Ergebnisse der Auswertungen zum öffentlichen Raum gerichtet. Weitere Ergebnisse sind im **Materialband** dargestellt.

### 7.1 Vorschulkinder

Der Fragebogen umfasste neun überwiegend offene bzw. halboffene Fragen. Insgesamt nahmen 45 Kinder (26 in Aachen, 19 in Braunschweig) an der Erhebung teil, so dass die quantitativen Angaben nur Ergebnistendenzen andeuten.

Auf dem Weg zum Kindergarten wurden 84% von Erwachsenen begleitet, 9% kamen zusammen mit anderen Kindern bzw. legten den Weg allein zu-

rück (13% keine Angabe). 82% nutzten das Auto beim Weg zum Kindergarten, 44% kamen zu Fuß und 22% mit dem Fahrrad (Mehrfachnennungen).

Der Lieblingsspielort fast aller befragten Vorschulkinder (4 bis 6 Jahre alt) ist der Spielplatz (80%). Ebenfalls beliebt sind der Garten (38%) und der Hof (24%). Der Straßenraum wurde nur von 13% der Vorschulkinder als Lieblingsspielort angegeben. Etwa die Hälfte der Kinder (53%) nannte Orte, an denen sie gerne spielen würden, wo dies jedoch verboten ist. Mehr als die Hälfte (58%) dieser Angaben bezog sich auf den Straßenraum, 17% betrafen den Naturraum und die restlichen 25% waren unterschiedliche Nennungen, beispielsweise Baustellen und Fußballplätze.

Die schwierigste Frage für die Kinder betraf ihre Wünsche für den Stadtteil. 40% der Kinder gaben keinen Wunsch an, wobei die Aachener Kinder deutlich häufiger (50%) keine Angabe machten als die Braunschweiger Kinder (26%). Dies ist vermutlich auf die Anwesenheit der Erzieherin bei den Befragungen in Braunschweig zurückzuführen, die kindgerechte Impulse zur Beantwortung dieser abstrakten Frage gegeben hat. Mit Abstand die meisten Wünsche drehten sich um Spielmöglichkeiten, beispielsweise sollte es mehr Spielflächen („dass man überall spielen darf“, „dass man auf der Straße spielen darf“) und bestimmte Spielgeräte geben (Schaukel, Hüpfburg,...). Die Braunschweiger Kinder wünschten sich zudem eine naturnähere Gestaltung des Umfeldes und eine geringere Dominanz des Autoverkehrs. Weiterhin gab es Kritik an der Gestaltung der Umgebung (z.B. „Zäune im Park“ oder „kleine Steinchen auf Wegen, worauf man ausrutschen kann“) und einige Einzelwünsche (z.B. „keine Baustelle“).

### 7.2 Grundschul Kinder (3. + 4. Klasse)

Es wurden insgesamt 43 Grundschul Kinder (23 Drittklässler aus Aachen und 20 Viertklässler aus Braunschweig; jeweils im Alter von 8 bis 10 Jahren) befragt. Aufenthaltsorte, die draußen aufgesucht werden, sind in erster Linie Sport- und Spielplätze (60%), Parks (47%) und die Eingangsbereiche bzw. die Nähe von Grundschule / Schulzentrum (42%).

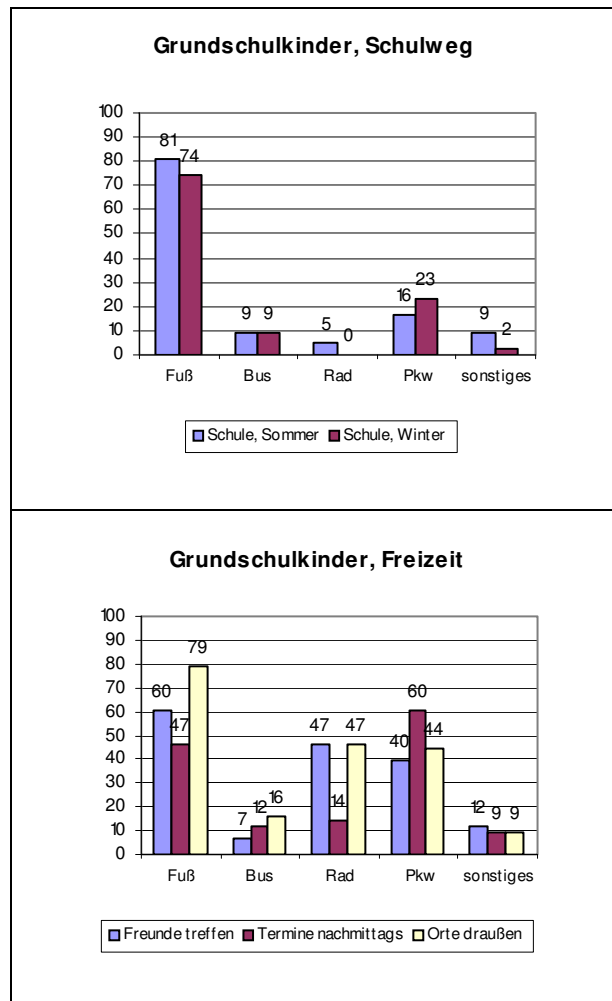
Das Fahrrad ist eindeutig das Lieblingsverkehrsmittel dieser Grundschüler. Lediglich 16% der befragten Grundschüler verfügen über eine Schülerfahrkarte für den Bus, hingegen besitzen 90% ein Fahrrad. Bis auf zwei Kinder gaben alle an, dass ihr Fahrrad auch verkehrssicher sei.

60% der Befragten dürfen allein Fahrrad fahren, 20% allerdings nur manchmal, diese Einschränkung wird ausschließlich von Braunschweiger Schülern angegeben. 80% der Kinder würden gern öfter Fahrrad fahren, obwohl das Fahrrad insgesamt schon recht häufig genutzt wird: 45% nutzen es mehr als 3 mal pro Woche und 36% mehr als 1 mal pro Woche. Dies ist verständlich, da sie die Fahrradprüfung noch nicht absolviert haben, die obligatorisch für eine Fahrradnutzung auf dem Schulweg ist.

Wird die tatsächliche Verkehrsmittelnutzung betrachtet, fällt der hohe Stellenwert des Zu-Fuß-Gehens in dieser Altersgruppe auf (vgl. **Bild 7-1**). Während nahezu alle Braunschweiger Schüler zu Fuß zur Schule gehen, nutzen die Aachener auch die Mitfahrt im Pkw oder den Bus. Hier ist zu vermuten, dass die Entfernungen zur Schule bei den Aachener Kindern teilweise höher sind, so dass auf motorisierte Verkehrsmittel zurückgegriffen wird. Insgesamt legen ca. 80% der befragten Kinder den Schulweg zu Fuß zurück, wobei der Anteil im Winter zu Gunsten der Pkw-Mitfahrt leicht abnimmt. Ausschließlich in Braunschweig werden „Cityroller“ genutzt.

Um ein Meinungsbild über die Anforderungen der Grundschüler an den öffentlichen Raum zu erhalten, sollten verschiedene Aussagen mittels Dreier-Skala („trifft zu“, „trifft vielleicht bzw. manchmal zu“, „trifft nicht zu“) bewertet werden. Größter Unterschied zwischen beiden Erhebungsstandorten ist, dass in Braunschweig der Aussage „Treffen Freunde auf Straßen und Plätzen“ die höchste Bedeutung zugemessen wurde und diese in Aachen erst auf Platz neun rangierte. Das ist vermutlich durch die unterschiedlichen Stadtstrukturen zu erklären. Im Stadtteil Aachen-Laurensberg, der vor allem durch Einfamilienhäuser geprägt ist, treffen sich die Kinder eher in privaten Gärten. Ansonsten werden in beiden Städten die bedeutendsten Aussagen „Sicher zu Fuß“, „Straßen und Plätze interessant gestaltet“, „Sicher mit Rad“ und „Gute Radwege“ in gleicher Reihenfolge als zutreffend bezeichnet.

Aufenthaltsorte, die draußen aufgesucht werden, sind in erster Linie Sport- und Spielplätze (60%), Parks (47%) und die Eingangsbereiche bzw. die Nähe von Grundschule / Schulzentrum (42%).

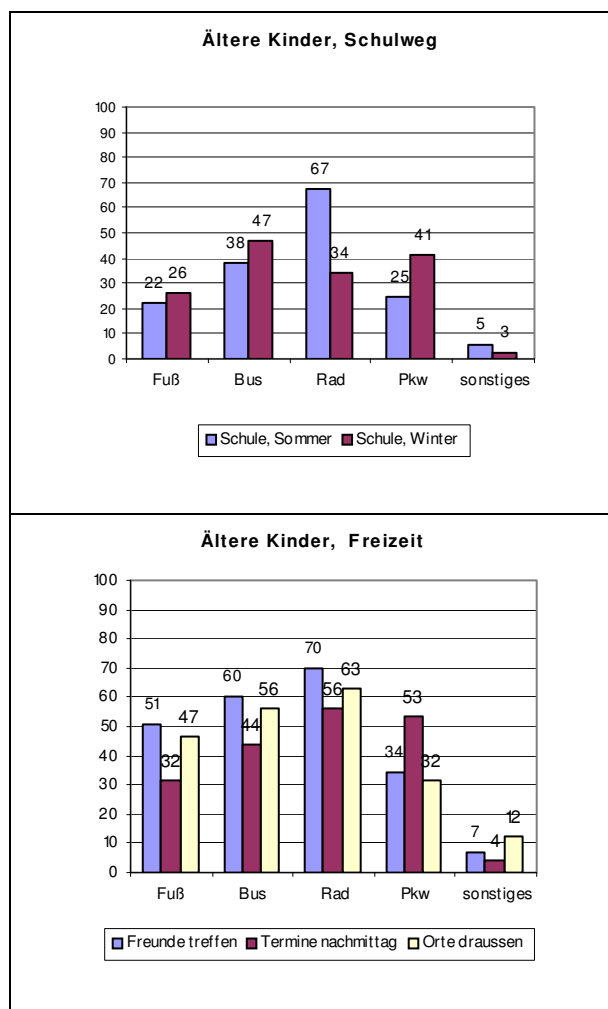


**Bild 7-1:** Verkehrsmittelnutzung der befragten Grundschulkinder (3. + 4. Klasse) (N = 43, Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich)

### 7.3 Ältere Kinder (7. + 8. Klasse)

In der 7. und 8. Klasse nahmen insgesamt 73 Kinder (12 bis 15 Jahre) an der Erhebung teil. Da in Aachen zwei Schulklassen befragt wurden, überwiegt deren Anteil mit 48 Schülern an der Stichprobe.

Genau wie die Grundschulkinder besitzen ca. 90% der Älteren Kinder ein Fahrrad (vgl. **Bild 7-2**). Insgesamt spielt das Fahrrad auf dem Schulweg im Sommer die größte Rolle und wird im Winter durch Bus und Pkw ersetzt. Auch in der Freizeit wird das Fahrrad am häufigsten genutzt, wobei insgesamt eine relativ heterogene Verkehrsmittelnutzung vorliegt. Wie schon bei den Grundschulern aufgefallen ist, liegt der Anteil der Pkw-Mitfahrten insbesondere bei regelmäßigen Terminen am Nachmittag relativ hoch, hier lassen sich über 50% der Schüler chauffieren, bei den anderen Aktivitäten liegt dieser Anteil bei nur ca. 33%.



**Bild 7-2:** Verkehrsmittelnutzung der befragten Älteren Kinder (7. + 8. Klasse) (N = 73, Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich)

Die beliebtesten Aufenthaltsorte sind ebenso wie bei den Grundschulkindern die Sport- und Spielplätze (55%), weiterhin Parks (41%) und Eingangsbereiche von Geschäften (33%) sowie schulische Einrichtungen (25%) und sonstiger öffentlicher Raum (29%). Die Auswertungen zeigen deutlich die Auswirkungen örtlicher Gegebenheiten auf das Spielverhalten im öffentlichen Raum. Parks werden deutlich häufiger von Braunschweiger Kindern (hier ist ein Park in der Nähe), ÖV-Anlagen ausschließlich von Aachener Kindern zum Aufenthalt aufgesucht.

Bei den Älteren Kindern und Jugendlichen wurde die Bewertung verschiedener Anforderungen an den öffentlichen Raum auf einer Fünfer-Skala („sehr wichtig“ bis „total unwichtig“) abgefragt. Alle Anforderungen wurden zu 60 bis 91% als wichtig oder als sehr wichtig beurteilt. Die Älteren Kinder sehen also die Gestaltung des öffentlichen Raumes insgesamt als bedeutsames Anliegen an. Betrachtet man die Bewertung der als „sehr wichtig“

erachteten Anforderungen, stimmt die Rangreihung der ersten fünf Aussagen zwischen Aachen und Braunschweig exakt überein: Verkehrssicherheit, Gesundheit, soziale Sicherheit, durchgängige Radwegeverbindungen, aber auch attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten haben hier höchste Priorität. Fasst man die Bewertungen „sehr wichtig“ und „wichtig“ zusammen, schwinden die klaren Übereinstimmungen, allerdings liegen hier die Prozentpunkte auch relativ nah beieinander. Die ebenfalls hohe Priorität des Aspektes „Anbindung an den ÖV“ für die untersuchte Altersgruppe wird nun deutlich.

## 7.4 Jugendliche (11. + 12. Klasse)

Die Stichprobe der Jugendlichen bestand aus 33 Aachener und 6 Braunschweiger Befragten (16 bis 19 Jahre). Als Aufenthaltsorte werden die Eingangsbereiche von schulischen Einrichtungen (64%) und Geschäften (59%) präferiert. Sport- und Spielplätze (38%), ÖV-Anlagen (33%) und Parks (23%) haben ebenfalls eine nennenswerte Bedeutung.

Wie bei den Älteren Kindern waren bei den Jugendlichen die Anforderungen Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit und Gesundheit die am häufigsten mit „sehr wichtig“ beurteilten Belange. Unter Hinzunahme der Kategorie „wichtig“ wird die Relevanz der Anforderungen „attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten“ und „Anbindung an den ÖV“ erkennbar. Auch bei den Jugendlichen ist das Spektrum der Bewertungen gering: die Aussagen wurden zu 62 bis 95% mit „wichtig“ oder „sehr wichtig“ beurteilt und weisen damit alle eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung auf.

## 7.5 Zusammenfassung

Die Vorschulkinder weisen ein geringes Maß an eigenständiger Mobilität auf, sei es auf dem Weg zur Betreuungseinrichtung oder beim nachmittäglichen Spiel im Freien. Falls sie sich nachmittags draußen aufhalten, ist der Anteil der Fahrrad fahrenden Kinder bereits in diesem Alter sehr hoch. Die Angaben der Kinder bezüglich ihrer Spiele und Wünsche zeigten jedoch, dass sie einen größeren Bedarf an Freiraum haben, als ihnen bisher zugestanden wurde. Die Differenzen zwischen den beiden Erhebungsorten waren relativ unbedeutend, wobei die geringe Stichprobengröße zu beachten ist.

Bei der Verkehrsmittelwahl ist eine Entwicklung über die Altersstufen vom Zu-Fuß-Gehen und

Fahrradfahren hin zur Bus-Nutzung und Pkw-(Mit)Fahrt zu erkennen, die sicherlich mit einem sich vergrößernden Aktionsraum korrespondiert. Nahezu alle Schüler besitzen ein Fahrrad (90% bis 95%). Bei den Kindern wurde deutlich, dass sie insbesondere bei regelmäßigen Terminen in der Freizeit im Pkw mitfahren, statt diese Orte selbstständig aufzusuchen.

Die von Kindern und Jugendlichen zu bewertenden Belange mit Bezug zum öffentlichen Raum wurden von der Mehrheit der Befragten als wichtig bzw. sehr wichtig angesehen. Dies zeigt, dass die Kinder und Jugendlichen der Gestaltung ihrer Umwelt nicht gleichgültig gegenüberstehen, sondern differenzierte Anforderungen an den öffentlichen Raum stellen. In allen Alterstufen gehört die objektive und subjektive Sicherheit zu den wichtigsten Bedürfnissen. Es geht ihnen aber generell auch um attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten, den Jüngeren um gute Radwegverbindungen und den Älteren um eine gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (ÖV). (Anlagen des ÖV sind Aufenthaltsorte von Kindern und Jugendlichen)

Die Schüler hatten jeweils am Ende des Fragebogens die Möglichkeit, die gesamte Veranstaltung zu bewerten. Je nach Altersgruppe beurteilten 63% bis 77% der Befragten die Klassengespräche bzw. Zukunftswerkstätten als „gut“. Die Übrigen antworteten mit „neutral“ oder machten keine Angabe. Lediglich in der Gruppe der Älteren Kinder gaben drei Kinder das Urteil „schlecht“ ab. Die Veranstaltungen waren also für die Mehrheit der Kinder und Jugendlichen interessant und ansprechend. Das bestätigte auch den Eindruck der Forschungsnehmer bei der Durchführung der Veranstaltungen. Die Kinder und Jugendlichen zeigten sich häufig sehr interessiert.

Die eingesetzten Instrumentarien erweisen sich als geeignet zur (Vor-)Erkundung des Verhaltens, der Präferenzen und der Kritikpunkte von Kindern und Jugendlichen. Sie können – evtl. in leicht modifizierter Form – in der Analysephase von Partizipationsprojekten eingesetzt werden.

## 8 Erprobung von Erhebungsmethoden

Um die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an öffentliche Räume kennen zu lernen, können bestimmte Erhebungsmethoden eingesetzt werden (s. **Kap. 6.3**).

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden verschiedene Erhebungsmethoden einem so

genannten „Methodencheck“ unterzogen, um die Einsatzmöglichkeiten in Anhängigkeit vom Alter und Thema zu klären. Das Ergebnis sind Hinweise zum Einsatz der Methoden.

Diese Methoden sind für die Planungspraxis sehr wichtig, um die entsprechenden Anforderungen an den öffentlichen Raum formulieren zu können. Die umfangreichen Ergebnisse mit Orts- und Themenbezug sind im Materialband dokumentiert. **Tab. 8-1** gibt einen Überblick über die geprüften Methoden nach Altersgruppe, Thema und Erhebungsart.

Altersgruppe	Aachen		Braunschweig	
	Methoden	Themen	Methoden	Themen
Vorschulkin-der	Interviewstreifzug	Bewertung des Straßenraumes	Interviewstreifzug, Zukunftswerkstatt	Bewertung des Straßenraumes
3.+4. Klasse	Brainstorming, Zukunftswerkstatt	Kinderfreundliches Radwegenetz, Bewertung des Straßenraumes	Kartenabfrage	Fahrradnutzung
7.+8. Klasse	kritische Ereignisse	Kinderfreundliches Radwegenetz	Felderkundung, Zukunftswerkstatt	Aufenthaltsorte von Jugendlichen, jugendfreundliche Stadt Braunschweig
11.+12. Klasse	Gruppenarbeit, Zukunftswerkstatt	ÖV-Anlagen, Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes	Kartenabfrage	jugendfreundliche Stadt

**Tab. 8-1:** Übersicht über die Methoden

### 8.1 Interviewstreifzüge

#### 8.1.1 Die Methode

Interviewstreifzüge sind Rundgänge mit Betroffenen, hier Vorschulkinder, durch ein bestimmtes Plangebiet. Diese Rundgänge folgen einem strukturierten Ablauf, der von Schlüsselpersonen vorgegeben wird. Die Auswertungen liefern Angaben zu Konfliktbereichen, Wünschen und Bedürfnissen der Betroffenen im untersuchten Gebiet.



Abb. 8-1: Interviewstreifzug mit Vorschulkindern

### 8.1.2 Thema und Ablauf

Bei den Interviewstreifzügen mit Vorschulkindern wurde sowohl in Aachen als auch in Braunschweig eine Route von etwa 30 Minuten reinem Fußweg vorgegeben (vgl. **Abb. 8.2**), in dessen Verlauf an 6 bis 8 Stationen die Kinder zu positiven und negativen Aspekten des Straßenraums befragt wurden. Insgesamt betrug die Dauer eines Interviewstreifzuges somit 50 bis 70 Minuten. Unterstützt wurden die Antworten der Kinder durch Verhaltensbeobachtungen. Zur Dokumentation wurden die Antworten protokolliert und die Orte fotografiert. Die Routen wurden so ausgewählt, dass eine Bandbreite der unterschiedlichen Straßenraumkategorien (Hauptverkehrsstraße, Hauptsammelstraße, Sammelstraße, Anliegerstraße, autofreie Straßenzüge) berücksichtigt wurde.

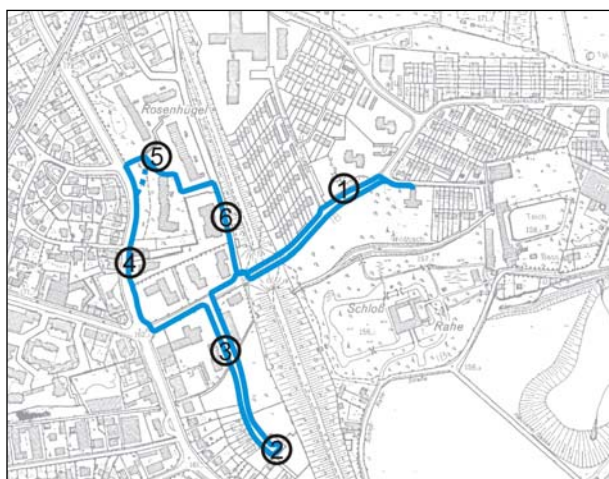


Abb. 8-2: Beispiel für eine Route der Interviewstreifzüge in Aachen Laurensberg (die Ziffern 1-6 zeigen die Stationen des Streifzuges)

Ergänzt wurden die Streifzüge in Aachen durch die zeichnerische Aufgabe „Male deinen Lieblingsort“ vor bzw. nach dem Streifzug. Zum Warming-up nahm die Interviewerin am Freispiel in der Gruppe

teil. Zudem wurden die Vorschulkinder an zwei Terminen vor den Interviewstreifzügen an Hand von Kurzfragebögen einzeln befragt (s. **Kap. 7**).

In den 3 Streifzügen pro Standort nahmen jeweils 6 bis 12 Vorschulkinder, eine Erzieherin, eine Interviewerin und eine Protokollantin teil. In Braunschweig wurden die Interviewstreifzüge mit insgesamt 21 Vorschulkindern (9 Mädchen und 12 Jungen) durchgeführt. In Aachen nahmen 25 Vorschulkinder (13 Mädchen und 12 Jungen) teil, an der letzten Route beteiligten sich 5 Kinder zum zweiten Mal, da die Gruppengröße krankheitsbedingt ansonsten nur 3 Kinder betragen hätte. Die Kinder waren größtenteils aufmerksam und engagiert, ließen sich während der Streifzüge jedoch immer wieder durch andere Themen ablenken. Mit der Zeit war eine Abnahme der Konzentration festzustellen.



Abb. 8-3: Malaktion im Kindergarten

### 8.1.3 Bewertung

**Interviewstreifzüge** sind für Vorschulkinder eine geeignete Methode zur Bewertung ihres Umfeldes. Besonders hervorzuheben ist die gelungene Abwechslung zwischen Konzentration und Bewegung. Das Thema ist für die Altersgruppe angemessen. Die Sammlung von positiven und negativen Aspekten konkreter Straßenraumsituationen fällt den Kindern leicht. Es ist hilfreich (und aus versicherungstechnischen Gründen notwendig), wenn eine Erzieherin/ ein Erzieher an der Route teilnimmt, die/der einerseits die Themen kindgerecht „übersetzen“ kann und andererseits die Vorschulkinder bei der Formulierung ihrer Aussagen bezüglich des Straßenraums unterstützt.

Die in der Erhebung gewählte Dauer von ca. einer Stunde sollte unter Berücksichtigung der Konzentrationsfähigkeit der Kinder nicht überschritten werden. Die Gruppengröße von 6 bis 12 Kindern hat sich als geeignet erwiesen. Die Gruppe sollte nicht



zu klein gewählt werden, damit sich die Kinder gegenseitig Impulse geben können. Eine Kennenlernphase sollte vorgesehen werden, da einige Kinder sehr zurückhaltend auf fremde Personen reagieren.

Bei der Interpretation der Ergebnisse sind die möglichen Beeinflussungen durch Interviewerin und Begleitpersonen ebenso wie durch andere Gruppenmitglieder zu berücksichtigen. Die gesammelten Antworten spiegeln nicht unbedingt die übereinstimmende Meinung aller Kinder wieder, sondern die der Lautesten und Engagiertesten. Z. T. beinhalten die Antworten eher das, was erlaubt ist, als das tatsächliche Verhalten. Insgesamt erhält man dennoch einen guten Einblick in die Situation und Perspektive der Kindergartenkinder.

Die **Mal-Aktion** bietet eine gute Ergänzung der Erhebung, da sie neue Aspekte ermöglicht, die weder im Fragebogen noch in den Streifzügen aufgetaucht sind. Hilfreich für die Auswertung ist, wenn die Bedeutung der kindlichen Darstellungen erfragt und auf den Bildern notiert wird.

## 8.2 Brainstorming

Das Brainstorming ist eine Methode zur Sammlung von Einfällen zu einem bestimmten Thema. Da mit Grundschulkindern noch keine langen Unterrichtsgespräche geführt werden können, sondern eher eine Mischung von gemeinsamer Diskussion, Schreiben und Malen angemessen ist, wurde hier das Brainstorming als schriftliches Verfahren angewendet, bei dem jedes Kind auf einem Papierbogen seine eigenen Ideen in textlicher oder zeichnerischer Form sammelt. Ein Austausch mit Tischnachbarinnen und -nachbarn war ausdrücklich zugelassen.

### 8.2.1 Thema und Ablauf

Der Stimulus, durch den die Grundschul Kinder alle Wünsche und Probleme bei Aufenthalt und Unterwegssein im öffentlichen Raum zusammentragen sollen, lautete „Wie wünsche ich mir den Straßenraum?“. Der für diese Altersgruppe unbekannte Begriff „Straßenraum“ wurde anschaulich erläutert. Der Methodencheck wurde in einer 3. Klasse der Grundschule in Aachen durchgeführt. Teilgenommen haben 18 Kinder (11 Mädchen und 7 Jungen). Die Durchführung dauerte 2,5 Stunden.

Im Anschluss an die Ideensammlung wurden (in der großen Pause) die Wünsche durch die Moderatorinnen auf Karten geschrieben, an der Tafel geordnet und anschließend von den Schülerinnen

und Schülern mittels Drei-Punkte-Bewertung in eine Rangreihung gebracht. Die Drei-Punkte-Bewertung ist ein Abstimmungsverfahren bei dem jedes Kind drei Klebepunkte erhält, die es auf die ihm persönlich am wichtigsten erscheinenden Wunschkarten klebt.



Abb. 8-4: Ausfüllen der Brainstorming-Bögen und Drei-Punkte-Bewertung

### 8.2.2 Bewertung

Die schriftliche Form des **Brainstorming** ist eine geeignete Methode zur Ermittlung der Wünsche von Grundschulkindern an den Straßenraum. Da insbesondere in der Grundschule erhebliche Unterschiede zwischen den verbalen Fähigkeiten der Schülerinnen und Schüler bestehen, hat bei dieser Methode jedes Kind genügend Zeit, sich mit dem vorgegebenen Thema zu beschäftigen und sich auch zeichnerisch auszudrücken. Zudem können einzelne Kinder individuell betreut werden. Da die Schülerinnen und Schüler unterschiedlich lange an ihrer Ideensammlung arbeiten, empfiehlt es sich, eine kleine Malaufgabe o. ä. für die schnelleren Kinder vorzuhalten.

Das **Thema** „Wie wünsche ich mir den Straßenraum?“ hat sich ebenfalls als geeignet erwiesen, denn die Schülerinnen und Schüler haben vielfälti-

ge und qualifizierte Wünsche zusammengetragen. Mit Ausnahme eines Wunsches nach „mehr Ponyhöfen“ haben alle Aussagen direkten Bezug zum Thema Straßenraum und Mobilität. Abgesehen von der Idee „Mit der Seilbahn zur Schule kommen“ sind alle Wünsche ausgesprochen realitätsnah. Das Auftauchen derartiger Wünsche verdeutlicht den spielerischen Charakter, den die Erhebung für die Grundschul Kinder hat.

Zur Abrundung des Themas wäre es vorteilhaft, einige der gesammelten Wünsche in einem weiteren Klassengespräch zu konkretisieren: Wo fehlen die Fahrradwege, welche Kreuzungen sind gefährlich, wie breit sollten Gehwege im allgemeinen sein, usw.. Auch sind Erläuterungen seitens der Kinder zu ihren Wünschen erforderlich, um die Hintergründe zu verstehen. So stellte sich erst in der Zukunftswerkstatt (vgl. **Kap. 8.7**) heraus, dass der häufige Wunsch nach Schülerlotsen gar nicht für die Drittklässler selbst gedacht ist, sondern dass sie vielmehr die Situation der Erstklässler einbezogen haben.

Die **Drei-Punkte-Bewertung** erweist sich hier insgesamt als weniger geeignet, um ein qualifiziertes Bild über die wichtigsten Merkmale eines kinderfreundlichen Straßenraumes zu erhalten. Die Kinder betrachten das Verfahren als Spiel und hoffen, dass der am höchsten bewertete Wunsch auch tatsächlich in die Praxis umgesetzt wird. Eine starke Beeinflussung der Kinder untereinander ist bei diesem Verfahren offensichtlich. Vermutlich ist auch die Auswahl an Karten für die im Lesen noch teilweise recht unsicheren Kinder zu hoch.

### 8.3 Kartenabfrage

Die Kartenabfrage ist eine Methode, bei der zu einer bestimmten Fragestellung (z.B. Was könnte in unserem Stadtgebiet verbessert werden?) schriftlich Stichworte bzw. Ideen gesammelt werden. Auf jeder Karte wird von den Teilnehmenden ein Stichwort oder eine Idee notiert. Jeder bekommt drei bis fünf Karten. Diese Stichworte werden nach Schwerpunkten (z.B. bauliche Maßnahmen, strukturelle Maßnahmen,...) sortiert aufgehängt. Damit können Problemursachen, Lösungsmöglichkeiten u.a. in Erfahrung gebracht werden.

Die Methode Kartenabfrage wurde im Rahmen des Methodencheck in einer 4. Klasse und in einer 12. Klasse durchgeführt.

#### 8.3.1 Thema und Ablauf

##### Grundschul Kinder

In einer 4. Klasse in Braunschweig haben 21 Kinder (13 Jungen und 8 Mädchen) teilgenommen. Die Durchführung dauerte 2,5 Stunden.

Aus aktuellem Anlass – für die Viertklässler stand die Radfahrprüfung kurz bevor – wurde das Thema „Fahrradnutzung“ gewählt. Da die Schule keine Fahrradabstellplätze zur Verfügung stellen kann, wird den Schülerinnen und Schülern auch nach bestandener Radfahrprüfung untersagt, mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. In dem Klassengespräch sollte herausgefunden werden, was nach Meinung der Kinder zur Einschränkung der Fahrradnutzung beiträgt und was geändert werden muss, damit die Kinder häufiger Rad fahren können.

In einem ersten, vorbereitenden Schritt wurden dafür die Aufenthaltsorte der Kinder im öffentlichen Raum ermittelt. Diese wurden in einem großen Stadtgebietsplan des östlichen Ringgebiets, der an der Tafel aufgehängt wurde, eingetragen. Auf dieser Grundlage zeichneten die Kinder ihre Wege in vorgefertigte Stadtgebietspläne in der Größe DIN A3 zwischen ihrer Wohnung und zwei in Abstimmung mit der Lehrerin vorausgewählten Orte (Schwimmbad Gliesmarode und Rollschuhbahn) ein (s. **Abb. 8-5**). Diese Wege wurden unter der Prämisse eingezeichnet, dass die Kinder mit dem Fahrrad unterwegs sind und den für sie besten Weg auswählen. Das Ergebnis zeigt die Nutzungsintensivität des öffentlichen Raumes.

Anschließend wurde die Methode Kartenabfrage zur Fragestellung: „Was hindert Euch daran, alleine mit dem Rad zu fahren?“ durchgeführt. Dafür erhielt jedes Kind 3 Karten, auf denen es Stichworte aufschreiben sollte. Diese Stichworte wurden eingesammelt und an der Tafel nach Schwerpunkten sortiert aufgehängt (s. **Abb. 8-6**). Als Abschluss der Kartenabfrage wurden die Kinder befragt, welche Lösungsmöglichkeiten sie für die gesammelten Probleme vorschlagen.



Die Ergebnisse wurden von den Schülerinnen und Schülern dem Bezirksbürgermeister im Rahmen des moderierten Elternabends vorgestellt.

### 8.3.2 Bewertung

Die Methode Kartenabfrage ist geeignet, um möglichst schnell und unter Beteiligung aller Teilnehmenden zu Aussagen zur Untersuchungsfragestellung zu kommen. Mit **Jugendlichen** ist eine Kartenabfrage problemlos durchführbar. Die Jugendlichen sind bei der Durchführung der Methode wie Erwachsene mit dem Thema umgegangen. Das Thema weckte entsprechende Kreativität und es konnten zahlreiche unterschiedliche Aspekte trotz des Mangels an Teilnehmenden gesammelt werden. Weiterführende Schritte wie die Entwicklung von Begriffspaaren aus den Schwerpunkten der Kartenabfrage wurden von den Jugendlichen ohne Hindernisse bearbeitet.

Bei der Durchführung der Methode mit **Grundschulkindern** ist darauf zu achten, dass aufbauende Schritte wie die Sammlung von Lösungsvorschlägen nur begrenzt möglich sind.

Das Thema „Fahrradnutzung“ wurde von den Grundschulkindern sehr positiv aufgenommen. Das Einzeichnen von Wegen in Stadtpläne stellte für den Großteil der Grundschul Kinder kein Problem dar, vielen machte es sogar viel Spaß. Im Rahmen der Kartenabfrage war es hilfreich, dass die Klassenlehrerin anwesend war, da sie unterstützend eingreifen konnte, um sicher zu gehen, dass jedes Kind versteht, was zu tun ist. Zu beachten ist, dass die Kinder teilweise den Sinn der Kartenabfrage – möglichst viele unterschiedliche Hindernisse zu finden – aus den Augen verloren haben und Spaß hatten, einfach auf die Karten etwas aufzuschreiben. In diesem Fall ist eine Lenkung durch die Moderation erforderlich. Es ist auch sinnvoll, den Kindern genügend Zeit zu geben, damit sie sich auf das Thema einlassen können. Nachdem die Kinder einfach ein paar Karten „aus Spaß“ beschriftet hatten, sind einigen noch neue Aspekte eingefallen. Beim Sammeln der Lösungsvorschläge für die in der Kartenabfrage gesammelten Problemursachen zum Thema: „Was hindert Euch daran Fahrrad zu fahren?“ war die Konzentrationsfähigkeit der Kinder in der zur Verfügung stehenden Zeit schon nahezu erschöpft, teilweise waren die Kinder auch überfordert, so dass die Lösungsvorschläge gemeinsam mit Moderation und Lehrerin entwickelt wurden.

Als motivierende Faktoren spielte für die Jugendlichen eine Rolle, dass sie die Möglichkeit hatten, dem Bezirksbürgermeister ihre Anliegen vorzutragen.

Außerdem trägt die Wahl eines interessanten, aktuellen und die Kinder bzw. Jugendlichen direkt betreffenden Themas bei Grundschulkindern wie bei Jugendlichen zur motivierten Durchführung bei.

## 8.4 Kritische Ereignisse

Bei dieser Methode werden zu einem vorgegebenen Thema von jedem Kind jeweils ein positives und ein negatives Ereignis beschrieben. Dadurch lassen sich wesentliche Probleme, aber auch gute Bedingungen im Hinblick auf Mobilität und Aufenthalt aus den Erfahrungen der Kinder ableiten.

### 8.4.1 Thema und Ablauf

In Aachen hat sich die Gelegenheit ergeben, sowohl in der 7. als auch in der 8. Klasse Erhebungen durchzuführen. In der 7. Klasse ging es um „Kinderfreundliche Radwegnetze“ und in der 8. Klasse um „Aufenthaltsorte im Stadtteil“. So wurden zwei verschiedene Themen mit der gleichen Methode bearbeitet, um ihre Anwendbarkeit auf verschiedene Fragestellungen zu testen und gleichzeitig verschiedene Aspekte der Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen zu erfassen. An der Erhebung in der 7. Klasse nahmen 25 Kinder (10 Mädchen und 15 Jungen) teil, in der 8. Klasse waren es 24 Kinder (12 Mädchen und 12 Jungen).

Nach einer kurzen Einführung in das Forschungsprojekt und in das Thema sowie nach einer Vorstellungsrunde erhielt jede Schülerin und jeder Schüler zwei verschiedenfarbige Bögen mit der Aufgabe, jeweils ein positives und ein negatives Ereignis zu beschreiben. Hierzu waren jeweils die acht Fragen:

- Was ist passiert?
- Wo ist es passiert?
- Wie ist es dazu gekommen?
- Wie hast Du dich dabei gefühlt?
- Wie ist es weiter gegangen?
- Wie hast Du mit wem darüber gesprochen?
- Was wirst Du demnächst anders machen?
- Was sollte anders sein?

zu beantworten.



Abb. 8-8: Schriftliche Beantwortung der Fragebögen zu den kritischen Ereignissen (7. Klasse)

Im Anschluss stellten einige Schülerinnen und Schüler ihre Ereignisse der Klasse vor. Die wesentlichen positiven und negativen Merkmale, die sich daraus für den öffentlichen Raum ergaben, wurden auf Karten an der Tafel festgehalten. Ebenso wurden Wünsche und Vorschläge, die sich aus den Ereignissen ableiten ließen, sowie eigene Ideen an der Tafel gesammelt. Zum Abschluss wurden die zusammengetragenen Wünsche und Vorschläge mittels Drei-Punkte-Bewertung beurteilt.

#### 8.4.2 Bewertung

Die **Methode** der „kritischen Ereignisse“ hat zu verwertbaren Ergebnissen geführt. Der Ansatz, positive Ereignisse berichten zu lassen, um daraus Anforderungen von Kindern an den Öffentlichen Raum ableiten zu können, ist insgesamt jedoch eingeschränkt einsetzbar. Deutlich mehr Impulse werden durch den Stimulus negative Ereignisse zu benennen, eingebracht.

Ein Nachteil dieser Methode ist, dass die Fragen zu den Ereignissen recht allgemein gehalten werden müssen, damit sie auf sämtliche möglichen Ereignisse passen. Dadurch werden interessante Details nicht systematisch erfasst. Ein Beispiel ist hier die Art und die Schwere der Verletzung bei den Berichten über „Unfälle“. Andererseits gibt es Fälle in denen Fragen wenig Sinn ergeben. Beispielsweise stößt bei dem Bericht über eine gut verlaufene Radtour die Frage „Wie ist es weitergegangen?“ in der Regel auf Unverständnis, während sie bei der Darstellung eines Unfalls wertvoll ist.

Die Mehrheit der Befragten hat den Sinn der Fragen „Was wirst Du demnächst anders machen?“ und „Was sollte anders sein?“ hinsichtlich einer guten Erfahrung nicht verstanden, da doch alles positiv verlaufen ist. Erstaunlicherweise antworten nur wenige Kinder auf die Frage „Wo ist es passiert?“

mit einer verwertbaren Ortsangabe, beispielsweise durch Nennung der Straße oder des Stadtteils. Die Fragen „Wie hast Du dich dabei gefühlt?“ und „Wie hast Du mit wem darüber gesprochen?“ sind für diese Altersstufe teilweise befremdlich, so dass häufig nicht ernst gemeinte Antworten gegeben werden.

Der Vorteil der Methode besteht darin, einen tieferen Einblick in die Erfahrungen der Kinder zu erhalten als dies bei bloßer Nennung von Wünschen und Problemen hinsichtlich Mobilität oder Aufenthalt der Fall wäre. Die Ergebnisse zeigen, dass es auf jeden Fall sinnvoll ist, die Methode durch eine allgemeine Diskussion über Wünsche und Vorschläge zur Verbesserung der Situation der Kinder zu ergänzen, da hier neue Aspekte auftauchen, die durch die Beschränkung auf je ein positives und negatives Ereignis vernachlässigt werden würden.

Die Methode der Kritischen Ereignisse ist für die Altersstufe „Ältere Kinder“ insgesamt nur eingeschränkt empfehlenswert. Als Modifikationen für einen erneuten Einsatz der Methode wird

- die Beschränkung auf eine Abfrage von negativen Ereignissen,
- die Umformulierung/Konkretisierung einiger Fragen und
- die Erläuterung der notwendigen Generalisierung des Fragebogens

vorgeschlagen.

Das **Thema** „Kinderfreundliche Radwegenetze“ ist gut für diese Altersstufe geeignet. Das Fahrrad ist bei den meisten der befragten Kinder das Lieblingsverkehrsmittel und die Kinder verfügen über positive Erfahrungen in diesem Bereich, zeigen aber auch entsprechend Defizite auf. Beim Thema „Aufenthaltsorte im Stadtteil“ wäre vermutlich eine andere Herangehensweise besser geeignet gewesen, bei der nach dem tatsächlichen Aufenthalt im öffentlichen Raum gefragt wird statt nach einem konkreten positiven Ereignisses. Hier bleibt unklar, ob die Kinder sich kaum im öffentlichen Raum aufhalten oder ob es ihnen schwer fällt, positive Beispiele zu benennen. Eine Diskussion mit einzelnen Schülerinnen und Schülern während des Klassengesprächs ergibt hier ein uneinheitliches Bild.





**Abb. 8-11:** Erkundung des Aufenthaltsortes Rollschuhbahn, Präsentation der Ergebnisse

Die Schülerinnen und Schüler stellten die Ergebnisse im Rahmen des Elternabends bereits dem Bezirksbürgermeister vor. Daraus ergab sich die Möglichkeit, die Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge dem gesamten Bezirksrat vorzustellen. Somit konnte die Veranstaltung für die Schülerinnen und Schüler mit einer Hoffnung auf Umsetzung ihrer Anliegen abgeschlossen werden.

### 8.5.2 Bewertung

Methode und Thema sind für die Altersgruppe geeignet und wecken bei den Schülerinnen und Schülern Interesse. In dieser Altersgruppe können zwischenmenschliche Konflikte jedoch verstärkt Einfluss auf die Gruppendynamik gewinnen. So war beispielsweise die Einteilung in drei Gruppen mit einem erhöhten Zeitaufwand verbunden, obwohl (oder vielleicht gerade weil) der Lehrer die Gruppeneinteilung im Vorfeld vorgenommen hatte. Zum Ausfüllen der Bewertungsbögen im Rahmen der Felderkundung war es hilfreich, dass eine Person der Gruppe Hilfestellung gab und das Ziel der jeweiligen Frage verdeutlichte. Die Jugendlichen hatten teilweise Schwierigkeiten zwischen beschreibenden und bewerteten Aspekten zu unterscheiden.

## 8.6 Gruppenarbeit

Die Gruppenarbeit ist eine gängige Unterrichtsmethode. Eine vorgegebene Aufgabenstellung wird in Kleingruppen innerhalb eines festgelegten Zeitrahmens bearbeitet. Anschließend werden die Ergebnisse im Plenum zusammengetragen und diskutiert. Die Arbeitsaufträge können je nach Themenstellung und Interessenlage für alle Gruppen identisch sein oder variieren.

### 8.6.1 Thema und Ablauf

Ebenso wie bei der Methode der „Kritischen Ereignisse“ in der 7. und 8. Klasse, gab es in Aachen die Möglichkeit die Methode „**Gruppenarbeit**“ sowohl in der 11. als auch in der 12. Klasse mit unterschiedlicher Themenstellung einzusetzen. Die Themen waren in der 11. Klasse „**Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum (Treffpunkte für Jugendliche)**“ und in der 12. Klasse „**Anforderungen von Jugendlichen an verschiedene Verkehrsmittel**“. Insgesamt nahmen 34 Jugendliche an den Erhebungen teil. Davon waren 15 Jugendliche in der 11. Klasse (6 Mädchen und 9 Jungen) und 19 Jugendliche in der 12. Klasse (10 Mädchen und 9 Jungen). Nach einer kurzen Einführung in das Projekt, das Thema und die Methode bearbeiteten die Schülerinnen und Schüler selbständig einen Arbeitsauftrag in Kleingruppen. Nach dieser etwa halbstündigen Phase wurden die Ergebnisse präsentiert und die wichtigsten Aussagen auf einem Plakat festgehalten. Im Anschluss erfolgte eine kurze Diskussion zu den erarbeiteten Problemen und Lösungsansätzen. Die Meinungen der Jugendlichen wurden abschließend mittels Drei-Punkte-Bewertung ermittelt.

In der 11. Klasse wurde das Thema „**Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum**“ gewählt. Der Arbeitsauftrag war für alle vier Gruppen gleich, jedoch wurde die Gruppeneinteilung nach den Wohnstandorten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer vorgenommen. In einer vorbereiteten Tabelle sollten Orte im öffentlichen Raum zusammengetragen werden, an denen sich die Jugendlichen regelmäßig aufhielten. Weiterhin sollten ausgewählte Merkmale dieser Orte sowie ihr Gesamteindruck bewertet werden. Zusätzlich konnten allgemeine Wünsche, Ideen und Kritikpunkte hinsichtlich der Gestaltung von Aufenthaltsorten für Jugendliche geäußert werden.

In der 12. Klasse ging es um den Themenbereich Mobilität. Bei dem Thema „**Anforderungen von Jugendlichen an verschiedene Verkehrsmittel**“ bot es sich an, dass sich die Kleingruppen verschiedenen Verkehrsmitteln zuwendeten. So gab es je zwei „Fuß-“ und „ÖV-Gruppen“ und eine „Fahrrad-Gruppe“. Der Pkw wurde bewusst ausgeklammert, da in dieser Klassenstufe noch nicht alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer über einen Führerschein verfügen und der Focus auf den Umweltverbund und die Hintergründe, warum sich die Jugendlichen offensichtlich verstärkt davon abwenden, gerichtet war. Der Arbeitsauftrag lautete, in einer vorbereiteten Tabelle einzutragen, was den Jugendlichen gefällt bzw. was sie als störend emp-

finden, wenn sie mit dem jeweiligen Verkehrsmittel unterwegs sind. Darauf aufbauend sollten Gestaltungsvorschläge für den Straßenraum gegeben werden, um die Attraktivität des jeweiligen Verkehrsmittels zu erhöhen.



Abb. 8-12: Gruppenarbeit (12. Klasse)

### 8.6.2 Bewertung

Die „Gruppenarbeit“ ist eine geeignete **Methode** zur Erfassung von Wünschen und Problemen Jugendlicher im öffentlichen Raum. Die Methode ist bekannt und die Schülerinnen und Schüler sind es aus dem Unterricht gewohnt, sich in Kleingruppen auszutauschen und die Ergebnisse vor der Klasse zu präsentieren und zu diskutieren. Der Vorteil, dass die Teilnehmenden die Thematik zunächst ohne Beeinflussung der Moderation bearbeiten können, bedeutet aber gleichzeitig, dass die Moderation nicht alle Gruppendiskussionen gleichzeitig verfolgen und unterstützen kann. Dies setzt insbesondere voraus, dass die Aufgabenstellung und Abgrenzung der Aufgabe für alle Beteiligten verständlich und eindeutig ist. Bei der Durchführung im Schulalltag kann es zudem passieren, dass die Schüler leicht vom Thema abweichen und beispielsweise über die Klausur in der nächsten Schulstunde diskutieren, wie es in der 12. Klasse der Fall war. Problematisch war es, den Schülerinnen und Schülern zu vermitteln, dass sie zu ihrer persönlichen Situation Stellung nehmen sollten. Wie die Ergebnisse zeigen, bezogen die Jugendlichen, unabhängig vom Thema, ihre Aussagen teilweise auch auf Kinder oder sogar ältere Menschen.

Im Nachgespräch mit dem Fachlehrer bestätigte sich, dass die **Themenwahl** gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern vorgenommen werden sollte. Damit können die Jugendlichen die Problembereiche ansprechen, die sie persönlich am stärksten betreffen. In diesem Fall wäre es in bei-

den Klassen die Kritik am ÖV-System gewesen, welche die Jugendlichen am meisten beschäftigt. Dennoch kann durch die Behandlung des Themas „Aufenthalt im öffentlichen Raum“ aufgezeigt werden, wie gering der Bezug vieler Jugendlicher zu diesem wichtigen Teil ihres Umfeldes ist. Die Gründe für diesen Rückzug aus dem öffentlichen Raum ergeben sich vermutlich in einem längeren Prozess und sind daher bereits bei jüngeren Altersstufen zu untersuchen. Um Anforderungen der jugendlichen Nutzerinnen und Nutzer an den öffentlichen Raum zu ermitteln, sollte die Ansprache – statt über die Schule – eher direkt an den Aufenthaltsorten im Stadtteil erfolgen.

Insgesamt haben die meisten Schülerinnen und Schüler aufmerksam und engagiert an den Klasesgesprächen teilgenommen. Die Motivation fördernd scheint es in dieser Altersgruppe zu sein, dass die eigenen Bemühungen auch tatsächlich etwas bewegen und der Veranstaltung nicht nur theoretisches Interesse zu Grunde liegt. Empfehlenswert wäre es, hier Praxisbeispiele parat zu halten, in denen die Partizipation von Jugendlichen tatsächlich positive Wirkungen entfaltet hat.

## 8.7 Zukunftswerkstatt

Die Zukunftswerkstatt ist ein von Robert Jungk Anfang der 70er Jahre entwickeltes, gruppenorientiertes Problemlösungsverfahren, bei dem der Lösungsweg als Prozess organisiert ist. Methodisch beruht das Verfahren der Zukunftswerkstatt auf dem so genannten Drei-Phasen-Modell:

### 1. Kritikphase:

Themenbezogene Bestandsaufnahme des Unmutes und der negativen Erfahrungen

### 2. Ideen- und Phantasiephase:

positive Wendung der Kritikpunkte und Utopienentwicklung ohne Einschränkung durch Rahmenbedingungen

### 3. Verwirklichungsphase:

Überprüfung der Utopien auf realisierbare Lösungen und Erarbeitung von Umsetzungsmöglichkeiten

Wichtig für die Durchführung aller Lösungsschritte ist die Visualisierung, d.h. es wird darauf geachtet, Teilergebnisse und Meinungen auf Papier zu bringen. Der ideale Zeitrahmen für eine Zukunftswerkstatt ist 3 Tage, dies entspricht den drei Phasen.

Mit Kindern und Jugendlichen ist eine Zukunftswerkstatt in diesem Umfang nur unter ganz bestimmten Umständen und mit ausgewählten, umfangreichen Fragestellungen durchzuführen. Den-



noch ist darauf zu achten, dass zwischen den einzelnen Phasen entsprechende Pausen eingebaut werden, die es den Teilnehmenden ermöglichen, eine Distanz zu dem Thema herzustellen. Alle hier vorgestellten Zukunftswerkstätten sind in einen erheblich kürzeren Zeitrahmen von insgesamt maximal 6 Stunden durchgeführt worden.

### 8.7.1 Vorschulkinder

Die Zukunftswerkstatt mit den Vorschulkindern wurde in der Kita Till Eulenspiegel e.V. in Braunschweig durchgeführt.

Aufbauend auf den Interviewstreifzügen (s. **Kap. 8.1**) wurde für die Zukunftswerkstatt das Thema „Der Straßenraum“ gewählt. Mit den Vorschulkindern wurden die beiden Phasen „Kritikphase“ und „Ideenphase“ jeweils innerhalb einer Stunde an zwei Vormittagen durchgeführt. Die dritte Phase wurde als kurze Einschätzungsphase durchgeführt. Aufgrund der Erfahrungen mit Grundschulkindern in Aachen (s. **Kap. 8.7.2**) wurde diese Phase auf die Frage der Umsetzbarkeit der Maßnahmen reduziert. An beiden Vormittagen nahmen 14 Vorschulkinder (6 Mädchen und 8 Jungen) teil. Die beiden Phasen der Zukunftswerkstatt dauerten jeweils eine Stunde.

Für die Kritikphase wurden zuerst mündlich negative Aspekte, die den Kindern zum Thema Straßenraum einfielen, gesammelt. Dabei wurde der Interviewstreifzug in Erinnerung gerufen. Jedes Kind hat dann mindestens ein Bild zum Thema „Was stört mich im Straßenraum?“ gemalt. Diese Bilder wurden auf ein Moderationspapier in Form einer Klagemauer, bei der jedes Bild einem Mauerstein entspricht, aufgeklebt. Für die Ideen- und Phantasiephase wurden dann Aspekte zum Thema „Wie muss eine Straße aussehen, damit sie Euch gefällt?“ gesammelt. Die Ideen wurden dann in drei Gruppen unterschiedlich dargestellt. Eine Gruppe malte Bilder, die an einem Garderobenständer als „Wunschbaum“ aufgehängt wurden. Eine andere Gruppe knetete Elemente der Wunschstraße. Die dritte Gruppe bastelte aus Tonpapier Elemente des Wunschstraßenraums. **Abb. 8-13** zeigt einen Eindruck der Phantasiephase.



Abb. 8-13: Zukunftswerkstatt mit Vorschulkindern

### 8.7.2 Grundschulkindern

Als Thema der Zukunftswerkstatt sollten Kriterien für ein „Kinderfreundliches Fußwegenetz“ erarbeitet werden. Insgesamt nahmen 11 Kinder der Grundschule in Aachen (3.Klasse) teil (5 Mädchen und 6 Jungen). Die Durchführung der Erhebung dauerte 3,5 Stunden. Nach einer kurzen Einführung in das Projekt, einer Erläuterung des Ablaufs der Zukunftswerkstatt, einer Vorstellungsrunde und einem Auflockerungsspiel wurde in der **Kritikphase** der Frage nachgegangen „Was gefällt mir (nicht), wenn ich zu Fuß unterwegs bin?“. Um die Kinder auf die Thematik einzustimmen, sollten sie zunächst ihre nachmittäglichen Aktivitäten samt Verkehrsmittel und Begleitperson in einem Fragebogen notieren und in einem zweiten Schritt alle sich daraus ergebenden Fußwege in einem vorbereiteten Stadtplan eintragen. Die eigentliche Kritik wurde dann mittels mündlichen Brainstormings gesammelt und auf Karten festgehalten.

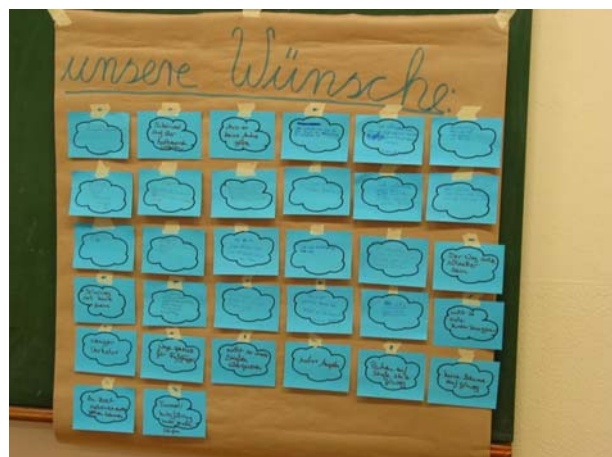


Abb. 8-14: Zukunftswerkstatt mit Grundschulkindern

Zur Vorbereitung auf die **Ideen- und Phantasiephase** unter der Fragestellung „Was ist mein Traum-Fußweg?“ bastelten alle Kinder eine Wolke aus Watte, mit der sie von einem fernen Planeten auf die Erde kommen. Im Anschluss sollten in einem zweiten Stadtplan die Wunsch-Fußwege eingetragen und auf Karten zugehörige Wünsche aufgeschrieben werden, die dann im Plenum gesammelt und diskutiert wurden. Da die meisten teilnehmenden Kinder jedoch auf ihren regelmäßigen Freizeitwegen kaum zu Fuß unterwegs sind, wurde das Vorgehen modifiziert und die Kinder bekamen die Aufgabe, ihren Schulweg bzw. Wunschsulweg in den Stadtplan einzuzichnen. Die aufgeschriebenen Wünsche hatten wenig Bezug zum Thema Wunsch-Fußweg, so dass entschieden wurde, die Wünsche gemeinsam im Plenum zu sammeln.

In der **Verwirklichungsphase** wurden die realistischen Vorschläge der Phantasiephase mittels Drei-Punkte-Bewertung beurteilt.

### 8.7.3 Ältere Kinder

Die Zukunftswerkstatt wurde mit 10 Schülerinnen und Schüler der 8. Klasse der IGS Franzches Feld durchgeführt. Die 6 Jungen und 4 Mädchen hatten bereits an der Felderkundung (s. **Kap. 8.5**) teilgenommen. Inhaltlich wurde aufbauend auf der Felderkundung das Thema „Jugendfreundliche Stadt“ gewählt. Im Rahmen der Kritikphase wurde eine sogenannte Klagemauer erstellt, deren Mauersteine Kritikpunkte an der Stadt Braunschweig aus der Sicht der Jugendlichen darstellen. In der Utopiephase wurden zwei Gruppen gebildet. Eine Gruppe bastelte eine Collage und eine Gruppe schrieb eine Reportage zum Thema: „Braunschweig wird 2025 zur jugendfreundlichsten Stadt gekürt – was ist passiert?“ In der Umsetzungsphase wurden die Ideen der Utopiephase gesammelt und daraus eine Checkliste mit Bewertungskriterien für eine jugendfreundliche Stadt entwickelt. Anhand dieser Checkliste wurde dann Braunschweig hinsichtlich der Jugendfreundlichkeit bewertet.

### Mädchen (5. bis 8. Klasse)

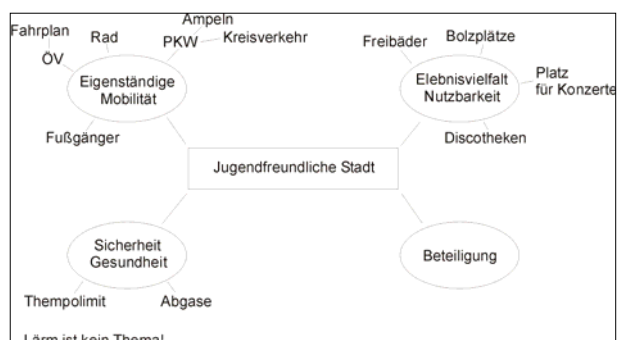
Im Rahmen des Girls' Day 2004 nahmen 16 Schülerinnen im Alter von 11 bis 13 Jahren an einer Zukunftswerkstatt zum Thema „Mobile Mädchen – Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum“ am Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr teil. In der Kritikphase hat jedes Mädchen auf einem Fragebogen ein negatives Erlebnis im öffentlichen Raum beschrieben. Darauf aufbauend

wurde in Kleingruppen mittels Brainstorming allgemeine Kritik am öffentlichen Raum zusammengetragen und anschließend im Plenum vorgestellt. In der Ideen- und Phantasiephase gestalteten die Schülerinnen Plakate mit ihrer „Vision vom öffentlichen Raum“. In der Verwirklichungsphase wurden schließlich Forderungen für eine mädchengerechte Stadt- und Verkehrsplanung aufgestellt.

### 8.7.4 Jugendliche

Die Zukunftswerkstatt mit Jugendlichen (11./12.Klasse) wurde in Aachen (Anne-Frank-Gymnasium) durchgeführt. Teilgenommen haben 2 Mädchen und 4 Jungen.

In der Zukunftswerkstatt sollten gemeinsam Bewertungskriterien für eine „**Jugendfreundliche Stadt**“ erarbeitet werden. Als Einstieg in die Zukunftswerkstatt und zur Abgrenzung des Themenfeldes erstellten die Schüler eine Mind-Map (s. **Abb. 8-15**). In der anschließenden Kritikphase wurden Beiträge zur Fragestellung „Was uns in Aachen und Umgebung stört“ auf einer Meckerswand gesammelt. In Kleingruppenarbeit wurde in der Phantasiephase darauf aufbauend eine Vision einer jugendfreundlichen Stadt wahlweise in Form eines „Utopie-Plakates“ oder mittels der Methode „Rundwünschen“ entworfen und im Anschluss den Teilnehmern präsentiert. Rundwünschen ist eine Form der Gruppenarbeit, bei der jede Person einen Papierbogen erhält, auf dem sie einen Wunsch notiert. Der Bogen wird nach rechts weitergegeben, während die Person von links ein neuen Bogen erhält, auf dem sie einen zweiten Wunsch aufschreibt, usw.. Die Verwirklichungsphase diente dazu, den Kriterienkatalog für eine jugendfreundliche Stadt aus den Visionen abzuleiten, zu diskutieren und zu ergänzen.



**Abb. 8-15:** Mind-Map zum Begriff „Jugendfreundliche Stadt“

### 8.7.5 Bewertung

#### Vorschulkinder

Die Methode Zukunftswerkstatt ist in dieser vereinfachten Form für Vorschulkinder sehr gut geeignet. Die Kinder haben motiviert mitgearbeitet und waren in der Umsetzung ihrer Ideen sehr kreativ. Die Kinder konnten durch die vorangegangenen Interviewstreifzüge leicht einen Bezug zu dem abstrakten Thema „Der Straßenraum“ herstellen. Die Abwicklung der **Kritikphase** und **Phantasiephase** an unterschiedlichen Tagen ist in dieser Altersgruppe unbedingt erforderlich. Dies hat den Vorteil, dass die Konzentrationsfähigkeit der Kinder nicht überstrapaziert wird und dass sich die Kinder mit einer gewissen geistigen Distanz mit dem Thema neu beschäftigen können. Der gewählte zeitliche Umfang von einer Stunde entsprach der Konzentrationsfähigkeit der Kinder. Die **Verwirklichungsphase** kann nur im Rahmen einer kurzen Einschätzung durch die Kinder, welche Maßnahmen sie für leicht umsetzbar und kostengünstig halten, geschehen.

Die Beteiligung von 14 Kindern (2 Gruppen) war unproblematisch. Es war jedoch hilfreich, in der Ideen- und Phantasiephase die Kinder in drei Gruppen aufzuteilen.

#### Grundschul Kinder

Die Zukunftswerkstatt ist insgesamt eine geeignete Methode für diese Altersgruppe. Allerdings sind einige Einschränkungen zu berücksichtigen. Die Konzentrationsfähigkeit der Kinder ist recht begrenzt. Daher ist auf eine abwechslungsreiche Gestaltung der Erhebung zu achten, um die Kinder zur fortdauernden Teilnahme zu motivieren. Zwei Doppelstunden sind als maximale Durchführungsdauer pro Schultag auf keinen Fall zu überschreiten.

In der **Kritikphase**, die als mündliches Brainstorming durchgeführt wurde, zeigten die Grundschul Kinder erneut die Fähigkeit, ihr Wohn- und Schulumfeld im Hinblick auf positive und negative Merkmale zu bewerten. Der Bezug zum alltäglichen Lebens- und Erfahrungsraum ließ die Kinder ihre Kritik engagiert und zahlreich äußern. Die mündliche Form des Brainstormings ermöglichte bei einigen Aspekten direkt, die zu Grunde liegenden Erfahrungen und die widersprüchlichen Meinungen der beteiligten Kinder zu erfassen. Die Arbeit mit dem Stadtplan, in dem die Freizeitorte und ggf. Fußwege eingetragen werden sollen, war für einige Kinder relativ einfach zu handhaben, andere benötigten die Hilfestellung der Moderation oder ihrer Mitschülerinnen und Mitschüler. Es sollte daher ausreichend Betreuungspersonal (etwa 1 Mo-

derator/in auf 5 Kinder) und Durchführungszeit eingeplant werden.

Anders als bei Erwachsenen kann in der **Ideen- und Phantasiephase** auf eine Einstimmung in die Problematik verzichtet werden, da für diese Altersgruppe ein Wechsel in die Welt der Ideen und Visionen sehr viel leichter möglich ist. Problematisch erscheint hier eher, dass die Kinder den Bezug zum Thema schnell verlieren und Ideen produzieren, die nicht auf der Kritikphase aufbauen. Die vielen Wünsche zu einer anderen Art der Fortbewegung von Kampfflugzeugen über Limousinen hin zu Pferden bieten nur sehr diffuse Ansätze zur Verbesserung der Fußwegenetze, vielmehr verdeutlichen sie den Spaß der Kinder an Phantasie-Spielen. Dennoch ist hier zu vermuten, dass hinter den vielfältigen Alternativen zum Zufußgehen der Wunsch nach mehr Abwechslung beim Unterwegssein steckt. In dieser kreativen Phase ist also darauf zu achten, dass trotz ausdrücklich gewünschter Phantasie die Beziehung zum Problem nicht verloren geht. Dies wurde während der Erhebung durch einen Wechsel von Einzelarbeit in eine moderierte Gruppendiskussion erreicht.

Im Gegensatz zum Moderierten Klassengespräch, hat sich die Drei-Punkte-Bewertung in der **Verwirklichungsphase** der Zukunftswerkstatt als geeignet herausgestellt. Hier wurden von den Moderatorinnen nur die realistischen Aspekte zur Beurteilung vorgeschlagen, die zudem nicht auf eine konkrete örtliche Situation bezogen waren.

Auf den zweiten Teil der Verwirklichungsphase, der als gemeinsamer Entwurf eines kinderfreundlichen Fußwegenetzes geplant war, wurde verzichtet, um eine Überforderung insbesondere aufgrund der geringen Kartenlesefähigkeit einiger Kinder zu vermeiden. Vermutlich würde eine Ortsbegehung oder ein kindgerecht aufbereiteter Stadtplan, der wichtige Bezugspunkte der Grundschul Kinder enthält, dieses Problem mildern. Hilfreich wäre es im Vorfeld der Durchführung einer Zukunftswerkstatt Angaben zum alltäglichen Mobilitätsverhalten und Aktionsraum der Beteiligten zu erfassen, um das Thema entsprechend anpassen zu können.

Für Ältere Kinder und Jugendliche ist die Methode uneingeschränkt geeignet.

#### Ältere Kinder

Die Methode und das Thema weckten bei den Jugendlichen Interesse und wurden ernsthaft bearbeitet. Eine Anleitung ist teilweise erforderlich, damit die Jugendlichen das Thema nicht aus den Augen verlieren.

### Jugendliche

Obwohl eine Zukunftswerkstatt in der Regel auf ein bis drei Tage ausgelegt sein sollte, dieser Zeitrahmen jedoch im normalen Schulalltag außer bei Projekttagen kaum zur Verfügung steht, konnten auch bei einer Veranstaltungsdauer von 2,5 Stunden verwertbare Ergebnisse erreicht werden. Die geringe Anzahl von 6 Schülerinnen und Schülern stellte die Untergrenze für eine fruchtbare Diskussion dar. Andererseits ermöglichte die Gruppengröße mehr Spielraum für persönliche Gespräche, die Hintergrundinformationen zu Situation und Meinungen der Jugendlichen liefern. Insbesondere die Phantasiephase, in der sich die Schülerinnen und Schüler kreativ und offen mit ihrer Umwelt auseinandersetzen konnten, hat großen Anklang gefunden. Die Wahl des Themas hat sich als sinnvoll erwiesen, es lässt viel Freiraum für die Ideen und Anliegen der Jugendlichen.

## 8.8 Moderierte Elternabende

Die Erhebungsergebnisse wurden den Eltern in Form von moderierten Elternabenden vorgestellt. Ziel dieser Veranstaltungsform ist es, die Eltern mit der Sichtweise ihrer Kinder zu „konfrontieren“, die Einstellungen und Sichtweisen der Kinder kennen zu lernen. Wichtig für die anwesenden Eltern ist es außerdem, über allgemeine Themen (z.B. Verkehrssicherheit, selbstständige Mobilität) und über ortsspezifische Probleme zu diskutieren.

### 8.8.6 Thema und Ablauf

An dem Elternabend erhielten die Mütter und Väter sowie die Erzieherinnen, Lehrerinnen und Lehrer einen kurzen Überblick über Ziele, Inhalte und Ablauf des Forschungsprojektes, bevor ihnen die Ergebnisse des Kurzfragebogens und der Interviewstreichzüge bzw. der Moderierten Klassengespräche vorgestellt wurden. Parallel zur Präsentation wurden wesentliche Diskussionspunkte aufgegriffen. In der 8. Klasse in Braunschweig haben die Schülerinnen und Schüler die Ergebnisse des Klassengesprächs und der Zukunftswerkstatt selbst den Eltern vorgestellt.

Der Moderierte Elternabend in der 3. Klasse (Aachen) hat nicht stattgefunden, da lediglich ein interessierter Vater erschienen ist. Für die 7. und 8. Klasse in Aachen wurde der Elternabend zusammengelegt. In Braunschweig haben die Elternabende in allen Altersgruppen stattgefunden. Mit den Eltern der Jugendlichen wurden keine Elternabende durchgeführt.

### 8.8.7 Bewertung

Elternabende sind bei der empirischen Forschung mit Vorschulkindern nahezu unverzichtbar, um die Gültigkeit der Kinderantworten sowie die Hintergründe von Verhaltensweisen, Verboten und Erlaubnissen zu erfassen, die die Mädchen und Jungen in diesem Maße noch nicht geben können. Eltern und Erzieherinnen sind Experten im Hinblick auf die Probleme von Kindern in ihrem Umfeld und können qualifizierte Verbesserungsvorschläge geben. Der Austausch mit den Erwachsenen verdeutlicht zudem die Bandbreite ihrer Sichtweisen.

Die Teilnahme von Erzieherinnen, Lehrerinnen und Lehrern ergänzte die Sichtweise der Eltern und brachte weitere Aspekte in die Diskussion ein. Die Eltern, die Pädagoginnen und Pädagogen wurden dazu angeregt, sich mit dem Thema „selbstständige Mobilität“ im Hinblick auf ihre Kinder zu beschäftigen. Es wurde deutlich, dass die Förderung der selbstständigen Mobilität von Kindern - vor allem in den unteren Altersklassen - neben dem städtebaulichen und verkehrlichen Umfeld auch von den Einstellungen und von zeitlichen Ressourcen der Eltern und Erziehungsinstitutionen abhängen.

Die Resonanz der Elternabende war insgesamt sehr positiv. Auch wenn die Anzahl der teilnehmenden Eltern teilweise gering war, zeigten sich die Anwesenden an den Ergebnissen sehr interessiert und diskutierten engagiert über die Bedürfnisse und Probleme ihrer Kinder im öffentlichen Raum. Dazu gehörten auch ganz konkrete Probleme wie unsichere Querungsstellen und fehlende Radwege. In der 8. Klasse der IGS Franzsesches Feld in Braunschweig ergab sich durch die Anwesenheit des Bezirksbürgermeisters zudem eine anschließende Präsentation der Ergebnisse durch die Schülerinnen und Schüler vor dem Bezirksrat. Positiv zu bewerten ist, dass die Bezirksratsmitglieder versprochen, einige Vorschläge der Kinder umzusetzen.

Auch bei den Grundschulkindern erweist sich der Elternabend als sinnvolle Ergänzung zum Klassengespräch mit den Kindern. In Braunschweig konnten am Beispiel des Fahrradfahrens Probleme von Kindern im Straßenverkehr erörtert und Lösungsansätze gefunden werden.

Die Elternabende mit den Eltern der Siebt- und Achtklässler stellten sich als gute Ergänzung zu den moderierten Klassengesprächen heraus. Auch wenn die Kinder dieser Altersgruppe ihre Wünsche und Probleme sehr gut selbst vertreten können, wie auch die Eltern feststellten, bringt dennoch der Austausch mit den Eltern sowie den Lehrerinnen und Lehrern weitere Informationen zu Vorlieben,

Motiven und Verhaltensweisen der Kinder.

## 8.9 Zusammenfassende Bewertung der Erhebungsmethoden

Einen Überblick über die Methoden und die Eignung nach Altersgruppen zeigt **Abb. 8-16**. Außerdem werden hier Hinweise gegeben, welche Themen für die entsprechende Altersgruppe verwendet werden können. Soll eine Erhebung in einer bestimmten Altersgruppe durchgeführt werden, so findet man hier Beispiele für Methoden, Anhaltspunkte für die Wahl des Themas und schließlich einige Hinweise, die bei der Durchführung in dieser Altersgruppe Beachtung finden sollten.

Die Wahl der Methode und des Themas hängt in erster Linie von der Altersgruppe ab. Dabei sind folgende Faktoren maßgebend:

- Dauer der Konzentrationsfähigkeit
- Komplexität des Themas
- Abstraktionsvermögen
- Methodenaufbau
- Selbständiges Arbeiten bzw. erforderliche Anleitung

Diese Faktoren sind je nach Altersgruppe unterschiedlich, jedoch ist der Übergang zwischen den Altersgruppen selbstverständlich fließend. Im Folgenden werden lediglich Anhaltspunkte für diese Faktoren gegeben.

### Konzentrationsfähigkeit

Mit Konzentrationsfähigkeit ist in diesem Fall die Dauer gemeint, mit der sich eine Gruppe von Kindern oder ein einzelnes Kind intensiv mit einer Aufgabe beschäftigen kann.

Vorschulkinder können sich etwa eine halbe bis eine ganze Stunde am Stück konzentrieren. Grundschul Kinder können, aufgeteilt in mehrere Arbeitsphasen, bis etwa 3 Stunden am Stück konzentriert arbeiten. Ältere Kinder können mit entsprechenden Pausen (darunter eine größere Mittagspause) auch 6 Stunden konzentriert arbeiten. Die Konzentrationsfähigkeit von Jugendlichen unterscheidet sich nicht signifikant von der Konzentrationsfähigkeit von Erwachsenen.

### Komplexität des Themas

Bei der Komplexität des Themas geht es darum, wie vielschichtig eine Aufgabenstellung sein kann, damit es von den Kindern der entsprechenden Altersgruppe bearbeitet werden kann.

Bei Vorschulkindern ist es besonders wichtig, ein Thema zu wählen, zu dem die Kinder einen konkreten Bezug haben. In dieser Altersgruppe ist auch zu beachten, dass die Kinder sich meist nur auf eine oder einige wenige unterschiedliche Dinge konzentrieren können. Bei Grundschulkindern sind bereits komplexere Themen möglich, jedoch ist hier noch zu beachten, dass die Fähigkeit, komplexe Themen zu erfassen erstens noch begrenzt ist und zweitens von Kind zu Kind variieren kann. Bei älteren Kindern können Themen behandelt werden, die auch vielschichtigere Durchführungsschritte erfordern.

### Abstraktionsvermögen

Bereits Vorschulkinder sind in der Lage mit einer entsprechenden Vorbereitung abstrakte Themenstellungen zu bearbeiten. Jedoch ist es in dieser Altersgruppe besonders wichtig, einzelne möglichst kleine Arbeitsschritte aufeinander aufzubauen. Diese Bearbeitung der einzelnen Arbeitsschritte erfordert entsprechend viel Zeit. Auch Grundschul Kinder brauchen noch viele konkrete Anhaltspunkte und Beispiele, um abstraktere Themen zu bearbeiten. Insbesondere allgemein gehaltene Fragestellungen bedürfen einer Unterstützung während der Bearbeitung. Bei älteren Kindern ist das Abstraktionsvermögen schon stark ausgebildet, hier bietet sich dennoch an, auf konkrete Beispiele aufzubauen. Das Abstraktionsvermögen von Jugendlichen und Erwachsenen unterscheidet sich nicht maßgeblich.

### Methodenaufbau

Wichtig ist bei den jüngeren Kindern (Vorschulkindern, Grundschulkindern) vor allem, dass die einzelnen Arbeitsschritte erfasst werden können. Das bedeutet, dass die Methode sehr kleinteilig aufgebaut werden muss und damit komplexere Methoden wie beispielsweise die Zukunftswerkstatt in viele kleine Arbeitsschritte aufgeteilt werden müssen. Weiterhin ist bei Vorschulkindern zu beachten, dass sie noch nicht lesen können. Die Methode muss verbal und bildlich erläutert werden können. Erst bei älteren Kindern ist es sinnvoll und möglich, mehrere kleine Arbeitsschritte zusammen zu fassen und gleichzeitig bearbeiten zu lassen. Bei den Jugendlichen ist wiederum kein maßgeblicher Unterschied zu Erwachsenen zu erkennen.

### Selbständiges Arbeiten

Selbständiges Arbeiten ist nur begrenzt von älteren Kindern und weitestgehend von Jugendlichen zu erwarten. Jüngere Kinder brauchen klare Anweisungen in Form von einzelnen Arbeitsschritten und pädagogische Unterstützung zur Klärung von Verständnisfragen.

1	Altersgruppe 4 - 6 Jahre	Geeignete Methoden <b>Interviewstreichzug</b> und andere Methoden, bei denen ein Wechsel von Bewegung und geistige Forderung stattfindet Kritik- und Utopiephase der <b>Zukunftswerkstatt</b> in stark vereinfachter Form	Inhaltlicher Rahmen Bewertung von Orten, mit denen Kinder täglich zu tun haben und die sie sich vorstellen können (Was ist gut und schlecht) – Orte konkret oder allgemein (z.B. „die Straße“)	Methodische Hinweise eine Erzieherin, die die Zusammenhänge kindgerecht erklären kann und die Erhebung unterstützt, ist sehr hilfreich. Abwechslung von Bewegung und geistiger Arbeit sehr wichtig Konzentration maximal eine halbe Stunde am Stück möglich Warming-up Phase in dieser Altersstufe besonders wichtig Verhaltensbeobachtungen und Malaktionen als Ergänzung zu Interviews können insbesondere in dieser Altersstufe wertvolle Hinweise liefern Gespräche mit Eltern zur Validierung der Ergebnisse empfehlenswert eine pädagogische Fachkraft, die den Ablauf unterstützt und das Verständnis fördert ist hilfreich Auflockernde Elemente wichtig maximal 3 Phasen des intensiven Arbeitens und Ideenfindens Fähigkeiten der Kinder unterscheiden sich erheblich Bezug zu konkreten Orten und Situationen ist hilfreich
2	6 - 10 Jahre	Interviewstreichzug wie oben sowie Methoden wie <b>Kartenabfrage</b> , <b>Brainstorming</b> , die eine kurze geistige Beanspruchung mit einfachen Aussagen fordern Kritik- und Utopiephase der <b>Zukunftswerkstatt</b> in leicht vereinfachter Form	alles, was die Kinder täglich betrifft (z.B. Mobilität: Radfahren, zu Fuß gehen ... oder Schule, bestimmte Aufenthaltssorte ...)	
3	11 - 14 Jahre	Interviewstreichzug, Kartenabfrage und Brainstorming wie oben sowie Methoden, die aufwendiger sind und mehrere aufeinander aufbauende Phasen der Konzentration erfordern und über einen längeren Zeitraum stattfinden wie <b>Felderkundung</b> , <b>kritische Ereignisse Zukunftswerkstatt</b> mit allen Phasen	abstraktere Themen möglich, die auf einem konkreten Anlass aufbauen sollten (z.B. Jugendfreundliche Stadt nachdem konkrete Orte von Jugendlichen bewertet wurden)	teilweise ist eine pädagogische Fachkraft, die vor allem Einfluss auf die Gruppendynamik ausübt, hilfreich es ist wichtig, die Schüler und Schülerinnen anzuleiten: sie schweifen u.U. leicht vom Thema ab – am besten jeden einzelnen Schritt getrennt bearbeiten lassen, dass sie sich nur auf eine Sache konzentrieren müssen keine pädagogische Unterstützung nötig können bzw. müssen behandelt werden wie Erwachsene
4	15 - 18 Jahre	Alle Methoden, die auch mit Erwachsenen durchgeführt werden; keine Einschränkungen	Keine Einschränkungen	

Abb. 8-16: Bewertung der Methoden nach Alter sowie Hinweise für die Auswahl des Themas

## 9 Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an öffentliche Räume

Die nachstehend aufgeführten Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an öffentliche Räume sind eine zusammenfassende Ergebnisdarstellung der durchgeführten Erhebungen in Braunschweig (östliches Ringgebiet) und Aachen (Laurensberg). Die Grundlage bilden die Ergebnisse der Befragungen (s. **Kap. 7**) und die Ergebnisse der Erprobung der Erhebungsverfahren (s. **Kap. 8**). Neben der Differenzierung der Anforderungen nach

- Straßenraum
- Aufenthaltsort und Aufenthaltsqualitäten
- Fußwegenetz
- Radverkehrsnetz und
- öffentlicher Verkehr

wird, soweit es die Datengrundlage zulässt, auch nach den Altersgruppen

- Vorschulkinder
- Grundschulkinder
- Ältere Kinder und
- Jugendliche

unterschieden. Weitere wichtige Anforderungen an den öffentlichen Raum lassen sich aus den Kriterien einer jugendfreundlichen Stadt ableiten (s. **Kap. 9.7**).

Neben der Literaturanalyse (s. **Kap. 4**) sind diese Ergebnisse ein zweiter wichtiger Baustein zur Formulierung der Handlungsempfehlungen für das Straßenverkehrs- und Baurecht sowie der Richtlinien und Regelwerke (s. **Kap. 10** und **11**).

### 9.1 Allgemeine Anforderungen an den öffentlichen Raum

Aus den Ergebnissen der Befragung (s. **Kap. 7**) lassen sich nach Altersstufen zunächst folgende vorrangige Anforderungen formulieren (s. **Tab. 9-1**).

Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, gesundheitliche Aspekte (weniger Abgase, weniger Lärm), attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten und die ÖPNV-Anbindung sind Kriterien, die von Älteren Kindern und Jugendlichen vorrangig genannt werden. Bei den Grundschulkindern traten Aspekte der Aufenthaltsqualität, wie Freunde auf Straßen und Plätzen treffen und eine interessan-

te Gestaltung der Treffpunkte, stärker in den Vordergrund.

<b>Anforderungen an den öffentlichen Raum aus Sicht der Grundschulkinder (3.+4. Klasse)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Freunde treffen auf Straßen und Plätzen</li> <li>- sicher zu Fuß</li> <li>- Straßen und Plätze interessant gestaltet</li> <li>- sicher mit dem Rad</li> <li>- gute Radwege</li> </ul>
<b>Anforderungen an den öffentlichen Raum aus Sicht der Älteren Kinder (7.+8. Klasse)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrssicherheit</li> <li>- Gesundheit (wenig Lärm und Abgase)</li> <li>- soziale Sicherheit</li> <li>- durchgängige Radwegeverbindungen</li> <li>- attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten</li> <li>- Anbindung an den ÖPNV</li> </ul>
<b>Anforderungen an den öffentlichen Raum aus Sicht der Jugendlichen (11.+12. Klasse)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrssicherheit</li> <li>- soziale Sicherheit</li> <li>- Gesundheit (wenig Lärm und Abgase)</li> <li>- attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten</li> <li>- Anbindung an den ÖPNV</li> </ul>

**Tab. 9-1:** Allgemeine Anforderungen an den öffentlichen Raum

### 9.2 Der Straßenraum

Zum Thema Straßenraum können in erster Linie Aussagen zu den Anforderungen aus Sicht der **Vorschulkinder** und **Grundschulkinder** gemacht werden.

Der Straßenraum war Thema bei

- Interviewstreifzügen mit Vorschulkindern zum Thema „Bewertung des Straßenraumes“;
- einer Zukunftswerkstatt mit Vorschulkindern zum Thema „Was stört mich am Straßenraum?“;
- der Methode Brainstorming mit Grundschulkindern zum Thema „Wie wünsche ich mir den Straßenraum?“

Auch die **Älteren Kinder** bzw. **Mädchen** (5. bis 8. Klasse) nannten im Rahmen des Girls' Day zum Thema „Mobile Mädchen - Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum“ viele Wünsche zur Gestaltung des Straßenraums.

(s. **Tab. 9-2**).

Altersgruppe	Anforderungen
Vorschulkinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Räumliche Anforderungen (z.B. ausreichende Fußwegbreiten)</li> <li>• Komfort (z.B. Bodenbelag, Bordsteinabsenkungen)</li> <li>• attraktive Ausstattung und Möblierung</li> <li>• Begrünung</li> <li>• Verkehrssicherheit</li> <li>• Direkte Wege</li> <li>• Geringe Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern (v.a. Radfahrer)</li> <li>• Einsatz von kindgerechten, multifunktionalen Elementen der Straßengestaltung (Eignung sowohl als Straßenraumelement als auch als Spielgerät)</li> <li>• Viele Spielmöglichkeiten</li> <li>• Geringe Verkehrsbelastung</li> <li>• Geringe Geschwindigkeiten der Kfz</li> <li>• Keine parkenden Kfz</li> </ul>
Grundschulkin- der	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Wege</li> <li>• Verkehrssicherheit</li> <li>• Schutz vor Einflüssen des Kfz-Verkehrs (Lärm, Abgase)</li> <li>• Räumliche Anforderungen (z.B. ausreichende Radwege- und Fußwegbreiten)</li> <li>• Komfort (z.B. Bodenbelag, Sauberkeit)</li> <li>• Ästhetik/ Begrünung</li> <li>• Viele Spielflächen</li> <li>• Soziale Sicherheit (Keine ärgernen Jugendlichen)</li> </ul>
Ältere Kinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beleuchtung</li> <li>• Sauberkeit</li> <li>• Größere Fuß- und Radwege (getrennt)</li> <li>• Grün zur Trennung von Straße und Gehweg</li> <li>• Gute Querungsmöglichkeiten, mehr Zebrastreifen</li> <li>• Rücksichtvolle Autofahrer</li> <li>• Mehr Tempobegrenzungen</li> <li>• Breitere Straßen</li> <li>• Saubere und unbeschädigte Straßen</li> <li>• Weniger Abgase, Lärm</li> </ul>
Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sauberkeit</li> <li>• Komfort (z.B. Straßenbelag)</li> </ul>

Tab. 9-2: Anforderungen an den Straßenraum nach Altersgruppen

Bei den Interviewstreifzügen mit **Vorschulkindern** wurde deutlich, dass das wichtigste Kriterium für die Eignung des Straßenraumes als Ort zum Spielen die Abwesenheit von Autos bzw. geringe Geschwindigkeiten der Pkw darstellt. Kinderwege sind Spielwege und sollten als solche gestaltet werden. Kinder nehmen auf ihren Wegen die Umwelt wahr, indem sie Hecken und Ziegelsteine berühren, Laub, Stöcke und Blumen sammeln, auf Gehwegplatten hüpfen, auf Bürgersteigkanten balancieren etc.. Dementspre-

chend wünschen sie sich eine attraktive und abwechslungsreiche Ausstattung des Straßenraumes.

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Straße reiten</li> <li>• Auf der Straße Fahrrad fahren</li> <li>• Spielen</li> <li>• Fußball spielen</li> <li>• Handball spielen</li> <li>• Es sollen keine Busse fahren</li> <li>• Jede Straße soll eine Spielstraße sein, nur auf einer Straße sollen die Autos fahren</li> <li>• Straße mit Spielplatz</li> <li>• Automat, bei dem beim Draufdrücken Sandspielzeug rauskommt</li> </ul> |
|---|

Tab. 9-3: Wünsche von Vorschulkindern für den Straßenraum

Die **Grundschulkin-der** konnten beim Brainstorming zum Thema „Wie wünsche ich mir den Straßenraum?“ bereits vielfältige und qualifizierte Vorschläge zum Thema Straßenraum zusammentragen (s. **Tab. 9-4**). Die geäußerten Anforderungen waren weitestgehend realitätsnah.

Kategorie	Wunsch
Querungsstellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr Ampeln (7)</li> <li>• Mehr Schülerlotsen (5)</li> <li>• Weniger Kreuzungen (2)</li> <li>• Mehr Zebrastreifen</li> </ul>
Verkehrsaufkommen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weniger Verkehr (3)</li> <li>• Weniger Autos (2)</li> <li>• Weniger Autos am Straßenrand</li> <li>• Keinen Stau</li> <li>• Mehr Fahrräder</li> </ul>
Komfort (Sicherheit)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr Fahrradwege (5)</li> <li>• Breite Gehwege (2)</li> <li>• Kurze Wege</li> <li>• Viele Abkürzungen</li> <li>• Keine Berge hoch gehen müssen</li> <li>• Hubbel aus den Straßen wegmachen</li> <li>• Weniger Hundekot auf den Wegen</li> </ul>
Gefährliche Situationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine gefährlichen Kreuzungen</li> <li>• Keine gefährlichen Ausfahrten</li> <li>• Keine Autos, die über Rot fahren</li> <li>• Breitere Straßen für Schulbusse</li> </ul>
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nicht von Jugendlichen geärgert werden (5)</li> <li>• Mehr Bäume (5)</li> <li>• Mit der Seilbahn zur Schule kommen</li> <li>• Mehr Ponyhöfe</li> <li>• Mehr Platz zum Spielen</li> </ul>

Tab. 9-4: Ergebnisse des Brainstormings nach Kategorien (bei Mehrfachantworten Anzahl der Nennungen) (Grundschulkin-der)



In der Zukunftswerkstatt mit Vorschulkindern zum Thema „Was stört mich am Straßenraum?“ entstand als Ergebnis der Kritikphase eine selbst gebastelte „Klagemauer“ mit verschiedenen Kritikpunkten am öffentlichen Raum. In der Ideen- und Phantasiephase zur Fragestellung „Wie muss eine Straße aussehen, damit sie Euch gefällt?“ wurde aus dem Straßenraum ein großer Abenteuerspielplatz mit Booten und Autos, die zum Spielen und Klettern dienen.

### 9.3 Aufenthaltsorte und Aufenthaltsqualitäten

Anforderungen an Aufenthaltsorte und Aufenthaltsqualitäten lassen sich in erster Linie aus Sicht der **Älteren Kinder** und der **Jugendlichen** ableiten.

Aufenthaltsorte und Aufenthaltsqualitäten waren Thema bei den Methoden

- Kritische Ereignisse mit Älteren Kindern zum Thema: „Aufenthaltsorte im Stadtteil“;
- Felderkundung mit Älteren Kindern zum Thema „Aufenthaltsorte von Jugendlichen im öffentlichen Raum“;
- Zukunftswerkstatt mit Älteren Kindern (Mädchen, 5. bis 8. Klasse) zum Thema „Mobile Mädchen - Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum“;
- Gruppenarbeit mit Jugendlichen zum Thema „Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“

(s. **Tab. 9-5**).

Die Erhebung anhand der Methode Kritische Ereignisse mit **Älteren Kindern** zu den „Aufenthaltsorten im Stadtteil“ ergab, dass die Innenstadt eine hohe Bedeutung als Aufenthaltsort besitzt. Vor allem Orte der kommerziellen Freizeitbeschäftigung wie Shopping-Einrichtungen, Fast-Food-Restaurants, Kino und organisierte Veranstaltungen (z.B. Fußballspiele) stehen im Vordergrund und werden von den Älteren Kindern positiv bewertet.

Die negativen Erfahrungen der Älteren Kinder betrafen insgesamt eher das soziale Umfeld als die bauliche Umgebung (s. **Tab. 9-6**).

Altersgruppe	Anforderungen
Vorschulkin- der	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele Spielmöglichkeiten</li> <li>• Vorhandensein von Gehwegen zum Spielen</li> <li>• Soziale Sicherheit (keine ärgernden Jugendlichen)</li> <li>• Geringe Verkehrsbelastung</li> <li>• Geringe Geschwindigkeiten der Kfz</li> <li>• Keine parkenden Kfz</li> </ul>
Grundschul- kinder	aus der Datenlage nicht ableitbar
Ältere Kinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trennung der Aufenthaltsflächen vom ruhenden Verkehr (eigene Orte)</li> <li>• Mehr Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Ältere Kinder (Wiesen, Skateplätze, Spaßbäder,...)</li> <li>• Ästhetik/ Begrünung /Naturelemente/ farbige Gestaltung der Umgebung</li> <li>• Komfort (z.B. ansprechende Sitzmöglichkeiten)</li> <li>• Verkehrssichere und komfortable Anbindung der Aufenthaltsorte zu Fuß, mit dem Rad und ggf. mit dem ÖV</li> <li>• Soziale Sicherheit an öffentlichen Plätzen</li> <li>• Geringe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr im Umfeld von und auf Wegen zu Aufenthaltsorten</li> <li>• Sauberkeit</li> <li>• Keine parkenden Kfz (in verkehrsberuhigten Bereichen)</li> </ul>
Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vielfältige und attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten</li> <li>• Große Aufenthaltsflächen</li> <li>• Sauberkeit</li> <li>• Wenig Einfluss durch Kfz-Verkehr</li> <li>• Verkehrssichere und komfortable Anbindung der Aufenthaltsorte zu Fuß, mit dem Rad und ggf. mit dem ÖV, teilweise auch mit dem Kfz</li> <li>• Komfort (z.B. ansprechende und viele Sitzmöglichkeiten)</li> <li>• Ästhetik/ Begrünung</li> <li>• Soziale Sicherheit</li> <li>• Komfortable Ausstattung (z.B. öffentliche Toiletten)</li> </ul>

**Tab. 9-5:** Anforderungen an Aufenthaltsorte und Aufenthaltsqualitäten

Bei der Felderkundung mit **Älteren Kindern** wurden Aufenthaltsorte im näheren Schulumfeld der IGS Franzsches Feld im östlichen Ringgebiet in Braunschweig als stadtweites Einzugsgebiet bewertet. Neben dem beliebten Freizeitort Rollschuhbahn wurden das unmittelbare Schulumfeld als Ort der besonderen Belange für Ältere Kinder sowie eine Bushaltestelle als zentrale ÖV-Anbindung im Gebiet ausgewählt. Als Ergebnisse entstanden verschiedene Gestaltungsentwürfe dieser drei Aufenthaltsorte. Die Entwürfe der Kinder spiegeln ihr Interesse an verkehrsberuhigten und gut mit den verschiedenen Verkehrsmitteln

zu erreichenden Aufenthaltsorten wieder. Neben Verkehrssicherheitsaspekten sind den Älteren Kindern auch die Attraktivität hinsichtlich der Ausstattung, Begrünung und Sauberkeit sowie die soziale Sicherheit ihrer Umgebung wichtig.

Wünsche, Vorschläge	Bewertung
Einrichtung für Obdachlose	15
Schnellbusse einsetzen	10
Mehr Mülleimer	7
Mehr Grünanlagen	7
Nur 5-10 Min. bis zur nächsten Bushaltestelle laufen müssen	6
Mehr Bushaltestellen (Laurentiusstraße)	5
Mehr Straßenlaternen	4
Mehr Fahrradschulwege	3
Fahrradweg (Bankerfeldstraße)	3
Autos sollen langsam fahren	3
Größeres Spielstraßenschild (Grünentaler Straße)	2
Mehr Straßensperrungen für Sonderaktionen	1
Vorsichtig sein, Fußgänger müssen aufpassen bei Straßen	1
Nicht so viele Haltestellen (Richterich)	0

Tab. 9-6: Ergebnisse der Drei-Punkte-Bewertung zum Thema „Aufenthaltsorte im Stadtteil“

Die **Mädchen** (5. bis 8. Klasse) fordern vor allem mehr Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Ihnen ist die Gestaltung ihrer Umgebung sehr wichtig. So wünschen sie sich vermehrt begrünte, saubere und unbeschädigte Aufenthaltsorte und beklagen zu viele Kfz-Stellplätze, Industriegebiete, Hochhäuser usw.. Die an der Zukunftswerkstatt teilnehmenden Mädchen gehen über das Thema der bebauten Umwelt hinaus und sprechen sich für Tier- und Umweltschutz und ein gutes soziales Miteinander aus.

In der Gruppenarbeit, bei der **Jugendliche** sich mit dem Thema „Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“ auseinander setzten, entstand eine Aufstellung der beliebtesten Aufenthaltsorte dieser Altersgruppe. Dabei sind augenscheinlich vor allem kommerzielle Freizeitangebote bzw. Einrichtungen speziell für Jugendliche vertreten. Den Schülerinnen und Schülern fiel es schwer, sich bei den Angaben auf öffentliche Plätze, den Straßenraum und Verkehrsanlagen zu beschränken. Daraus ist abzuleiten, dass die befragten Schülerinnen und Schüler für ihre Freizeitaktivitä-

ten nur selten Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum wählen. Dort halten sie sich in der Regel nur zu Verkehrszwecken auf.

Wünsche an die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum betreffen insbesondere die Schaffung von mehr Freizeitmöglichkeiten in Form von Sport- und Spielplätzen bzw. Spazierwegen und Bänken sowie verbesserte verkehrliche Bedingungen wie z.B. ebene, ausgebesserte und saubere Straßen. Dazu kommt die hohe Verkehrsbelastung, die als störend empfunden wird.

## 9.4 Fußwegenetz

Bei den Anforderungen an Fußwegenetze im Stadtgebiet können Ergebnisse aus den Erhebungen mit **Vorschulkindern** (Interviewstreifzüge) und **Grundschulkindern** herangezogen werden.

Explizites Thema war das Fußwegenetz bei der Zukunftswerkstatt mit Grundschulkindern, bei der Kriterien für ein „Kinderfreundliches Fußwegenetz“ erarbeitet werden sollten. Wie sich im Verlauf der Erhebung herausstellte, sind die meisten Kinder auf ihren regelmäßigen Freizeitwegen nur selten zu Fuß unterwegs. Die Aussagen beziehen sich demzufolge in erster Linie auf den Schulweg.

Altersgruppe	Anforderungen
Vorschulkin- der	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorhandensein von Gehwegen</li> <li>• Ausreichende Gehwegbreiten</li> <li>• Sichere Querungsstellen</li> </ul>
Grundschul- kinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrssicherheit</li> <li>• Soziale Sicherheit</li> <li>• Komfort</li> <li>• Ausreichende Gehwegbreiten (z.B. nebeneinander gehen können, keine Einschränkungen durch parkende Kfz oder durch Begrünung)</li> <li>• Direkte Wege</li> <li>• Komfort (lange Grünzeiten für Fußgänger, geringe Steigungen)</li> <li>• Schutz vor Einflüssen des Kfz-Verkehrs (Lärm, Abgase)</li> <li>• Viele Kfz-unabhängig geführte Fußwege</li> <li>• Querungsstellen (Ampeln, Fußgängerüberwege, Mittelinseln)</li> </ul>
Ältere Kinder	aus Datengrundlage nicht ableitbar
Jugendliche	aus Datengrundlage nicht ableitbar

Tab. 9-7: Anforderungen an das Fußwegenetz nach Altersgruppen

Kategorie	Wunsch
Sicherheit allgemein	Einen sicheren Schulweg
	Ich wünsch mir, dass wir keine Angst vor dem Schulweg haben müssen
	Dass die Autofahrer aufmerksam sind und dass kein Unfall passiert
	Ich wünsch mir, dass die Autofahrer langsam an die Ampel fahren
Gehwegbreite	Zu zweit nebeneinander gehen können
	Parken auf Straße statt Gehweg
	Keine Bäume auf Gehweg
Jugendliche	Dass die Jugendlichen nicht mehr so doof sind zu den Kleinen
	Dass die Jugendlichen nett sind
Querungsstellen	Mehr Ampeln
	Dass an jeder gefährlichen Straße eine Ampel ist, die lange grün ist für die Fußgänger
	Ich wünsche mir, dass an jeder Straße eine Unterführung für Fußgänger ist
	Mittelinsel (auf der Rathausstr.)
	Ich wünsche mehr Zebrastreifen
Verkehrsaufkommen	Ich wünsch mir, dass es weniger Autos gibt
	Weniger Verkehr
	Dass es keine Autos gäbe
Fußwege-netz	Schulweg soll kurz sein
	Der Weg sollte schneller sein
	Wege speziell für Fußgänger
	Nicht so viele Straßen überqueren
	Nicht so viele Kreuzungen
Allgemeines	Ich wünsch mir, dass es keine Gesetze gibt
	Ich wünsche mir, dass man alles machen könnte was man will
Andere Fortbewegung	Ich wünsche mir ein Pferd, so dass ich ganz schnell da bin
	Ich wünsche eine Kutsche mit einem Pferd, was mich hoch tragt zur Schule
	Ich wünsch mir ein Pferd, das mich zur Schule bringt
	Ich wünsche mir, dass ich mit meinem eigenen Kampfflugzeug zur Schule gebracht werde
	Ich wünsche mir, dass ich mit einem Jumbo-Jet zur Schule fliege
	Ich will ein Flugzeug
	Ich wünsch mir, dass ich mit einer Seilbahn zur Schule [fahren kann]
	Ich wünsch mir eine Limousine
	Ich wünsch mir ein Auto, mit dem ich selber zur Schule fahren kann
	Ich wünsch mir Wasser, so dass ich zur Schule schwimmen kann

**Tab. 9-8:** Wünsche für ein kinderfreundliches Fußwegnetz (Grundschulkindern)

Im Rahmen der Zukunftswerkstatt mit **Grundschulkindern** wurden während der Kritikphase Äußerungen zur Fragestellung „Was gefällt mir nicht, wenn ich zu Fuß unterwegs bin?“ gesammelt. Folgende Punkte wurden genannt:

- rücksichtslose Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen;
- schmale Gehwege bzw. Hindernisse;
- ärgernde Jugendliche;
- ungenügende Querungsstellen;
- schlechte Ampelschaltungen für Fußgänger;
- hohes Pkw-Verkehrsaufkommen;
- schmutzige Wege.

Die Ergebnisse der Ideen- und Phantasiephase zur Fragestellung „Was ist ein Traum-Fußweg?“ mit Äußerungen zur Fortbewegung mit Kampfflugzeugen, Limousinen und Pferden lassen neben dem allgemeinen Spaß der Kinder an Phantasiespielen auch auf den Wunsch nach mehr Abwechslung beim Unterwegssein schließen. Positiv wurde bewertet, wenn mehrere Kinder den Schulweg gemeinsam gehen. Die sonstigen Wünsche korrespondieren mit der zuvor geäußerten Kritik (vgl. **Tab. 9-8**).

## 9.5 Radverkehrsnetz

Anforderungen an Radverkehrsnetze können den Erhebungen aus Sicht der **Grundschulkindern** und der **Älteren Kinder** abgeleitet werden.

Das Radverkehrsnetz stand im Mittelpunkt bei den Methoden

- Kartenabfrage mit Grundschulkindern zum Thema „Fahrradnutzung in der Freizeit“;
- Kritische Ereignisse mit Älteren Kindern zum Thema „Kinderfreundliches Radwegenetz“ (s. **Tab. 9-9**).

Die Kartenabfrage mit **Grundschulkindern** machte deutlich, dass viele Probleme der Fahrradnutzung mit baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten zusammenhängen. So geht aus der Ergebnisaufstellung in **Tab. 9-10** hervor, dass die Gefahr von Unfällen im Straßenverkehr die Angst der Kinder erzeugt. Die drohende Unfallgefahr spielt sicher auch die größte Rolle bei der Aussprechung von Verboten zur Fahrradnutzung durch Schule und Eltern. Für mehr Verkehrssicherheit werden von den Kindern die Anlegung breiter Radwege sowie die professionelle Unterrichtung im sicheren Fahrradfahren vorgeschlagen. Auch bauliche Hindernisse durch einen un-

günstigen Straßenbelag und Baustellen stehen der Fahrradnutzung von Grundschulkindern im Wege. Hier gehen die Anforderungen der Kinder in Richtung geänderter Verkehrsregeln.

Altersgruppe	Anforderungen
Vorschulkin- der	aus der Datenlage nicht ableitbar
Grundschul- kinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrssicherheit</li> <li>• Möglichkeiten zum geschützten Lernen des Radfahrens</li> <li>• Soziale Sicherheit</li> <li>• Direkte Wege</li> <li>• Ausreichende und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten</li> </ul>
Ältere Kinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ästhetik/ Begrünung</li> <li>• Vorhandensein von Radwegen, kein abruptes Ende von Radwegen</li> <li>• Komfortable Radwege (ausreichende Breiten, guter Bodenbelag, geringe Steigungen)</li> <li>• attraktive Radsportstrecken (z.B. Möglichkeiten zum Cross fahren)</li> <li>• Verringerung (der Einflüsse) des Kfz-Verkehrs</li> <li>• Sauberkeit</li> <li>• Sichere Querungsstellen und Knotenpunkte</li> <li>• Sicherheitsvorkehrungen für Radfahrer</li> <li>• überdachte Fahrradständer an der Schule</li> </ul>
Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorhandensein von Radwegen</li> <li>• Komfort (Bodenbelag)</li> </ul>

**Tab. 9-9:** Anforderungen an das Radverkehrsnetz nach Altersgruppen

Bei den **Älteren Kindern** stellte sich heraus, dass das Fahrrad bei dieser Altersgruppe das Lieblingsverkehrsmittel ist. Alle befragten Kinder verbinden positive Erfahrungen mit dem Radfahren.

Die negativen Aspekte des Fahrradfahrens beziehen sich überwiegend auf Unfälle und Stürze, wozu neben der eigenen Unaufmerksamkeit auch die Rücksichtslosigkeit der Autofahrer sowie bauliche Hindernisse dazu geführt haben (vgl. **Tab. 9-11**).

Als Vorschläge für die Gestaltung eines kinderfreundlichen Radverkehrsnetzes wurden insbesondere Maßnahmen zu den Aspekten Sicherheit und Komfort benannt. Zu den Sicherheitsvorschlägen zählen überdachte Fahrradständer an der Schule, gut beleuchtete und überwachte Fahrradwege und sichere Querungsmöglichkeiten. Breite und gut ausgebaute Radwege stehen ebenfalls auf der Wunschliste der Älteren Kinder. Die geäußerten Wünsche sind in **Tab. 9-12** zusammengefasst.

Was ist passiert?	Was wirst Du anders machen?	Was sollte anders sein?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unfall, Beinahe-Unfall, Sturz (19)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Noch) vorsichtiger sein, besser aufpassen (5)</li> <li>• Eigenes Verhalten konkret ändern (9)</li> <li>• Nichts, nicht meine Schuld (2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Mehr) Radwege (weiter-) bauen (7)</li> <li>• Weitere bauliche Maßnahmen (5)</li> <li>• Autofahrer sollten rücksichtsvoller sein/ bestraft werden (3)</li> <li>• Sonstiges (Fahrradverleih sollte besser aufpassen) (1)</li> <li>• Nichts (3)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mängel auf Radweg (4)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenes Verhalten konkret ändern (2)</li> <li>• Nichts (2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saubere Wege (3)</li> <li>• Breitere Wege (1)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzel-Ereignis (2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorsichtiger fahren (1)</li> <li>• Nichts (1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autofahrer sollten rücksichtsvoller sein (1)</li> <li>• Neue, bessere Radwege (1)</li> </ul>

**Tab. 9-11:** Zusammenfassung negativer Ereignisse „Kinderfreundliches Radwegenetz“ (Anzahl der Nennungen)(Ältere Kinder)

Wünsche, Vorschläge	Bewertung
Fahrradständer an der Schule überdachen	23
Extrafahrradwege wie in den Niederlanden	12
Beleuchtung/ Überwachungskameras für Fahrradwege/ Fahrräder	11
Mehr Zebrastreifen/Radwege (Handerweg)	9
Mehr Radwege in der Stadt	7
Autofahrer, die über Rot fahren, ins Gefängnis	4
Fahrradweg (An der Rast)	3
Gehwege und Fahrradwege (Karl-Friedrichstr. hinter der Brücke)	3
Holprige Straßen abschaffen	1
Ampelschaltung ändern (Behrensbergerstraße)	1
Mehr Fahrradausflugstrecken	0
Ausschilderungen für Fahrradrouen	0
Saubere Fahrradwege	0
Fahrradweg einrichten (Eupener Brücke)	0
Fahrradweg (Rathausstraße)	0

**Tab. 9-12:** Ergebnisse der Drei-Punkte-Bewertung zum Thema „Kinderfreundliches Radwegenetz“ (Ältere Kinder)

Schwerpunkte	Gefahr		Angst	
	durch Straßenbelag	durch Straßenverkehr	vor Unfällen	vor Diebstahl und Körperverletzung
Stichworte	Straße ist zu rutschig, weil es geregnet hat	Gefahr	Angst	Entführen
		Die Straße ist zu groß und zu gefährlich		zu viele Jugendliche
Lösungsvorschläge	zu Fuß gehen	breite Radwege		Angst
		sicheres Fahren lernen		sichere Wege benutzen

Schwerpunkte	Sackgassen (bauliche Hindernisse)	Verbot		kaputtes Fahrrad
		durch Schule	durch Eltern	
Stichworte	Eine Baustelle versperrt mir den Weg	Man darf nicht zur Schule fahren	Eltern	Platten
	Sackgassen		Verbot	Kette
	Fahrverbot		Meine Eltern wollen es nicht	Kette springt ab
Lösungsvorschläge	Verkehrsregeln ändern	Fahrradparkplätze	sicheres Fahren	Fahrrad reparieren
			sichere Straßen	

Tab. 9-10: Ergebnis der Kartenabfrage „Fahrradnutzung in der Freizeit“ (Grundschulkind)

## 9.6 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr mit den thematischen Schwerpunkten Netzverbindungen, Taktzeiten und Fahrpreise ist insbesondere für die Altersgruppe der Jugendlichen von Interesse.

Im Rahmen der Kurzbefragung und der Erprobung der Erhebungsmethoden war der öffentliche Nahverkehr nur indirekt ein Thema. Anforderungen lassen sich dennoch für **Ältere Kinder** und **Jugendliche** aus den Methoden

- Kritische Ereignisse mit Älteren Kindern zum Thema „Aufenthaltsorte im Stadtteil“;
- Felderkundung mit Älteren Kindern zum Thema „Aufenthaltsorte von Jugendlichen im öffentlichen Raum“ (Beispiel Bushaltestelle);
- Zukunftswerkstatt mit Älteren Kindern (Mädchen, 5. bis 8. Klasse) zum Thema „Mobile Mädchen - Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum“;
- Kartenabfrage mit Jugendlichen zum Thema „Entwicklung eines Polaritätsprofils für eine jugendfreundliche Stadt“;
- Gruppenarbeit mit Jugendlichen zum Thema „Anforderungen von Jugendlichen an verschiedene Verkehrsmittel“ und
- Zukunftswerkstätten mit Älteren Kindern und Jugendlichen zum Thema „Kriterien für eine jugendfreundliche Stadt“

ableiten (s. **Tab. 9-13**).

Altersgruppe	Anforderungen
Vorschulkinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichende Warteflächen</li> <li>• Sitzplätze</li> </ul>
Grundschul Kinder	aus der Datenlage nicht ableitbar
Ältere Kinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele direkte Buslinien (Schnellbusse)</li> <li>• Gut erreichbare Haltestellen (5-10 min Fußweg)</li> <li>• Saubere Haltestellen und Busse</li> <li>• Mehr Busse / keine überfüllten Busse</li> </ul>
Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Abstimmung der Buslinien</li> <li>• Viele direkte Buslinien (Schnellbusse)</li> <li>• Höhere Taktfrequenzen</li> <li>• Windgeschützte und überdachte Bushaltestellen</li> <li>• Kostengünstige Nutzung des ÖV</li> <li>• Sauberkeit an Haltestellen</li> </ul>

**Tab. 9-13:** Anforderungen an den öffentlichen Verkehr

Als Ergebnisse der Methode Kritische Ereignisse, die mit **Älteren Kindern** zum Thema „Aufenthaltsorte im Stadtteil“ durchgeführt wurde, wurden die folgenden Wünsche mit Bezug zum

ÖPNV geäußert:

- Einsatz von Schnellbussen
- Erreichbarkeit von Bushaltestellen und
- mehr Bushaltestellen.

Die Felderkundung mit **Älteren Kindern** zum Thema „Aufenthaltsorte von Jugendlichen im öffentlichen Raum“ wurde u.a. an einer **Bushaltestelle** durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass sowohl die Anlegung der Haltestelle mitten auf dem Gehweg als auch die Verschmutzung wesentliche Kritikpunkte darstellten. Daraus lässt sich ableiten, dass Ältere Kinder gern mehr Raum während der mitunter längeren Wartezeiten zur Verfügung hätten. Neben einem größeren Angebot an Sitzgelegenheiten sollte es auch mehr Stehplätze für wartende Gruppen geben. Als Vorschlag unterbreiteten die Älteren Kinder eine Versetzung der Haltestelle nach hinten. Zudem äußerten sie ihre Unzufriedenheit mit der Ausstattung der Bushaltestelle. Sie schlugen vor, neben den Informationen zu Taktzeiten der verkehrenden Busse auch Infos über Veranstaltungen anzubringen. Daneben sollte es Fahrradständer, Ticketautomaten und einen Wind- und Wetterschutz geben.

Die Ergebnisse aus der Kartenabfrage mit **Jugendlichen** zum Thema „Entwicklung eines Polaritätsprofils für eine jugendfreundliche Stadt“ ergaben eine große Unzufriedenheit dieser Altersstufe mit dem öffentlichen Verkehr. Vor allem die Tarifgestaltung, das ÖV-Angebot, die Anschlussmöglichkeiten und die Nachtverbindungen wurden als überwiegend negativ beurteilt. Daraus können folgende Anforderungen von Jugendlichen an den öffentlichen Verkehr abgeleitet werden:

- preislich günstige Bus- und Bahnverbindungen;
- zeitlich günstige ÖV-Verbindungen;
- gute Anschlussverbindungen zur besseren sozialen Sicherheit;
- angepasstes ÖV-Angebot zu verschiedenen Zeiten (Schulanfang/- ende, Tag/Nacht, Ferien/Schulzeit, etc.);
- gutes Angebot eines öffentlichen Nachtverkehrs.

Die Gruppenarbeit mit einer 12. Klasse ergab ebenfalls, dass die Jugendlichen mit dem Verkehrsmittel ÖPNV am unzufriedensten sind. Nahezu alle Schülerinnen und Schüler wünschten sich ein ergänzendes Angebot mit Nachtbussen. Weiterhin bezogen sich die Wünsche auf die

Preisgestaltung und den Komfort des ÖV. Als Wünsche wurden der Einsatz von Schnellbussen, die Gestaltung von Wartehäuschen und deren Ausstattung mit ausreichenden Sitzplätzen geäußert (s. **Tab. 9-14**).

Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehr Busse</li> <li>- Mehr Schnellbusse, weniger Umwege</li> <li>- Mehr Busspuren</li> <li>- Windgeschützte/überdachte Haltestellen</li> <li>- Bessere Abstimmung der Buslinien</li> <li>- Preiswertere Bustickets</li> <li>- Preiswertere Nutzung von Taxi und Bahn</li> </ul>

**Tab. 9-14:** Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV

### 9.7 Kriterien einer jugendfreundlichen Stadt

Ein wichtiger Bestandteil der Erhebung war die Entwicklung von Bewertungskriterien von **Älteren Kindern** und **Jugendlichen** für eine jugendfreundliche Stadt. Mit den Methoden

- Zukunftswerkstätten mit Älteren Kindern und Jugendlichen zum Thema „Kriterien für eine jugendfreundliche Stadt“;
- Kartenabfrage mit Jugendlichen zum Thema „Entwicklung eines Polaritätsprofils für eine jugendfreundliche Stadt“

lassen sich Ergebnisse ableiten (s. **Tab. 9-15**).

In der Zukunftswerkstatt entwickelten die **Älteren Kinder** eine Checkliste mit Bewertungskriterien für eine jugendfreundliche Stadt erstellt (s. **Tab. 9-16**).

In der Zukunftswerkstatt der **Jugendlichen** wurde eine Mind-map zur jugendfreundlichen Stadt angefertigt (vgl. **Abb. 8-15**). Aus dieser wird ersichtlich, dass die vier Aspekte eigenständige Mobilität, Erlebnisvielfalt/ Abwechslungsreichtum, Sicherheit/ Gesundheit der eigenen Person und die Beteiligung Jugendlicher im Mittelpunkt einer jugendfreundlichen Stadt stehen. Eine jugendfreundliche Stadt sollte daher ein großzügiges Angebot an verschiedenen Verkehrsmitteln und Erlebniseinrichtungen (kommerzieller als auch nichtkommerzieller Natur) bereit stellen sowie mit verkehrlichen Maßnahmen positiven Einfluss auf die Gesundheit und Sicherheit der jüngeren Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen nehmen.

Altersgruppe	Anforderungen
Ältere Kinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele Aufenthaltsmöglichkeiten</li> <li>• Ästhetik/ Begrünung</li> <li>• Angebot der Beteiligung der Jugendlichen am „Stadtleben“ im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten</li> <li>• Soziale Sicherheit auf nächtlichen Wegen</li> <li>• Komfortable Mobilität (hohe Qualität der Fußwege-, Radwege- und ÖV-Verbindungen)</li> <li>• Kostengünstiger ÖV</li> <li>• Sauberkeit</li> <li>• Geringes Kfz-Verkehrsaufkommen</li> <li>• Gesundheit</li> </ul>
Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Qualität der Fuß- und Radwege (ausreichende Breiten, guter Bodenbelag)</li> <li>• Kfz-unabhängige Führung von Radwegen</li> <li>• Gute Beleuchtung</li> <li>• Lange Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>• Direkte Wege für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>• Autofreie Innenstädte</li> <li>• Komfortable Bushaltestellen</li> <li>• Verkehrssicherheit</li> <li>• Soziale Sicherheit</li> <li>• Gute Erreichbarkeit der Aufenthaltsorte</li> <li>• Unverplante Orte</li> </ul>

**Tab. 9-15:** Anforderungen an eine jugendfreundliche Stadt nach Altersgruppen

Was heißt für Euch „jugendfreundliche Stadt“? <small>(die Kästchen symbolisieren die Texte auf den Karten)</small>			
Fuß- und Radwege	ÖPNV		Freizeit
mehr Übergänge für Fahrradfahrer und Fußgänger	billigere Bus- und Bahnverbindungen	günstige Schüler- und Jugendtarife für Bus und Bahn	mehr Grünanlagen und Freizeitangebote
sichere, nicht beschädigte Wege	bessere Bus- und Bahnverbindungen	gute und sichere Bus- und Bahnverbindungen	viel zu wenige Freizeitangebote
besser ausgebaute Fahrrad- und Fußwege	günstigere Bus- und Bahnpreise	Schülern billigere Angebote für Bus anbieten	verbesserte Freizeitangebote für Jugendliche
Asphaltierung von Kopfsteinpflaster	billigere Bus- und Bahnverbindungen	stärker vergünstigte Fahrpreise für Schüler	
	längere Bus- und Bahnzeiten am Freitag und Samstag	mehr bzw. größere Busse bei Schulanfang und -ende	

**Tab. 9-16:** Zusammenfassendes Ergebnis der Methode Kartenabfrage zum Thema „Jugendfreundliche Stadt“

Die Ergebnisse der Kartenabfrage mit Jugendlichen zum Thema „Jugendfreundliche Stadt“ zeigt **Tab. 9-16**. Hier wird deutlich, dass die Anforderungen von Jugendlichen an ihre Stadt insbesondere die Bereiche Fußgänger- und Radverkehr, Angebot des ÖPNV und die Gestaltung des öffentlichen Raumes mit Jugend- und Freizeiteinrichtungen betreffen.

## 9.8 Zusammenfassung

Als wesentliches Ergebnis ist festzuhalten, dass der Straßenraum in erster Linie für Vorschulkinder und Grundschulkinder als Aufenthaltsort eine Bedeutung besitzt. Für die Älteren Kinder sind die Aufenthaltsorte und ihre Aufenthaltsqualitäten als Treffpunkte bedeutsam. Bei den Jugendlichen ist der Bezug zum öffentlichen Raum eher gering. Sie interessiert in erster Linie die Situation im ÖPNV, insbesondere wünschen sie sich gute ÖV-Verbindungen (Nachtbusse, Schnellbusse usw.) und eine andere Tarifgestaltung (Schülerrabatte). Die Nutzung des öffentlichen Raumes durch Jugendliche beschränkt sich vorrangig auf die Verbindung von verschiedenen Orten ihrer Aktivitäten. Sie halten sich im öffentlichen Raum eher zu reinen Verkehrszwecken auf. Ältere Kinder und vor allem Jugendliche sehen ihre Aufenthaltsräume verstärkt in kommerziellen Orten. Sie wählen für ihre Freizeitaktivitäten seltener Orte im öffentlichen Raum.

## 10 Rechtliche Grundlagen: Analysen und Handlungsempfehlungen

### 10.1 Vorbemerkungen

Die Handlungsempfehlungen werden mit dem Ziel einer verbesserten Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen entwickelt. Grundlagen bilden

- die Befunde zur Situation von Kindern und Jugendlichen heute (s. **Kap. 2**);
- die Bedeutung des öffentlichen Raumes als Entwicklungsraum für Kinder und Jugendliche (s. **Kap.3**);
- sowie die Befunde der **Kap. 4** und **Kap. 9** zur Sicherung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

Anlass und gleichzeitig Grundlagen sind die verfassungsrechtlichen Anforderungen zur Berücksichtigung der spezifischen Belange von Kindern und Jugendlichen.

Die Bedeutung der nachstehenden Handlungsempfehlungen ist somit vor dem Hintergrund des gesetzlichen Anspruchs der Kinder und Jugendlichen auf eine menschenwürdige und gesunde Entwicklung zu sehen. Auch wenn für Kinder und Jugendliche besondere Schutz- und Entwicklungsbelange konstatiert werden, so bedarf es doch in der konkreten Ausgestaltung von Gesetzen und Verordnungen einer Abwägung mit anderen Belangen. Dies kann und soll hier allenfalls in Ansätzen und in einer Vorform geleistet werden, da es im Wesentlichen um eine akzentuierte Verdeutlichung der anzustrebenden Verstärkung der Belange von Kindern und Jugendlichen geht.

### **Kinder- und Jugendrechte sind mittlerweile auf allen Ebenen des Rechts verankert.**

Auf der internationalen Ebene ist an erster Stelle die UN-Kinderrechtskonvention zu nennen. In der 1989 von den Vereinten Nationen verabschiedeten und 1992 auch von Deutschland ratifizierten UN-Kinderrechtskonvention werden Kinder als Personen mit eigenständigen Menschenrechten und der Fähigkeit, diese selbst auszuüben, anerkannt. Gefordert sind Schutz und Versorgung von Kindern ebenso wie deren gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft und die Beteiligung von Kindern am politischen Prozess<sup>11</sup>.

In der Literatur wird auch von ökologischen Kinderrechten gesprochen. Sie leiten sich ab aus der UN-Kinderkonvention, dem Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland und dem Kinder- und Jugendhilfegesetz (KJHG). Die ökologischen Kinderrechte stehen für das Recht eines jeden Kindes und Jugendlichen auf dieser Welt, in einer intakten Umwelt aufzuwachsen, ein gesundes Leben zu führen und positive Zukunftsperspektiven zu entwickeln (vgl. BUNDESMINISTERIUM

<sup>11</sup> Insgesamt beinhaltet die UN-Kinderrechtskonvention 54 Artikel, die sich in drei große inhaltliche Säulen aufteilen lassen: Schutz, Förderung und Beteiligung. Als Basis fungieren Artikel, die die Länder zur Umsetzung verpflichten. Das Dach darüber bilden Artikel zum Kindeswohl allgemein. Artikel 3 der UN-Kinderrechtskonvention besagt, dass bei allen Maßnahmen, die Kinder betreffen, das Wohl des Kindes vorrangig zu berücksichtigen ist. Artikel 6 legt das Recht eines jeden Kindes auf Überleben und Entwicklung fest und in Artikel 24 erkennen die Vertragsstaaten das Recht des Kindes auf das erreichbare Höchstmaß an Gesundheit an. In Artikel 12 ist das Recht der Kinder auf freie Meinungsäußerung und Beteiligung festgeschrieben (LOEWENFELD, 2001).



FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 2001a/b; HELLMANN / BORCHERS, 2002).

Auf europäischer Ebene ist die "Europäische Charta über die Beteiligung der Jugendlichen am Leben der Gemeinden und Regionen" zu nennen. Für sie gilt das Gleiche. Auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene findet sich eine Vielzahl weiterer Regelungen, die Belange der Kinder und Jugendlichen unmittelbar zum Gegenstand haben oder – über Beteiligungsverfahren – mittelbar zum Gegenstand haben können.

Die wichtigsten Grundlagen und Regelungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene werden im Folgenden behandelt. Dabei ist immer mit zu bedenken, dass Regelungen zugunsten von Kindern und Jugendlichen meist auch Fußgängern bzw. Radfahrern allgemein sowie Familien, älteren Menschen und anderen Mobilitätseingeschränkten zugute kommen.

## 10.2 Verfassungsrechtliche Vorgaben

Die Rechtswissenschaft widmet sich intensiv der Frage, ob es ein "Grundrecht auf Mobilität" gibt (SENDER, 1974; HERZOG, 1992; RONELLENFITSCH, 1992; WESEL, 1993; SENDER, 1995; OSSENBÜHL, 1996; BEAUCAMP, 1997; LÜHLE, 1998b; PAPIER, 2002).

Im Blickfeld der Untersuchungen liegt dabei bisher allerdings praktisch nur die Mobilität der Kraftfahrer. Deren Grundrechtsschutz gegenüber hoheitlichen Verkehrsbeschränkungen wird untersucht (besonders eingehend: HÜGEL, 1991 und RÖTHEL, 1996; weiterhin: STEINER, 1980; BROHM, 1985; BEAUCAMP, 1997) und selbst ob Straßenbäume das Grundrecht der Kraftfahrer auf Leben und körperliche Unversehrtheit verletzen, ist untersucht worden (MANSSSEN, 2001b). Ergebnis der Untersuchungen ist im Wesentlichen, dass mehrere grundrechtlich verbürgte Freiheiten einen Kern haben, der sich ohne Mobilität nicht ausüben lässt. Der Schutz der Teilnahme am Straßenverkehr ist daher jedenfalls durch das "Auffanggrundrecht" der "allgemeinen Handlungsfreiheit" gewährleistet (PAPIER, 2002).

Konsequent auf die verschiedenen Grundrechte der Kinder und Jugendlichen übertragen bedeuten die Ergebnisse und Argumentationen jener Untersuchungen aber auch, dass auch diese ein Grundrecht haben auf eigene Mobilität im öffentlichen Raum inklusive Ausleben ihres

altersgemäßen Bewegungsdrangs und inklusive kommunikativen Aufenthalts und Gemeindegebrauchs.

Dieses Grundrecht auf Mobilität steht allerdings unter doppeltem Vorbehalt:

**Zum einen** ist die allgemeine Handlungsfreiheit nur **im Rahmen der "verfassungsmäßigen Ordnung"** gewährleistet, worunter man wiederum die "verfassungsmäßige Rechtsordnung, d.h. die Gesamtheit der Normen (versteht), die formell und materiell der Verfassung gemäß sind" (PAPIER, 2002 unter Verweis auf ständige Rechtsprechung des BVerfG). Dass die von der Automobilität anderer negativ Betroffenen ihrerseits grundrechtlich verbürgte Schutzrechte in Anspruch nehmen können, ist erkannt. Allerdings ist das bisher in Bezug auf Lärm und Abgase, in Bezug auf Ehe und Familie, Religionsausübung etc. angedacht worden (SENDER, 1995) und allgemein in Bezug auf eine "Gemeinverträglichkeit" (SENDER, 1974): Der Gesetzgeber darf diesen Auswirkungen durchaus zugunsten der negativ Betroffenen steuernd entgegenzutreten. Der Gesetzgeber dürfe dabei nur seine Befugnisse nicht missbrauchen. Aber ein Missbrauch liege nur dann vor, wenn sich für eine Regelung kein sachlicher Grund finden lasse. Die Handlungsfreiheit des automobilen Bürgers dürfe nicht unzumutbar oder übermäßig belastend beschränkt werden, doch müssten Härten für Einzelne hingenommen werden. Es genüge für eine Einschränkung der Automobilität, wenn legitime öffentliche Interessen oder überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Einschränkung rechtfertigen. Die Grenzen, die das Verfassungsrecht dem Gesetzgeber für die Einschränkungen des Individualverkehrs setzt, sind damit recht weit (SENDER, 1974; OSSENBÜHL, 1996; BRENNER, 2001). Dass die von der Automobilität negativ Betroffenen ihrerseits verbürgte Schutzrechte haben könnten, ist aber soweit ersichtlich bisher nicht in Bezug auf die speziellen Belange der Kinder und Jugendlichen untersucht worden. Gegenstand und Anlass der Untersuchungen war vielmehr die Frage, ob mit Beschränkungen des motorisierten Individualverkehrs ein drohender Verkehrsinfarkt abgewendet und die von ihm verursachten ökologischen und sozialen Probleme gemildert werden können (BROHM, 1985; BEAUCAMP, 1997; KOCH et al., 2002).

Das Grundrecht auf Mobilität steht zum anderen unter dem **Vorbehalt des Vorhandenseins einer entsprechenden Infrastruktur** (PAPIER, 2002). Ist Infrastruktur vorhanden, hat jedermann im Rahmen des vorhandenen Gemeindegebrauchs das

grundrechtlich gewährleistete "Recht auf gleichen Zugang und gleiche Benutzung". Auch dieses Recht ist bisher nur unter dem Blickwinkel der Automobilität betrachtet worden. Auch hieraus lassen sich jedoch durchaus Rechte der Kinder und Jugendlichen ableiten: Hat Jedermann diese Rechte, dürfen auch Kinder und Jugendliche nicht von diesem Gemeingebrauch ausgeschlossen werden – auch nicht faktisch infolge entsprechend wirkender StVO-Vorschriften. Den Staat trifft zudem eine "Verantwortung für die Schaffung und den Erhalt einer angemessenen Verkehrsinfrastruktur" (PAPIER, 2002, S. 534). Auch dieser Aspekt ist bisher nur in dem Sinne untersucht worden, ob denn eine für Kraftfahrer "angemessene" Infrastruktur geschaffen worden ist und erhalten wird. Eine den nicht-volljährigen Grundrechtsträgern "angemessene" Infrastruktur erfordert jedoch Anderes als Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (vgl. hierzu die Ausführungen in **Kap. 3** und **4**).

Verstärkt gilt der genannte Grundrechtsschutz im Rahmen des Anliegergebrauchs. Art. 14 GG gewährt dem Anlieger die Möglichkeit eines "Kontaktes nach außen" (PAPIER, 2002). Daher liegt ein Eingriff in das genannte Grundrecht vor, wenn dem Anlieger durch Einziehungen, Widmungsbeschränkungen, verkehrsrechtliche Verbote oder tatsächliche Maßnahmen in einer differenzierten Kasuistik als rechtlich relevant herausgearbeitete Nachteile entstehen. Entsprechende Fallgestaltungen sind jedoch unter den bisher eingenommenen Blickwinkeln selten (BEAUCAMP, 1997). Die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums durch Straßen- und Straßenverkehrsrecht bedeutet zurzeit jedoch erhebliche Nachteile für Kinder und Jugendliche:

Die Grundrechte der Nicht-Autofahrenden, der vom Autoverkehr negativ Betroffenen, werden in diesem Zusammenhang bisher "oft gar nicht erwähnt" (BOOS, 2001) oder sind nur insoweit untersucht worden, ob sie Schutzpflichten des Staates nach sich ziehen, der Staat also zum Schutze vor Verletzungen und Gefährdungen durch die Kraftfahrer tätig werden muss (BOOS, 2001). Ins Blickfeld genommen sind dabei nur die nahe liegenden und jedermann ersichtlichen Gefahren für das Recht auf Leben und Gesundheit (PAPIER, 2002). Dass diese Nicht-Autofahrer nach der gesicherten Rechtsdogmatik geradezu zwingend auch ihre übrigen Grundrechte – also etwa das auf Teilhabe am kommunikativen Gemeingebrauch und das auf Kontakt nach außen – zur Begründung von Schutzpflichten reklamieren können, wird von der Rechtswissenschaft bisher "oft vernachlässigt" (BOOS, 2001).

Dementsprechend wird auch das Straßenverkehrsrecht als Gefahrenabwehrrecht bisher nahezu ausschließlich unter dem Blickwinkel betrachtet, dass es den Kraftfahrer nicht unverhältnismäßig belasten darf (PAPIER, 2002). Eine gewisse Vorverlagerung des Rechtsgüterschutzes ist zwar anerkannt, Straßenverkehrs-Ordnungsrecht darf präventiv sein: das sei den grundgesetzlich geschützten Gütern Leben, Gesundheit und Eigentum geschuldet. Die allgemeine Handlungsfreiheit sei also nicht unbegrenzt, zum Schutz eines kollidierenden Rechtsguts dürften aber nur unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Beschränkungen vorgenommen werden. Dieser Grundsatz erfordere auch, dass die jeweiligen Beschränkungen zum Schutz des fraglichen Rechtsguts geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinne sind (PAPIER, 2002). Das setze wiederum eine Gesamtabwägung zwischen der Schwere des Eingriffs und dem Gewicht der ihn rechtfertigenden Gründe voraus.

Was hier gegen Tempolimits, Überholverbote und Parkverbote sowie gegen die Entziehung von Fahrerlaubnissen vorgebracht wird, lässt sich mit derselben Rechtsdogmatik jedoch auch gegen Verkehrsverhältnisse vorbringen, die Kindern und Jugendlichen ihre Mobilität nehmen oder jedenfalls einschränken. Für das Straßenverkehrsrecht bedeutet das etwa, dass das Interesse der Allgemeinheit an der Verwirklichung der mobilitätsbezogenen Grundrechte der Kinder und Jugendlichen es gebietet, hohe Anforderungen an die Kinder- und Jugendverträglichkeit der Straßenverkehrsverhältnisse zu stellen. Der Staat darf danach einer bestimmten Gruppe von Verkehrsteilnehmern (z.B. den Autofahrern) nicht erlauben, Gehwege zuzuparken, ein kinder- und jugendlichen-unverträgliches Tempo zu fahren und insgesamt Verkehrsverhältnisse herbeizuführen, die den weitreichenden Ausschluss von Kindern und Jugendlichen vom öffentlichen Verkehrsraum zur Folge haben.

Größeren Einfluss auf die Mobilität der Kinder und Jugendlichen als das Grundgesetz haben die Gesetze unterhalb der Verfassungsebene. Direkt oder indirekt sich auf die Mobilität der Kinder und Jugendlichen auswirkende Gesetze finden sich dabei sowohl im Bundesrecht als auch im Landesrecht.

### 10.3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) hat für den Gegenstand der vorliegenden Untersuchung zwei Aspekte: Sie enthält überwiegend Verhaltensregeln für die Verkehrsteilnehmenden selbst, sie enthält – vor allem in ihrem dritten Abschnitt – aber auch Vorschriften für Verkehrsplaner und -behörden.

#### 10.3.1 Die StVO für Verkehrsteilnehmende

Die Regeln der StVO, die sich an die Verkehrsteilnehmer richten, können in dem vorliegenden Kontext wiederum aufgeteilt werden in solche, die sich an die Kinder und Jugendlichen selbst richten und solche, die sich an Erwachsene (insbesondere Kraftfahrer) richten und die damit die Lebensumwelt der Kinder prägen.

#### Radfahren von Kindern auf dem Gehweg und begleitetes Radfahren

Die StVO regelt in § 2 (5) Satz 1 *„Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen.“* Das bedeutet, sie dürfen auch dann einen vorhandenen Radweg nicht benutzen, wenn er dafür geeignet ist und sie in Begleitung der Eltern das Fahren lernen sollen (zu den mit dieser Regelung verbundenen Problemen: HÄNDEL, 1985; KUCKUCK/ WERNY, 1996; KETTLER, 1997; KETTLER, 2000). Die Eltern wiederum dürfen nicht **auf dem Gehweg mitfahren**, die Lernsituation wird dadurch erschwert. Der Änderungsbedarf ist mittlerweile durch den Entwurf zur Änderung der VwV-StVO (Stand Oktober 2004) erkannt worden: Gegen Erwachsene, die Kinder auf dem Gehweg mit dem Rad begleiten, soll zumindest in der Regel nicht mehr eingeschritten werden.

Satz 2 *„Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen.“* Ist unstrittig. In Satz 3 heißt es: *„Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen.“* Diese Pflicht trägt den beschränkten Möglichkeiten der Kinder, komplexe Verkehrssituationen zu verarbeiten, Rechnung, ist aber auch tendenziell geeignet, die Kinder den später einzuhaltenden Regeln eher zu entfremden als sie darauf vorzubereiten. Dass die Rad fahrenden Kinder beim Fahrbahnüberqueren absteigen müssen, wenn sie auf dem Gehweg fahren, ist ebenfalls vor diesem Hintergrund zu betrachten.

#### Straßenverkehrs-Ordnung – Radfahren von Kindern auf dem Gehweg und "Begleitetes Radfahren": Handlungsempfehlungen

##### Problemstellung:

Das Radfahren von Kindern insbesondere das begleitete Radfahren wird vom geltenden Recht durch die Regelung in § 2 (5) StVO unnötig weitgehend behindert.

##### Änderungsbedarf:

Die Sonderregeln für das Radfahren von Kindern werden vereinfacht und eingeschränkt. Das begleitete Radfahren wird erleichtert.

##### Änderungsvorschlag:

§ 2 (5) StVO lautet fortan:

*„Kinder bis zum vollendeten 8 Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen, soweit keine Radwege vorhanden sind, deren Benutzungspflicht mit Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Personen, die Kinder begleiten, dürfen ebenfalls auf dem Gehweg fahren. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn sollen die Kinder absteigen.“*

Das Fahren der Kinder auf dem Gehweg behindert aber auch diejenigen Kinder, die gerade zu Fuß auf dem Gehweg unterwegs sind: Weil der Zahl nach immer mehr und immer ältere Kinder auf dem Gehweg Rad fahren müssen, müssen Eltern ihre zu Fuß gehenden Kinder zunehmend an die Hand nehmen und können sie immer seltener selbst auf dem Gehweg einfach laufen lassen. Die letzte Heraufsetzung der Altersgrenzen in § 2 Abs. 5 StVO war 1997. Damit einhergehend wurde die Regelung dahingehend geändert, dass Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr einen Radweg nicht mehr benutzen dürfen.

#### Nebeneinanderfahren von Radfahrern

Das Nebeneinanderfahren von Radfahrern unterliegt bisher den engen Regelungen der StVO in § 2 (4) Satz 1: *„Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird“.* Die Rechtsprechung legt diese Regelung über den Wortsinn hinaus zu Lasten der Radfahrer eng aus. Das behindert die Kommunikation zwischen miteinander Rad fahrenden Kindern und Jugendlichen und auch das begleitete Radfahren mit Erziehungsberechtigten. Besonders in Tempo 30-Zonen ist kaum eine Situation denkbar, in der das Verbot zwingend ist,

da es sich häufig um Wohngebiete bzw. Radrouten (ausgewiesen im Radroutenkonzept) handelt.

#### **Straßenverkehrs-Ordnung – "Nebeneinanderfahren von Radfahrern": Handlungsempfehlungen**

Problemstellung:

Das Gebot, einzeln hintereinander zu fahren, und das faktische Verbot, nebeneinander zu fahren, haben insbesondere für Kinder und ihre Begleitpersonen, aber auch Jugendliche, erhebliche Einschränkungen zur Folge. § 1 StVO, Grundregeln, regelt bereits ausreichend: *„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“*

Änderungsvorschlag:

In § 2 (4) StVO hinter Satz 1 wird ergänzt: *Dies gilt nicht in Tempo 30-Zonen.*

#### **Gefährdungsausschlussgebot**

§ 3 Abs. 2a StVO richtet sich an die Fahrzeugführer, vor allem an Kraftfahrzeugführer, und gibt ihnen besondere Verhaltensweisen gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen auf. *„Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist“*. Die Regelung ist ein so genanntes Gefährdungsausschlussgebot. Es ist damit das schärfste Regelungsinstrument. Es wurde 1980 eingeführt, nachdem der 16. Verkehrsgerichtstag 1978 dahingehende Forderungen erhoben hatte. Das auf dem Papier niedergeschriebene Recht ist mit der Einfügung des § 3 Abs. 2a StVO einen erheblichen Schritt vorangekommen. In den realen Verhältnissen auf der Straße hat sich allerdings nur wenig geändert. Die Wirkungsweise des § 3 Abs. 2a StVO ist daher im Wesentlichen reaktiv (schneller klare Haftung des Fahrzeugführers im Falle eines Unfalles) statt präventiv (von vorne herein unfallvermeidend). Tatsächlich war die neu geschaffene Regelung unmittelbar nach Inkrafttreten dahingehend bewertet worden, sie habe allenfalls etwas Plakatives, bringe also nichts Neues gegenüber der bis dahin schon ständigen Rechtsprechung (BOUSKA, zitiert von KIRSCHBAUM, 1981) oder überfordere den Kraftfahrer (BECK, 1980 und KIRSCHBAUM,

1981). Empirische Untersuchungen einige Zeit nach Inkrafttreten haben ergeben, dass die Regelung bei Kraftfahrern inhaltlich kaum bekannt war und dass sie auch nach ausführlicher Belehrung über die Neufassung nicht zu dem darin geforderten situationsorientierten Verhalten bereit waren (KOCKELKE/ STEINBRECHER, 1983; FLADE, 1984). Die Unfallzahlen mit Kindern gingen dementsprechend zunächst nicht zurück (MÜLLER, 1986). Weitergehende Überlegungen gingen in Richtung einer stadtverträglichen Geschwindigkeit von Tempo 30.

#### **Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts**

Die Geschwindigkeit, jedenfalls in Wohn-, Kindergarten- und Schulgebieten, sollte von Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert werden, wird von Entwicklungspsychologen gefordert (vgl. u.a. LIMBOURG, 2001). Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung mit einem höheren Anteil mobilitätseingeschränkter Menschen gewinnt Tempo 30 zusätzlich an Gewicht. Weitergehend werden von der Verkehrsunfallforschung im Interesse der Verkehrssicherheit der Radfahrer – also auch der Kinder und Jugendlichen – flächenhafte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgeschlagen (vgl. **Kap. 4**). Die Änderung der Regelungen zu Tempo 30-Zonen in § 45 StVO im Jahre 2000 bleibt dahinter deutlich zurück (zu den Grenzen der Neuregelung LEUE, 2002; zu der früher von verschiedenen Verbänden geforderten grundsätzlichen Absenkung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit JAHN, 1990; KETTLER, 2000). Zudem schließt die seither geltende Rechtslage Tempo 30-Zonen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen aus und bedeutet damit auch eine Verschlechterung gegenüber dem Rechtszustand vorher. Dies bemängelt auch der DEUTSCHE STÄDTETAG. So ist zwar mit der Novellierung der rechtlichen Grundlagen von Tempo 30-Zonen eine deutliche Verbesserung für die Städte und Gemeinden eingetreten, „als schwerwiegendstes Problem hat sich der Ausschluss klassifizierter Straßen aus Tempo 30-Zonen herausgestellt. In zahlreichen Städten ist das Vorbehaltsnetz nach funktionalen Erwägungen konzipiert worden, während die Klassifizierung historisch bedingt ist“ (DEUTSCHER STÄDTETAG, 2004).

Für die Städte und Gemeinden besteht jedoch nach wie vor die Möglichkeit, mit Zeichen 274 StVO die Vorgabe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf bestimmten Strecken zu beantragen.

### **Straßenverkehrs-Ordnung – Tempo 30 innerorts: Handlungsempfehlungen**

Mit der Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften von 30 km/h in § 3, Geschwindigkeit, der StVO kann die Verkehrssicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer verbessert und der Handlungs-Spiel-Raum für Kinder und Jugendliche verbessert werden.

Bei der Auswahl, Führung und Gestaltung der Straßen mit Priorität für den Kraftfahrzeugverkehr und mit höherer zulässiger Geschwindigkeit sind die Belange der Kinder und Jugendlichen durch begleitende oder ergänzende Radwege sowie Querungsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Ganz allgemein werden seit langem **"kinderfreundliche Regelungen für fließenden und ruhenden Verkehr"** und verkehrsberuhigende Maßnahmen mit dem Ziel der "Verbesserung der Spielmöglichkeiten" gefordert (HOHENADEL, 1980, ähnlich MÜLLER / STETE / TOPP, 1985 und BECKER et al., 1992). Trotz aller Gefahren sei der öffentliche Straßenraum für Kinder nach wie vor ein wichtiger Aufenthaltsort und in vielen Wohnquartieren sei er geradezu die einzige Möglichkeit, kinderfreundliche und spielfördernde Maßnahmen durchzuführen. Die Verkehrsunfallstatistik sei kein adäquates Maß für Verkehrssicherheit, wird verschiedentlich reklamiert; die zurückgegangene Todesrate komme vornehmlich dadurch zustande, dass die Kinder sich nicht mehr so häufig draußen aufhalten und häufig mit dem Auto zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten gefahren werden und nicht etwa dadurch, dass die Bedrohung von den Kindern ferngehalten werde (HILLMANN et al., 1992; RAUH, 1995; CDU/CSU-BUNDESTAGS-FRAKTION, 2003, vgl. auch **Kap. 2.3**). Zudem bewegten sich schon Vorschulkinder eigenständig mit dem Fahrrad im Straßenverkehr (BASNER / DE MAREES, 1993; HOHENADEL / NEUMANN-OPITZ, 2001).

Die vom Kfz-Verkehr beherrschte Situation in den Straßen hat dazu geführt, dass der Aufenthalt und das bewegungsorientierte Spiele wie Federball, Käsekästchen, Hüpfspiele, Gummitwist, Reifentreiben, aber auch spielerisches Radfahren, Rollerfahren und Skateboardfahren heute auf der Straße praktisch nicht mehr möglich sind (außer in den seltenen, mit Zeichen 250 StVO, Verbot für Fahrzeuge aller Art, und dem Zusatzschild „Kinderspiel“ ausgeschilderten Straßen und in Verkehrsberuhigten Bereichen mit Zeichen 325).

Durch Änderung des § 31 StVO, Sport und Spiel, ließe sich dies grundlegend ändern.

Die StVO wird verschiedentlich dahingehend kritisiert, sie sei zu sehr auf die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, die Belange des Fußverkehrs kämen darin zu kurz (DITTRICH et al., 1997; BRÄUER et al., 2000; PLATE et al., 2001). Es seien daher aus Sicht des Fußverkehrs grundlegende Änderungen vonnöten. Es ist davon auszugehen, dass die von diesen Kritikern ausgearbeiteten Änderungsvorschläge insbesondere zur Gehwegnutzung, zur Geschwindigkeit, zum Queren, zum Vorrang, zu Haltestellen und zu Verkehrszeichen auch Kindern und Jugendlichen in ihrer Mobilität zugute kämen. Einige der Novellierungsvorschläge haben sogar ausdrücklich diese Zielrichtung. In eine ähnliche Richtung geht es, wenn als entscheidend für die Frage nach einem Bewegungsmangel eines Kindes hingestellt wird, "ob ein Spiel- und Bewegungsangebot selbstständig, das heißt ohne elterliche Begleitung erreichbar ist" und der heutige Straßenverkehr als ein wesentliches Hindernis gegen diese Erreichbarkeit identifiziert wird (HÜTTENMOSER, 2002). Auch dabei wird gefordert, Intensität und insbesondere Sicherheit des Straßenverkehrs so zu beeinflussen, dass der Verkehr dieser Erreichbarkeit nicht mehr entgegensteht.

In diesem Zusammenhang lohnt ein Blick auf die Schweiz, in der seit einigen Jahren neue Wege zugunsten des so genannten Langsamverkehrs beschritten werden. Auch dort wird die vornehmliche Ausrichtung des Verkehrsrechts auf den motorisierten Verkehr diagnostiziert und beklagt (SAUTER / BERNET / SCHWEIZER, 2001; KIELIGER et al., 2001). In der Folge wurde von der zuständigen Bundesbehörde unter anderem ein umfassendes "Leitbild Langsamverkehr" entwickelt (BUNDESAMT FÜR STRASSEN (ASTRA), 2002), das im Wege einer Vernehmlassung (öffentliche Verbändebeteiligung) zur Diskussion freigegeben wurde. Vorgegangen waren umfangreiche Vorarbeiten zu allen Bereichen der nicht motorisierten Mobilität (SAUTER / BERNET / SCHWEIZER, 2001; BUNDESAMT FÜR STRASSEN (ASTRA), 2002). Die ersten Ergebnisse der Vernehmlassung sind zum großen Teil positiv (MAHRER, 2003).

Die Defizite sind danach benannt und ebenso umfassende Gegenstrategien. Die meisten der diskutierten Maßnahmen dürften den Mobilitätsbedürfnissen der Kinder und Jugendlichen entgegenkommen, auch wenn diese nicht im Zentrum der Untersuchungen stehen. So werden die Maßnahmen ausdrücklich damit begründet,

dass mit ihnen teilweise erst der soziale Zugang zu Mobilität geschaffen werde: "Förderung des Fußverkehrs erhöht die eigenständige Mobilität beträchtlich, u.a. diejenige von Kindern (...)" (SAUTER/ BERNET/ SCHWEIZER, 2001). Einzelne konkrete Maßnahmen aus diesem Kontext sind schon umgesetzt.

So ist seit 1. Januar 2002 in der Schweiz die so genannte **Begegnungszone** geltendes Recht. Mit ihr soll der Fußverkehr gefördert werden. Die Neueinführung erfolgte mit Art. 22b Signalisations-Verordnung (SSV) in der Fassung der Änderungen vom 28. September 2001. Die Begegnungszone wurde wie folgt definiert:

*"Begegnungszone"*

*1 Das Signal < Begegnungszone > (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fußgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.*

*2 Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.*

*3 Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren."*

Einzelheiten der Anordnung regelt die eidgenössische "Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen" vom 28. September 2001 (dazu erläuternd: ALBISSER u.a., 2002; BUNDESAMT FÜR STRASSEN (ASTRA), 2003).



**Bild 10-1:** Beschilderung der Begegnungszone (SSV, Art. 22b)

Mit dieser Neuregelung der Begegnungszone können Tempobegrenzungen und vor allem Vortrittsregelungen zugunsten des Fußgängerverkehrs wesentlich einfacher eingeführt werden. Die Einführung einer solchen Begegnungszone ist zudem sowohl verwaltungsverfahrensrechtlich als auch wegen der weiten Einsatzgrenzen wesentlich

einfacher als in Deutschland der Verkehrsberuhigte Bereich. Insbesondere fehlt es an der gesetzlichen Festlegung von örtlichen und baulichen Voraussetzungen wie in den VwV-StVO zu den Zeichen 325 und 326, die in Deutschland die Einrichtung solcher Bereiche weitgehend erschweren.

Bemerkenswert ist an der schweizerischen Neuregelung zum einen, dass sie nicht nur dem Regelungsinhalt nach zwischen der (deutschen) Tempo 30-Zone (Z 274.1) und dem (deutschen) Verkehrsberuhigten Bereich (Z 325) liegt und damit eine Lücke füllt, weil sie moderate Geschwindigkeiten und Fußgängervortritt miteinander verknüpft. Zum anderen zeichnet sich die schweizerische Neuregelung dadurch aus, dass sie auch einen besonders weiten Einsatzbereich hat: Sie ist per eindeutiger gesetzlicher Definition auch in gewerblich genutzten Gebieten und – ebenso wie die zeitgleich neu geregelte Tempo 30-Zone – auch in Hauptverkehrsstraßen zulässig und keineswegs nur auf Wohnstraßen beschränkt (FRIEDLI, 2002; BUNDESAMT FÜR STRASSEN (ASTRA), 2003). Die schweizerische Begegnungszone füllt damit in mehrerer Hinsicht eine Lücke, die in Deutschland zwischen der 30-Zone einerseits und dem Verkehrsberuhigten Bereich andererseits besteht: Sie ist einerseits wegen der geringen baulichen Voraussetzungen bezahlbar. Sie darf andererseits in Straßen angeordnet werden, in denen in Deutschland seit der StVO-Novelle 2000 keine Tempo 30-Zone angeordnet werden dürfte (wegen des ausdrücklichen Verbots in § 45 Abs. 1c StVO). Sie bietet ferner eine Zonengeschwindigkeitsbegrenzung, von der in Deutschland umstritten ist, ob sie als solche überhaupt angeordnet werden darf (wegen der – beispielhaften – Nennung der Geschäftsbereiche in § 41 StVO zu Zeichen 274.1). Sie bietet damit zugleich eine normative Begrenzung der Geschwindigkeit, die in Deutschland faktisch betrachtet von Kraftfahrern selbst in Verkehrsberuhigten Bereichen allenfalls als niedrigste akzeptiert wird (KOCKELKE / AHRENS, 1986) und damit keine Scheinsicherheit vorspiegelt, die nicht vorhanden ist. Und nicht zuletzt bietet die Begegnungszone eine Verknüpfung von Geschwindigkeitsbegrenzung und Vortrittsregel, die es in Deutschland bisher nicht gibt.

Die bisher aus der vorliegenden Ergebnisse werden positiv bewertet. Begleituntersuchungen liegen von der Burgdorfer Begegnungszone (mehrere Straßenzüge eines Geschäftsbereichs) vor

(STADT BURGDORF, 2002<sup>12</sup>). Die Geschwindigkeiten lagen vor Einrichtung der Begegnungszone zwischen 38 und 53 km/h (Verkehrsstärken zwischen 1.500 und 3.000 KfZ/Tag), nach Einrichtung bei 28 bis 30 km/h. Es gab deutlich höhere Fußgängerkehrsstärken, in einem Teilabschnitt stieg sie um über 50 %. Die Zahl der Radfahrenden stieg im Durchschnitt mehrerer Zählstellen um etwa 70 %, während die KfZ – Verkehrsstärken um etwa 16 % abnahmen.

Mittlerweile sind diese Begegnungszonen in weiteren 19 Schweizer Städten, in erster Linie in Einkaufsstraßen oder Altstadtbereichen, an Bahnhofsvorplätzen, Unterbrechungen von Fußgängerzonen, aber auch in Wohnquartieren (z.B. Hallau, Neuhausen am Rheinfall)<sup>13</sup>, eingerichtet. Zur Einordnung der Begegnungszone zwischen der Tempo 30-Zone und dem Verkehrsberuhigten Bereich besteht ebenso Untersuchungsbedarf wie zur Übertragbarkeit der Schweizer Ergebnisse. Gut geeignet scheint die Begegnungszone insbesondere auch für multifunktional genutzte Bereiche wie z.B. Bahnhofsvorplätze. Mit einem Modellversuch in Deutschland könnten weitere vertiefte Kenntnisse gewonnen werden. Vor dem Hintergrund positiver Untersuchungsergebnisse wird nachstehende Handlungsempfehlung formuliert.

#### **Straßenverkehrs-Ordnung – „Begegnungszone“: Handlungsempfehlungen**

##### Problemstellung:

Die Anforderungen an die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone sind hoch. In einer Tempo 30-Zone dürfen Kinder jedoch nicht auf der Straße spielen und haben auch keinen Vorrang. Eine Tempo 20- oder Tempo 10-Zone ist in der StVO bisher nur in "zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche)" vorgesehen (§ 45 Abs. 1d StVO). Umstritten ist dabei, ob der "Geschäftsbereich" der einzige zulässige Anwendungsfall oder nur ein beispielhaft genannter Unterfall ist (BOUSKA, 2001; HENTSCHEL, 2003). Nach den Erfahrungen der Praxis haben sich in denjenigen Bereichen, die für Kinder und Jugendliche besonders

interessant sind und in denen die Einrichtung einer Fußgängerzone oder eines Verkehrsberuhigten Bereiches nicht in Betracht kommt, Zonengeschwindigkeiten von 30 km/h häufig als zu hoch erwiesen. Mithin besteht zwischen der Fußgängerzone und dem Verkehrsberuhigten Bereich einerseits und der Tempo 30-Zone andererseits eine „Lücke“, die es rechtssicher und kinder- und jugendgerecht zu schließen gilt.

##### Änderungsbedarf:

In Anlehnung an das Vorbild der schweizerischen "Begegnungszone" (Signal 2.59.5, "Begegnungszone" der Signalisationsverordnung) und in Umsetzung des Leitbildes der AGFS Nordrhein-Westfalen sollte eine "Begegnungszone" eingerichtet werden, in der – ohne die hohen verwaltungsrechtlichen und baulichen Anforderungen an eine Z 325-Zone – ein Höchsttempo angeordnet werden kann, das den Bedürfnissen der Kinder und Jugendlichen entgegenkommt und ihnen Vorrang eingeräumt. Mit der Einführung der Begegnungszone wird den Verkehrsbehörden die Möglichkeit eröffnet, in solchen Bereichen die Zonengeschwindigkeit auf weniger als 30 km/h festzusetzen und zugleich kinder- und jugendgerechte Vorrangregeln festzulegen.

##### Änderungsvorschlag:

In § 45 StVO wird ein neuer Abs. 1e eingefügt:

*"In Bereichen mit erheblichem Fußgängerkehr und Bedarf an Aufenthaltsmöglichkeiten können Begegnungszonen eingerichtet werden. Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und Vortritt für Fußgänger. Solche Zonen können auch in Quartieren mit überwiegender Geschäftsnutzung eingerichtet werden. Sie sind ohne Vorgaben an flankierende Maßnahmen."*

Der bisherige § 45 Abs. 1e wird Abs. 1f.

In § 41 Abs. 2 Nr. 7 StVO wird in Anlehnung an Z 325 ein entsprechendes Zonenschild geschaffen, auf dem die jeweilige Höchstgeschwindigkeit durch ein rechts unten einmontiertes Z 274 angeordnet wird.

Die „Spielstraße“ mit Zeichen 250 und Zusatzschild „Kinderspiel“ entfällt.

<sup>12</sup> Vgl. auch [www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch).

<sup>13</sup> Vgl. die aktuelle Dokumentation zu den Begegnungszonen unter [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch).

### 10.3.2 Die StVO für Verkehrsbehörden

Das Maß der juristischen Realisierbarkeit verkehrsberuhigender Maßnahmen ist heute weithin von der juristischen Tragweite des Straßenverkehrsrechts abhängig (STEINER, 1980). Welche verkehrsrechtlichen Anordnungen im Einzelnen vor Ort getroffen werden, müssen die Unteren Straßenverkehrsbehörden allein nach den §§ 44 ff. StVO und nach der VwV-StVO entscheiden. Im Wesentlichen sind die Entscheidungen nach Verkehrssicherheitsgesichtspunkten zu treffen, bestimmt § 45 StVO. Viele verkehrsrechtliche Anordnungen haben jedoch mindestens als Nebenfolge Auswirkungen auf die Lebensumwelt der Kinder und Jugendlichen. Wird etwa Gehwegparken angeordnet, steht dieser Raum für Kinder und Jugendliche nicht mehr zur Verfügung. Wo kein Gehwegparken mehr stattfindet, erobern sich Kinder diesen Freiraum sofort wieder zum Spielen zurück (SPALINK-SIEVERS, 1998). Die einschränkenden Folgen für Kinder und Jugendliche (Bewegungsfreiheit) finden jedoch nach heutiger Rechtslage kaum Eingang in die Abwägung nach § 45 StVO vor der Anordnung der Verkehrszeichen (umfassend zur Frage, wieweit § 45 StVO verkehrsreduzierende Maßnahmen rechtfertigen kann: FRANK, 1992; BEAUCAMP, 1997).

Das geltende Recht zwingt die Verkehrsbehörden weder zu einer problemadäquaten Bewältigung des Verkehrs noch leitet es sie dazu an. Unter dem Blickwinkel des Minimierungsgebots werden sie ermuntert, zugunsten der Kraftfahrer und wider die Verkehrssicherheitsinteressen der Kinder und Jugendlichen zu handeln. Abhilfe könnte auf verschiedene Weise geschaffen werden. In Betracht käme etwa eine an Verkehrsbehörden gerichtete Vorschrift, die dergleichen grundsätzlich verbietet und den Ausnahmefall an enge Voraussetzungen bindet. Eine solche Regelung hätte einen stark auf die einzelne Regelung bezogenen Charakter. Allgemeiner ließen sich die Bestimmungen des § 45 StVO auch dahingehend erweitern, dass in die Abwägung auch die Belange der Kinder und Jugendlichen einzubeziehen sind. Das ließe sich wiederum auf zwei verschiedene Arten erreichen: So könnte zum einen in § 45 Abs. 1 StVO hinter Satz 1 durch Einfügung eines neuen Satzes klargestellt werden, dass mit "Sicherheit" des Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO auch die Sicherheit der Kinder und Jugendlichen vor den Gefahren des Verkehrs gemeint ist. Zum anderen könnte in eine der Aufzählungen in § 45 Abs. 1, Abs. 1a oder Abs. 1b StVO eine gesonderte Nummer eingefügt

werden, die es den Verkehrsbehörden ausdrücklich erlaubt, den Verkehr in bestimmten Straßen, auf bestimmten Straßenstrecken oder in bestimmten Zonen im Interesse der Mobilitätsbedürfnisse der Kinder und Jugendlichen zu beschränken, zu verbieten oder umzuleiten. Selbst wenn es dabei nicht um Sicherheitsinteressen im engeren Sinne geht, wäre das ausweislich zahlreicher ähnlicher Regelungen in § 45 StVO zugunsten der verschiedensten Rechtsgüter (reines Wasser in Abs. 1, frische Luft in Abs. 1a, städtebauliche Entwicklung in Abs. 1b u.v.m.) nicht systemfremd.

Zu diesem Themenkomplex gehören auch die Regelungen der VwV-StVO. Die VwV-StVO wird verschiedentlich dahingehend kritisiert, sie sei zu sehr auf die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, die Belange der Fußverkehrs kämen darin zur kurz (DITTRICH et al., 1997; BRÄUER et al., 2000; PLATE et al., 2001). Es seien daher aus Sicht des Fußverkehrs grundlegende Änderungen vonnöten. Es ist davon auszugehen, dass die dort vorgestellten Änderungsvorschläge, insbesondere zur Gehwegnutzung, zur Geschwindigkeit, zum Queren, zum Vorrang, zu Haltestellen und zu Verkehrszeichen, auch Kindern und Jugendlichen zugute kämen (vgl. auch **Kap. 4**).

Auch wenn in jüngster Zeit aus planerischer Sicht Mindestgehwegbreiten und andere dem Fußverkehr dienende Maßnahmen erarbeitet wurden (vgl. etwa ANGENENDT / WILKEN, 1996; ALRUTZ / BOHLE, 1999), stellt sich die Frage, ob und inwieweit sie nicht auch gesetzlich verankert werden sollten. Erste Erkenntnisse örtlicher Verwaltungen dazu, dass die "Nahmobilität", die so genannte "nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich vorzugsweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen Mitteln (z.B. Inliner, Roller, Skate- und Kickboards u.a.m.)" bisher vernachlässigt worden ist, finden sich etwa im Leitbild der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" (AGFS, 2003). Dort wird förmlich "anerkannt", dass Radfahrer, Fußgänger und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer eine "gleichberechtigte Verkehrsteilnehmergruppe" neben dem motorisierten Individualverkehr und dem Öffentlichen Personennahverkehr seien. Auch das deutet auf ein normatives Defizit hin: Wären jene Verkehrsteilnehmer schon qua gesetzlicher Regelung eine gleichberechtigte Verkehrsteilnehmergruppe, gäbe es keinen Raum für dieses politische Leitbild.

Aus der Entwicklungspsychologie kommt die Forderung, mit Lichtsignalen geregelte Fußgänger-



überwege so zu steuern, dass sie eine optimale Kindersicherheit bieten (LIMBOURG, 2001). Dazu gehöre u.a., dass der abbiegende Verkehr nicht gleichzeitig mit den überquerenden Fußgängern und Radfahrern "Grün" hat, dass die Überquerung der gesamten Fahrbahn in einem Durchgang möglich ist, dass die Grünphase für die Kinder ausreichend lang ist und dass die Wartezeit bis zur Grünphase nicht zu lang ist für Kinder. Diese oder ähnliche Anforderungen (SCHMITZ, 1989; STEINBRECHER, 1994; PLATE u.a., 2001, vgl. **Kap. 4**) könnten in der VwV-StVO normativ bindend festgelegt werden.

### **Straßenverkehrs-Ordnung – Grundlegende Umorientierung der StVO: Handlungsempfehlungen**

#### Problemstellung:

Die StVO wird verschiedentlich dahingehend kritisiert, sie sei zu sehr auf die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, die Belange der Kinder kämen darin zu kurz. Es seien aus Sicht der Kinder grundlegende Änderungen vonnöten, um den immer stärker werdenden Bewegungsmangel der Kinder abzubauen. Entscheidend sei es, ob ein Spiel- und Bewegungsangebot selbstständig, das heißt ohne elterliche Begleitung, erreichbar ist; doch die meisten Eltern geben in Untersuchungen an, "dass die Gefährdung der Kinder durch den Straßenverkehr den Hauptgrund dafür darstelle, dass sie ihre Kinder nicht unbegleitet im Freien spielen lassen" (HÜTTENMOSE, 2002). Obwohl in Rechtsprechung und juristischer Literatur immer wieder betont wird, die StVO sei Polizeirecht und ermächtige (von ganz wenigen besonders geregelten Ausnahmen abgesehen) ausschließlich zu Eingriffen im Interesse der Verkehrssicherheit und ermächtige die Behörden aber auch, im Interesse der Verkehrssicherheit einzuschreiten, wird sie bis heute praktisch nicht benutzt, um Verkehrsverhältnisse herbeizuführen, die auch für Kinder sicher sind – Verhältnisse also, in denen Eltern ihre Kinder auf die Straße lassen (können).

#### Änderungsbedarf:

Der Verkehrssicherheitsgedanke der StVO wird ausdrücklich auch auf die Verkehrssicherheitsbelange der Kinder und Jugendlichen ausgerichtet.

#### Änderungsvorschlag:

Zwischen § 45 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 StVO wird ein weiterer Satz eingefügt: "Sie

*haben eine Beschränkung, ein Verbot oder eine Umleitung des KfZ-Verkehrs zu überprüfen, wenn und soweit dies im Interesse der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen geboten ist."* Satz 2 und die weiteren verschieben sich damit um jeweils einen nach hinten.

Zudem wird die bisherige VwV-StVO I.2. zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ("Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.") geändert in: "*Die Verkehrssicherheit der Kinder und Jugendlichen vor Gefahren vom Fahrverkehr ist mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen zur selbstständigen Mobilität sind vorrangig gegenüber Interessen der Fahrzeugführer an Flüssigkeit und Schnelligkeit des Kraftfahrzeugverkehrs*".

Die gesamte StVO ist als Gefahrenabwehrrecht nur in engen Grenzen geeignet, den Kindern und Jugendlichen zu dienen. Nach dem Wortlaut könnte damit zwar auch ein ganz anderer Straßenverkehr organisiert werden, weil eine Entschleunigung des Verkehrs, Haltverbote in Kreuzungsbereichen etc. eben auch - vielleicht sogar vor allem - der Abwehr von Gefahren für Kinder und Jugendliche und anderen Nichtmotorisierten dienen. Das dem Gefahrenabwehrrecht innewohnende Minimierungsgebot für die Eingriffe in die "Freiheit" der (motorisierten) Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer führt insoweit jedoch oftmals zu der unbegreiflichen Situation, dass die Tempobegrenzung von der Verwaltung unter Hinweis auf diesen rein gefahrenabwehrrechtlichen Charakter der StVO verweigert wird, weil dergleichen nicht gerichtsfest sei. Die Frage, die sich betroffene Eltern oder Initiativen stellen, ist, ob denn wirklich "erst etwas geschehen muss", ehe eine verkehrsrechtliche Anordnung kommt. Prompt sind Verkehrsbeschränkungen dann durchsetzbar, wenn das erste Kind an der fraglichen Stelle verunfallt ist. Doch "nichts hindert den Gesetzgeber des Straßenverkehrsgesetzes, den rein verkehrsrechtlichen Aspekt von Sicherheit und Ordnung des Verkehrs anzureichern mit Gesichtspunkten des Planungsrechts" (SEDLER, 1974).

## 10.4 Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV)

Gemäß § 10 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) darf niemand vor Vollendung der Mindestaltersgrenzen ein Kraftfahrzeug führen. In Deutschland beträgt dabei das Mindestalter für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse A (PKW) 18 Jahre. Von dieser Grundsatzregelung abweichend räumt § 74 FeV den zuständigen Verwaltungsbehörden die Möglichkeit ein, vom gesetzlichen Mindestaltererfordernis für Kraftfahrzeugführer zu befreien. Dies bedeutet, dass unter besonderen Umständen und mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters bereits für 16jährige Jugendliche die Möglichkeit besteht, selbstständig einen PKW zu führen. Da allerdings ein besonderes öffentliches Interesse daran besteht, dass grundsätzlich bestehende gesetzliche Verbote im Ausnahmewege nicht in einer Vielzahl von Fällen umgangen werden, wird der § 74 FeV sehr eng ausgelegt. Aufgrund der strengen Handhabung dieses Paragraphen ist davon auszugehen, dass die Genehmigung einer Ausnahme, welche mit Auflagen verbunden sein kann, nur dann erteilt werden kann, wenn sich die jeweilige Situation erheblich von den anderen möglichen Antragsteller abhebt und die körperliche, geistige und charakterliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen vorhanden ist. Zum Beispiel stellen lange Wartezeiten an Bushaltestellen für Schüler, wie sie besonders in ländlichen Regionen auftreten können, keinen ausreichenden Grund für die Genehmigung einer Ausnahme dar, da gerade dies in den genannten Gebieten häufig auftritt. Ein Rechtsanspruch auf Befreiung vom Mindestalter besteht nicht und bleibt den zuständigen Behörden vorbehalten.

Seit April 2004 läuft in Niedersachsen ein Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“. Hintergrund ist, dass Führerscheinneulinge der höchsten Risikogruppe angehören. So waren im Jahr 2001 25% der tödlich verunglückten Personen Fahranfänger (im Alter von 18 – 24 Jahren), obwohl diese nur acht Prozent der Bevölkerung ausmachen. Das Ziel besteht darin, die Unfallzahlen in dieser Risikogruppe zu senken, indem dem noch unsicheren Fahrer ein Partner zur Seite gestellt wird. Das Ausleben des alterstypischen Risikoverhaltens, wie z.B. Selbstüberschätzung und Risikobereitschaft, welche die

Hauptgefährdungsgrößen darstellen, wird problematisiert.<sup>14</sup>

Grundlage für diesen Modellversuch ist die Studie „Begleitetes Fahren ab 17: Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland“ (BASt, 2003) Der Bericht enthält die Ergebnisse einer vom BMVBW eingesetzten Projektgruppe mit dem Auftrag, die Übertragbarkeit der ausländischen Erfahrungen zu prüfen und ggfs. einen Modellvorschlag für einen fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz in Deutschland zu erarbeiten.

Ähnliche Verfahren des frühzeitigen Führerscheinwerbes für Jugendliche existieren bereits in mehreren europäischen Ländern (z.B. Österreich, Frankreich, Schweden, Belgien).

Die Erfahrungen der anderen europäischen Länder und der laufenden Modellversuche (Niedersachsen, Hamburg, Bremen (seit 01.06.2005)) sind insbesondere vor dem Ziel einer selbständigen Teilnahme von Jugendlichen am Verkehr auszuwerten (s. **Kap. 3**). Die Ergebnisse können ggf. zur Modifikation des Fahrerlaubnisrechts herangezogen werden.

## 10.5 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Die für die Mobilität der Kinder und Jugendlichen wichtigen öffentlichen Verkehrsräume gehören bisher nicht zu den förderfähigen Vorhaben nach GVFG. Ihre Mobilität ist allenfalls als Teil des ÖPNV mitbedacht. Zudem ist die Förderung an den Kfz-Zulassungszahlen festgemacht, obwohl Kinder und Jugendliche davon benachteiligt werden; die von ihnen benutzten Fahrzeuge des ÖPNV werden innerhalb der Kfz-Bewertung zudem systematisch unterbewertet. Der in § 1 GVFG ausdrücklich festgeschriebene Gesetzeszweck – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden – wird so unzureichend umgesetzt. Eine Verbesserung könnte über die explizite Förderung entsprechender Infrastrukturmaßnahmen, die Belange von Kindern und Jugendlichen berücksichtigen, erreicht werden.

<sup>14</sup> <http://www.begleitetes-fahren.de/index.html> (Quelle: 06.09.2004)

### **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG): Handlungsempfehlungen**

Problemstellung:

In der Zielsetzung und in den detaillierten Regelungen ist das GVFG derzeit nicht geeignet, die besonderen Belange von Kindern und Jugendlichen zu berücksichtigen.

Änderungsbedarf:

Die den Belangen der Kinder und Jugendlichen dienende Infrastruktur ist systematisch in das GVFG einzuarbeiten.

Änderungsvorschlag:

In § 2 Abs. 1 Nr. 1 GVFG wird ein Lit. b) eingefügt:

*„Verkehrswegen, die besonders den Belangen der Kinder und Jugendlichen hinsichtlich Erreichbarkeit dienen oder dienen sollen“.*

Die bisherigen Lit. b) bis g) verschieben sich um je eine Position nach hinten.

In §3 „Voraussetzung der Förderung“ wird umformuliert:

Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass

„1. das Vorhaben

...

*d) die Belange von **Mobilitätseingeschränkten** berücksichtigt.“*

Die Definition der Mobilitätseingeschränkten im engeren und erweiterten Sinn sollte zur besseren Verständlichkeit (und damit expliziten Berücksichtigung von Kindern) hinzugefügt werden.

Der Verteilungsschlüssel in § 6 GVFG wird geändert. Statt einer Aufteilung nach zugelassenen Kfz wird die Aufteilung nach der vorhandenen Bevölkerungszahl eingeführt. In § 6 Abs. 2 GVFG heißt es daher fortan:

*„(...) Dieser Anteil bemisst sich nach dem Verhältnis der in dem einzelnen Land am 1. Juli des vorangegangenen Jahres lebenden Bevölkerung.“*

Mit der Aufnahme der Berücksichtigung der Belange behinderter, alter Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen in die Förderungsvoraussetzungen sind zwar die Erfordernisse der Gruppe der Kinder und

Jugendlichen mitberücksichtigt. Zur Klarstellung sollte jedoch der fachlich anerkannte Begriff „Mobilitätseingeschränkte“ genutzt werden. Mobilitätseingeschränkt im engeren Sinn sind damit die Behinderten (z.B. Blinde, Gehörlose), mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinn aber auch Senioren, Kinder, Personen mit Kinderwagen und/oder Gepäck (vgl. PFEIL et al., 2001).

Die Ausführungsbestimmungen der Länder sind hier sehr unterschiedlich. Zu empfehlen ist eine Synopse der einzelnen Ausführungsbestimmungen zum GVFG.

### **10.6 Straßenverkehrsrecht im weiteren Sinn: Ein neu zu schaffendes Straßenverkehrsplanungsrecht**

Das bisherige Straßenverkehrsrecht ist ein reines Gefahrenabwehrrecht (so genanntes Ordnungsrecht). Es wird von den Straßenverkehrsbehörden bei der Anordnung von Verkehrszeichen bis an seine Grenzen ausgelegt, wenn es darum geht, zugunsten nichtverkehrlicher Belange Beschränkungen des Fahrzeugverkehrs vorzusehen (umfassend: DANNECKER, 1997). Es wird eine geradezu „exzessive Auslegung des § 45 StVO durch die Kommunen“ konstatiert (MANSSEN, 2001a; umfangreiches empirisches Material bei FRANK, 1992). Selbst von Autoren, die den ordnungsrechtlichen Charakter der StVO betonen und damit einer ausufernden Inanspruchnahme entgegentreten, wird teilweise konstatiert, Instrumente und Zielsetzung einiger StVO-Regeln seien schon nach geltendem Recht „zwar straßenverkehrsrechtlicher Natur, ihr sachlicher Gehalt (sei) aber Gefahrenabwehrplanung“ (STEINER, 1989); dementsprechend habe die Behörde „Planungsbefugnis“ und „Planungsfreiheit“ nach Maßgabe des § 45 StVO. Jedenfalls die Einrichtung von Zonen mit beschränkter Geschwindigkeit sei „aus dem typisch ordnungsrechtlichen Bild der punktuellen Reaktion auf eine besondere Gefahrenlage in einer Straße oder einem bestimmten Straßenteil durch Einsatz eines Verkehrsverbotes oder einer Verkehrsbeschränkung „herausgewachsen“ (STEINER, 1989).

In der Rechtswissenschaft gibt es erste Beiträge, wonach das bisherige Straßenverkehrs-Ordnungsrecht schon vom Ansatz her ungeeignet sei, die anstehenden Probleme zu lösen. Diese Beiträge betonen den Charakterwandel der Aufgabe und machen Ernst mit der Umstellung vom reinen Gefahrenabwehrrecht zum

Planungsrecht. Das Straßenverkehrs-Ordnungsrecht sei als solches mit der ihm heute obliegenden Aufgabe überfordert, es habe den falschen Ansatz und es sei rückständig (ERBGUTH/ BEAUCAMP, 2000; KOCH/ MENGEL, 2000a, 2000b; HERMES, 2000; HOFMANN, 2000; BOOS, 2001; KOCH et al., 2002). Überfordert sei das Ordnungsrecht, weil die gefahrenabwehrrechtliche Konzeption der StVO im Allgemeinen und die des § 45 StVO im Besonderen erst bei der letztmöglichen Stufe eingreifen, wenn der Schaden schon droht oder sich bereits realisiert hat. Teilweise wird pointiert vorgetragen, die als notwendig erkannten Steuerungen der Mobilitätsentwicklung würden "durch eine sehr unbefriedigende, geradezu prohibitive Rechtslage erheblich beeinträchtigt" (KOCH et al., 2002). Die „veraltete gefahrenabwehrrechtliche Konzeption“ der StVO und ihr Instrumentarium leide „an einem grundlegenden Mangel, der auch durch Reparaturen am Straßenverkehrsgesetz oder der Straßenverkehrs-Ordnung nicht behebbar ist“ (HERMES, 2000). Dieser Befund wird durch die ständige Rechtsprechung zu fußgängerfreundlichen und/oder verkehrsberuhigenden Verkehrsanordnungen unterstützt, mit der immer wieder tatsächlich schon erfolgende Planungsentscheidungen für rechtswidrig erklärt werden (etwa AG AACHEN, 1995 und OVG SAARLOUIS, 2003).

Zudem führe das Verhältnismäßigkeitsprinzip im Ordnungsrecht zu einem Vorrang der Interessen der Betroffenen von Verkehrsbeschränkungen gegenüber den "Begünstigten" der Verkehrsbeschränkungsmaßnahme, weil ersteren gegenüber ein Minimierungsgebot gilt. Notwendig sei es demgegenüber, die Steuerung des kommunalen Verkehrs als Planungsaufgabe zu begreifen, also den Verkehr so zu organisieren, dass Gefahren möglichst gar nicht mehr auftreten. Die kommunale Straßenverkehrssteuerung sei – strukturell ähnlich anderen Planungsaufgaben – mit einem neu konzipierten Ansatz am ehesten zu bewältigen. Nur so sei eine Abwägung der grundsätzlich gleich zu bewertenden Interessen der Belasteten und Begünstigten einer Maßnahme möglich. Gefordert wird damit nicht weniger als ein neu zu schaffendes kommunales Straßenverkehrsplanungsrecht.

Dieser Ansatz hat bisher keinen Bezug zu den speziellen Belangen der Kinder und Jugendlichen, kann aber durchaus dafür genutzt werden: In die abzuwägenden Belange ließen sich die der Kinder und Jugendlichen - mehr oder weniger präzisiert - einbauen und ausdrücklich benennen. Damit wäre der Bereich des kommunalen Verkehrs deutlich

kinder- und jugendfreundlicher geregelt (bzw.: zu regeln) als bisher. Entsprechend hat der Arbeitskreis 1 des 39. VGT 2001 – auch aus entwicklungspsychologischer Sicht – intensive Anstrengungen auch im Bereich "Verkehrsplanung" gefordert, um die Vermeidung von Kinderunfällen als gesamtgesellschaftliches Anliegen zu stärken (39. VGT, 7; vgl. LIMBOURG, 2001) – obwohl er damit übersehen hat, dass es bisher in Deutschland gar keine rechtlich verankerte "Verkehrsplanung" gibt. Die kommunale Verkehrsplanung ist bis auf Planfeststellungsverfahren und die Verfahren der Bauleitplanung lediglich informell. Die straßenrechtlichen, städtebaurechtlichen, raumordnungsrechtlichen, gemeinderechtlichen und erschließungsrechtlichen Berührungspunkte und Regelungen zur Verkehrsplanung (umfassend dazu KREGEL, 1983) taugen zur Vermeidung von Kinderunfällen jedoch nur sehr eingeschränkt.

Es wird konstatiert, dass die heutigen Verhältnisse im Straßenverkehr und die damit einhergehende Vereinzelung und Verhäuslichung der Kinder und Jugendlichen der körperlichen und sozialen Gesundheit abträglich sei (vgl. u.a. HÜTTENMOSER, 1994; PFAFFEROTT, 1994; SCHLÜNDER, 1998; BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 2002, vgl. auch **Kap. 3**). Unabhängig davon, ob man diese Situation – einmal erkannt – wirklich nicht mit dem herkömmlichen straßenverkehrsrechtlichen Instrumentarium einschränken kann, liegt es in der Tat nahe, die weitergehende Berücksichtigung der Kinder- und Jugendbelange über ein planungsrechtliches Instrumentarium zu verankern. Denn die beschriebenen Verletzungen der Gesundheit der Kinder und Jugendlichen sind ein strukturelles Problem und nicht ein einzelfallbezogenes, das sich mit streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen lösen ließe, die sich immer nur auf eine Straße oder einen Straßenabschnitt beziehen.

Der planerische Ansatz hat auch deshalb gerade für die Belange der Kinder und Jugendlichen eine besondere Bedeutung, weil bisher alle örtlichen, der Verkehrsberuhigung (und damit Kindern und Jugendlichen) dienenden Maßnahmen (verkehrsrechtliche Anordnungen wie Tempobegrenzungen, aber auch bauliche wie Aufpflasterungen) immer wieder von "Betroffenen" bekämpft werden mit dem Hinweis, die Maßnahme sei nicht mehr von der Ermächtigung der StVO gedeckt (verkehrsrechtliche Anordnung) oder gefährde gar die Verkehrssicherheit (Aufpflasterungen). Alles, was die Behörden zu Gunsten der Kinder und Jugendlichen anführen, ist damit dem hohen Risiko

ausgesetzt, an den Regeln und Grenzen des allein ordnungsrechtlich ausgerichteten Straßenverkehrsrechts zu scheitern. Mit einem gesetzlich normierten Straßenverkehrsplanungsrecht würden die tatsächlich längst weit verbreiteten und mehr oder minder erfolgreich als ordnungsrechtlich bemäntelten Planungsentscheidungen in die richtige rechtliche Form gebracht (DANNECKER, 1999; BOOS, 2001).

Dass es grundlegende Konsequenzen haben kann, wenn eine Aufgabe nicht ausschließlich gefahrenabwehrrechtlich betrachtet wird, sondern auch planerisch und wenn ein besonderer Belang zudem für die Abwägung ausdrücklich fest- und vorgeschrieben wird, lässt sich z.B. an der Umweltverträglichkeitsprüfung zeigen. 1990 war das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung geschaffen worden. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind bei den UVP-pflichtigen Vorhaben bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen. Gerade dadurch war eine entscheidende Effektivierung des Umweltschutzes zu erreichen. Neben vorwiegend verfahrensrechtlichen Regelungen enthält das UVPG auch materiell-rechtliche Ansätze.

Von den Verantwortlichen, insbesondere im Bereich des Fernstraßengesetzes (FStrG), war seinerzeit lediglich zu hören, die UVP sei im Bereich der Straßenplanung nichts Neues, Umweltbelange würden schon immer bei der Straßenplanung berücksichtigt. Danach hätte das UVPG keine sachliche Veränderung mit sich bringen dürfen (KLÖßNER, 1992). Gezeigt hat sich aber, dass die gesetzlich vorgeschriebene Durchführung einer formalisierten UVP grundlegende Auswirkungen auf die Straßenplanung hat. Ähnliche Effekte sind im hier vorliegenden Bereich zu erwarten.

## 10.7 Bauplanungsrecht: Baugesetzbuch (BauGB)

Im Bauplanungsrecht sind die Belange der Kinder und Jugendlichen bisher offenkundig nur unzureichend explizit verankert. Der soweit ersichtlich einzige Kommentar zum BauGB, der das Stichwort „Kinder- und Jugendbelange“ kennt, ist BATTIS/ KRAUTZBERGER/ LÖHR (2002). LÖHR zeigt darin auf, dass es nicht nur im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigung der §§ 1 und 9 BauGB liegt, in Bebauungsplänen spezifische Belange von Kindern und Jugendlichen zu berücksichtigen. Es gebe insoweit auch keine besonderen Beschränkungen für die Gemeinden. Sie sollten sich daher insoweit „keine Zurückhal-

tung auferlegen“ (LÖHR, 2002, Erläuterungen zu § 9 Rz. 4c). Den Rechtsanwender ermutigend, weist er insbesondere auf die Belange von Mädchen hin, die „weit über Bolzplätze hinausgehen“ würden und Berücksichtigung finden sollten. Kinder- und Jugendfreundlichkeit würde sich etwa in einer planerischen Vorsorge ausdrücken (Beispiele: Darstellung von naturnahen Spielflächen, Zugangsmöglichkeiten zu wohnungsnahen Freiräumen, Festsetzung von Freiräumen und Gemeinbedarfsflächen).

Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind für Flächennutzungspläne und Bebauungspläne besonders zu berücksichtigen: „3. die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sowie die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung“. Darunter werden herkömmlich die Bedürfnisse der Jugendförderung subsumiert und als das Anlegen von Kinderspielflächen und Sportplätzen verstanden (vgl. etwa: SCHRÖDTER, 1998). Zur systematischen Verkehrsreduzierung taugen die bauplanungsrechtlichen Instrumentarien bisher jedoch nur sehr eingeschränkt (FRANK, 1992; BEAUCAMP, 1997).

Wenn die Vereinzelung und Verhäuslichung der Kinder und Jugendlichen gar langfristig der körperlichen und sozialen Gesundheit abträglich ist (WAGENFELD u.a., 1979; FLADE, 1992a), kann die weitergehende Berücksichtigung ihrer Belange auch mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB („die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse“) begründet werden (MERK, 1995). Vereinzelt wird auch darauf hingewiesen, dass § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB eigentlich reichen müsste, um den Bauleitplanenden eine hinreichende Handhabe für eine umfassende Verkehrsberuhigung zu geben (BROHM, 1985; ähnlich BEAUCAMP, 1997, BUNG, 2000; BOOS, 2001, S. 71). Im Bebauungsplan können danach u.a. „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ festgesetzt werden.

Den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kommt seit Jahrzehnten im Bewusstsein unserer Gesellschaft und ihrer Rechtsordnung eine ständig wachsende Bedeutung zu. Für die Belange der Kinder und Jugendlichen fehlt dergleichen noch fast vollständig. Ein kinder- und jugendfreundliches Umfeld ist jedoch notwendig, um die kognitive, physische und psychische Entwicklung von jungen Menschen nicht einzuschränken (vgl. **Kap. 3**) sowie der Abwanderung von Familien mit Kindern aus den Kern-

städten und damit einer Überalterung und Schrumpfung der städtischen Bevölkerung entgegenzuwirken.

Weil die Kinder- und Jugendbelange im BauGB sehr verkürzt (§1 Abs. 6 BauGB) genannt werden und noch weniger die Richtung vorgegeben wird, welche davon wie zu berücksichtigen sind, muss die Berücksichtigung als defizitär angesehen werden. Das lässt sich gut an der zunehmenden Einbindung und normativen Benennung der Umweltbelange zeigen: Verboten war deren Berücksichtigung auch vor Jahrzehnten nicht. Seit sie aber – unter anderem in § 1a BauGB – normativ und detailliert geregelt sind, hat sich ihr Stellenwert deutlich gewandelt (dazu etwa: ERNST / ZINKAHN / BIELENBERG / KRAUTZBERGER, 2003: Erläuterungen zu § 1a). So, wie dort unter dem Begriff „umweltschützende Belange“ viele und sehr verschiedene Belange und Ziele zusammengefasst sind und so, wie jene Vorschrift nach den Vorstellungen des Gesetzgebers die umweltschützenden Maßgaben für die bauleitplanerische Abwägung „deutlicher hervorheben und in ihrem Zusammenspiel strukturieren“ soll und die Verantwortung der Gemeinden für eine umweltverträgliche, den ökologischen Zielen gerecht werdende Planung verdeutlichen will (so die amtliche Begründung), so lässt sich Entsprechendes auch zugunsten der Belange der Kinder und Jugendlichen denken. Wollte man ihre materiell- und formalrechtliche Stärkung erreichen, müsste gegebenenfalls dafür eine an die generelle Umweltprüfung (UP) strukturell angelehnte „Kinderfreundlichkeits-Prüfung“ eingefügt werden. Die Parallele zur Gesetz gewordenen UP wird in der Literatur teilweise auch ausdrücklich benannt (BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 2002).

Auch eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen kommt in spezifischer Form in der Bauleitplanung nicht vor, es fehlt an einer direkten oder auch mittelbaren Beteiligung durch Verbände. Die Berücksichtigung der Belange der Kinder und Jugendlichen sollte materiellrechtlich durch Berücksichtigungsgebote und verfahrensrechtlich durch Beteiligungspflichten und gegebenenfalls Klagerechte gewährleistet werden. Prüfverfahren und Beteiligungsverfahren sind dabei nicht als Alternative zu sehen, im Gegenteil: Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen kann zum wesentlichen Bestandteil von Prüfverfahren werden (BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 2001b).

### **Baugesetzbuch (BauGB) – Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen: Handlungsempfehlungen**

Problemstellung:

Das BauGB fordert zurzeit die Berücksichtigung der Belange der Kinder und Jugendlichen nur an einzelnen Stellen explizit. Im Wesentlichen ist es an den Interessen der Erwachsenen ausgerichtet. Insbesondere öffentliche Räume (inkl. Straßen) und Erreichbarkeiten werden weitgehend den Bedürfnissen der Erwachsenen angepasst, was teilweise den Belangen der Kinder und Jugendlichen zuwiderläuft. Selbst die Berücksichtigung der Umweltbelange ist im derzeit geltenden BauGB deutlich detaillierter verankert als die Belange von Kindern und Jugendlichen.

Änderungsbedarf:

Festsetzungsmöglichkeiten zur Berücksichtigung der spezifischen Belange von Kindern und Jugendlichen.

Änderungsvorschlag:

Die Darstellung von Flächen für kinder- und jugendspezifische Ansprüche (z. B. Naturerlebnisraum, Aktivspielfläche) ist ausdrücklich vorzusehen:

§ 5 (2) Inhalt des Flächennutzungsplans wird ergänzt

*„Im Flächennutzungsplan können insbesondere dargestellt werden:*

*...die Flächen für kinder- und jugendspezifische Ansprüche.“*

§ 9 (1) Inhalt des Bebauungsplans wird ergänzt:

*„Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden:*

*...die Flächen für kinder- und jugendspezifische Ansprüche.“*

### **Baugesetzbuch (BauGB) – Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Planung: Handlungsempfehlungen**

#### Problemstellung:

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen kommt in spezifischer Form in der Bauleitplanung nicht vor.

#### Änderungsbedarf:

Das BauGB führt die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Planung in allgemeiner Form ein. Die Umsetzung wird im kommunalen Recht geregelt.

#### Änderungsvorschlag:

In § 3 „Beteiligung der Öffentlichkeit“ und § 4 „Beteiligung der Behörden“ ist jeweils zu ergänzen, dass bei Planungen, die die Belange von Kindern und Jugendlichen betreffen, diese selbst bzw. sie vertretende Kinder- und Jugendbeauftragte zu beteiligen sind.

## **10.8 Bauordnungsrecht: Landesbauordnungen**

Die Regelungen in den Landesbauordnungen bevorzugen den motorisierten Individualverkehr (FLADE, 1992b; FRANK, 1992). So fällt u.a. auf, dass die Regelungen über Garagen und Stellplätze regelmäßig erheblich ausführlicher sind als diejenigen über Kinderspielplätze. Wichtige Ziele der Landesbauordnungen sind ausdrücklich die Sicherheit, Leichtigkeit und Ordnung des Verkehrs und die Bedürfnisse des ruhenden und fließenden Kraftfahrzeugverkehrs; von den Bedürfnissen der Kinder ist in den Landesbauordnungen hingegen kaum die Rede (FLADE, 1992b), obwohl auch gebäudebezogene Umstände den Bewegungsbedürfnissen insbesondere jüngerer Kinder entgegenstehen (HÜTTENMOSE, 2002: schon dass die „Klingel zu hoch“ ist, ist bei Mehrfamilienhäusern ein wesentliches Hindernis für unbegleitete Mobilität, die wiederum entscheidend ist für die Frage, ob ein Kind unter Bewegungsmangel leidet). Die häufigsten Verkehrsmittel der Kinder und Jugendlichen – Fuß, Rad und ÖPNV – werden in den Landesbauordnungen systematisch und strukturell benachteiligt (FRANK, 1992).

### **Landesbauordnungen – Kind- und Jugendgerechtes Bauen: Handlungsempfehlungen**

#### Problemstellung:

Die Landesbauordnungen enthalten nur wenig über die Ausgestaltung von Bauten im Interesse von Kindern und Jugendlichen und das Wenige noch an gänzlich ungeeigneter Stelle. So heißt es etwa in § 59 Abs. 1 BauO SH im Abschnitt „Besondere Anlagen“ unter der Überschrift „Barrierefreies Bauen“: „Bauliche Anlagen und andere Anlagen und Einrichtungen, zu denen ein allgemeiner Besucherverkehr führt, sind so herzustellen und instand zu halten, dass sie von Menschen mit Behinderungen, alten Menschen und Personen mit Kleinkindern ohne fremde Hilfe zweckentsprechend genutzt und aufgesucht werden können“. An anderer Stelle kommen Kinder und Jugendliche in der Bauordnung nicht vor (Ausnahme: § 10: „Kleinkinderspielplätze“). Dass es ganz normal sein sollte, dass Kinder in ganz normalen Wohnhäusern leben und auch leben können sollten, wird völlig übersehen und verdrängt. Zu den in § 59 aufgezählten Gebäuden zählen unzweifelhaft auch Mehrfamilienhäuser und Einfamilienhäuser. Schon durch die gesetzessystematische Anordnung im Abschnitt über „Besondere Anlagen“ statt im Hauptteil „Bauliche Anlagen“ und dort an prominenter Stelle ergibt sich aber, dass es sich um eine im Wesentlichen folgenlose Vorschrift handelt. Auch fehlt der Vorschrift jedes Bewusstsein dafür, dass auch Kinder jenseits des Kleinkinderalters (offenbar sind mit der Wendung „Personen mit Kleinkindern“ Personen mit Kinderwagen gemeint) Mobilitätsbedürfnisse haben, die von den herkömmlichen Bauformen ignoriert werden

#### Änderungsbedarf:

Entsprechende Hervorhebung des kinder- und jugendgerechten Bauens durch ausdrückliche Benennung im Hauptteil der Landesbauordnungen.

#### Änderungsvorschlag:

Die gebäudebezogenen Regelungen der Landesbauordnungen werden dahingehend umgestaltet, dass sie den Bewegungsbedürfnissen insbesondere jüngerer Kinder nicht mehr entgegenstehen. Beispielhaft sei hier die Landesbauordnung für Schleswig-Holstein dargestellt:

In § 3 BauO S-H („Allgemeine Anforderungen“)

wäre mithin in Abs. 1 ein Satz einzufügen:

*„Bauliche Anlagen, sind so herzustellen und instand zu halten, dass sie den Bedürfnissen der Kinder und Jugendlichen entsprechen.“*

Beispielhaft sei hier die Bauordnung für Nordrhein-Westfalen dargestellt:

In § 55 BauO NRW („Bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen“) ist in Abs. 1 zu ändern:

*„Bauliche Anlagen und andere Anlagen und Einrichtungen, die einem allgemeinen Besucherverkehr dienen oder die von Menschen mit Behinderungen, von alten Menschen, von Personen mit Kleinkindern **und von Kindern** nicht nur gelegentlich aufgesucht werden, sind so zu errichten und instand zu halten, dass sie von diesen Personen ohne fremde Hilfe zweckentsprechend genutzt und barrierefrei erreicht werden können.“*

genger Absatz zu ergänzen. Die Absätze 1 bis 9 verschieben sich entsprechend.

*„(1) Die Erreichbarkeit von baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, ist für die Verkehrsträger motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu gewährleisten.“*

Des Weiteren kann § 51 BauO NRW „Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder“ Abs. 4 zur Übernahme durch andere Bundesländer empfohlen werden:

*„2. die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen untersagt oder eingeschränkt wird, soweit Gründe des Verkehrs, insbesondere die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, städtebauliche Gründe oder der **Schutz von Kindern** dies rechtfertigen.“*

### Landesbauordnungen – Erreichbarkeit der Grundstücke: Handlungsempfehlungen

Problemstellung:

Die Landesbauordnungen enthalten regelmäßig im Zusammenhang mit den Stellplatzregelungen auch Vorschriften über die Erreichbarkeit der Grundstücke mit Kraftfahrzeugen (etwa: § 55 Abs. 5 und Abs. 10 BauO S-H). Die Erschließung des Grundstücks mit ÖPNV fehlt jedoch, ebenso eine Erschließung zu Fuß und mit dem Rad, die den Bedürfnissen der Kinder und Jugendlichen gerecht würde.

Änderungsbedarf:

Die Erschließung und Erreichbarkeit des Grundstücks wird in den Landesbauordnungen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel und auch kinder- und jugendgerecht geregelt.

Änderungsvorschlag:

Alle Regelungen in den Landesbauordnungen, welche die Erreichbarkeit der Grundstücke oder Stellplätze mit privaten Kraftfahrzeugen regeln, sollten durch entsprechende Regelungen zugunsten von ÖV-Nutzern, Fußgängern sowie Radfahrern ergänzt werden.

Beispielhaft sei hier die Landesbauordnung für NRW dargestellt:

§ 51 BauO NRW ist wie folgt umzubenenen:  
„Verkehrliche Erschließung, Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder“ und nachfol-

## 10.9 Straßenrecht des Bundes und der Länder

Auch der **Bau und Betrieb von Bundesstraßen** prägt die Lebensumwelten vieler Kinder. Innerörtlich unterscheiden sich viele normale Bundesstraßen kaum von ähnlich belasteten Landes- oder Kreisstraßen.. Sowohl die Nutzbarkeit des Straßenraumes für die Kinder und Jugendlichen als auch die Trennwirkung und andere negative Folgen der Straße gehen daher die Kinder und Jugendlichen in ihren Interessen an. Gleichwohl werden diese Interessen bisher kaum berücksichtigt.

So berücksichtigen die "Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz" (VERKEHRBLATT, 2002) die verschiedenen Belange, nicht aber die von Kindern und Jugendlichen. Als miteinander abzuwägende Belange werden dort beispielhaft verschiedene private und öffentliche Belange aufgezählt, die mittlerweile zu den klassischen Abwägungsbelangen gehören (Eigentum, Miete, Pacht etc. als private Belange, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit etc. als öffentliche Belange). Auch das 2001 neu gefasste Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und andere Neuregelungen des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden berücksichtigt. Der Umweltverträglichkeitsprüfung ist sogar ein eigener, umfangreicher Abschnitt gewidmet. Die Belange der Kinder und Jugendlichen kommen in den Richtlinien jedoch nirgends vor.



Im Bereich der Bundesfernstraßen ist es danach geradezu fern liegend, dass die Belange der Kinder und Jugendlichen berücksichtigt werden, obgleich diese durchaus von den (zu planenden) Fernstraßen tangiert werden (etwa: Trennwirkung, Lärm).

Die Richtlinien beziehen sich zwar eigentlich nur auf Bundesfernstraßen, werden vom BMVBW auch zur Anwendung auf andere Straßen empfohlen. In der Folge führt das dazu, dass die Belange der Kinder und Jugendlichen auch bei der Planung von Landes-, Kreis- und nicht klassifizierten Straßen übersehen werden, soweit dem nicht Landesrecht ausdrücklich entgegensteht.

Daraus ist zu folgern, dass die Belange der Kinder und Jugendlichen – obwohl sie auch nach der geltenden Rechtslage berücksichtigt werden dürfen – wohl so lange ohne Berücksichtigung bleiben, bis der Gesetzgeber z.B. im FStrG ausdrücklich festschreibt, dass sie zu berücksichtigen sind.

Ergänzend ist es sinnvoll, Verbände anzuerkennen (ähnlich der Regelung in § 60 BNatSchG), damit diese erstens die Belange der Kinder und Jugendlichen als Einwendungen im Planfeststellungsverfahren vorbringen und zweitens im Erörterungstermin vortragen können. Nur folgerichtig wäre dann auch ein Verbandsklagerecht.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die rechtlich nicht verankerte, aber faktisch allerorten für notwendig gehaltene kommunale Verkehrsplanung auf bestehenden Straßen fast ausschließlich über das Straßenverkehrsrecht betrieben. Teilweise wird sogar davon gesprochen, das Straßenverkehrsrecht habe längst eine "Vorherrschaft" über das Straßenrecht gewonnen (MANSSEN, 2001a). Jüngere Tendenzen in der Rechtsprechung führen jedoch wieder zu einer stärkeren Verankerung der kommunalen Verkehrsplanung auch auf bestehenden Straßen im Straßenrecht (DANNECKER, 1999). Dem Straßenverkehrsrecht kommt danach nur noch umsetzende Bedeutung zu. In den **Straßengesetzen der Länder** fehlt es für eine systematische Verkehrsberuhigung jedoch an einer Festlegung der Straßentypen (BROHM, 1985; DANNECKER, 1999). Zwar ist schon lange die Einheit von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht in dem Sinne betont worden, dass Letzteres nichts anordnen dürfe, was Ersterem widerspricht (so genannter "Vorbehalt des Straßenrechts"). Für eine detaillierte Planung eignen sich die recht groben Instrumente des

Straßenrechts jedoch bisher nicht. Die Einteilung der Straßen in Landes-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen hilft bei der Frage der Rechtmäßigkeit von Busspuren und Anwohnerparkzonen ebenso wenig weiter wie die Einteilung der Nutzungen in Gemeingebrauch, Anliegergebrauch und Sondernutzung. Gleiches würde auch für kinder- und jugendfreundliche Maßnahmen gelten; gewollte und nicht-gewollte Nutzungen und Funktionen des öffentlichen Straßenraums lassen sich mit diesen Begrifflichkeiten nicht im notwendigen Maße erfassen. Einer detaillierten Planung mit dem Straßenrecht steht das entgegen – ebenso nach bisher herrschender Auffassung auch der so genannte "Vorrang des Straßenverkehrsrechts", der sich aus Art. 31 GG herleitet: Verbot straßenverkehrsrechtlicher Regelungen im straßenrechtlichen Gewand. Auch das teilweise befürwortete "neue Verständnis der Widmung", die den planerischen Charakter der Verkehrsaufgaben ausdrücklich anerkennt, aber innerhalb des herkömmlichen Straßenrechts verharrt (DANNECKER, 1999), löst nicht alle anstehenden Probleme.

In den Straßen- und Wegegesetzen des Bundes und der Länder könnte jedoch ausdrücklich normiert werden, dass die Baulastträger die Belange der Kinder und Jugendlichen zu beachten haben (hilfsweise: des Geh- und Radverkehrs). So könnten Netzanforderungen und Qualitätsstandards (s. **Kap. 4**) verankert werden. In Betracht kommen dabei insbesondere die grundlegenden Regelungen über die Einteilung der öffentlichen Straßen – in denen bislang keine Straßen vorkommen, die (auch) Kindern und Jugendlichen dienen – und die Regelungen zur Planfeststellung, aber auch alle anderen Vorschriften über Bau und Betrieb der Straßen. Selbst so einfache Dinge wie die Notwendigkeit von geeigneten Querungen oder dass auch der Fußgängerverkehr Maße hat und sein Platzanspruch ableitbar ist, werden bisher übersehen.

**Straßenrecht des Bundes und der Länder –  
Interessenvertretung:  
Handlungsempfehlungen**

Im Straßenrecht des Bundes und der Länder wird die Vertretung der Interessen der Kinder und Jugendlichen ausdrücklich geregelt. Anzustreben ist die unmittelbare Beteiligung. Die Vertretung der Interessen durch die zuständigen Behörden und die entsprechenden Organisationen ist sicherzustellen.

## 10.10 Immissionsschutzrecht

Die vom Verkehr emittierten Luftschadstoffe können die Gesundheit aller, insbesondere der Kinder und Jugendlichen, beeinträchtigen oder gefährden. Der Verkehrslärm kann sich auf die Gesundheit wie auch auf die erlebte Aufenthaltsqualität negativ auswirken.

Vereinzelt wendet man sich demzufolge in der Rechtswissenschaft mittlerweile auch der Frage zu, ob die Verkehrsentwicklung wegen der damit einhergehenden Luftbelastung gesteuert werden müsste (MERK, 1995; BEAUCAMP, 1997; LÜHLE, 1998a). Insbesondere Kinder, die u.a. auf Grund ihres starken Bewegungsdranges bezogen auf die Körpergröße mehr atmen und einen höheren Stoffwechsel haben als Erwachsene, gelten als gefährdet (SCHLÜNDER, 1998). Der Staat habe u.a. wegen der grundrechtlich geschützten Rechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit grundsätzlich Schutz zu bieten vor den umweltbelastenden Wirkungen des Straßenverkehrs. Kritisiert wird hier, dass die Schutzpflicht bisher nur unzureichend umgesetzt würde (KÜHLING, 1994; LÜHLE, 1998a). So werde gar durch vorgeschriebene, aber ungeeignete Probeentnahmeorte vereitelt, dass auch nur die Schadstoffemissionen bekannt würden, für die Kinder besonders anfällig sind (LÜHLE, 1998a; SCHLÜNDER 1998). Zudem werden gesetzliche Grenzwerte für Schadstoffbelastungen nicht auf den Körper eines Kindes hin berechnet, sondern auf einen 70kg-„Normalkörper“ eines Erwachsenen bezogen. Das bedeutet, dass auch Umweltbelastungen unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte dennoch massive gesundheitliche Beeinträchtigungen der Kinder bewirken können (SCHLÜNDER, 1998).

Mit der Umsetzung des neuen Luftqualitätsrechts der EU durch die 7. Novelle des BImSchG und die 22. BImSchV zu Beginn des Jahres 2005 ergeben sich neue Pflichten und Instrumente zur Sicherstellung der Grenzwerteinhalten. Nach § 45 BImSchG sind die Behörden verpflichtet, erforderliche Maßnahmen zu ergreifen, damit die Grenzwerte nicht überschritten werden. § 47 BImSchG legt fest, dass langfristig angelegte Luftreinhaltepläne und kurzfristig greifende Aktionspläne gemäß dem Verursacheranteil aufgestellt werden müssen (LAHL / STEVEN, 2005). Doch auch die Grenzwerte der EU-Richtlinie orientieren sich nicht an den Anforderungen von Kindern. So heißt es in der hier relevanten RICHTLINIE 1999/30/EG DES RATES vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und

Blei in der Luft: „(4) Bei den in dieser Richtlinie festgesetzten Grenzwerten handelt es sich um Mindestanforderungen. Gemäß Artikel 130t des Vertrags können die Mitgliedstaaten verstärkte Schutzmaßnahmen beibehalten oder ergreifen. Strengere Grenzwerte können insbesondere zum Schutz der Gesundheit von besonders gefährdeten Personengruppen, wie Kinder und Krankenhauspatienten, festgelegt werden. [...]“

Als „Nebenwirkung“ des Immissionsschutzrechtes wurden inzwischen nach erfolgreichen Klagen von Anwohnern zahlreiche Bolz- bzw. Sportplätze und sogar Spielplätze geschlossen, weil der von Kindern und Jugendlichen ausgehende „Lärm“ die zulässigen Grenzwerte überschritt (LOERZER, 2004).

### Immissionsschutzrecht: Handlungsempfehlungen

Bei der Festlegung der Grenzwerte für die Belastung mit Schadstoffen sind die besonderen Bedingungen von Kindern hinsichtlich Exposition, Körpergewicht und Aufnahme der Schadstoffe zu berücksichtigen.

Abenteuerspielplätze, Bolzplätze, Skate-Anlagen etc. sollten ebenso wie bereits wohnungsnahen Kinderspielplätze nicht den Anforderungen des BImSchG unterliegen bzw. Sonderregelungen aufweisen, die die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen berücksichtigen.

## 10.11 Abgabenrecht

Auch das Abgabenrecht könnte als Instrument geeignet sein, die Interessen der Kinder und Jugendlichen im Straßenraum besser zur Geltung zu bringen. Wenn das Abgabenrecht zu den de lege lata zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, den individuellen Kraftfahrzeugverkehr zu steuern, gehört (umfassend: HOFMANN, 1997, s.a.: BEAUCAMP, 1997 und BOOS, 2001), dann dürfte dies auch zugunsten der Interessen der Kinder und Jugendlichen gelten.

## 10.12 Kommunalverfassungsrecht

In § 47 f. der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein (GO S-H) ist 1995 eine Regelung eingefügt worden, die den Gemeinden aufgibt, sie sollten Kinder und Jugendliche bei Planungen und Vorhaben, die deren Interessen berühren, in angemessener Weise beteiligen. Ziel der Regelung

ist es, Kinder und Jugendliche stärker als bisher zu beteiligen. Entsprechende Regeln finden sich im Kinder- und Jugendhilfegesetz des Bundes, im Jugendförderungsgesetz S-H und im Schulgesetz S-H (Übersicht über ähnliche Regelungen in anderen Bundesländern in: BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND, 2001a; DEUTSCHER BUNDESTAG, 2002).

Entscheidend für den Umfang der betroffenen Maßnahmen ist, dass es nicht nur um Angelegenheiten geht, die auf die Interessen der Kinder und Jugendlichen abzielen, sondern um alle, die sie berühren.

Die Gemeinden haben jedoch einen weiten Gestaltungsspielraum, wie sie die Beteiligung durchführen. Wegen des damit verbundenen Aufwandes bzw. der Unkenntnis geeigneter Verfahren (vgl. **Kap. 8**) wird die Beteiligung in der Praxis kaum durchgeführt. Ein Verstoß gegen die Vorschrift macht das Vorhaben oder die Planung nach herrschender Meinung auch nicht rechtsfehlerhaft. So gesehen bleibt ein Verstoß ohne rechtliche Folgen (rein theoretisch könnte es jedoch ein kommunalaufsichtsbehördliches Einwirken nach sich ziehen; zu Problemen der Umsetzung des § 47f GO S-H auch Workshop 2 in BRUNSEMANN / ZUSSY (2002) und Workshop 5 "Kinderfreundliche Stadtentwicklung und Kommunalpolitik" (MINISTERIUM FÜR FRAUEN, JUGEND, WOHNUNGS- UND STÄDTEBAU DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN, 1998).

Obwohl in der juristischen Literatur anerkannt ist, dass fast alle Planungen und Vorhaben der Gemeinden, also auch in den Bereichen Verkehr, Stadtansanierung, Grünflächengestaltung, auch die Interessen von Kindern und Jugendlichen betreffen, wird dies in der kommunalen Praxis noch ungenügend berücksichtigt. Auch die Dokumentationspflicht bezüglich der stattgefundenen Beteiligung ändert daran nichts. Die Beteiligung erstreckt sich stattdessen im Wesentlichen auf die Umgestaltung von Spielflächen, Schulhöfen und Jugendtreffs (BÖTTCHER, 1999; DEHN / RENTSCH, 2000; DEHN in BRACKER / DEHN, 2003; RENTSCH in VON MUTIUS / RENTSCH, 2003).

Im Ergebnis sind Beteiligungsprojekte noch weitgehend auf die klassischen "weichen" Felder der Stadtplanung, der Spielplatz- und Schulhofplanung beschränkt - also auf Bereiche, die das Terrain der Erwachsenen nicht tangieren. Grund dafür ist aber nicht nur, dass "das Quäntchen Mut und Selbstbewusstsein" fehlt, um aus den Nischen hervorzutreten und in die

"harten" Felder der Stadtplanung vorzudringen (APEL, 1998) und nicht nur ein etwaiger Unwille auf Seiten der Verantwortlichen, sondern auch das fehlende Wissen über geeignete Praxismodelle für die Beteiligung (TIEMANN, 1995).<sup>15</sup> Solche Modelle werden jedoch immer mehr entwickelt und dokumentiert (s. **Kap. 6.3**).

In einem Teil der Länder wurden mittlerweile dem § 47 f. GO S-H ähnliche Regelungen geschaffen (insbesondere in Hessen (§§ 4c und 8c HGO und §§ 4c und 8a HKO), Niedersachsen (§ 22e NdsGO) und Rheinland-Pfalz (§§ 16c und 46b GO Rh-Pf und §§ 11c und 40b LKO Rh-Pf)). In den übrigen Ländern sollten ähnliche Regelungen geschaffen werden. Sowohl bei den schon eingeführten Regelungen als auch bei den noch gänzlich neu zu schaffenden sollte darauf geachtet werden, dass sie eindeutig klagbare, gerichtsfeste Ansprüche vermitteln, damit sie nicht in der Kommentarliteratur entgegen der gesetzgeberischen Intention als unverbindliche Soll-Bestimmungen missverstanden werden.

#### **Gemeinde- und Landkreisordnungen – Beteiligung von Kindern und Jugendlichen: Handlungsempfehlungen**

##### Problemstellung:

Obwohl fast alle Planungen und Vorhaben der Gemeinden und Landkreise (inkl. Verkehr) auch Kinder und Jugendliche betreffen, ist bisher nur in wenigen Ländern eine Beteiligung der Kinder und Jugendlichen unmittelbar oder eine Berücksichtigung ihrer Interessen vorgeschrieben. Ihre Belange bleiben daher systematisch außen vor.

##### Änderungsbedarf:

Schaffung einer Regelung ähnlich § 47f GO S-H, §§ 4c und 8c HGO und 4c und 8a HKO, § 22e NdsGO und §§ 16c und 46b GO Rh-Pf und 11c und 40b LKO Rh-Pf in allen Ländern. Die Vorschrift muss ausdrücklich so ausgestaltet werden, dass ein Verstoß dagegen das Vorhaben oder die Planung rechtsfehlerhaft und damit anfechtbar macht. Letzteres ist deswegen nötig, weil interessierte Juristen die als Soll-Vorschrift formulierte schleswig-holsteinische GO-Regelung von 1995 als rechtlich folgenlos abgetan hatten. Selbst nachdem die Regelung vom Gesetzgeber 2002 absichtlich in eine Muss-Vorschrift umgeändert

<sup>15</sup> Dies war auch ein wesentliches Ergebnis der Expertengespräche (s. Kap. 5.3).

wurde auch diese neue Muss-Vorschrift als rechtlich folgenlos abgetan. Die gesetzliche Regelung muss daher offenbar noch deutlicher und völlig unmissverständlich formuliert werden.

Änderungsvorschlag (am Beispiel der LKO, gilt sinngemäß für die GO):

In die Landkreisordnungen wird jeweils ein Paragraf "Beteiligung von Kindern und Jugendlichen" eingefügt:

*"(1) Der Landkreis muss bei Planungen und Vorhaben, die die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren, diese in angemessener Weise beteiligen. Hierzu muss der Landkreis über die Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner nach den §§ xyz hinaus geeignete Verfahren entwickeln.*

*(2) Bei der Durchführung von Planungen und Vorhaben, die die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren, muss der Landkreis in geeigneter Weise darlegen, wie er diese Interessen berücksichtigt und die Beteiligung nach Absatz 1 durchgeführt hat.*

*(3) Kinder und Jugendliche als Vertreter von Kinder- und Jugendinitiativen müssen in den Landkreisorganen und ihren Ausschüssen Anhörungs-, Vorschlags- und Redemöglichkeiten eingeräumt bekommen.*

*(4) Ein Verstoß gegen diese Beteiligungsvorschriften macht das Vorhaben oder die Planung rechtsfehlerhaft und anfechtbar und verletzt die betroffenen Kinder und Jugendlichen in ihren Rechten. Sie sind dann klagebefugt."*

### 10.13 Kinder- und Jugendhilfegesetz

Auch das Kinder- und Jugendhilferecht kann bei einer bestimmten, vertretbaren Auslegung nutzbar gemacht werden, um auf eine kinder- und jugendgerechte Ausgestaltung der Verkehrsräume hinzuwirken (ausführlich: MERK, 1995). Die in den anderen Rechtsbereichen vermisste Anwaltsfunktion für die Belange der Kinder und Jugendlichen findet dann hier eine gesetzliche Stütze. Das rechtlich vertretbare Maß wird jedoch bisher nicht genutzt. Auch hier drängt es sich auf, die Befugnisse der Behörde deutlicher hervorzuheben, damit die gesetzlich bereits normierte - missverständliche - Aufgabe auch Durchsetzungschancen bekommt.

### Kinder- und Jugendhilfegesetz – Interessenvertretung: Handlungsempfehlungen

Die mit der Vertretung der Interessen von Kindern und Jugendlichen beauftragten Behörden und öffentlichen Einrichtungen sowie die organisierten Interessenvertretungen müssen einerseits die ihnen übertragenen Aufgaben und die ihnen zustehenden Rechte aktiv wahrnehmen und andererseits als Träger öffentlicher Belange, die für die öffentliche Infrastruktur verantwortlich sind, ebenso aktiv einbezogen werden. Ziel ist eine nachhaltige „Beteiligungskultur“.

### 10.14 Haftungsrecht

Ein großer Teil der vielfältigen Forderungen zum Haftungsrecht von Kindern als Opfer wie als Täter (u.a. des 16. VGT 1978, des 29. VGT 1991, des 36. VGT 1998) wurden zum 01.08.2002 durch die Schadensersatzreform erfüllt. Mit ihr wurde in einer sehr differenzierten Regelung die Verantwortlichkeitsgrenze von Kindern für die häufigsten Verkehrsunfälle – die mit Kraftfahrzeugen – heraufgesetzt. Kinder, die das 7., aber noch nicht das 10. Lebensjahr vollendet haben, sind für Schäden, die sie dabei anrichten, nicht mehr verantwortlich. Eine Ausnahme gilt nach dem Gesetzeswortlaut und -sinn nur für vorsätzlich herbeigeführte Schäden.

Es ist zu beobachten, dass die Rechtsprechung eine im Gesetz nicht vorgesehene Unterscheidung zwischen fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr einführt und damit den Anwendungsbezug des neuen Gesetzes wesentlich schmälert. Denn es gibt schon erste Rechtsprechungen, die Unfälle mit geparkten Kraftfahrzeugen entgegen der im Wortlaut klaren Gesetzesregelung und entgegen ihrem Sinn und Zweck von der Neuregelung ausnehmen und das Kind haften lassen (BGH, VI ZR 335/03 und VI ZR 365/03). Zur Begründung wird angeführt, bei einem Unfall mit dem feststehenden Gegenstand habe sich gerade nicht die Gefahr des motorisierten Straßenverkehrs ausgewirkt. Das geparkte Kfz sei trotz des Wortlautes der Neuregelung ein Gegenstand wie eine Mauer, oder ein geparkter Anhänger für dessen Beschädigung das Kind ja auch haften müsse. Richtig ist an der Überlegung dieser Gerichte zwar, dass bei geparkten Autos nicht immer sofort ein mit fahrenden Autos vergleichbares Gefahrenpotenzial und eine Überforderungssituation für das Kind ersichtlich sind. Der Ge-

setzgeber darf jedoch typisieren und er hat das mit der Neuregelung getan. Nach dem klaren Wortlaut und Regelungssinn ist kein Raum für eine solche Reduktion des Anwendungsbereiches. Zumal auch der ruhende Kraftverkehr ein ganz erhebliches Gefährdungspotenzial für Kinder beinhaltet (PFAFFEROTT, 1994; PEEK, 1995; HOLLEDERER, 1999). So heißt es auch nicht ohne Grund bei der Halterhaftung nach StVG unisono, geparkte Kfz könnten ebenso gefährdend und sogar gefährdender sein als bewegte, und müssten daher als „in Betrieb“ angesehen werden. Ferner führt diese autofreundliche Rechtsprechung zur Haftung beim Unfall mit einem stehenden Auto zu unauflösbaren Wertungswidersprüchen, etwa wenn es um einen Kinder-Unfall mit einem Kfz geht, das an einer Ampel oder einem Stopp-Schild hielt. Konsequenter müsste man auch dann die Privilegierung des Kindes entfallen lassen. Hier wäre das Gesetzeswidrige einer solchen Rechtsprechung jedoch kaum zu übersehen. Trotzdem haben sich die Anwesenden beim VGT 2004 mehrheitlich dafür ausgesprochen, dass Kindern die Anwendung der gesetzlichen Regelung des § 828 Abs. 2 BGB verweigert wird, wenn es um Unfälle mit ordnungsgemäß abgestellten Autos geht (ADAC, 2004). Die Rechtsprechung, die die Neuregelung beim Worte nimmt und ausdrücklich festhält, dass es für die Anwendung unerheblich ist, ob ein Kfz steht oder fährt (AG AHAUS, 2004), ist bisher in der Minderzahl.

#### **Haftungsrecht: Handlungsempfehlungen**

§ 828 BGB ist in Abs. 2 wie folgt zu ergänzen:

*„Kraftfahrzeuge im Sinne von Satz 1 sind auch haltende und parkende Kraftfahrzeuge.“*

Ergänzend seien an dieser Stelle noch einige kurze Ausführungen zur Aufsichtspflicht und zur gesetzlichen Unfallversicherung auf den Wegen zum Kindergarten und zur Schule gemacht. Die Aufsichtspflicht liegt bei den Sorgeberechtigten, also in der Regel bei den Eltern. Sie kann aber Dritten übertragen werden, beispielsweise Erzieherinnen in Kindertagesstätten (Betreuungsvertrag). Die Aufsichtspflicht endet dann, wenn das Kind am Ende der Öffnungszeiten die Einrichtung wieder verlässt. Erklären die Eltern, dass ihr Kind den Weg alleine zurücklegen könne und nicht abgeholt werde, so ist es an und für sich nicht Aufgabe des Personals, diese Entscheidung zu überprüfen. „Liegen die Dinge jedoch so, dass das Kind auf dem Heimweg offensichtlich in eine

hilflose Lage oder gar in Lebensgefahr geriete, dann darf das Kind trotz entgegenstehender Erklärung der Eltern nicht alleine nach Hause geschickt werden“ (GUVV, 2003). Dies sollten die Erzieherinnen situationsbezogen und abhängig von allen Umständen des Einzelfalls entscheiden.

Weiterhin ist festzuhalten, dass Kinder und Jugendliche auf dem Schulweg versichert sind, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Auch für die Fahrt mit dem Rad zur (Grund)Schule ist nicht die Fahrradprüfung Voraussetzung. Es obliegt den Eltern, mit welchem Verkehrsmittel sie ihre Kinder zur Schule lassen, die Schulen haben darauf keinen Einfluss.

## **10.15 Zusammenfassung**

Die Überprüfung des geltenden Rechts zeigt, dass es ausreichende Grundlagen, aber viele Umsetzungsdefizite gibt. So lässt sich aus dem Grundgesetz ohne weiteres ableiten, dass auch Kinder und Jugendliche ein Grundrecht auf eigene Mobilität haben inklusive des so genannten „Kontakt nach außen“, des Auslebens ihres altersgemäßen Bewegungsdrangs und inklusive kommunikativen Aufenthalts und Gemeingebrauchs. Ferner hat sich gezeigt, dass ihr Recht auf Leben und Gesundheit es erfordert, dass der Gesetzgeber negativen Auswirkungen des Automobilverkehrs zugunsten der Betroffenen steuernd entgegentritt. Zudem wurde deutlich, dass auch Kinder und Jugendliche das grundrechtlich gewährleistete „Recht auf gleichen Zugang und gleiche Benutzung“ zur Infrastruktur haben und der Staat die Pflicht zur Schaffung und zum Erhalt einer für Kinder und Jugendliche angemessenen Verkehrsinfrastruktur hat. Wenn und soweit diese Grundrechte derzeit nicht verwirklicht werden, handelt es sich um ein Umsetzungsdefizit. Das Grundgesetz muss nicht geändert werden, damit die Mobilitäts-Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen erfüllt werden.

Im Bereich der Straßenverkehrs-Ordnung zeigen sich starke Umsetzungsdefizite. So wird die StVO trotz der darin enthaltenen eindeutigen Kompetenzen von Behörden in der Regel nicht benutzt, um Gefahrenabwehr zu Gunsten der Kinder und Jugendlichen zu betreiben, sondern in erster Linie, um die Flüssigkeit des Verkehrs zu fördern, dem fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr möglichst viel Raum zu geben und Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs auf möglichst niedrigem Niveau zu

halten. Um diese den Mobilitätsbedürfnissen der Kinder und Jugendlichen entgegenlaufenden Zustände zu ändern, muss die StVO nicht geändert werden. Eine stärkere ausdrückliche Orientierung in dieser Richtung ist nötig.

Im Bereich der StVO werden folgende Änderungen empfohlen:

- In § 2, Straßenbenutzung durch Fahrzeuge,
  - in Absatz (4) das Nebeneinander in Tempo 30-Zonen ausdrücklich zu gestatten;
  - in Absatz (5) Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr und sie begleitenden Personen die Benutzung des Gehwegs zu gestatten, sofern keine benutzungspflichtigen Radwege vorhanden sind.
- In § 3, Geschwindigkeit, in Absatz (3) 1. die Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h festzulegen.

Weiterhin sollten die positiven Erfahrungen mit der Schweizer Begegnungszone (Möglichkeit der Fahrbahnutzung durch Fußgänger) ausgewertet werden, mit dem Ziel, dieses Element ergänzend in § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen einzuführen. Zur Evaluation sollte ein Modellversuch durchgeführt werden.

Ähnliche Umsetzungsdefizite ergeben sich auch für das Bau- und Planungsrecht. Mit dem geltenden Recht lassen sich zwar durchaus die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen berücksichtigen. Die Behörden werden aber nicht veranlasst bzw. ausreichend angeleitet, diese zu berücksichtigen. Auch hier bietet es sich deshalb an, die Gesetze so zu ändern, dass die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen inhaltlich ein bevorzugt zu berücksichtigender Belang werden, dass die Berücksichtigung dieses Belangs auch verfahrensrechtlich abgesichert wird und der Belang auch prozessual überprüfbar wird.

Im Bereich des Baurechts werden folgende Änderungen empfohlen:

- Im Baugesetzbuch werden die Belange der Kinder und Jugendlichen sowie ihre Beteiligung an der Planung ausdrücklich benannt.
- In den Landesbauordnungen ist ein kind- und jugendgerechtes Bauen sowie die Erreichbarkeit der Grundstücke auch für Kinder und Jugendliche bzw. Fußgänger, Radfahrer und ÖV-Nutzer vorzusehen.

Empfohlen wird weiterhin,

- im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz die

Berücksichtigung der Belange der Kinder und Jugendlichen als Leitziel aufzunehmen und die Förderung der entsprechenden Infrastruktur im Detail zu regeln,

- ein integriertes „Straßenverkehrsplanungsrecht“ einzuführen, das unter anderem die Belange der Kinder und Jugendlichen berücksichtigt und ihre Beteiligung an der Planung regelt,
- im Straßerecht des Bundes und der Länder die Interessenvertretung durch die Kinder und Jugendlichen selbst sowie durch Behörden und Organisationen zu regeln,
- im Kommunalverfassungsrecht die konkrete Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Detail einzuführen,
- die im Kinder- und Jugendhilfegesetz vorgezeichnete Vertretung der Interessen von Kindern und Jugendlichen sowie deren Beteiligung aktiv auszugestalten.

## 11 Änderungsbedarf Richtlinien und Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung

Die Richtlinien und Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung, bei denen es sich vor allem um Schriften der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) handelt, wurden einer synoptischen Analyse unterzogen (s. **Kap. 11.1**). Das Ziel dieser Auswertung war es, die Quantität und Qualität der berücksichtigten Belange von Kindern und Jugendlichen zu identifizieren sowie erste Änderungshinweise zu geben. Darauf aufbauende vertiefende Änderungshinweise für ausgewählte Richtlinien werden in **Kap. 11.2** und ausführlich im **Anhang** bzw. im **Materialienband** dargestellt. Aus der Entwicklung von Änderungsvorschlägen hat sich ergeben, dass die Notwendigkeit für ein eigenes Arbeitspapier besteht, das die Möglichkeiten und Verfahren der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen beschreibt (s. **Kap. 11.3**).

### 11.1 Synoptische Analyse

Von den Richtlinien und Regelwerken der FGSV wurden 41 Schriften als für die Themenstellung relevant beurteilt und ausgewertet. Zusätzlich wurden je eine Schrift zur Schulwegsicherung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) und des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) analysiert. Die systematisierte Auswertung hinsichtlich der vorhandenen

und wünschenswerten Berücksichtigung der Anforderungen von Kindern und Jugendlichen erfolgte anhand eines einheitlichen Rasters (s. **Bild 11-1**).

<p><b>1. Textstellen/Hinweise mit Bezug zu Kindern und Jugendlichen</b></p> <p><b>2a. Benennung von Anforderungen hinsichtlich des ÖV bzw. des nicht-motorisierten Verkehrs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußgänger</li> <li>- Radfahrer</li> <li>- ÖV-Nutzer</li> </ul> <p><b>2b. Sonstige implizite Benennung von Anforderungen/Belangen von Kindern und Jugendlichen</b></p> <p><b>3. Explizite Benennung von Anforderungen/Belangen von Kindern und Jugendlichen</b></p> <p>Auflistung der in der Richtlinie benannten Belange, ggf. differenziert nach Personengruppen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinder und Jugendliche allgemein</li> <li>- Kinder allgemein</li> <li>- Jugendliche allgemein</li> <li>- differenziert (z.B. nach Alter, nur Schülerverkehr,...)</li> </ul> <p><b>4. Konkretisierungsgrad der Hinweise</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- allgemein: Benennung von Belangen</li> <li>- beispielhaft: Nennung von Beispielen</li> <li>- konkret: Maßnahmen zur Berücksichtigung der Belange</li> <li>- konkret: Richt-/Orientierungswerte</li> </ul> <p><b>5. Art des Belanges, der berücksichtigt wird</b></p> <p>Kategorien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrssicherheit</li> <li>- Aufenthaltsmöglichkeiten</li> <li>- Komfort (Fahr- bzw. Gehkomfort, Sicht, Direktheit)</li> <li>- Gesundheit</li> <li>- Förderung selbständige Mobilität</li> <li>- soziale Sicherheit</li> <li>- Sicherung des Verkehrsablaufs (Erschließung allgemein, Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität mit kleinen Kindern und Kinderwagen etc.)</li> <li>- Beteiligung</li> <li>- Förderung der kreativen Entwicklung</li> <li>- allgemeine Schutzbelange</li> </ul> <p><b>6. Bewertung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fehlende Berücksichtigung von Belangen von Kindern und Jugendlichen</li> <li>- Perspektive (Kind, Erwachsener, Planer, Betreiber, ...)</li> <li>- angemessene Berücksichtigung kindlicher Fähigkeiten</li> </ul> <p><b>7. Änderungshinweise</b></p> <p><b>8. Bemerkungen/Sonstiges</b></p>
---

**Bild 11-1:** Auswertungsraster für Richtlinien und Regelwerke

Die folgende Übersicht (s. **Tab. 11-1**) zeigt den Grad der bisherigen Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen. Die Richtlinien und Regelwerke lassen sich in drei Gruppen von je etwa einem Drittel aufteilen: Ein Drittel der relevanten Richtlinien berücksichtigt Belange von Kindern und/oder Jugendlichen ausführlich, ein weiteres Drittel berücksichtigt die Belange in Ansätzen und im letzten Drittel wurden die Belange von Kindern und/oder Jugendlichen nicht berücksichtigt. Dieses Teilergebnis gibt noch keine Auskunft über einen Änderungsbedarf, da hier weder die Notwendigkeit der Berücksichtigung von Belangen von Kindern und Jugendlichen noch die Aktualität der Hinweise betrachtet werden.

Weiterhin konnten in den Richtlinien und Regelwerken unterschiedliche Belange von Kindern und Jugendlichen identifiziert werden. Dabei steht nahezu immer die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Weitere Belange wie

- Aufenthaltsmöglichkeiten,
- Komfort,
- Gesundheit,
- Förderung selbständiger Mobilität,
- soziale Sicherheit,
- Sicherung des Verkehrsablaufs,
- Beteiligung,
- Förderung der kreativen Entwicklung und
- allgemeine Schutzbelange

werden in unterschiedlicher Gewichtung in den Richtlinien angesprochen. **Tab. 11-2** gibt eine Übersicht über die berücksichtigten Belange in den einzelnen Richtlinien und Regelwerken. Sie stellt lediglich dar, welche Anforderungen angesprochen werden, nicht jedoch, ob die Belange auch umfassend Beachtung finden.

Im Allgemeinen sind die Richtlinien aus der Erwachsenenperspektive geschrieben, häufig finden die Belange von Kindern und Jugendlichen implizit als Belange von Fußgängern und Radfahrern Berücksichtigung. Werden die Belange von Kindern explizit angesprochen, findet keine Differenzierung nach Alter statt. Betrachtungen nach Altersgruppen liegen nur dann vor, wenn Institutionen wie Schulen oder Kindertagesstätten betroffen sind. Die spezifischen Belange von Jugendlichen werden fast nie berücksichtigt. Der Bereich des Öffentlichen Verkehrs bildet dabei eine Ausnahme. Hier werden Jugendliche als Nutzergruppe mit besonderen Bedürfnissen anerkannt, und es gibt sogar ein spezielles Handbuch für die Belange der 10- bis 18-Jährigen:

Richtlinien und Regelwerke		Bisherige Berücksichtigung - nicht/kaum berücksichtigt o in Ansätzen berücksichtigt + ausführlich berücksichtigt
Empfehlungen	Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE)	+
	Empfehlungen zur Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV	+
	Empfehlungen zur Straßenbepflanzung in bebauten Gebieten	o
	Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)	-
	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)	o
	Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV)	+
	Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen	-
	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)	+
	Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)	-
	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)	+
	Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS)	o
	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)	+
	Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN)	-
	Hinweise und Leitfäden	Hinweise zur Methodik der Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen
Hinweise zur Berücksichtigung rechtlicher Belange bei Verkehrsplanungen		-
Hinweise zum Fahrradparken		+
Hinweise zu einer stadtverträglichen Verkehrsplanung		o
Hinweise zur Messung von Präferenzstrukturen mit Methoden der Stated Preferences		-
Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen		o
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)		-
Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS)		+
Leitfaden für den Schülerverkehr		+
Leitfaden für Verkehrsplanungen		o
Merkblätter	Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen (BAST)	+
	Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen	o
	Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung im Radverkehr	-

Richtlinien und Regelwerke		Bisherige Berücksichtigung - nicht/kaum berücksichtigt o in Ansätzen berücksichtigt + ausführlich berücksichtigt
Merkblätter	Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten	-
	Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen	o
	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Verkehrsplanung (MUVS)	-
Richtlinien	Richtlinien für die Beleuchtung in Anlagen für Fußgängerverkehr	-
	Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N)	o
	Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte (RAS-K1)	o
	Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)	o
	Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Querschnitte (RAS-Q)	-
	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)	o
	Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN)	o
	Schulwegsicherung: Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne (GDV)	+
Weitere	ÖPNV in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage	o
	ÖPNV und Verkehrsberuhigung	+
	ÖPNV. Anforderungen jüngerer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme	+
	ÖPNV und Siedlungsentwicklung. Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung	+

**Tab. 11-1:** Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen in den einzelnen Richtlinien und Regelwerken

Öffentlicher Personen-Nahverkehr. Anforderungen jüngerer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme (1998).

Ein Großteil der Richtlinien weist bei der Berücksichtigung von Belangen, die über die Verkehrssicherheit hinausgehen, noch starke Defizite auf. Bei der Überarbeitung der Richtlinien und Regelwerke bzw. bei der Neubearbeitung sollten daher sämtliche Belange von Kindern und Jugendlichen, die das jeweilige Themengebiet betreffen, berücksichtigt werden. Dazu wurden für alle un-



tersuchten Richtlinien und Regelwerke erste Änderungshinweise gegeben, die auf Basis der empirischen Untersuchungen in Kindertagesstätten und Schulen erweitert wurden (s. **Tab. 11-3**). Die Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS) können beispielhaft für eine qualitativ hochwertige Einbindung eines breiten Spektrums von Belangen von Kindern und Jugendlichen gesehen werden.

## 11.2 Änderungsvorschläge zu ausgewählten Richtlinien und Regelwerken

Um die Intention der Änderungshinweise zu verdeutlichen, wurden für acht ausgewählte Richtlinien und Regelwerke beispielhaft umfassende Änderungsvorschläge erarbeitet. Diese Richtlinien und Regelwerke wurden einerseits nach Änderungsbedarf, andererseits nach dem derzeitigen Stand der Überarbeitung durch die Arbeitskreise der FGSV ausgewählt. Grundlage für die Erarbeitung der Änderungsvorschläge waren die Ergebnisse der Literaturrecherche (vgl. **Kap. 2 bis 4**), die Hinweise, die sich aus der Auswertung der Richtlinien und Regelwerke und aus den Erhebungen in Kindertagesstätten und Schulen, d.h. aus den Belangen von Kindern und Jugendlichen, ergaben (s. **Tab. 11-3**). Ergänzt wurden die Änderungsvorschläge durch die Ergebnisse aus den Expertengesprächen (s. **Kap. 5**). Die Vorschläge dienen als Anregungen für die Überarbeitung der Richtlinien und Regelwerke in den entsprechenden Fachgremien der FGSV und sind dementsprechend zu prüfen und mit anderen Belangen abzuwägen.

Für folgende Richtlinien wurden Änderungsvorschläge erarbeitet:

- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE)
- Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV)
- Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen
- Leitfaden für den Schülerverkehr
- Leitfaden für Verkehrsplanungen
- Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen (Hg.: BAST)

Im Folgenden soll eine kurze inhaltliche Zusammenfassung der Änderungsvorschläge gegeben werden, die Änderungsvorschläge selbst sind dem **Anhang** zu entnehmen.

Die beiden **Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen** bzw. **von Hauptverkehrsstraßen (EAE und EAHV)** werden derzeit überarbeitet und in der **Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)** zusammengeführt. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Änderungsvorschläge lagen die Gliederung und Teile des Entwurfs der RASt vor. Da die beiden Empfehlungen EAE und EAHV Belange von Kindern und teilweise auch von Jugendlichen bereits umfassend berücksichtigen, beinhalten die Änderungsvorschläge in erster Linie eine Darstellung der Aspekte, die in die RASt übernommen werden sollten, um auch dort die Belange von Kindern und Jugendlichen mit zu berücksichtigen.

Die **Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)** berücksichtigen derzeit nur implizit eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen. Es wird dargestellt, an welchen Stellen deren Belange auch explizit berücksichtigt werden können. Weiterhin wird verdeutlicht, dass neben standardisierten Erhebungsverfahren auch weiterführende, qualitative Erhebungsverfahren nötig sind, um die Belange von Kindern und Jugendlichen in der Verkehrsplanung angemessen zu berücksichtigen.

Ein Arbeitskreis der FGSV befasst sich zur Zeit mit der Neubearbeitung der **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)**. Belange von Kindern und Jugendlichen wurden bisher in den ERA weitgehend berücksichtigt. Auch hier, ähnlich wie bei den EAE und den EAHV, liegt der Schwerpunkt bei der Verdeutlichung der Aspekte, die in die Neufassung mit übernommen werden müssen. Außerdem werden an einigen Stellen spezifische Belange von Kindern ergänzt.

In den **Hinweisen zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen** sind die Belange von Kindern in Ansätzen, die von Jugendlichen gar nicht berücksichtigt. Da Innenstädte wesentliche Spiel-, Treff- und Aufenthaltsorte für Kinder und Jugendliche sind, werden Hinweise zur stärkeren Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse gegeben. Zudem werden Möglichkeiten zur verstärkten Partizipation von Kindern und Jugendlichen in Planungsprozessen ergänzt.

Richtlinien und Regelwerke		Verkehrs-	Aufenthalts-	Komfort	Gesundheit	Förderung	soziale	Sicherung des	Beteiligung	Schutzbelange	Kreative
		sicherheit	möglichkeiten			selbständiger	Sicherheit	Verkehrsablaufs		allgemein	Entwicklung
Empfehlungen	Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE)	X	X			X	X	X	(x)		
	Empfehlungen zur Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV	X				X		X			
	Empfehlungen zur Straßenbepflanzung in bebauten Gebieten	X	X	(x)	(x)						X
	Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)										
	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)	X	(x)	X			X	X			
	Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV)	X	X			X		X	(x)		
	Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen	(x)		X							
	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)	X		X		X	X				
	Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)		X								
	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)	X	X			X					
	Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS)	X									
	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)	X	X	X	X		X				
	Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN)	X									
	Hinweise zur Methodik der Untersuchung von Straßenverkehrsumfällen	X									
	Leitfäden und Hinweise	Hinweise zur Berücksichtigung rechtlicher Belange bei Verkehrsplanungen	(x)	(x)		(x)					
Hinweis zum Fahrradparken		X		(x)		X					
Hinweise zu einer stadtverträglichen Verkehrsplanung		X		X				(x)	(x)	(x)	
Hinweise zur Messung von Präferenzstrukturen mit Methoden der Stated Preferences											
Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen		(x)	X	X			(x)	X	(x)		
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)											
Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS)		X		X	X	X	X		X		
Leitfäden für den Schülerverkehr		X		X				X			
Leitfäden für Verkehrsplanungen	X							X			

Tab. 11-2: Berücksichtigte Belange (X = Belang wird im Hinblick auf die Personengruppe Kinder und/oder Jugendliche angesprochen; (x) = Belang wird implizit angesprochen)

Richtlinien und Regelwerke		Verkehrssicherheit	Aufenthaltsmöglichkeiten	Komfort	Gesundheit	Förderung selbständiger Mobilität	soziale Sicherheit	Sicherung des Verkehrsablaufs	Beteiligung	Schutzbelange allgemein	Kreative Entwicklung
		X	X	X		X	X	X	X		
Merkblätter	Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen	X		X		X	X		X		
	Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen	X									
	Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung im Radverkehr	(x)				(x)					
	Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten	(x)									
Richtlinien	Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen	X									
	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Verkehrsplanung (MUVS)				(x)					(x)	
	Richtlinien für die Beleuchtung in Anlagen für Fußgängerverkehr	(x)				(x)	(x)				
	Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N)	X	X								
	Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte (RAS-K1)	X	(x)			(x)					
	Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA)	X		(x)	(x)						
	Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Querschnitte (RAS-Q)	X									
	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)	X					(x)				
	Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN)	(x)	X	X	(x)				X		
	Schulwegsicherung: Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne	X					X				
Weitere	ÖPNV in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage						X	X			
	ÖPNV und Verkehrsberuhigung	X	X	X	(x)				(x)		
	ÖPNV. Anforderungen jüngerer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme	X		X		X	X	X	X		
	ÖPNV und Siedlungsentwicklung. Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung	X		(x)				(x)			

Tab. 11-2: Berücksichtigte Belange (X = Belang wird im Hinblick auf die Personengruppe Kinder und/oder Jugendliche angesprochen; (x) = Belang wird implizit angesprochen)



Richtlinien und Regelwerke	Änderungsbedarf (Ergebnis Synoptische Analyse)	Änderungsbedarf (Ergebnis Erhebung)
Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE)	-/-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zeitlich begrenzte Fußgängerzonen bzw. Spielstraßen</li> <li>- geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen</li> <li>- breitere Gehwege</li> <li>- mehr Platz zum Spielen</li> <li>- abwechslungsreiche Gestaltung des öffentlichen Raums</li> </ul>
Empfehlungen zur Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrgäste mit geringer Nutzungserfahrung werden nicht berücksichtigt</li> <li>- Hinterfragen des Fallbeispiels Prototyp „Familie mit Schulkindern“</li> <li>- Politisches Marketing: Zielgruppe Kinder und Jugendliche fehlt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jugendliche fordern Berücksichtigung der Kriterien geringe Kosten, Anbindung der ländlichen Regionen und Nachtverbindungen usw.</li> <li>- Jugendliche sind die Kunden von morgen und auf ÖV angewiesen, vor allem hier hohe Akzeptanz wichtig</li> </ul>
Empfehlungen zur Straßenbepflanzung in bebauten Gebieten	- Hinweise zur Berücksichtigung kindlicher Belange fehlen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinder und Jugendliche fordern mehr Grün, mehr abwechslungsreich gestaltete Flächen in bebauten Gebieten</li> </ul>
Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegezwecke „Spazieren gehen, herumstreifen“, „Begleitung“, „Wegbringen, Abholen von Personen oder Gegenständen“ fehlen</li> <li>- Betrachtung des Straßenraums nicht nur als Verkehrsraum, sondern auch als Aufenthaltsraum</li> <li>- Schwer erreichbare Personen für schriftliche Befragungen: Zielgruppe Kinder fehlen</li> <li>- Problematik der Telefonbefragung von Kindern wird nicht berücksichtigt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Methoden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen verankern</li> </ul>
Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schulische Einrichtungen und Aktivitätenspielflächen als besondere Gebietstypen</li> <li>- Fahrradabstellanlagen: Berücksichtigung der geringen Größe von Kinderfahrrädern</li> <li>- Parkbauten: Kurze Wege für Personen mit Kindern</li> </ul>	-/-
Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV)	-/-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zeitlich begrenzte Fußgängerzonen bzw. Spielstraßen</li> <li>- geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen</li> <li>- breitere Gehwege</li> <li>- mehr Platz zum Spielen</li> <li>- abwechslungsreiche Gestaltung des öffentlichen Raums</li> </ul>
Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen	- Überprüfung, ob besondere Belange von Kindern und Jugendlichen bei der Gestaltung von Busbahnhöfen wichtig	-/-

Tab. 11-3: Änderungsbedarf auf Grund Analyse und Erhebungen

Richtlinien und Regelwerke	Änderungsbedarf (Ergebnis Synoptische Analyse)	Änderungsbedarf (Ergebnis Erhebung)
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zweirichtungsradsverkehr bei hohem Schülerverkehr problematisch</li> <li>- Fahrradbastanlagen: Berücksichtigung der geringen Größe von Kinderfahrrädern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einsatzkriterien für Radwege (z.B. in Tempo 30 Zonen) überprüfen, da Mangel an Radwegen beklagt wird</li> </ul>
Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verweis auf Belange von Fußgängern und insbesondere Kindern sowie auf die EFA bei Geh-, Aufenthalts- und Wirtschaftsflächen</li> <li>- Verweis auf Mobiliar, das zum Kinderspiel geeignet ist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interessante und abwechslungsreiche Straßenraumgestaltung für Kinder und Jugendliche besonders wichtig, mehr Grün, mehr Platz für Kinderspiel im öffentlichen Raum</li> </ul>
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Belange wie soziale Sicherheit und Gesundheit spezifizieren</li> <li>- Verweis auf die Anlage von Spielflächen konkretisieren (Aufenthaltsflächen)</li> <li>- Belange von Jugendlichen fehlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zeitlich begrenzte Fußgängerzonen bzw. Spielstraßen</li> <li>- geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen</li> <li>- breitere Gehwege</li> <li>- mehr Platz zum Spielen</li> <li>- abwechslungsreiche Gestaltung des öffentlichen Raums</li> </ul>
Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berücksichtigung der Inhomogenität der Verkehrsteilnehmergruppen</li> </ul>	-/-
Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Differenzierung nicht nur nach Art des Verkehrsmittels, sondern auch nach der Personengruppe wie Kinder, Jugendliche, etc.</li> </ul>	-/-
Hinweise zur Methodik der Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Differenzierung nach Art und Zweck der Verkehrsteilnahme sowie nach Alter</li> <li>- Aufnahme der Verkehrs-Schulwegunfälle</li> <li>- Einsatz von Verkehrskonfliktbeobachtungen</li> </ul>	-/-
Hinweise zur Berücksichtigung rechtlicher Belange bei Verkehrsplanungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Belange von Kinder und Jugendlichen nicht explizit berücksichtigt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Methoden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen integrieren</li> <li>- Ggf. eigenes Kapitel zum Thema Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht</li> </ul>
Hinweise zu einer stadtverträglichen Verkehrsplanung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konflikt zunehmender motorisierter Verkehr und Belange von Kindern und Jugendlichen unberücksichtigt</li> <li>- Verkehrsberuhigung/ Anforderungen an Aufenthalt und Mobilität von Kindern und Jugendlichen fehlt</li> <li>- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen bei Zielen der Stadtentwicklung/ Stadtqualitäten fehlt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeitlich begrenzte FG-Zonen bzw. Spielstraßen</li> <li>- Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen</li> <li>- Breitere Gehwege</li> <li>- Mehr Platz zum Spielen im öffentlichen Raum</li> <li>- Mehr Radwege</li> </ul>
Hinweise zur Messung von Präferenzstrukturen mit Methoden der Stated Preferences	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinder und Jugendliche als Zielgruppe unberücksichtigt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. Hinweis auf Beteiligung von Kindern und Jugendlichen</li> </ul>
<b>Leitfäden und Hinweise</b>		

Tab. 11-3: Änderungsbedarf auf Grund Analyse und Erhebungen

Richtlinien und Regelwerke	Änderungsbedarf (Ergebnis Synoptische Analyse)	Änderungsbedarf (Ergebnis Erhebung)
Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- explizite Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen in Innenstädten fehlt</li> <li>- Beteiligung von Kindern und Jugendlichen am Planungsprozess sowie Angabe von geeigneten Methoden fehlt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Belange von Jugendlichen müssen Berücksichtigung finden</li> </ul>
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Belange von Kindern und Jugendlichen nicht explizit berücksichtigt</li> <li>- Fußgänger als inhomogene Gruppe sollte betrachtet werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Längere Grünzeiten, kürzere Wartezeiten</li> <li>- Rechtsabbiegende Kfz gefährden geradeaus gehende Fußgänger</li> </ul>
Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- durchgängige und eindeutig ausgebildete Netze, da abrupt endende Radwege</li> <li>- saubere Radwege</li> </ul>
Leitfaden für den Schülerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>- eventuell Ausweitung / Konkretisierung der Hinweise unter Berücksichtigung der Belange Aufenthaltsmöglichkeiten, Komfort und Sicherung des Verkehrsablaufs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Methoden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen integrieren</li> <li>- Ggf. eigenes Kapitel zum Thema Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht</li> </ul>
Leitfaden für Verkehrsplanungen	-/-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Methoden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen integrieren</li> </ul>
Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktualisierung notwendig</li> <li>- Berücksichtigung der Belange von Jugendlichen</li> <li>- Berücksichtigung der Belange von Rad fahrenden Kindern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Methoden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen integrieren</li> </ul>
Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sondermerkmal „Kinderbeteiligung“ / „Beteiligung von Jugendlichen“ fehlt</li> <li>- spezielle Unfalltypen für Kinderunfälle sind zu ergänzen</li> </ul>	-/-
Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- spezifische Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an den Straßenraum fehlen</li> <li>- Wirkungen von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit insbesondere bei Querungsstellen sind für Kinder zu hinterfragen (bspw. subjektive Sicherheit an FGÜ)</li> </ul>	-/-
Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Verkehrsplanung (MUVS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinder und Jugendliche als besondere Risiko- Belastungsexponenten unberücksichtigt (v.a. bzgl. Wohnstandort, Aufenthaltsorte und Wegen dazwischen)</li> </ul>	-/-

Tab. 11-3: Änderungsbedarf auf Grund Analyse und Erhebungen

Richtlinien und Regelwerke	Änderungsbedarf (Ergebnis Synoptische Analyse)	Änderungsbedarf (Ergebnis Erhebung)
Richtlinien für die Beleuchtung in Anlagen für Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherheitsbeleuchtungen an Schulen bzw. Schul-Radwegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinder fordern stellenweise bessere Beleuchtungen</li> </ul>
Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mindestanforderungen an Straßen innerhalb bebauter Gebiete mit überwiegender Verbindungsfunktion hinsichtlich der Belange von Kindern und Jugendlichen sind ein zu beziehen. Zu unterscheiden ist hier nach Anforderungen an Aufenthalt und ortsfestes Spiel, raumgreifendes Spiel und eigenständige Mobilität.</li> </ul>	-/-
Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kurze Rot- und lange Grünzeiten</li> <li>- kurze Querungswege</li> <li>- Vermeiden von gleichzeitigem Kfz-Abbiegeverkehr bei Fußgänger-Grün</li> <li>- Druckknöpfe in erreichbarer Höhe (90 cm)</li> </ul>	-/-
Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Querschnitte (RAS-Q)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verweis auf H RaS fehlt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege sollen breiter werden</li> <li>- Verringerung des Konflikts zwischen Radfahrern und Fußgängern</li> <li>- Mehr Bewegungsraum für Kinder und Jugendliche im Straßenraum</li> </ul>
Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderung der selbständigen Mobilität durch FGÜ hervorheben</li> <li>- Zu prüfen sind die Mindest-Sichweiten auf wartende Fußgänger (Kinder brauchen mehr Zeit -&gt; größere Mindestsichtweiten)</li> <li>- Bei einem hohen Kinderaufkommen Berücksichtigung der geringen Körpergröße der Kinder</li> <li>- Einsatzbereiche von FGÜ: explizite Empfehlung von FGÜ im Bereich bzw. Verlauf von wichtigen Kinderwegen und Aufenthaltsorten von Kindern (Kita, Schule, Spielplatz etc.) auch schon bei geringem Fußgängeraufkommen Perspektive (Kind, Erwachsener, Planer, Betreiber, ...):</li> <li>- zusätzliches Schild Achtung Kinder (Z. 136) bei hohem Kinderaufkommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- v.a. jüngere Kinder fordern mehr und sichere Querungsstellen</li> </ul>
Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ergänzung von Qualitätsansprüchen an Radwegenetze und Fußwegeneetze aus Sicht von Kindern und Jugendlichen</li> <li>- Überprüfung der vorgegebenen Zielgrößen an Rad- und Fußwegeneetze sowie Verknüpfungspunkte in Bezug auf die Belange von Kindern und Jugendlichen</li> <li>- Mindestanforderungen an Straßen innerhalb bebauter Gebiete mit überwiegender Verbindungsfunktion: hinsichtlich der Belange von Kindern und Jugendlichen ist nach Anforderungen an Aufenthalt und ortsfestes Spiel, raumgreifendes Spiel und eigenständige Mobilität zu unterscheiden</li> </ul>	-/-

Tab. 11-3: Änderungsbedarf auf Grund Analyse und Erhebungen



Richtlinien und Regelwerke	Änderungsbedarf (Ergebnis Synoptische Analyse)	Änderungsbedarf (Ergebnis Erhebung)
Schulwegsicherung: Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Beteiligung von Schülern sollte eine zentralere Stelle einnehmen.</li> <li>- Empfehlungen entsprechen teilweise nicht dem Stand der Technik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Methoden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen verankern</li> </ul>
ÖPNV in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage	-/-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jugendliche fordern Berücksichtigung der Kriterien geringe Kosten, Anbindung der ländlichen Regionen und Nachtverbindungen usw.</li> </ul>
ÖPNV und Verkehrsberuhigung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diskussion des Konflikts durch die Freigabe des ÖV in verkehrsberuhigten Gebieten mit spielenden bzw. sich dort aufhaltenden Kindern</li> <li>- Ggf. Erweiterung der Beispielsammlung um gelungene Projekte unter Berücksichtigung von Belangen von Kindern und Jugendlichen</li> </ul>	-/-
ÖPNV. Anforderungen jüngerer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evtl. bei Einbeziehung der Jugendlichen in die Angebotsgestaltung des ÖV weitere Formen und Beispiele der Partizipation nennen.</li> <li>- Ggf. spezifische Anforderungen an Lage, Erreichbarkeit und Ausstattung von Haltestellen</li> <li>- Unterscheidung von Haltestellen nach ihrer Funktion als Warteflächen für ÖV-Nutzer und als Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum</li> <li>- Den ÖPNV stärker als „Lernbereich“ charakterisieren , in dem soziales Verhalten eingeübt werden kann.</li> <li>- Hinweise zu „weichen“ Maßnahmen erweitern (Mobilitätsmanagement) zum Heranführen von Kindern und Jugendlichen an den ÖV</li> </ul>	-/-
ÖPNV und Siedlungsentwicklung. Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verallgemeinerung der Sicherheitsbelange für Schulkinder auf Kinder / Jugendliche (Betrachtung von allen Kinderwegen, nicht nur Schulwege)</li> <li>- Verweis auf Interesse der Kinder und Jugendlichen an ÖPNV-Linien, die durch Tempo30-Zonen führen</li> <li>- Betrachtung des ÖV stärker unter dem Blickwinkel eines Aktivitäten-, Aufenthalts- und Erlebnisraumes</li> </ul>	-/-

Weitere

Tab. 11-3: Änderungsbedarf auf Grund Analyse und Erhebungen

Obwohl der **Leitfaden für den Schülerverkehr** die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen ausführlich berücksichtigt, werden weitergehende Änderungshinweise zur Überarbeitung der Richtlinie gegeben. Die Vorschläge beziehen sich in erster Linie auf Belange, die über die Verkehrssicherheit hinausgehen und auch Schülerinnen und Schüler, die ihre Schulwege zu Fuß bzw. mit dem Rad zurücklegen mit einbeziehen. Ebenso werden Hinweise zur Beteiligung von Schülerinnen und Schülern ergänzt.

Im **Leitfaden für Verkehrsplanungen** sollten Kinder und Jugendliche verstärkt als Personengruppe mit spezifischen Belangen, insbesondere auch hinsichtlich der Partizipation, benannt werden. Dadurch können ihre Belange stärker in das Bewusstsein der Planenden gerufen werden. Bisher kommen im Leitfaden die Anforderungen von Kindern lediglich ansatzweise, die von Jugendlichen überhaupt nicht vor.

Das **Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen**, herausgegeben im Jahr 1983 von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), enthält eine ausführliche Darstellung zur Entwicklung von Schulwegplänen für zu Fuß gehende Grundschüler. Es ist sinnvoll, das Merkblatt bei einer Überarbeitung um Schulwegpläne für Rad fahrende Kinder und Jugendliche sowie um Schulwegpläne für Kinder und Jugendliche, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, zu ergänzen. Außerdem bedarf es einer Überarbeitung der Verweise auf andere Richtlinien und Regelwerke.

### 11.3 Prozessorganisation und Beteiligung

Eine wichtige Anforderung von Kindern und Jugendlichen an die Verkehrsplanung ist ihre Beteiligung an Planungsprozessen. In den fünf nachfolgenden Richtlinien

- Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS)
- Leitfaden für Verkehrsplanungen,
- Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen (BASt),
- Schulwegsicherung (Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung) und
- ÖPNV. Anforderungen jüngerer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme

wird die Beteiligung direkt auf die Personengruppe Kinder bzw. Jugendliche bezogen angesprochen. In weiteren 5 der insgesamt 41 untersuch-

ten Schriften wird Partizipation allgemein auf Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bezogen genannt. In keiner der untersuchten Richtlinien und Regelwerke werden jedoch konkrete Hinweise auf die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Verkehrsplanung gegeben. Als praxisbezogene Arbeitshilfe könnte ein „Leitfaden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“ die in den Richtlinien empfohlene Umsetzung der Belange von Kindern und Jugendlichen stärker fördern.

#### 0. Einführung

##### 1. Notwendigkeit einer Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

Rechtliche und inhaltliche Begründung der Notwendigkeit zur Partizipation; Überblick über gesetzliche Grundlagen (UN-Kinderrechtskonvention, Charta der Grundrechte der Europäischen Union, KJHG, Gemeindeordnungen)

##### 2. Rahmenbedingungen der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

Entwicklung der Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen, Voraussetzungen für den Erfolg von Partizipationsprojekten, Hinweise zu Verfahrensmöglichkeiten sowie Durchsetzbarkeit innerhalb von Politik und Verwaltung,...

##### 3. Beteiligungsformen

Vorstellung der verschiedenen Modelle: Anwaltschaftliche, Repräsentative, Offene, Projektbezogene und Sonstige Modelle

##### 4. Beteiligungsmethoden

Zusammenstellung der verschiedenen Methoden sowie Benennung ihrer organisatorischen und thematischen Einsatzmöglichkeiten und -grenzen:

- 1) Stadtteilkonferenzen, Kinder- und Jugendforen, Jugendhearings, Runde Tische;
- 2) Moderierte Gruppengespräche/-diskussionen in Institutionen und Einrichtungen (Brainstorming, Kartenabfrage, Gruppenarbeit, Felderkundung etc.), Unterrichtsprojekte;
- 3) Dialog- und Kommunikationswände, Klagemauern, Wunschbäume, Wunsch- und Meckerkästen;
- 4) Modellbau, Collagen, Pläne, Zeichnungen, Texte;
- 5) Bewegungslandkarten, Mental Maps (subjektive Landkarten); Streifzüge und Ortsbegehungen, Verkehrsplanungschecks (unterstützt durch Foto- und Videodokumentationen, Geschwindigkeitsmessungen etc.);
- 6) Zukunfts- und Planungswerkstätten, Planspiele; Beobachtungen und Befragungen von / mit Kindern und Jugendlichen;
- 7) Präsentationen, Ausstellungen, Rollenspiele, Zeitungen

##### 5. Ausgewählte Projektbeispiele zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

Beispielhafte Zusammenstellung von erfolgreichen Partizipationsprojekten

##### 6. Weiterführende Literatur

Tab. 11-4: Gliederungsvorschlag für den „Leitfaden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“

Um eine angemessene Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Verkehrsplanungen praxisnah zu unterstützen, sollte der Leitfaden gesetzliche Grundlagen und die Notwendigkeit von Partizipation behandeln. Weiterhin ist ein Überblick über kind- und jugendgerechte Beteiligungsformen und -methoden zu geben und es sollen Empfehlungen zur Methodenauswahl und zu geeigneten Rahmenbedingungen dargestellt werden. Projektbeispiele können erfolgreiche Beteiligungen von Kindern und Jugendlichen in der Praxis verdeutlichen. Ein entsprechender Gliederungsentwurf ist **Tab. 11-4** zu entnehmen. Vertiefende Informationen zu den Inhalten sind in **Kap. 6** bzw. **8** dargestellt.

Der „Leitfaden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“ sollte im Rahmen eines eigenen Forschungsprojektes oder von einem Arbeitskreis der FGSV (AA1.1) erarbeitet werden. Alternativ sind die oben genannten Aspekte als weiterführende Empfehlungen in den EVE (Empfehlungen für Verkehrserhebungen) oder in den Leitfaden für Verkehrsplanungen zu integrieren.

## 12 Zusammenfassung

### 12.1 Aufgabenstellung

Die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen bei Handlungskonzepten und Maßnahmen in der Stadt- und Verkehrsplanung ist unbestritten. Dies setzt entsprechende Rahmenbedingungen im Straßenverkehrs- und Baurecht voraus. Die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an den öffentlichen Raum stehen aber häufig in Konkurrenz zu den Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, insbesondere des motorisierten Verkehrs, und zum Teil in Konkurrenz zu Anforderungen aus Sicht der anliegenden Betriebe bzw. des Einzelhandels. Um eine fundierte Abwägung dieser unterschiedlichen Anforderungen durchführen zu können, müssen die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen identifiziert und als Belang anerkannt werden.

Es hat zwar in den letzten Jahren ein Umdenken zugunsten einer stärkeren Berücksichtigung der Belange von Kindern stattgefunden, von einem kinder- und jugendfreundlichen Umfeld kann aber noch kaum gesprochen werden.

Ursache dafür sind unter anderem Methoden, Instrumente und Regelwerke, die weitgehend an

den Mobilitätsvorstellungen Erwachsener ausgerichtet sind. Darüber hinaus findet eine veränderte Rechtsposition, die Kinder als Rechtsträger anerkennt, bisher keine angemessene Entsprechung im Bau- und Straßenverkehrsrecht. Dies ist u.a. auf unzureichende Kenntnisse über die Raum- und Verkehrswahrnehmung von Kindern und Jugendlichen sowie über die Bedeutung des Aufenthaltes im öffentlichen Raum für die Entwicklung sozialer und körperlicher Fähigkeiten zurückzuführen.

Hier setzt das vorliegende Forschungsprojekt an. Ziel war die Erarbeitung von Vorschlägen zur Weiterentwicklung des Straßenverkehrs- und Baurechts sowie der Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung, die dem rechtlichen Anspruch von Kindern und Jugendlichen (Grundgesetz, Kinder- und Jugendhilfegesetz, aktuelle Entwicklung des EU-Rechts) auf eine angemessene körperliche, seelische und soziale Entwicklung gerecht werden. Außerdem sollten die für Stadt- und Verkehrsplanung relevanten Belange der Kinder und Jugendlichen mittels bekannter und zu entwickelnder Methoden ermittelt und – soweit möglich – quantitativ beschrieben werden, so dass eine überprüfbare Abwägung mit anderen Belangen möglich wird.

### 12.2 Erkenntnisstand

Bei der Überprüfung der relevanten Gesetzestexte aus dem Bereich des Straßenverkehrs- und Baurechts sowie der Richtlinien und Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung (in erster Linie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) und der sich anschließenden Erarbeitung von Änderungsvorschlägen wurden folgende Befunde und Erkenntnisse berücksichtigt:

- Die Anforderungen an den öffentlichen Raum sind stark altersabhängig. Sie sind abhängig von den Merkmalen und Vorlieben der Kinder und Jugendlichen. Mit zunehmendem Alter weitet sich der Aktionsradius aus und die Bedürfnisse und Anforderungen verändern sich.
- Für Vorschulkinder und Grundschulkindern hat der Straßenraum als Spiel- und Aufenthaltsort eine hohe Bedeutung. Der Lebensraum dieser Altersgruppe ist weitestgehend das nähere Wohnumfeld bzw. das Quartier. Hier benötigen Kinder sichere und attraktive Straßenräume und Plätze.

- Für die Älteren Kinder sind Aufenthaltsorte und deren Qualitäten als Treffpunkte bedeutsam. Bei den Jugendlichen ist der Bezug zum öffentlichen Raum eher gering. Ältere Kinder und vor allem Jugendliche sehen ihre Aufenthaltsräume verstärkt an kommerziellen Orten. Sie wählen für ihre Freizeitaktivitäten seltener Orte im öffentlichen Raum.
- Erhebliche Defizite gibt es hinsichtlich der Kenntnisse und Berücksichtigung der Belange von Jugendlichen. Neben dem Vorhandensein informeller Treffpunkte und der Notwendigkeit, Aktivitätenstandorte zu erreichen, ist Unterwegssein an sich für Jugendliche zur Kontaktaufnahme und Selbstdarstellung wichtig.
- Die kinder- und jugendfreundliche Stadt ist in erster Linie eine Stadt mit vernetzten attraktiven Orten, die sicher zu Fuß und mit dem Fahrrad erreicht werden können. Die Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs wird somit zum Maßstab besonders für Kinderfreundlichkeit im Straßenverkehr und für die Verkehrsplanung.
- Kinder und Jugendliche sind die „Experten“ für ihre Belange. Daher ist die Beteiligung an Planungsprozessen eine wichtige Anforderung.
- Für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Projekten der Stadt- und Verkehrsplanung gibt es gute Praxisbeispiele. Diese sind zum einen jedoch nicht hinreichend bekannt, andererseits fehlt vielen Planenden das Verständnis für die Notwendigkeit der Beteiligung dieser Nutzergruppe des öffentlichen Raumes.

## 12.3 Empfehlungen

### Straßenverkehrs- und Baurecht

Die Überprüfung der relevanten Gesetze aus dem Bereich des Straßenverkehrs- und Baurechts hat gezeigt, dass es zwar i.d.R. ausreichende rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen gibt. In der Ausführung bzw. Umsetzung liegen allerdings erhebliche Defizite.

So wird die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) trotz der darin enthaltenen eindeutigen Kompetenzen von Behörden nur begrenzt genutzt, um Gefahrenabwehr zu Gunsten der Kinder und Jugendlichen zu betreiben. Vielmehr dominieren Aspekte der Flüssigkeit des Verkehrs und Belange

des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs.

Im Bereich der StVO werden daher folgende Änderungen empfohlen:

- In § 2, Straßenbenutzung durch Fahrzeuge,
  - in Absatz (4) das Nebeneinander fahren von Radfahrern in Tempo 30-Zonen ausdrücklich zu gestatten;
  - in Absatz (5) Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr und sie begleitenden Personen als Radfahrer die Benutzung des Gehwegs zu gestatten, sofern keine benutzungspflichtigen Radwege vorhanden sind.
- In § 3, Geschwindigkeit, in Absatz (3) 1. die Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h festzulegen.

Weiterhin sollten die positiven Erfahrungen mit der Schweizer Begegnungszone (Benutzung der gesamten Verkehrsfläche durch Fußgänger, Höchstgeschwindigkeit 20 km/h) ausgewertet werden, mit dem Ziel, dieses Element ergänzend in § 45 StVO „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ einzuführen. Zur Evaluation sollte ein Modellversuch durchgeführt werden.

Defizite gibt es auch im Bau- und Planungsrecht, insbesondere aber in dessen Anwendung. Mit dem geltenden Recht ließen sich bei einer ernsthaften „Anwaltschaft“ für die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen diese verbessert berücksichtigen. Da dies oftmals jedoch nicht der Fall ist, scheint eine stärkere Verankerung notwendig.

Es werden folgende Änderungen vorgeschlagen:

- Im Baugesetzbuch sollen die Belange der Kinder und Jugendlichen sowie ihre Beteiligung an der Planung ausdrücklich genannt werden.
- In den Landesbauordnungen ist ein kind- und jugendgerechtes Bauen sowie die Erreichbarkeit der Grundstücke auch für Kinder und Jugendliche bzw. Fußgänger und Radfahrer vorzusehen.

Empfohlen wird weiterhin:

- Im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist die Berücksichtigung der Belange der Kinder und Jugendlichen als Leitziel aufzunehmen und für die Förderung der entsprechenden Infrastruktur im Detail zu regeln.
- Die Einführung eines integrierten „Straßenverkehrsplanungsrechts“, das unter anderem

die Belange der Kinder und Jugendlichen berücksichtigt und ihre Beteiligung an der Planung regelt, ist zu überprüfen.

- Im Straßenrecht des Bundes und der Länder ist die Interessenvertretung durch die Kinder und Jugendlichen selbst sowie durch Behörden und Organisationen zu regeln.
- Im Kommunalverfassungsrecht ist die konkrete Beteiligung von Kindern und Jugendlichen einzuführen.
- Die im Kinder- und Jugendhilfegesetz vorgezeichnete Vertretung der Interessen von Kindern und Jugendlichen sowie deren Beteiligung ist aktiv auszugestalten.

### Richtlinien und Regelwerke

Die Analyse der Richtlinien und Regelwerke hat gezeigt, dass die Belange von Kindern und Jugendlichen in unterschiedlicher Differenzierung berücksichtigt werden. Im Allgemeinen sind die Richtlinien aus der Erwachsenenperspektive entwickelt, häufig finden die Belange von Kindern und Jugendlichen jedoch implizit als Belange von Fußgängern und Radfahrern Berücksichtigung. Werden die Belange von Kindern explizit angesprochen, erfolgt häufig keine ausreichende Differenzierung nach Alter. Die Belange von Jugendlichen finden (bis auf Anforderungen bezüglich des ÖPNV) bislang ungenügend Berücksichtigung.

Bei den zu berücksichtigenden Belangen steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Weitere Belange wie Aufenthaltsmöglichkeiten, Komfort, Gesundheit bzw. die Möglichkeit, sich ausreichend körperlich zu bewegen, Förderung selbstständiger Mobilität, soziale Sicherheit, Sicherung des Verkehrsablaufs, Beteiligung oder Förderung der kreativen Entwicklung werden in unterschiedlicher Gewichtung angesprochen. In den untersuchten Richtlinien und Regelwerken werden keine konkreten Hinweise auf die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Verkehrsplanung, die über die Benennung ihrer Notwendigkeit hinausgehen, gegeben.

Bei der Überarbeitung der Richtlinien und Regelwerke bzw. bei der Neubearbeitung sollten daher sämtliche Belange von Kindern und Jugendlichen, die das jeweilige Themengebiet betreffen, berücksichtigt werden. Für alle untersuchten Richtlinien und Regelwerke wurden erste Änderungshinweise erarbeitet, die sich neben der Literaturanalyse auf die empirischen Untersuchungen im Rahmen des Projektes stützen. Für nachstehende Richtlinien und Regelwerke wurden dif-

ferenzierte Änderungsvorschläge erarbeitet. Diese wurden vor allem ausgewählt, weil die Hinweise in derzeit erfolgenden oder geplanten Überarbeitungen berücksichtigt werden können.

- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE), Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV), in Zukunft zusammengefasst zur Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 05)
- Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen
- Leitfaden für den Schülerverkehr
- Leitfaden für Verkehrsplanungen
- Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen

Als praxisbezogene Arbeitshilfe sollte ein „Leitfaden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“ erstellt werden.

### Umsetzung

Die Änderungsvorschläge einzelner Gesetzestexte sowie ausgewählter Richtlinien sind vom Gesetz-/Verordnungsgeber oder von den Erarbeitenden der Richtlinien direkt zu nutzen. Dabei basieren die Empfehlungen auf den kognitiven und emotionalen Entwicklungsbedingungen von Kindern und Jugendlichen. Die Sichtweisen und Einschätzungen von Kindern und Jugendlichen bei der Nutzung des öffentlichen Raumes werden berücksichtigt.

Das erarbeitete Erfahrungswissen zu Einsatzmöglichkeiten von Erhebungsmethoden für Kinder und Jugendliche kann Planerinnen und Planern in der Praxis wichtige Hinweise für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Bereich der Verkehrsplanung geben. Die Unterrichtseinheiten „Ich und die Straße“ bieten eine gute Möglichkeit, das Thema öffentlicher Raum im Unterricht zu behandeln.

Die Anforderungen von Kindern und Jugendliche an öffentliche Räume können benannt werden. Für Planerinnen und Planer gilt es, sich diese Anforderungen bewusst zu machen und sie zu berücksichtigen, sei es bei der Planung von Verkehrsnetzen, bei der Konzeption von Rad- und Fußverkehrsangeboten, bei der Signalisierung oder bei der konkreten Entwurfsgestaltung von Straßenräumen oder Plätzen. Hierfür sind die Richtlinien und Regelwerke hilfreich, sie bedürfen

jedoch zum Teil einer Überarbeitung und Ergänzung.

Eine kinder- und jugendgerechte Stadt bzw. Gemeinde wird aber nicht durch Verkehrsberuhigung, Straßenraum- oder Spielplatzgestaltung erreicht. Erst die Zusammenarbeit der verschiedenen Fachverwaltungen und weiterer lokaler Akteure mit dem Ziel, die Kommune als Ganzes kinder-, jugend- und familienfreundlicher zu gestalten, kann grundsätzliche Verbesserungen in der Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen erzielen. Dies ist Teil einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, verbunden mit der Notwendigkeit, jungen Familien und damit Kindern und Jugendlichen in der Stadt – aber auch im Stadtumland und in ländlichen Gebieten – Bedingungen zu gewährleisten, die den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen gerecht werden.

## 13 Literatur und Internet-adressen/-portale

### 13.1 Rechtliche Grundlagen

- ADAC JURISTISCHE ZENTRALE (2004): Verkehrsgerichtstag 2004, Deutsches Auto-recht 2004, S. 135.
- AG AACHEN (1995): Beschluss 49 OWi 79 Js 654/94 - 490/94 vom 23.8.1994, Neue Juristische Wochenschrift 1995, S. 1911-1912.
- AG AHAUS (2003): Urteil 15 C 87/03 vom 11.06.2003, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2004, S.145-146.
- AG SINSHEIM (2004): Urteil 4 C 196/03 vom 30.10.2003, Neue Juristische Wochenschrift 2004, S. 453-454.
- ALBISSER, R. et al. (2002): VCS-Arbeitshilfen "Zonen mit Tempobeschränkungen", Bern.
- BEAUCAMP, G. (1997): Innerstädtische Verkehrsreduzierung mit ordnungs-rechtlichen und planungsrechtlichen Mitteln, Baden-Baden.
- BECK, W.-D. (1980): Kritische Anmerkung zur Änderung der StVO zum 1.8.1980, DAR 1980, S. 235-237.
- BECKER, U. / CERWENKA, P. / MATTHES, U. / RIEDEL, W. (1992): Vergleich der Verkehrs-sicherheit von Städten (Forschungsberichte der BASt 250), Bergisch Gladbach.
- BIELLENBERG, W. / KOOPMANN, K.-D. / KRAUTZBERGER, M. (2002): Städtebauförderungsrecht, München.
- BIRKL, N. (Hrsg.) (2003): Praxishandbuch des Bauplanungs- und Immissionsschutz-rechts, München.
- BOOS, PHILIPP (2001): Der kommunale Straßenverkehrsplan, Baden-Baden.
- BÖTTCHER, G. (1999): Kommunalrecht (Schleswig-Holsteinisches Landesrecht), 1. Aufl., Baden-Baden.
- BOUSKA, W. (2001): Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung ab 1. Februar 2001, NZV 2001, S. 27-30.
- BRÄUER, D. et al. (2000): Änderungsbedarf der StVO und VwV StVO aus Sicht des Fußverkehrs, Dortmund.
- BRECH, J. / GREIFF, R. / SCHÄFER, H. / WILL, K. / ZINN, H. (1977): Anwaltsplanung. Eine empirische Untersuchung über ein Verfahren zur gerechten Verteilung von Sachverstand in Planungsprozessen, Schriftenreihe "Städtebauliche Forschung" Heft 03.074, Bonn.
- BRENNER, M. (2001): Grundgesetz und automobile Freiheit, DAR 2001, S. 559-564.
- BROHM, W. (1985): Verkehrsberuhigung in Städten. Gestaltungs- und Rechtsfragen bei der Einführung von Wohnstraßen, Heidelberg.
- BROHM, W. (2002): Öffentliches Baurecht, 3. Aufl. München.
- BRÜGELMANN, H. / DÜRR, H. (2003): BauGB, Stuttgart.
- BUNDESAMT FÜR STRASSEN (ASTRA) (HG.) (2002): Entwurf Leitbild Langsamverkehr, Bern.
- BUNDESAMT FÜR STRASSEN (ASTRA) (HG.) (2003): Verkehrsberuhigung innerorts, Bern.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (HG.) (2001a): Bericht der Bundesrepublik Deutschland an die Vereinten Nationen gemäß Artikel 44 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens über die Rechte des Kindes, Berlin.

- DANNECKER, A. (1997): Rechtliche Neukonzeption der kommunalen Straßenverkehrsplanung, Baden-Baden.
- DANNECKER, A. (1999): Die Konkurrenz von Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht im Bereich kommunaler Verkehrsplanung, DVBl 1999, S. 143-150.
- DEHN (2003): In: R. Bracker, K.-D. Dehn, Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein, Wiesbaden.
- DEHN, K.-D. / RENTSCH, H. (2000): Meine Gemeinde – ich mach mit! Infos für junge Leute, Broschüre der Landesregierung Schleswig-Holstein, Kiel.
- DEUTSCHER STÄDTETAG (1988): Deutscher Städtetag für Differenzierung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit, Der Städtetag 1988, S. 489-490.
- DEUTSCHER STÄDTETAG (Hg.) (2004): Tempo-30-Zonen / Bewohnerparken, Der lange Weg zur Rechtssicherheit. Köln.
- DITTRICH, A. et al. (1997): Änderungsbedarf der StVO und VwV StVO aus Sicht des Fußverkehrs, Kassel.
- ERBGUTH, W. / BEAUCAMP, G. (2000): Aspekte einer umweltgerechten Verkehrssteuerung durch Planungs- und Ordnungsrecht, Die Öffentliche Verwaltung 2000, S. 769-775.
- ERNST, W. / ZINKAHN, W. / BIELENBERG, W. / KRAUTZBERGER, M. (2003): BauGB, München.
- FLADE, A. (1984): Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder – ein Vollzugsdefizit, ZVS 1984, S. 103-106.
- FLADE, A. (1992a): Mobilitätsprobleme von Kindern und Jugendlichen, Report Psychologie 10/1992, S. 24-33.
- FRANK, G. (1992): Verkehrsberuhigung und Verkehrsrecht, Baden-Baden.
- FRIEDLI, P. (2002): Verkehrsberuhigung – die Neuerungen im Straßenverkehrsrecht ab 2002, in: Hochschule für Technik Rapperswil, Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche, Rapperswil.
- GUVV (2003): Gesetzlicher Unfallversicherungsschutz für Kinder in Tageseinrichtungen. GUVV-Informationen Januar 2003.
- HENTSCHEL, P. (2003): Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., München.
- HERMES, G. (2000): Motorisierter Individualverkehr und ÖPNV in Ballungsräumen, in: Koch, Hans-Joachim (Hg.), Rechtliche Instrumente einer dauerhaft umweltgerechten Verkehrspolitik, S. 147-173, Baden-Baden.
- HERZOG, R. (1992): 30. VGT 1992, S. 25 ff..
- HOFMANN, E. (1997): Der Schutz vor Immissionen des Verkehrs, Baden-Baden.
- HOHENADEL, D. (1980): Aspekte des Ansatzes "Kind und Verkehr", Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1980, S. 31-33.
- HOLLEDERER, A. (1999): Kategorisierung von Straßenräumen bei Kinderverkehrsunfällen, ZVS 1999, S. 118-129.
- HÜGEL, S. (1991): Dritte als Betroffene verkehrsberuhigender Maßnahmen, Berlin.
- HÜTTENMOSER, M. (1994): Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Entwicklung der Kinder und den Alltag junger Familien, In: Flade, A. (Hg.), Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, S. 171-181, Weinheim.
- HÜTTENMOSER, M. (2002): Und es bewegt sich noch! Bewegungsmangel bei Kindern. Ursachen, Folgen, Maßnahmen, Bern.
- JAHN, R. (1990): Rechtsprobleme bei der Einrichtung sog. "Tempo 30-Zonen" und "verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche" nach Änderung der StVO, NZV 1990, S. 209-215.
- KETTLER, D. (1997): Die Fahrradnovelle zur StVO, NZV 1997, S. 497-501.
- KETTLER, D. (2000): Notwendigkeit und Perspektiven einer StVO-Reform, NZV 2000, S. 273-281.
- KIELIGER, T. / BÄHLER, C. / LEDERGERBER, T. / RENARD, A. / WEBER, U. (2001): Elemente einer Strategie zur Förderung des Langsamverkehrs aus Sicht der Agglomerationen, Kantone und Gemeinden. Expertenbericht Leitbild Langsamverkehr im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Bern.
- KIEPE, F. (1989): Der DST-Vorschlag zur Verkehrsberuhigung – Kritik und Gegenargumente, Der Städtetag 1989, S. 211-214.
- KIRSCHBAUM, K. (1981): Zum Schutz von Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen nach § 3 Abs. 2a StVO, ZVS 1981, S. 76-79.

- KLÖBNER, B. (1992): Straßenplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung, Baden-Baden.
- KOCH, H.-J. / HOFMANN, E. / REESE, M. (2002): Lokal handeln: Nachhaltige Mobilität als kommunale Aufgabe, UBA-Bericht 5/01, Berlin.
- KOCH, H.-J. / MENGEL, C. (2000a): Örtliche Verkehrsregelungen und Verkehrsbeschränkungen, NuR 2000a, S. 1-8.
- KOCH, H.-J. / MENGEL, C. (2000b): Verkehrsregelungen und Verkehrsbeschränkungen, in: Koch, Hans-Joachim (Hg.), Rechtliche Instrumente einer dauerhaft umweltgerechten Verkehrspolitik, S. 245-267, Baden-Baden.
- KOCKELKE, W. / AHRENS, S. (1986): Geschwindigkeitsverhalten auf Mischflächen (Forschungsberichte der BASt 136), Bergisch Gladbach.
- KOCKELKE, W. / STEINBRECHER, J. (1983): Sicherheit von Kindern und älteren Menschen im Verkehr. Umsetzung einer neuen Verhaltensvorschrift für Kraftfahrer in die Verkehrspraxis, S. 10-14, ZVS 1983.
- KREGEL, B. (1983): Örtliche Straßenplanung, Berlin.
- KUCKUCK / WERNY (1997): Straßenverkehrsrecht, 8. Auflage, Erläuterungen zu § 2 StVO, Rdrrn. 49-50, Münster.
- LAHL, U. / STEVEN, W. (2005): Verkehrslenkung und -beschränkung. Rechtlich zulässige Handlungsmöglichkeiten der Luftreinhaltepolitik, Internationales Verkehrswesen 4/2005, S. 131-135.
- LEMCKE, H. (2002): Gefährdungshaftung im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Änderungen durch das 2. SchadÄndG, ZfS 2002, S. 318-328.
- LEUE, A. (2002): Straßenverkehrs-Ordnung, 20. Auflage, Erläuterungen zu § 45 I c StVO, München.
- LG KOBLENZ (2004): Urteil 14 S 153/03 vom 30.10.2003, Neue Juristische Wochenschrift 2004, S. 858.
- LIMBOURG, M. (1978): Die Leistungsfähigkeit von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr, 16. VGT 1978 (AK "Erhöhter Rechtsschutz für Kinder im Verkehr), S. 267-275.
- LIMBOURG, M. (2001): Verkehrssicherheit für Kinder, 39. VGT 2001 (AK I), S. 39-50.
- LOERZER, S. (2004): Bolzen verboten. Aus Lärmschutzgründen wird es für die Stadt immer schwieriger, neue Spielflächen für Kinder auszuweisen in: Süddeutsche Zeitung vom 22.09.2004
- LÖHR (2002): In: U. Battis / M. Krautzberger / R.-P. Löhr, Baugesetzbuch -BauGB-, 8. Aufl. München.
- LÜHLE, S. (1998a): Beschränkungen und Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs zur Verminderung der Luftbelastung, Berlin.
- LÜHLE, S. (1998b): Gibt es ein Grundrecht auf Mobilität? Zur Entstehung neuer Grundrechte ohne Verfassungsänderung, Recht und Politik 1998, S. 231-237.
- MAHRER, T. / ASTRA BUNDESAMT FÜR STRASSEN (2003): Leitbild Langsamverkehr. Erste Ergebnisse aus der Vernehmlassung und mögliche Auswirkungen auf Städte und Agglomerationen, Bern.
- MANSSSEN, G. (2001a): Vom Vorrang zur Vorherrschaft des Straßenverkehrsrechts, DÖV 2001, S. 151-158.
- MANSSSEN, G. (2001b): Der Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit im Straßenverkehr im Hinblick auf Baumunfälle, NZV 2001, S. 149-153.
- MERK, P. (1995): Kinderfreundlichkeit. Das Mandat der Jugendhilfe nach § 1 Abs. 3 Nr. 4 des Kinder- und Jugendhilfegesetzes - Begriff, Verfahren, Vollzugsdefizit - Expertise von Dr. K. Peter Merk im Auftrag des Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen. Hrsg. vom Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf.
- MINISTERIUM FÜR ARBEIT, GESUNDHEIT UND SOZIALES DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (HG.) (1993): Kinderfreundlichkeit – Das Prüfverfahren, Düsseldorf.
- MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1994): Radverkehrskonzeption für Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf.
- MONHEIM, R. (1980): Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland, Bonn.
- MÜLLER, A. (1986): Der tödliche Fußgängerunfall bei Kindern. Sind die Strafverfolgungs-



- maßnahmen gegenüber den beteiligten Fahrern unzureichend? ZVS 1986, S. 119-128.
- MÜLLER, P. (1980): Spiel- und Wohnstraßen, in: Bernhard Meyer (Hrsg.) für die UNESCO-Kommission: Kind und Spiel im öffentlichen Raum. Bericht über eine internationale Fachtagung, veranstaltet von der Deutschen UNESCO-Kommission und der Stadt Erlangen, S. 128-140 und 182 f., München.
- MÜLLER, P. / STETE, G. / TOPP, H. (1985): Verkehrssicherheit von städtischen Altbaugebieten (Forschungsberichte der BAST 112), Bergisch Gladbach.
- OSSENBÜHL, F. (1996): Verkehr, Ökonomie und Ökologie im verfassungsrechtlichen Spannungsfeld, NuR 1996, S. 53-64.
- OVG SAARLOUIS (2003): Beschluss 9 W 9/02 vom 21.5.2002, Verkehrsrechtliche Mitteilungen 2003, S. 46-48.
- PAPIER, H.-J. (2002): Grundrechtsschutz für Verkehrsteilnehmer, DAR 2002, S. 532-539.
- PFAFFEROTT, I. (1994): Straßengestaltung im Interesse von Kindern, In: Flade, A. (Hg.), Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, S. 291-304, Weinheim.
- RAUH, W. / KOSE, U. / LECHNER, R. / RIEGER, A. (1995): Straßen für Kinder. Reihe Wissenschaft und Verkehr Nr.1/1995. Verkehrsclub Österreich (Hg.), Linz.
- RENTSCH (2003): In Mutius, A. / Rentsch, H. , Kommunalverfassungsrecht Schleswig-Holstein. Kommentar, 6. Aufl., Erläuterung zu § 47 f. GO S-H, Kiel.
- RONELLENFITSCH (1992): 30. VGT 1992, S. 258 ff..
- RÖTHEL, A. (1996): Grundrechte in der mobilen Gesellschaft, Diss. Trier.
- SAUTER, D. / BERNET, R. / SCHWEIZER, T. (2001): Elemente einer Strategie zur Förderung des Fußverkehrs. Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr des Bundes im Auftrag des Bundesamtes für Strassen, ASTRA, Zürich.
- SCHLÜNDER, K.-D. (1998): Von der "Auto"-Stadt zur "Kinder"-Stadt, Plädoyer für eine kindgerechte Stadtentwicklung, Wuppertal-Papers Nr. 84, Wuppertal.
- SCHMITZ, ANDREAS (1989): Fußgängerverkehr, ILS-Schriften 25, Dortmund.
- SCHRÖDTER, W. (1998): in Hans Schrödter, Baugesetzbuch, 6. Aufl., München.
- SCHWINTOWSKI, H.-P. (2003): Pflicht einer Privathaftpflichtversicherung für Schäden durch Kinder? ZRP 2003, S. 391-395.
- SENDER, H. (1995): Wundersame Vermehrung von Grundrechten – insbesondere zum Grundrecht auf Mobilität und Autofahren, NJW 1995, S. 1468-1469.
- SENDER, H. (1974): Rechtliche Möglichkeiten und Grenzen einer Einschränkung des Individualverkehrs, DÖV 1974, S. 217-229.
- STADT BURG DORF (2002): Natürlich unterwegs. Schlussbericht 1996-2001. Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Burgdorf.
- STEINBRECHER, J. (1994): Anforderungen für den Fußgänger und Radverkehr, In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Qualitätsstandards für den Verkehr, ILS-Schriften 77, S. 40-46, Dortmund.
- STEINER, U. (1980): Rechtliche Aspekte einer städtebaulich orientierten Verkehrsplanung in den Gemeinden, Hrsg.: Bundesminister für Verkehr, Schriftenreihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 297, Bonn.
- STEINER, U. (1989): Rechtsfragen der Einrichtung von Zonen mit beschränkter Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften, DAR 1989, 401-409.
- TIEMANN, D. (1995): Kinderpolitik in Schleswig-Holstein (Hg.): Die Demokratisierungskampagne, In: D. Fiesinger / K. Stotz, Landesjugendring Schleswig-Holstein, Auf der Suche nach mehr Demokratie, Materialien Bd. 4, S. 26-48, Kiel.
- WAGENFELD, H. / PAULY, K. / VOIGT, W. / RICHTER, K. (1979): Spielräume vor der Haustür, auf dem Spielplatz, im Park, In: Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.), Kinderfreundliche Umwelt, Schriftenreihe "Städtebauliche Forschung" Heft 03.75, S. 27-176, Bonn.
- WESEL, U. (1993): Über die Verfassungswidrigkeit unserer Autos, DIE ZEIT vom 14.05.1993, S. 36.

### 13.2 Mobilität von Kindern und Jugendlichen und die Bedeutung des öffentlichen Raumes

- ACHNITZ, C. (1992): Bausteine für kinderfreundliche Stadtquartiere. Stadtansierungsamt der Universitätsstadt Tübingen (Hg.). Tübingen.
- AHL, J. (1997): Die Straße als Spielplatz für Kinder und Jugendliche? In: Spielraum, Organ des Deutschen Kinderhilfswerks e.V.
- AHREND, C. (2000): Subjekt-Umwelt-Interaktion im öffentlichen Raum, oder Die Bedeutung eigenständiger Mobilität für Kinder. In: PLANE-RIN Heft 3 2000, S. 27, 28.
- AHREND, CH. (2002): Mobilitätsstrategien zehnjähriger Jungen und Mädchen als Grundlage städtischer Verkehrsplanung. Internationale Hochschulschriften. Bd. 381, Münster et al.
- ALRUTZ, D. / BOHLE, W. (1999): Flächenansprüche von Fußgängern, BAST-Bericht V71. Bremerhaven.
- ALRUTZ, D. / GÜNDEL, D. / MÜLLER, H. (2002): Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.). Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. M 135, Bergisch Gladbach.
- ANGENENDT, W. / WILKEN, M. (1996): Gehwege mit Benutzungsmöglichkeiten für Radfahrer. Bonn.
- APEL, P. (1998): Kinderfreundlicher Verkehr als Baustein einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung, In: Ministerium für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau des Landes Schleswig-Holstein (Hg.), Dokumentation der Fachtagung "Kinderfreundliche Stadtentwicklung", S. 23-31, Kiel.
- ARBEITSGEMEINSCHAFT  
"FAHRRADFREUNDLICHE STÄDTE UND GEMEINDEN IN NRW" (2003): Fahrradfreundlich und mehr... Leitbild der AGFS, 1. Auflage. Krefeld.
- BASNER, B. / DE MARÉES, H. (1993): Fahrrad- und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern, Münster.
- BÄUMER, D. / LÖCHEL, M. / RABE, S. (1999): Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche und junge Erwachsene - Ergebnisse einer Umfrage zu Mobilitätsdienstleistungen bundesdeutscher Verkehrsverbände und CarSharing-Organisationen. Monatsbericht des ILS 3/1999
- BÄUMER, D. / GRUß, E. / JANSEN / SCHAFARIK, G. (2002): Mobile Jugend - Ausgewählte Mobilitätsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene. ILS (Hg.), Dortmund.
- BECKER, U. / CERWENKA, P. / MATTHES, U. / RIEDEL, W. (1992): Vergleich der Verkehrssicherheit von Städten. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft 250. Bergisch Gladbach.
- BEKKUM, P.A. VAN et al. (2000): Handboek Ontwerpen voor kinderen. vervoer en infrastructuur. Aanbevelingen voor een kindvriendelijke inrichting van de verblijfs- en verkeersruimte Kenniscentrum voor verkeer (Hg.). Publicatie. 153, Venlo.
- BERG-LAASE, G. / BERNING, M. / GRAF, U. / JACOB, J. (1985): Verkehr und Wohnumfeld im Alltag von Kindern - Eine sozialökologische Studie zur Aneignung städtischer Umwelt am Beispiel ausgewählter Wohngebiete in Berlin (West). Pfaffenweiler zitiert in: NAGEL et al. 1993.
- BEUTLER, M. (2001): Die sanfte Rückeroberung der Straße. In: VERKEHRSZEICHEN 2/2001, S. 30 bis 33.
- BLINKERT, B. (1993): Aktionsräume von Kindern in der Stadt. Eine Untersuchung im Auftrag der Stadt Freiburg. Freiburg.
- BORCHERS, A. / HEUWINKEL, D. (2001): Familien- und Kinderfreundlichkeitsprüfung in den Kommunen: Erfahrungen und Konzepte. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg.), Band 165. W. Kohlhammer GmbH. Stuttgart.
- BRANDT, H. / H. HOLZAPFEL / I. HOPMEIER (HG.) (2004): EVALO – Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte. Endbericht Gesamtprojekt, Kassel.
- BRÄUER, D. / DITTRICH, A. / KLEWE, H., (1996): Fußverkehr - Ansätze der Konfliktverminderung auf Gehwegen. ILS Monatsbericht 9/10 1996.
- BREUER, J. (2002): Kindliche Lebens- und Bewegungswelten in dicht besiedelten Wohnquartieren. Kinder-Jugend-Sport-Sozialforschung Band 2, Hamburg.
- BRILON, W. / BLANKE, H. (1992): Flächenhafte Verkehrsberuhigung: Ergebnisse der Unfall-

- analysen in 6 Modellstädten. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 38 (1992), S. 102 bis 110.
- BRUNSEMANN, C. / ZUSSY, J. (2002): Zukunftsfähiges Schleswig-Holstein "Dorf für Kinder - Dorf für alle", Hrsg. von der Aktion Schleswig-Holstein - Land für Kinder - beim Ministerium für Justiz, Frauen, Jugend und Familie des Landes Schleswig-Holstein, Kiel.
- BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (BAST) (Hg.) (1998): Stellungnahme zu „The safety effects of Daytime Running Lights, Bergisch Gladbach (unveröff.).
- BUNDESMINISTER FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU (Hg.) (1980): Teil I. Kinderfreundliche Umwelt, Teil II. Kinderspiel im Straßenraum. Forschungsprojekt BMBau RS II 4 -704102 - 77.03. Bonn, Bad-Godesberg.
- BUNDESVERBAND DER UNFALLKASSEN (GUV) (HG). Schulweglexikon. GUV 57.1.54. München
- BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, Berlin.
- BUSCH, K. (1995): Kindgerechte Wohnumwelt. Beiträge der Universität Oldenburg zur Stadt- und Regionalplanung. Bibliotheks- und Informationssystem der Universität Oldenburg
- CDU/CSU-BUNDESTAGSFRAKTION (2003): Große Anfrage „Verkehrssicherheit für Kinder optimieren“, Bundestags-Drucksache 15/1828 vom 21.10.2003.
- CZERMAK, P. (1998): Kinder unterwegs: Aufenthaltsmöglichkeiten und Mobilitätschancen von Kindern im öffentlichen Straßenraum. In: R. Kränzl-Nagl / Riepl, B. / Wintersberger, H. (Hg.): Kindheit in Gesellschaft und Politik: eine multidisziplinäre Analyse am Beispiel Österreichs. Wohlfahrtspolitik und Sozialforschung, 5, S. 287-304, Frankfurt am Main.
- DEGEN-ZIMMERMANN, D. (1994-a): Der Spielplatz: beschwerlicher Weg, dürftiges Ziel. In: „Und Kinder“ Nr.49 Verschaukelte Kinder, S. 6-10, Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich.
- DEGEN-ZIMMERMANN, D. (1994-b): Wie spielen fünfjährige Kinder im Freien. In: „Und Kinder“ Nr.49 Verschaukelte Kinder, S. 69-84, Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich.
- DEGEN-ZIMMERMANN, D. (1995): Mütter und Kinder in der Stadt. In: Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hg.): Frauen in der Stadt, Stuttgart.
- DEUTSCHE SHELL (Hg.) (2002): Jugend 2002 – Zwischen pragmatischem Idealismus und robustem Materialismus. S. Fischer Verlag. Frankfurt
- DÖRNER, C. (1997): Wenn Kinder die Straße als Spielraum zurückerobern. In: Spielraum, Organ des Deutschen Kinderhilfswerks e.V.
- DÜRRHOLT, H. / PFEIFFER, M. / DEETJEN, G. (1997): Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen durch stärkere Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Kurzbericht zum Forschungsprojekt 2.9309 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach.
- EICHHOLZ, R. (2000): Kinderfreundlichkeit – Das Leitfragenkonzept. In: Ministerium für Frauen, Jugend, Familie und Gesundheit des Landes NRW (Hrsg.), Dialogverfahren Kinderfreundlichkeit. Ansätze, Erfahrungen, Weiterentwicklungen, S. 8-22. Düsseldorf.
- ELLINGHAUS, D. (1998): Was Kinder nicht können - Kinder sehen es anders. In: Mittelstand und Technologie des Landes Nordrhein-Westfalen Ministerium für Wirtschaft (Hg.): Kinder sehen es anders - mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr. Beiträge zur Konferenz am 25. März 1998.
- ELLINGHAUS, D. / STEINBRECHER, J. (1992): Fußgänger - Eine besondere Problemgruppe im Straßenverkehr. Uniroyal Verkehrsuntersuchung Nr. 17, Köln/Aachen,
- ELLINGHAUS, D. / STEINBRECHER, J. (1993): Radfahrer - Jäger und Gejagte - Untersuchung über die Unfallgefährdung von Radfahrern und der durch sie heraufbeschworenen Gefahren. Uniroyal Verkehrsuntersuchung Nr. 18, Köln/Aachen.
- ELLINGHAUS, D. / STEINBRECHER, J. (1996): Kinder in Gefahr - Eine international vergleichende Untersuchung über die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr - Uniroyal Verkehrsuntersuchung Nr. 21, Hannover/Köln.
- EMNID (1991): KONTIV 1989. Tabellenband. Bielefeld.
- ENGEL, J. (1993): Kinderfreundliche Stadtplanung - Vom Kinderstadtplan zur Stadtplanung für Kinder - Neue Chancen und Gestaltungsgrundsätze der kommunalen Planung durch

- Spiel- und Freiraumverbundkonzepte. In: Entwicklungsbedingungen von Kindern in der Stadt. Dokumentation der Tagung „Stadt als Rahmen Kindlicher Entwicklung“ Hertentagung, Berlin, Hertent.
- ERKE, H. (1980): Anforderungen von Kindern an die städtische Umwelt – entwicklungspsychologische Aspekte. Seminar für Planungswesen, TU Braunschweig, Heft 19: „Kinder in der Stadt“, S. 1 bis 18, Braunschweig.
- ERKE, H. / KEUNECKE, F. (1997): Ausstattung und Beleuchtung von Straßenräumen. Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik Heft V 46, Bergisch Gladbach.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION, GENERALDIREKTION UMWELT (Hg.) (2002): Auf die Plätze, Kinder - los. Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, Luxemburg.
- FACK, D. (1999): Mobilitätserziehung und -bildung - eine neue verkehrspädagogische Konzeption. In: VERKEHRSZEICHEN 4/1999, S. 21 -25.
- FLADE, A. (1986): Kinder und ihre Wohnumgebung. In: Kinder in der Stadt: Mehr Spielräume durch Verkehrsberuhigung? Institut Wohnen und Umwelt, Landesjugendamt Hessen, S. 33 – 49, Darmstadt/Wiesbaden.
- FLADE, A. (1992): Stadt im Wandel - von der autozur kindgerechten Stadt? in: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), Stadt-Kinder, ILS-Schriften 62, Dortmund, ohne Jahr, S. 12-18
- FLADE, A. (1997): Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft, In: Der Städtetag 9/1997, S. 621-623.
- FLADE, A. (1998): Sozialisation und Raumeignung von Mädchen und Jungen. In: Aspekte der Frauen- und Genderforschung in Architektur und Planung. 7 x Hausarbeit, Vortragsreihe an der Universität Kaiserslautern, Kaiserslautern.
- FLADE, A. (2000): Emotionale Aspekte räumlicher Mobilität. In: Umweltpsychologie 4, S. 50 -64. Bochum.
- FLADE, A. / KUHLMANN, C. / MARQUETTE, E. (1988): Erreichbarkeit von Kindergärten - Eine Studie in der Innenstadt von Darmstadt. Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt.
- FLADE, A. / GALOW, A. (1989): Schul- und Hortwege Darmstädter Kinder. Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt.
- FLADE, A. / KUSTOR, B. (o.J.): Mädchen und Jungen in der Stadt. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hg.).
- FLADE, A. / ACHNITZ, C. (1991): Der alltägliche Lebensraum von Kindern - Ergebnisse und eine Untersuchung zum home range. Institut Wohnen und Umwelt. Darmstadt.
- FLADE, A. / MICHELER, L. et al. (1991): Mobilität und Einstellungen 10- bis 17jähriger Schulkinder zum Straßenverkehr. Institut für Wohnen und Umwelt (Hg.), Darmstadt.
- FLADE, A. / LIMBOURG, M. (1997): Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft. Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt/Essen (Kurzfassung auch als Internetausdruck). [www.uniessen.de/traffic\\_education/texte/ml/FladeLimb.html](http://www.uniessen.de/traffic_education/texte/ml/FladeLimb.html) vom 17.2.03)
- FLADE, A. / LOHMANN, G. / LANDGRAF, E. (2000): Varia: Der Lebensraum von Mädchen und Jungen - Ergebnisse einer Befragung 13- bis 14-Jähriger in einer Groß- und einer Kleinstadt. In: Bildung und Erziehung 53 (2000), S. 441 -454, Köln.
- FLADE, A. / BORCHERDING / G., LOHMANN, G. / HACKE, U. / BOHLE, W. (2001); Wie werden die Erwachsenen von morgen unterwegs sein? – Ergebnisse einer Befragung von Jugendlichen in sechs Städten, Institut für Wohnen und Umwelt (Hg.), Darmstadt.
- FLADE, A. / LOHMANN, G. et al. (2002): Förderung des Fahrradverkehrs - Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr. Abschlußbericht des vom BMBF geförderten Projekts gleichen Namens, Dortmund.
- FRÄDRICH, J. (2002): Die Rolle der Kinderbeauftragten - Sicherung einer kinderfreundlichen Stadt - Das Beispiel München. In: PLANERIN, Heft 3 (2002), Berlin.
- FRANKEN, V. (2002): Reichweite und Mobilität von Grundschulkindern an verschiedenen Schulstandorten in Aachen. Magisterarbeit am Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen.
- FUNK, W. / FASSMANN, H. et al. (2002): Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen,

- Mensch und Sicherheit, Heft M 138, Bergisch Gladbach.
- FUNK, W. / WIEDEMANN, A. (2002): Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen für Kinder. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 139, Bergisch Gladbach.
- FUNK, W. / WASILEWSKI, R. / EILENBERGER, A. / ZIMMERMANN, R. (2004): Kinder im Straßenverkehr. Wandel der Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Band 164, Bergisch-Gladbach.
- FUSS e.V. (o.J.): Verbesserung der Sicherheit an Straßenbahnhaltstellen. Internetausdruck [www.fuss-ev.de/themen/f-straba.html](http://www.fuss-ev.de/themen/f-straba.html) vom 17.2.03
- GARBRECHT, D, Gehen, Weinheim 1981.
- GEBHARD, M. / MALKUS, A. / NAGEL, G. (1989): Spielraum Stadt - Bewertung der Spielqualität städtischer Freiräume in Hannover. Beiträge zur räumlichen Planung Nr. 23. Schriftenreihe des Fachbereichs Landespflege der Universität Hannover, Hannover.
- GRONEMEYER, M. (2001): Zeit- Gesundheit- Mobilität. Beitrag zur Fachtagung des PPF im ADFC. Internetausdruck vom 20.4.03 [www.adfcbayern.de/tagung\\_ppf/Referate/gronemeyer.pdf](http://www.adfcbayern.de/tagung_ppf/Referate/gronemeyer.pdf)
- GROSS, S. (1999): Mobilitätsverhalten von Jugendlichen - Folgen der Verkehrssozialisation. In: Internationales Verkehrswesen 1999 Nr. 3, S. 180 – 183.
- GÖSCHEL, A. et al. (1997): Bundeswettbewerb „Kinder- und familien-freundliche Gemeinde“ - Dokumentation - . Im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Berlin.
- GÜNTHER, R. (1995): Kinder und Jugendliche in der Stadt- und Verkehrsplanung. In: Hasebrink, G. / Bienemann, M. / Nikles, B. (Hg.): Handbuch des Kinder- und Jugendschutzes. Grundlagen - Kontexte - Arbeitsfelder., S. 302 - 307. Münster
- GÜNTHER, R. (1988): Zur Bedeutung von Verkehrsraumkategorien für Verkehrssicherheitsempfehlungen zum Radfahren von Kindern. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen- Bereich Unfallforschung, Heft 180, Bergisch Gladbach.
- HANDSCHKE, H. / HAGEMEISTER, P. (1998): Ideen für einen attraktiven ÖPNV - Ausgewählte Ergebnisse eines Schulklassenwettbewerbs im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. In: VERKEHRSZEICHEN 4/1998 S. 25 bis 27.
- HASCHITZ, R.-C. (1996): Initiativen jugendlicher Verkehrsteilnehmer. In Zeitschrift für Verkehrssicherheit 42, S. 105 bis 107.
- HAUTZINGER, H. / DÜRHOFT, H. / HÖRNSTEIN, E. / TASSAUX-BECKER, B. (1993): Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschäden. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 13, Bremerhaven.
- HENNING-HAGER, U. et al. (o.J.): Einteilung von Verkehrsräumen nach Sicherheitsrisiken für Kinder. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung. Bd. 233, Bergisch Gladbach.
- HELLMANN, M. / BORCHERS, A. (2002): Familien- und Kinderfreundlichkeit - Prüfverfahren - Beteiligung - Verwaltungshandeln - Ein Praxisbuch für Kommunen. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg.), Band 221. W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart.
- HERZOG-SCHLAGK, B. (1991): Mehr Dynamik beim Gehen erlaubt. Presseerklärung des FUSS e.V., Berlin.
- HILLMAN, M. / ADAMS, J. / WHITELEGG, J. (1992): Keine falsche Bewegung, Institut für Landes- und Stadtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.). ILS-Schriften 69, Dortmund.
- HOHENNADEL, D. / NEUMANN-OPITZ, N. (2001): Rad fahren im 1. und 2. Schuljahr. Dokumentation eines Modells aus Schleswig-Holstein und seiner wissenschaftlichen Evaluation, München.
- HOLLEDERER, A. (2000): Fußgänger- und Radfahrunfälle im Kleinkindalter. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 46, S. 101 bis 108.
- HONIG, C. / APEL, P. / PACH, R., LAUSCH, H. (1992): Kinderfreundliche Siedlung. Internationale Bauausstellung Emscher Park GmbH, Gelsenkirchen.
- HOTZ, P. (1996): Hauptstraßen und Ortsdurchfahrten zum Leben. In: „Und Kinder“ Nr. 54. Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich.

- HÜLSEN, H. (1994): Unfälle mit Radfahrern. In: Zeitschrift für Verkehrs-sicherheit 40, S. 107 bis 113.
- HÜTTENMOSER, M. (1994): Spielplatz und Wohnumfeld im Vergleich. In: „Und Kinder“ Nr.49 Verschaukelte Kinder, S 51-63, Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich.
- HÜTTENMOSER, M. (1996): Kein schöner Land - Ein Vergleich städtischer und ländlicher Wohnumgebungen und ihre Bedeutung für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. In: „Und Kinder“ Nr. 54 Abschied vom gelobten Land. Marie Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich.
- HÜTTENMOSER, M.(1999): Das Kind im Straßenraum. In: Netzwerk Langsamverkehr (Hg.). Die Zukunft gehört dem Fußgänger- und Veloverkehr, S. 87-101.
- HÜTTENMOSER, M. (2003): Bewegungsförderung statt Verkehrserziehung? In: VERKEHRSZEICHEN 1/2003 S. 26 bis 31.
- HUNECKE, M. / TULLY, C. / BÄUMER, D. (Hg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen - Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen, Leske + Budrich. Opladen.
- HUNECKE, M. / TULLY, C. / KLÖCKNER, C. (2002): Quantitative und qualitative Methoden zur Erforschung der Mobilität von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. In: HEINICKEL, G., DIENEL, H. (Hg.) Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Dokumentation eines Workshops des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, Berlin.
- INFAS/DIW (2003): Tabellenband Mobilität in Deutschland. Basisstichprobe. Juli 2003. [www.kontiv2002.de](http://www.kontiv2002.de), Internetausdruck vom 15.06.2004.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN, ILS (Hg.) (2000): U.Move: Jugend und Mobilität . Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenspezifischer intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche. Heft 150, Dortmund.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN, ILS (Hg.) (2005): Kids im Quartier. Altersbedingte Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an ihre Stadt- und Wohnquartiere. ILS Schriften 197, Dortmund.
- JACKEL, B. (1995): Fahrfehlerschwerpunkte radfahrender Kinder und Jugendlicher - Vorschläge für die verkehrserzieherische Arbeit. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 41 (1995), S. 110 bis 115.
- JACKEL, B. (1997): Psychomotorische Handlungskompetenz beim Radfahren. Reihe Motorik, Band 20, Schorndorf.
- KALWITZKI, K. (1999): Verführung zum Spaß am Gehen. In: Verkehrszeichen Heft 3/1999, S. 30ff.
- KEUTZ, J. / FAHRWALD, J. / WITTMANN, D. / DICKHAUT, W. (2002): Zukunft im Quartier - Perspektiven nachhaltiger Stadtentwicklung und die Rolle der Jugend (IKU), Wiesbaden.
- KLAES, L. / COSTLER, D. / ROMMEL, A. / ZENS, Y. (2003): Dritter Bericht zum Bewegungsstatus von Kindern und Jugendlichen in Deutschland - Ergebnisse des Bewegungs-Check-Up 'Fit sein macht Schule' im Rahmen der Gemeinschaftsaktion von AOK, DSB und WIAD. AOK, DEUTSCHER SPORTBUND (Hg.), Bonn.
- KLÖCKNER, C. (2002): Resultate des Kinderbarometers: Stimmungen, Meinungen und Trends von Kindern und Jugendlichen in NRW. Präsentationsfolie des Vortrags beim ILS-Workshops "Quartier mit Zukunft?"
- KOPPEN-BRAUNS, U. (2003): Verkehrsunfälle von Grundschulern auf dem Schulweg - eine Studie aus dem Rheinland. Rheinischer Gemeinde Unfallversicherungsverband (Hg.), Düsseldorf.
- KORNSTRA, M. / BIJLEVELD, F. / HAGENZIEKER, M. (1997): The Safty Effects of Daytime Running Lights: EU Report R-97-36, SWOV Institute of Road Safety Research, Leidschendam, The Netherlands.
- KRABELL, G. / APPEL, H. / IKELS, K. (1998): Infrastrukturmaßnahmen für den Fußgängerschutz. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 44 (1998), S. 19 bis 24.
- KRÄMER, A. (o. J.): Umweltfreundlich zum Kindergarten im Großraum Hannover - Eine Untersuchung zum Mobilitätsverhalten von Eltern und deren Kindern im Vorschulalter. VCD-Kreisverband Hannover (Hg.), Hannover.
- KRAUSE, J. (2002-a): „Kinder- und Familienfreundlichkeit bei der Verkehrsraumgestaltung“, Dokumentation eines Workshops im Auftrag der Stadt Wolfsburg, Braunschweig.

- KRAUSE, J. (2002-b): Mobilität und Raumeignung von Kindern - Zusammenhang zwischen Lebensraum und Stadtgebietsstrukturen. In: PLANERIN (2002), S. 13 – 15.
- KRAUSE, J. (2003): Die Bedeutung des Straßenraumes für die Alltagsmobilität von Kindern, In: „Kinder auf der Straße“ - Bewegung zwischen Begeisterung und Bedrohung. Carola Podlich u. Wilhelm Kleine (Hg.). S. 18-19, Hannover.
- KRAUSE, J. / SCHÖMANN, M. (1999): Mobilität und Raumeignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M108, Bergisch Gladbach.
- KUHNT, B. / MÜLLERT, N. R. (2000): Moderationsfibel - Zukunftswerkstätten - verstehen - anleiten - einsetzen. Das Praxisbuch zur Sozialen Problemlösungsmethode Zukunftswerkstatt. Evangelische Landjugendakademie Altenkirchen (Hg.). 3. Aufl., Münster.
- KURTH, C. / KURTH, D. / KURTH, N. (2002): Stadt ohne Kinder - Stadt ohne Zukunft. Persönliche Anmerkungen zur Kinderverträglichkeit des Wohnortes Stadt. In: PLANERIN 03/2002, S. 33 – 34.
- LEDEN, L. (1989): The safety of cycling children - Effect of the street environment. Technical Research Centre of Finland, Publications 55. ESPOO
- LEMMEN, D. / VIETS, R. / MAHAHRENS, W. (2001): Aktionsräume von Kindern in Bremen. Untersuchung im Auftrag des Senators für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales der freien Hansestadt Bremen.
- LIMBOURG, M. (1995): Kinder im Straßenverkehr. Gemeindeunfall-versicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe (Hg.). Gesundheitsschutz in Schule und Beruf, Heft 4, Münster.
- LIMBOURG, M. (1997-a): Überforderte Kinder - Welche Forderung stellt die Kinderpsychologie an die Verkehrssicherheitsarbeit? Bericht über die Tagung „Aspekte der Überforderung im Straßenverkehr - Forderungen an die Praxis“. Schweizerisches Institut für Verwaltungskurse. St. Gallen [http://www.uni-essen.de/traffic\\_education/texte.ml/Schweiz.html](http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/Schweiz.html) 11.03.03.
- LIMBOURG, M. (1997-b): Unterwegs mit dem Fahrrad. In: Kinder unterwegs im Verkehr - Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kindesalter - . Verkehrswachforum Heft 3. Meckenheim. Hier als Auszug der Publikation im Internet [http://www.uni-essen.de/traffic\\_education/texte.ml/Ku-iv.html#K7](http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/Ku-iv.html#K7) 20.2.2003.
- LIMBOURG, M. (1997-c): Kind und Verkehr - alles verkehrt? Kindspezifische Mechanismen und Verhaltensmuster als Auslöser für Unfälle im Verkehr. Bericht über die 3. Saarländische Ökopädiatrie-Tagung "Wohin geht die Fahrt? Saarbrücken.
- LIMBOURG, M. (1998): Zur Gefährdung von Kindern im Verkehr. In: VERKEHRSZEICHEN 4/1998, S. 4 bis 9.
- LIMBOURG, M. (2002): Neue Ansätze der Mobilitäts-/Verkehrserziehung in Deutschland. Vortrag bei der Tagung „Kinder und Verkehr“ der Stiftung für Schadensbekämpfungen der Winterthur Versicherungen am 15. November 2002, Winterthur.
- LIMBOURG, M. (2003): Die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr; S. 64 -91; In: Brennpunkte der Sportwissenschaft „Kinder auf der Straße“; Bewegung zwischen Begeisterung und Bedrohung. DEUTSCHE SPORTSCHULE KÖLN (Hg.), Köln.
- LIMBOURG, M. / FLADE, A. / SCHÖNHARTING, J. (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Leske+Budrich, Opladen.
- LIMBOURG, M. / RAITHEL, J. / REITER, K. (2000): Jugendliche im Straßenverkehr. In: RAITHEL, J. (Hg.): Risikoverhalten im Jugendalter, Opladen.
- LIMBOURG, M. / RAITHEL, J. / REITER, K. (2001): Jugendliche und junge Erwachsene - Risikoverhaltensweisen im Straßenverkehr. In: VERKEHRSZEICHEN 2/2001, S. 15 bis 19.
- LOEWENFELD, M. (2001): Auch Kinder haben Rechte – Ökologische Kinderrechte und ihre Umsetzung. Vortrag auf der Fachtagung des PPF im ADFC-Bayern (08./09.05.2001) in München. Veröffentlicht (als download [www.adfc.bayern.de](http://www.adfc.bayern.de)) vom 16.3.03.
- MAY, M. (2002): Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum - Perspektiven raumstrukturierten oder zeitstrukturierten Heranwachsens. In: PLANERIN, Heft 3/2002, Berlin.
- MENNICKEN, C. (2001): Analyse von Kinderverkehrsunfällen am Beispiel niedersächsischer Untersuchungsgebiete - mit Verbesserungshinweisen. In APEL, D. et al. (Hg.): Handbuch

- der kommunalen Verkehrsplanung, Heidelberg.
- MILLER, R. (1986) : Einführung in die ökologische Psychologie. Opladen.
- MINISTERIUM FÜR FRAUEN, JUGEND, WOHNUNGS- UND STÄDTEBAU DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN (Hg) (1998): Dokumentation der Fachtagung „Kinderfreundliche Stadtentwicklung“, Kiel.
- MONHEIM, H. (1997): Kinder und Verkehr – der politisch und planerisch unbewältigte Konflikt unserer Autogesellschaft. In: Kinder im Verkehr. Tagungsreader des Symposiums von ifl und VCD 1996 in Hamburg, Bonn.
- MONHEIM, H. (1998): Sicher unterwegs: kindgerechte Gestaltung des Verkehrsraumes. In: Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): Kinder sehen es anders - mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr. Beiträge zur Konferenz am 25. März 1998, Düsseldorf.
- MONHEIM, H. / MONHEIM-DANDORFER, R. (1990): Straßen für alle, Hamburg.
- MOOS, M. (2002): Spielleitplanung als ein aufeinander bezogenes Verfahren der Planung und Beteiligung zur Erhaltung bzw. Schaffung kindgerechter Kommunen (IKU), Darmstadt.
- MÜLLER, P. (1994): Chancen einer kinderfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung. In: Apel, D. et al. (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Heidelberg.
- MÜLLER, P. / RATSCHOW, A. (1989): Schulwegpläne zur Schulwegsicherung - Vorgehen am Beispiel von drei Darmstädter Grundschulen. Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt.
- NAGEL, G. / GROSSE-BÄCHLE, L. / HABELBUSCH, G. (1993): Spielen in der Stadt - Bewertung der Bespielbarkeit städtischer Freiräume in Mainz. Gutachten im Auftrag der Stadt Mainz, Hannover.
- NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR FRAUEN, ARBEIT UND SOZIALES (Hg.) (2002): Beteiligung von Kindern und Jugendlichen - Eine Arbeitshilfe für die Praxis. Gemeinschaftsaktion "Niedersachsen - Ein Land für Kinder", Hannover.
- PEEK, R. (1995): Kindliche Erfahrungsräume zwischen Familie und Öffentlichkeit. Internationale Hochschulschriften Waxmann, Münster/New York.
- PFISTER, G. (1993): Spiel- und Bewegungserfahrungen von Mädchen - Zum Zusammenhang von Körperkarrieren, Raumeignung und Persönlichkeitsentwicklung. In: Flade, Kustor-Hüttl (Hg.). Mädchen in der Stadtplanung, Weinheim.
- PIAGET, J. / INHELDER, B. / SZEMINSKA, A. (1960): The child's conception of geometry. New York.
- PLATE, E. et al. (2001): Chancen des Rad- und Fußverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung, UBA-Texte 32/01, Berlin.
- PODLICH, C. / KLEINE, W. (Hg.) (2003): Kinder auf der Straße. Bewegung zwischen Begeisterung und Bedrohung. Reihe Brennpunkte der Sportwissenschaft, Academia Sankt Augustin.
- RABE, S. (2003): EVALO - Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte - Kids im Quartier. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), Meilensteinbericht Teilprojekt, Dortmund.
- RAITHEL, J. (1998): Riskantes Verkehrsverhalten jugendlicher Motorzweiradfahrer - Befunde einer Pilotstudie. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 44 (1998), S. 146 bis 150.
- RAUH, W., FRÖHLICH, M., MAIERBRUGGER, G. (2001): Mobilitätsmanagement für Schulen - Wege zur Schule neu organisieren. Wissenschaft & Verkehr, Heft 1/2001, Verkehrsclub Österreich (VCÖ), Wien.
- RAUH, W. / KOSE, U. / LECHNER, R. / RIEGER, A. (1995): Straßen für Kinder. Reihe Wissenschaft und Verkehr Nr.1/1995. Verkehrsclub Österreich (Hg.), Linz.
- REH, W. (2001): YOU-move - NRW-weite Kampagne „Jugend & Mobilität 2002“. In: VERKEHRSZEICHEN 3/1995, S. 4 bis 6.
- ROBATSCH, K. (1998): Geschwindigkeiten, Bremsweg und Breitenbedarf von Inline-Skatern. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 44 (1998), S. 25 bis 33.
- R-V-INFOCENTER FÜR SICHERHEIT UND VORSORGE (2003): Ängste der Kinder. Presseerklärung 24.06.2003, Hamburg ([www.ruv.de](http://www.ruv.de)).
- SCHMITZ, A. (1989): Fußgängerverkehr - Benachteiligung des Fußgängerverkehrs und Ansätze zu ihrer Beseitigung; Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hg.); ILS-Schriften 25. Dortmund. Zitiert in JUST,



- U. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung 3.4.4.1.
- SCHMITZ, A. (1999): Änderungsbedarf der Straßenverkehrsordnung aus Fußgängersicht. In: VERKEHRSSZEICHEN 1/1999 S. 16 bis 19
- SCHNÜLL, R. et al. (1999): Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder in Niedersächsischen Kommunen. Veröffentlichungen des Instituts für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau - Universität Hannover, Heft 23, Hannover.
- SCHRECKENBERG, D. (2002): Home range von Kindern. Präsentationsfolien zum Vortrag des ILS-Workshops "Quartier mit Zukunft?"
- SCHULTE, W. (1978): Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 19, Bergisch Gladbach.
- SENATOR FÜR ARBEIT, FRAUEN, GESUNDHEIT, JUGEND UND SOZIALES DES LANDES BREMEN (2001) „Spiel & Bewegung im öffentlichen Raum“ - Entwicklungskonzept für Spiel- und Aktionsräume in der Stadtgemeinde Bremen, Bremen.
- SPALINK-SIEVERS, J. (1998): Kinderfreundliche Stadtentwicklung, in: Ministerium für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau des Landes Schleswig-Holstein (Hg.), Dokumentation der Fachtagung "Kinderfreundliche Stadtentwicklung", S. 11-16, Kiel.
- SPATZ, J. (1996): Gesundheit und Verkehr am Beispiel Berlin. In: APEL, D. et al. (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Heidelberg.
- SPIEGEL, J. (1998). Aktionsräume von Kindern auf dem Land. In: Spiel(t)räume Heft 3, 1998, hier als Internetausdruck [www.sociologie.uni-freiburg.de/fifas/seiten/publikationen/spieltraum/artikel.html](http://www.sociologie.uni-freiburg.de/fifas/seiten/publikationen/spieltraum/artikel.html) vom 6.3.03.
- STADT ESSEN (2000): Essen. Großstadt für Kinder. Erste Ergebnisse der Elternumfrage im Frühjahr 2000, Essen.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2003): Scientific Use File der Zeitbudgeterhebung 1991/1992, Wiesbaden.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2003): Straßenverkehrsunfälle, Kurz-Information zur Verkehrsstatistik. Kinderunfälle im Straßenverkehr 2002, Wiesbaden.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2004); [www.destatis.de](http://www.destatis.de) Zugriff am 02.06.2004, letzte Aktualisierung am 30. März 2004-10-28.
- STADT OSNABRÜCK (Hg.) (2003): Verkehrskonzept Haste. Pilotprojekt der Stadt Osnabrück zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrskonzepten, Heft 60, Osnabrück.
- TULLY, C. J. (2002): Jung sein, mobil sein - Die Beherrschung des Raums ist notwendig für eine eigenständige Lebensführung. In: Frankfurter Rundschau von 31.12.2002
- VERKEHRSSCLUB DEUTSCHLAND, VCD (Hg.) (1996): Erstes Deutsches Kinderverkehrsgutachten. VCD-Mitmach-Aktion "Platz da! Kinder werden aktiv", Bonn.
- VERKEHRSSCLUB ÖSTERREICH, VCÖ (Hg.) (1995): Straßen für Kinder, Heft 1/1995, Wien.
- VERKEHRSSCLUB ÖSTERREICH, VCÖ (Hg.) (1999): Jugend und Mobilität., Heft 2/1999, Wien.
- VERKEHRSSCLUB ÖSTERREICH (2004) (HG.): Kinder – die Verlierer im Verkehr, Wissenschaft & Verkehr, Wien.
- WEEBER, H. / BILLINGER, H. / GREIFFENHAGEN, S. / REESE, M. (1995): Modellvorhaben Kinderfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung Konstanz, im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau, Forschungsfeld Städtebau und Verkehr des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau.
- WEINERT, C. (2001): Aktivitätsmuster von Kindern und Jugendlichen in ihrer städtischen Wohnumwelt. Schriftenreihe Studien zur Stadt- und Verkehrsplanung Band 2. Verlag Dr. Kovac, Hamburg.
- WITTENBERG, R. / WINTERGERST, I. / PASSENBERGER, J. / BÜSCHGES, B. (1987): Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen - Replikation einer Studie aus dem Jahre 1975/76 - Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen - Bereich Unfallforschung, Heft 161, Bergisch Gladbach.
- WOHLTMANN, H. (2002): Zu Fuß zur Schule. FUSS e.V. (Hg.), Berlin.
- ZINNECKER, J. / BEHNKEN, I. / MASCHKE, S. / STECHER, L. (2003): null zoff & voll busy -

Die erste Jugendgeneration des neuen Jahrhunderts, Opladen.

### 13.3 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (o.J.): Theoretische und praktische Ansätze zur Mobilitäts- und Umwelterziehung im Kindergarten, Recherche und Dokumentation: Pädagogisches Projekt Fahrrad, München.
- APEL, P. / PACH, R. (1997): Kinder planen mit, Stadtplanung unter Einbeziehung von Kindern, Unna.
- APEL, H. / DERNBACH, D. / KÖDELPETER, T. / WEINBRENNER, P. / STIFTUNG MITARBEIT (Hg.) (1998): Wege zur Zukunftsfähigkeit - ein Methodenhandbuch, Stiftung Mitarbeit. Arbeitshilfen für Selbsthilfe- und Bürgerinitiativen Nr. 19, Bonn.
- BÄUMER, D. / GRUB, E. / JANSEN / SCHAFARIK, G. (2002): Mobile Jugend - Ausgewählte Mobilitätsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene. ILS (Hrsg.), Dortmund.
- BAUER, U. / WANK, K. / SCHÄFER, K.H. (2003), Systematische Kinderbeteiligung in der Verkehrsplanung, Straßenverkehrstechnik 2003, S. 490-494.
- BEZIRKSREGIERUNG HANNOVER, DEZER-NAT 407, NDS. LANDESJUGENDAMT (Hg.) (2002): „Holdorf – Gemeinde zum Mitmachen“, Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Gemeinde Holdorf, Ein Projektbericht, Holdorf.
- BORCHERS, A. / HEUWINKEL, D. (2001): Familien- und Kinderfreundlichkeitsprüfung in den Kommunen: Erfahrungen und Konzepte. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg.), Band 165. W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart.
- BRUNNER, C. F. / WINKLHOFER, U. / ZINSER, C. (Hrsg.: DJI) (1999): Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Kommune, Ergebnisse einer bundesweiten Erhebung, München.
- BRUNSEMANN, C. / STANGE, W. / TIEMANN, D. (1997): Mitreden – mitplanen – mitmachen, Deutsches Kinderhilfswerk und Aktion Schleswig-Holstein „Land für Kinder“, Berlin und Kiel.
- BRUNSEMANN, C. / STANGE, W. / TIEMANN, D. (2001): mitreden – mitplanen – mitmachen, Kinder und Jugendliche in der Kommune, Hrsg.: Deutsches Kinderhilfswerk und Aktion Schleswig-Holstein – Land für Kinder – beim Ministerium für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau des Landes Schleswig-Holstein in Kooperation mit dem Schleswig-Holsteinischen Landkreistag und dem Städteverband Schleswig-Holstein, 3. Aufl. Berlin und Kiel.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (Hrsg.) (2001b): Familien- und Kinderfreundlichkeits-Prüfung in den Kommunen: Erfahrungen und Konzepte, 2. Aufl., Stuttgart.
- BÜRGERBÜRO STADTENTWICKLUNG HANNOVER (1997): Schritte zur kinderfreundlichen Stadt, Materialien zur Vorbereitung des Fachforums „Kinderfreundliche Stadt Hannover“, Hannover.
- DEUTSCHER BUNDESTAG, BT-Drucks. 13/7597: Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Abgeordneten Singhammer et al. und der CDU/CSU-Fraktion: "Kinder sind unsere Zukunft" - Beteiligungsmöglichkeiten junger Menschen in unserer Gesellschaft: Beispiele zu Kinderbeteiligung.
- DEUTSCHES JUGENDINSTITUT (1998): Literaturreport 1997, Partizipation von Kindern und Jugendlichen in der Kommune, Ergebnisse einer bundesweiten Erhebung, München.
- DEUTSCHES KINDERHILFSWERK E.V. (Hg.) (o.J.): Parlament der Kinder, Eine Arbeits- und Argumentationshilfe zur Schaffung von Kinderparlamenten in Gemeinden und Städten, Berlin.
- DEUTSCHES KINDERHILFSWERK E.V. (Hrsg.) / DIE LANDESREGIERUNG SCHLESWIG-HOLSTEIN (1996): Planen mit Phantasie – Zukunftswerkstatt und Planungszirkel für Kinder und Jugendliche, Kiel.
- DÖRNER, C. (1997): Wenn Kinder die Straße als Spielraum zurückerobern. In: Spielraum, Organ des Deutschen Kinderhilfswerks e.V.
- EICHHOLZ, R. (2001): Kinderfreundlichkeit - Das Leitfragenkonzept. Der Kinderbeauftragte der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION, Generaldirektion Umwelt (Hg.) (2002): Auf die Plätze, Kinder - los. Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, Luxemburg.
- FACHHOCHSCHULE FÜR SOZIALWESEN ESSLINGEN / Projektgruppe „Spielen und

- Freizeit im verkehrsberuhigten Wohngebiet“ (1984): Erweiterte Bürgerbeteiligung im Vorhaben flächenhafte Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung beiderseits der Hinderburgstrasse/Esslingen, Esslingen
- FAIRKEHR 5/96 (1996): VCD(Verkehrsclub Deutschland e.V.)-Aktion: Platz da! Kinder werden aktiv – Kleine Verkehrsexperten untersuchen ihre Wege, Bonn.
- FAIRKEHR 1/97 (1997): Kinder als Verkehrsexperten – Erstes Verkehrsgutachten, Bonn.
- FREIE HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR SCHULE, JUGEND UND BERUFSBILDUNG (1996): Kind und Umwelt im Verkehr, Projekttag in der Grundschule – Dokumentation, Hamburg.
- FRIEDRICH, B. / HERRMANN, T. / KNAUER, R. / LIEBLER, B. (2002): Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Kommune - vom Beteiligungsprojekt zum demokratischen Gemeinwesen, Hrsg.: Aktion Schleswig-Holstein - Land für Kinder - beim Ministerium für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau des Landes Schleswig-Holstein, Kiel.
- FOERSTER-BALDENIUS, B.: (2002): Ein Theater mischt sich in die Stadtplanung ein – Die Kinderstadt "halle an salle" entsteht. In: PlanerIn 2/2002, S. 41 – 42.
- GIEBELER / KREUZINGER / LOEWENFELD / WINTERER-SCHEID (Hrsg.) (1996): Aufstand – für eine lebenswerte Zukunft, Ökologie & Pädagogik, München.
- HEGNER, S. (2004): „Partizipation von Jugendlichen in der Stadt- und Verkehrsplanung“. Modelluntersuchung am Beispiel der Stadt Lingen (unveröffentlichte Diplomarbeit an der TU Braunschweig), Braunschweig.
- HELLMANN, M. / BORCHERS, A. (2002): Familien- und Kinderfreundlichkeit - Prüfverfahren - Beteiligung - Verwaltungshandeln - Ein Praxisbuch für Kommunen. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg.), Band 221, Stuttgart.
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG, WOHNEN, LANDWIRTSCHAFT, FORSTEN UND NATURSCHUTZ, ABTEILUNG BAUWESEN UND STÄDTEBAU (1991): Stadt für Kinder, Wiesbaden.
- KEUTZ, J. / FAHRWALD, J. / WITTMANN, D. / DICKHAUT, W. (o.J.): Zukunft im Quartier - Perspektiven nachhaltiger Stadtentwicklung und die Rolle der Jugend (IKU), Wiesbaden.
- KLEEBERG, J. (1999): Spielräume für Kinder, planen und realisieren. Ulmer, Stuttgart.
- LANDESJUGENDAMT HESSEN (2000): Kinder reden mit... in Hessen. Eine Selbstdokumentation von Kinderbeauftragten, Kinderbüros, Kinder- und Jugendparlamenten und Jugendforum, Kassel.
- LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (Hg.) (1995): Kinder reden mit! Beteiligung an Politik, Stadtplanung und –gestaltung, Weinheim, Basel.
- LANDESREGIERUNG SCHLESWIG HOLSTEIN (1996): Planen mit Phantasie. Zukunftswerkstatt und Planungszirkel für Kinder und Jugendliche. Hrsg. v. Deutschen Kinderhilfswerk und der Aktion Schleswig-Holstein, Land für Kinder, bei der Landesregierung Schleswig Holstein, Berlin.
- LIMBOURG, M. (2001): Psychologische Grundlagen der Lern- und Leistungsfähigkeit von Kindern im Straßenverkehr, Vortrag beim 39. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2001 in Goslar, S. 39 -50, Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, Hamburg. (im Internet unter [http://www.uni-essen.de/traffic\\_education/texte.ml/Goslar-2001.html](http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/Goslar-2001.html))
- MAGISTRAT DER STADT MARBURG, JUGENDAMT (1993): Jugendhilfe im Gespräch: Planen und Bauen für eine kinder- und jugendliche Stadt, Marburg.
- MINISTERIUM FÜR ARBEIT, GESUNDHEIT UND SOZIALES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1997): Alles, wo's hingehört ..., Plädoyer für eine Trennung von Kinderspiel und Autoverkehr, Tagungsdokumentation, Düsseldorf.
- MINISTERIUM FÜR FRAUEN, JUGEND, WOHNUNGS- UND STÄDTEBAU DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN (1997): mitreden – mitplanen – mitmachen Kinder und Jugendliche in der Kommune, Kiel.
- MINISTERIUM FÜR FRAUEN, JUGEND, WOHNUNGS- UND STÄDTEBAU DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN, REFERAT FÜR KINDER UND JUGENDPOLITIK / BRANDT, JENS (1998): Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in Schleswig-Holstein (Demokratiekampagne), Kiel.

- MINISTERIUM FÜR FRAUEN, JUGEND, FAMILIE UND GESUNDHEIT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hg.) (2000): Dialogverfahren Kinderfreundlichkeit. Ansätze, Erfahrungen, Weiterentwicklungen, Düsseldorf.
- MINISTERIUM FÜR SOZIALES UND GESUNDHEIT, FREISTAAT THÜRINGEN (1999): Mitwirkungsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen an der kommunalpolitischen Willensbildung – Untersuchungsbericht, Frankfurt am Main.
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND MITTELSTAND, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (2000): Verkehrssicherheitspreis NRW 2000: Kinder machen mit – für eine kinderfreundliche Verkehrswelt, Dokumentation zum 5. Landeswettbewerb, Düsseldorf.
- MOOS, M. (2002): Spielleitplanung als ein aufeinander bezogenes Verfahren der Planung und Beteiligung zur Erhaltung bzw. Schaffung kindgerechter Kommunen (IKU) CD.
- MÖLLER, K. (1999): Die Stuttgarter Jugendräte-Studie, Möglichkeiten zur politischen Beteiligung Jugendlicher an gesamtstädtischen Belangen in einer Großstadt, Esslingen.
- NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR FRAUEN, ARBEIT UND SOZIALES (2002): Gemeinschaftsaktion „Niedersachsen – ein Land für Kinder“, Beteiligung von Kindern und Jugendlichen, Eine Arbeitshilfe für die Praxis, Hannover.
- SCHRÖDER, R. (1995): Kinder reden mit! Beteiligung an Politik, Stadtplanung und –gestaltung, Weinheim.
- SPD-Fraktion im Niedersächsischen Landtag (Hrsg.) (2000): Niedersachsen Land für Kinder, Fachtagung zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in den Kommunen, Hannover.
- STADT LANGENHAGEN (1995): Langenhagen! Stadtplan für Kinder, Langenhagen
- STANGE, W. (1996): Planen mit Phantasie. Zukunftswerkstatt und Planungszirkel für Kinder und Jugendliche, Hrsg.: Deutsches Kinderhilfswerk und Aktion "Schleswig-Holstein - Land für Kinder" bei der Landesregierung Schleswig-Holstein, Berlin und Kiel.
- STIFTUNG MITARBEIT (HG.) / FROWERK, J.-U. / SOMBETZKI, C. (1999): Kinderpolitik – Kinderbeteiligung, Kinder- und jugendpolitische Beteiligungsmodelle, Bonn.
- STRYCK, T. / BREH, M. / LEHWALD, G. (1997): Abschlußbericht zum Bund-Länder-Modellvorhaben „Kinder planen ihren Stadtteil“, Frankfurt/M. und Leipzig.

### 13.4 Entwicklungspsychologie / Mobilitätserziehung

- AYRES, J. (2002): Bausteine der kindlichen Entwicklung. Berlin.
- BERG, B. / PFAFFEROTT, I. / SCHLAG, B. et al. (2000): Auf dem Prüfstand: Das Programm „Kind und Verkehr“. Bericht der Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen „Optimierung des Programms „Kind und Verkehr“. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Band 7. Bonn.
- BLIERSBACH, G. / GEILER, M. / HEß, M. / CULP, W. / SCHLAG, B. / SCHUH, K. / PFAFFEROTT, I. (2002): Gefühlswelten im Straßenverkehr. Emotionen, Motive, Einstellung, Verhalten. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Band 10. Bonn.
- BRAZELTON, T.B / GREENSPAN, ST. I. (2003): Die sieben Grundbedürfnisse von Kindern, Weinheim.
- CURDT, E. / ROSELIEB H. (2002): Zum Erlass „Einführung des Curriculums ‚Mobilität‘ in allgemein bildenden und berufsbildenden Schulen“. Schulverwaltungsblatt Niedersachsen 10/2002, S. 396 bis 399.
- EHRlich, P. / HEILOMANN, K. (1982): Bewegungsspiel für Kinder, Dortmund.
- ERKE, H. (1980): Anforderungen von Kindern an die städtische Umwelt – entwicklungspsychologische Aspekte. In Habekost, H. & Ruske, W. (Hg.): Kinder in der Stadt. Veröffentlichungen des Seminars für Planungswesen der Technischen Universität Braunschweig, Heft 19. Braunschweig.
- ERKE, H., unter Mitarbeit von WITTE, N. (1996): Verkehrsunterricht im Sekundarbereich. FP 8712 für die Bundesanstalt für Straßenwesen. Landesverkehrswacht Niedersachsen. Hannover.
- ERKE, H. / EUBANK-AHRENS, B. (1983): Jugendtreffpunkte. Im Auftrage der Stadt Braun-

- schweig. Technische Universität, Abteilung für Angewandte Psychologie. Braunschweig.
- FLADE, A. (1999): Begleitung und Transport von Kindern. In: Flade, A. / Limbourg, M. (Hg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, Opladen.
- FLADE, A. / KALWITZKI, K.-P. (Hg.) (1994): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, Weinheim.
- GIRTLER, R. (2001, 4. Auflage): Methoden der Feldforschung, Böhlau (UTB). Wien.
- HOFER, M. / WILD, E. / NOACK, P. (2002): Lehrbuch Familienbeziehungen, Göttingen.
- HOLLE, B. (2003): Die motorische und perzeptuelle Entwicklung des Kindes, Weinheim.
- HURRELMANN, K. / BRÜNDEL, H. (Hrsg.) (2003): Einführung in die Kindheitsforschung, Weinheim.
- KELLER, H. (Hg.) (2003): Handbuch der Kleinkinderforschung, Bern.
- KÖCKENBERGER, H. (1997): Bewegungsräume. Entwicklungs- und kindorientierte Bewegungserziehung, Dortmund.
- KROMREY, H. / STRUCK, E. (2003, 10. Aufl.): Empirische Sozialforschung, Opladen.
- KULTUSMINISTERKONFERENZ (1994): Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule. Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 7. Juli 1972 i.d.F. vom 17. Juni 1994.
- LAND BRANDENBURG, MINISTERIUM FÜR BILDUNG, JUGEND UND SPORT (2000): Handreichung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Fächerübergreifende und fächerverbindende Integration, Berlin.
- LAND NIEDERSACHSEN, KULTUSMINISTERIUM (2002): Einführung des Curriculums „Mobilität“ in allgemein bildenden und berufsbildenden Schulen. RdErl. D. MK v. 3.9.2002 – 204 – 82112 – VOEIS 224 10. Schulverwaltungsblatt Niedersachsen 10/2002 A. 384.
- IFEU (2004): Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Schule. Unveröffentlichtes Manuskript. Kontakt: [lothar.eisermann@ifeu.de](mailto:lothar.eisermann@ifeu.de), [www.ifeu.de](http://www.ifeu.de).
- LIMBOURG, M. (1998): Überforderte Kinder im Straßenverkehr: Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an das Zivilrecht? Deutscher Verkehrsgerichtstag, 1998. Goslar.
- LIMBOURG, M. (1999): Mobilität als Thema von Erziehung und Unterricht. In: Flade, A. / Limbourg, M. (Hg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen.
- LIMBOURG, M. / FLADE, A. / SCHÖNHARTING, J. (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen.
- LIMBOURG, M. / RAITHEL, J. / REITER, K. (2001): Jugendliche im Straßenverkehr. In: Raithel, J. (Hg.), Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Opladen, S. 201 – 216.
- LINNERT, U. (2003): Mobilitätserziehung – Spielen sorgt für Sicherheit. fairkehr Nr. 4/2003.
- LUEGER, M. (2000): Grundlagen qualitativer Feldforschung. Methodologie – Organisierung – Materialanalyse, WUV (UTB). Wien.
- MAYER, K.U. / FRIEDRICH, J. / SCHLUCHTER, W. (Hg.) (1997): Soziologische Theorie und Empirie. Opladen.
- MERTENS, K. (Hg.) (2002): Psychomotorik – Grundlagen und Wege zur Förderung, Dortmund.
- MUMMENDEY, H.-D. (1999): Die Fragebogenmethode. Göttingen.
- OERTER, R. (1999). Psychologie des Spiels, Weinheim.
- OERTER, R. / MONTADA, L. (Hrsg.) (2002, 5. Aufl.): Entwicklungspsychologie. Weinheim.
- SCHÄFER, M. / FREY, D. (Hg.) (1999): Aggression und Gewalt unter Kindern und Jugendlichen, Göttingen.
- SCHEFFEN, E. (1999): Aufsichtspflicht und Haftungsfragen im Rahmen der Kinderbetreuung. In: Flade, A. / Limbourg, M. (Hg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen.
- SCHEITHAUER, H. (2003); Aggressives Verhalten von Jungen und Mädchen, Göttingen.
- SCHLAG, B. / ROESNER, D. / ZWIPP, H. / RICHTER, S. (Hg.) (2003): Kinderunfälle: Epidemiologie, Ursachen und Prävention. Opladen.
- SCHUMANN-HENGSTELER, R. / TRAUTNER, H.M. (Hg.) (1996): Entwicklung im Jugendalter.
- SILBEREISEN, R.K. / ZINNECKER, J. (Hg.) (1999): Entwicklung im sozialen Wandel, Weinheim.

- TRAUTNER, H.M. (1992): Lehrbuch der Entwicklungspsychologie. Band 1: Grundlagen und Methoden, Göttingen.
- TRAUTNER, H.M. (1997): Lehrbuch der Entwicklungspsychologie. Band 2: Theorien und Befunde, Göttingen.
- WEINERT, F.E. (Hg.). (1998): Entwicklung im Kindesalter, Weinheim.
- ### 13.5 Richtlinien und Regelwerke
- BAST (Hg.) (1983): Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen, Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr“ Heft 12. Bergisch Gladbach.
- FGSV (1985/95): Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, FGSV-Nr. 285. Köln.
- FGSV (1986): Öffentlicher Personen-Nahverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage, FGSV-Nr. 118. Köln.
- FGSV (1987): Richtlinien für die Beleuchtung in Anlagen für Fußgängerverkehr, FGSV-Nr. 323. Köln.
- FGSV (1988/93): Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte, FGSV-Nr. 297/1. Köln.
- FGSV (1990): Öffentlicher Personennahverkehr und Verkehrsberuhigung. Gemeinschaftsausgabe der FGSV und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, FGSV-Nr. 122. Köln.
- FGSV (1990): Empfehlungen zur Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV, FGSV-Nr. 123. Köln.
- FGSV (1991): Hinweise zur Berücksichtigung rechtlicher Belange bei Verkehrsplanungen, FGSV-Nr. 126. Köln.
- FGSV (1991): Empfehlungen zur Straßenbepflanzung in bebauten Gebieten FGSV-Nr. 232. Köln.
- FGSV (1991): Hinweise zur Methodik der Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen, FGSV-Nr. 356. Köln.
- FGSV (1991/92): Merkblatt zur Berechnung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen, FGSV-Nr. 127. Köln.
- FGSV (1991/95): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, FGSV-Nr. 233. Köln.
- FGSV (1992/98): Richtlinien für Lichtsignalanlagen, FGSV-Nr. 321. Köln.
- FGSV (1993): Öffentlicher Personennahverkehr und Verkehrsberuhigung – Beispielsammlung, FGSV-Nr. 122/1. Köln.
- FGSV (1993/98): Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV), FGSV-Nr. 286. Köln.
- FGSV (1994): Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen, FGSV-Nr. 236. Köln.
- FGSV (1995): Hinweise zum Fahrradparken, FGSV-Nr. 239. Köln.
- FGSV (1995): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV-Nr. 284. Köln.
- FGSV (1996): Hinweise zur Messung von Präferenzstrukturen mit Methoden der Stated Preferences, FGSV-Nr. 129. Köln.
- FGSV (1996): Hinweise zu einer stadtverträglichen Verkehrsplanung, FGSV-Nr. 130. Köln.
- FGSV (1996): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, FGSV-Nr. 230. Köln.
- FGSV (1996): Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Landschaftspflege Abschnitt 1: Landschaftspflegerische Begleitplanung, FGSV-Nr. 293/1. Köln.
- FGSV (1996): Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, FGSV-Nr. 295. Köln.
- FGSV (1998): Öffentlicher Personen-Nahverkehr. Anforderungen jüngerer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme, FGSV-Nr. 128/1.
- FGSV (1998): Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen, FGSV-Nr. 242. Köln.
- FGSV (1998): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, FGSV-Nr. 245. Köln.
- FGSV (1998): Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten, FGSV-Nr. 316.
- FGSV (1999): ÖPNV und Siedlungsentwicklung. Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung, FGSV-Nr. 134. Köln.
- FGSV (1999): Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen, FGSV-Nr. 135. Köln.

FGSV (2000): Leitfaden für den Schülerverkehr, FGSV-Nr. 117. Köln.

FGSV (2001): Leitfaden für Verkehrsplanungen, FGSV-Nr. 116. Köln.

FGSV (2001): Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung, FGSV-Nr. 228. Köln.

FGSV (2001): Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H Ras), FGSV-Nr. 251. Köln.

FGSV (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, FGSV-Nr. 252. Köln.

FGSV (2001): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), FGSV-Nr. 299. Köln.

FGSV (2001): Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen, FGSV-Nr. 316/2. Köln.

FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), FGSV-Nr. 288. Köln.

FGSV (2002): Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS 2002), FGSV-Nr. 298. Köln.

FGSV (2003): Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) FGSV-Nr. NN, Entwurf 26.02.2003. Köln.

FGSV (2003): Empfehlungen für die Anlage des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), FGSV-Nr. 289. Köln.

FGSV (2003): Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßennetzen (ESN), FGSV-Nr. 383. Köln.

### 13.6 DIN-EN-Normen

DIN (Hg.), Ausgabe 2003-05: Spielplätze und Freiräume zum Spielen. Berlin: DIN (Prospekt).

DIN EN 71-1, Ausgabe 1998-11: Sicherheit von Spielzeug – Teil 1: Mechanische und physikalische Eigenschaften. Mit den Änderungen A1 bis A7.

DIN EN 1176, Ausgabe 2002-06: Spielgeräte – Sicherheit auf Europas Spielplätzen. Erläuterungen in Bildern.

DIN EN 1176-1 Beiblatt 1, Ausgabe 2003-06: Spielplatzgeräte – Sicherheitstechnische An-

forderungen und Prüfverfahren; Erläuterungen.

DIN EN 1176-1, Ausgabe 2003-07: Spielplatzgeräte – Teil 1: Allgemeine sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren (enthält Änderungen A1:2002 und A2:2003).

DIN EN 1176-2, Ausgabe 2003-07: Spielplatzgeräte – Teil 2: Zusätzliche besondere sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren für Schaukeln.

DIN EN 1176-3, Ausgabe 2003-07: Spielplatzgeräte – Teil 2: Zusätzliche besondere sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren für Rutschen.

DIN EN 1176-4, Ausgabe 2003-07: Spielplatzgeräte – Teil 2: Zusätzliche besondere sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren für Seilbahnen.

DIN EN 1176-5, Ausgabe 2003-07: Spielplatzgeräte – Teil 2: Zusätzliche besondere sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren für Karussells.

DIN EN 1176-6, Ausgabe 2003-07: Spielplatzgeräte – Teil 2: Zusätzliche besondere sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren für Wippgeräte.

DIN EN 66351, Ausgabe 1988-08: Wasserspielzeug; Sicherheitstechnische Anforderungen, Prüfung.

### 13.7 Internet-Adressen und Internetportale

ADFC Bayern, Dokumentation der Fachtagung „Gesundheit – Mobilität – Kinder, Mai 2001“: [www.adfc-bayern.de](http://www.adfc-bayern.de)

Aktion DAS SICHERE HAUS: [www.adsh.de](http://www.adsh.de).

Allgemeiner Deutsche Fahrrad-Club: [www.adfc.de](http://www.adfc.de)

ARAL4Family, Mit Sicherheit, Räder und Roller, Family on Tour, Family Entertainment, Family Shop: [www.aral4family.de](http://www.aral4family.de).

Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW": [www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de)

Bundesarbeitsgemeinschaft „Mehr Sicherheit für Kinder“, Verein mit Beteiligung des Bundesministeriums für Gesundheit und des Unternehmens Johnson & Johnson; Ange-

- bote zu Gefahrenorte, Unfallarte, Produktsicherheit, Erste Hilfe, Politische Grundlagen, Daten, Service und Aktuelles für Eltern und Betreuungspersonen, Fachleute und Journalisten: [www.kindersicherheit.de](http://www.kindersicherheit.de).
- Curriculum Mobilität des Landes Niedersachsen: [www.curriculum-mobilitaet.de](http://www.curriculum-mobilitaet.de)
- Deutsches Kinderhilfswerk, Infostelle Kinderpolitik, informative Internetseite zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen: [www.kinderpolitik.de](http://www.kinderpolitik.de)
- Fußgängerschutzverein FUSS e.V.: [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)
- Kinderinfo, enthält Informationen über Spiele, Sport, Freizeitangebote, Schule, Ferien, Politik, Recht, Verkehr, Verkehrserziehung, Umwelt, Natur, Zeitungen von und für Kinder und Jugendliche: [www.kinderinfo.de](http://www.kinderinfo.de).
- Kreisverkehrswacht Esslingen, „Kinder im ‚Spielraum‘ Straße!“, regionale Initiative: [www.kvw-esslingen.de](http://www.kvw-esslingen.de).
- LernWerkStadt.de, „Bewegung beginnt im Kopf“, eine Initiative von Deutscher Verkehrswacht, Volkswagen und Ernst-Klett-Grundschulverlag, Informationen und Aktionen für Erzieherinnen, Lehrer, Referendare, Eltern und Experten: [www.lernwerkstadt.de](http://www.lernwerkstadt.de).
- Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Schule. Forschungsprojekt des Umweltbundesamtes. Bearbeitung ifeu und VCD: [www.ifeu.de](http://www.ifeu.de)
- Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr, Internetseite zur Aktion „Kinder sehen es anders. Mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr: [www.kinder-sehen-es-anders.de](http://www.kinder-sehen-es-anders.de)
- MOBIKIDS – nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche: [www.mobinet.de](http://www.mobinet.de).
- Statistisches Bundesamt Deutschland, Daten zu Verkehrsunfällen (Getötete und Verletzte): [www.destatis.de](http://www.destatis.de)
- Übersicht über Schweizer Begegnungszonen: [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch)
- Universität Freiburg, Veröffentlichungen des FIFAS und von B. Blinkert: [www.sociologie.uni-freiburg.de](http://www.sociologie.uni-freiburg.de)
- Universität Duisburg Essen, Standort Essen, Fachbereich 2 AG Mobilität und Verkehr, Prof. Dr. Maria Limbourg, Literatur, Projekte, Veranstaltungen: [www.uni-essen.de](http://www.uni-essen.de).
- Universität Essen, Veröffentlichungen von M. Limbourg: [www.uni-essen.de/traffic\\_education/texte.html](http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.html)
- Universität Kassel, Homepage des Forschungsprojektes EVALO (Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte): [www.uni-kassel.de/fb13/evalo/](http://www.uni-kassel.de/fb13/evalo/)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD), Homepage: [www.vcd.org/](http://www.vcd.org/)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD), Informationen zum Ersten Deutschen Kinderverkehrsgutachten: [www.verkehrsclub-deutschland.de](http://www.verkehrsclub-deutschland.de)
- Vorschulparlament, „Einfälle gegen Unfälle“, eine Initiative von Deutscher Verkehrswacht und Mercedes-Benz: [www.v-s-p.de](http://www.v-s-p.de).



---



## Anhang

### Vertiefte Änderungsvorschläge Richtlinien und Regelwerke

#### Richtlinien und Empfehlungen

Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)	1
Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV)	2
Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE)	4
Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)	7
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)	8

#### Hinweise

Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen	11
---	----

#### Leitfäden

Leitfaden für Verkehrsplanungen	13
Leitfaden für den Schülerverkehr	15

#### Merkblätter

Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen	18
---	----

<b>Unterrichtseinheit „Ich und die Straße“</b>	21
--	----

## Richtlinien und Empfehlungen

### Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Teile des Entwurfs

Es liegt ein Ausschnitt aus dem Kapitel 3 Entwurf von Straßenräumen (Entwurfsmethodik und Empfohlene Querschnitte für typische Entwurfssituationen), Stand 01.04, vor. Außerdem liegt die dem Stand entsprechende Gliederung vor.

In der RAST werden die EAE und die EAHV zusammengeführt und überarbeitet. Da im Rahmen der EAE und der EAHV die Belange der Kinder und teilweise der Jugendlichen ausführlich und umfassend berücksichtigt wurden, werden im Folgenden die vertieften Änderungshinweise der EAE und der EAHV dargestellt. Die so dargestellten Belange dienen als Orientierung (Mindestmaß) für die Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen in der RAST.

Die vorliegenden Unterlagen zur RAST stellen derzeit nur einen unvollständigen Entwurf dar. Deshalb wird im Folgenden kurz dargestellt, welche Anforderungen aus der Sicht von Kindern und Jugendlichen in der zukünftigen RAST verdeutlicht werden müssen. Zusätzlich müssen die Ergebnisse der Auswertungen und der vertieften Änderungsvorschlägen zur EAE und EAHV berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass die in der Darstellung der EAHV und EAE hellgrau unterlegten Bereiche übernommen werden sollten, die anderen ergänzend Berücksichtigung finden sollten.

### Zu berücksichtigende Belange

- Verkehrssicherheit auf sämtlichen Kinderwegen:  
Beachtung der geringen Körpergrößen von Kindern -> Sichthöhen.
- Auf die Bedeutung von Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten nicht nur für Kinder, sondern auch für Jugendliche (z. B. Skaterrampen, öffentliche Treffpunkte mit Informationstafeln für Jugendliche) sollte hingewiesen werden.
- Soziale Sicherheit:  
Beleuchtung und Belebung an Kinder- und Jugendwegen und Aufenthaltsflächen von Kindern und Jugendlichen.
- Sicherung der Mobilität mit kleinen Kindern (z. B. Mobilität mit Kinderwagen, Fahrradanhängern), d.h. beispielsweise ausreichende Breite, gute Oberflächenbeschaffenheit.

- Förderung selbständiger Mobilität:  
Bisher wird die selbständige Mobilität hauptsächlich im Zusammenhang mit dem Schüler(rad)verkehr gefördert. Jedoch müssen im Allgemeinen die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV auf Kinderwegen berücksichtigt werden, um die selbständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen auch in ihrer Freizeit zu gewährleisten. Das beinhaltet auch die Berücksichtigung der besonderen Nutzungsansprüche von Familien mit kleinen Kindern, denen eine nichtmotorisierte Mobilität in ihrem Wohn- und Arbeitsumfeld unbedingt ermöglicht werden sollte.
- Beteiligung:  
Bei der Beteiligung von Betroffenen und der Ermittlung der Nutzungsansprüche müssen Kinder und Jugendliche als Zielgruppe mit eigenen Ansprüchen berücksichtigt werden.

### **Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV), Ausgabe 1993**

In den EAHV werden die Grundlagen, die Entwurfsmethodik und die Entwurfselemente von Hauptverkehrsstraßen (inkl. Ortsdurchfahrten) einschließlich Plätzen und Knotenpunkten und deren Ausstattung ausführlich dargestellt und erläutert. Im Gegensatz zu den EAE gelten die EAHV für zwischengemeindliche und übergeordnete Verbindungen (Kategorien B bis E jeweils I bis III nach RAS-N). Ziel bei Planung und Entwurf von Hauptverkehrsstraßen ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen, die auch die Verkehrssicherheit einschließt. Die EAHV geben damit - wie die EAE auch - konzeptionelle Entscheidungshilfen für den Entwurf und stellen kein standardisiertes Entwurfverfahren dar. Entwurfs- und Gestaltungsbeispiele veranschaulichen das Entwurfsspektrum von Hauptverkehrsstraßen.

## **1. Analyse**

### **Benennung von Anforderungen von Kindern und Jugendlichen**

- Es wird auf den besonderen Platzbedarf zur Erfüllung von Aufenthaltsbedürfnissen (Kinderspiel) hingewiesen.
- Es wird auf den besonderen Platzbedarf zur Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen (Berücksichtigung von Kinderwagen bei der Bemessung der Gehwegbreite) eingegangen.
- Der Schülerverkehr wird unter dem Aspekt einer erhöhten Verkehrssicherheit (vgl. EAE) besonders berücksichtigt.
- Weiterhin werden einige allgemeine Anforderungen an den Fußverkehr wie Verkehrssicherheit, Straße als Lebensraum, Bürgerbeteiligung und Berücksichtigung von schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern, die gleichzeitig Bedürfnisse von Kindern sind, angesprochen.
- Verkehrssicherheit wird als übergeordnetes Ziel für alle Verkehrsteilnehmer hervorgehoben.
- Hauptverkehrsstraßen sollen auch Kommunikationsräume und Treffpunkte sein.
- Im Rahmen der Ermittlung der Entwurfsgrundlagen wird empfohlen, Betroffene zu beteiligen.

### **Benennung von Anforderungen hinsichtlich des ÖV bzw. des nicht-motorisierten Verkehrs**

- Allgemein werden die Anforderungen von Fußgängern und Radfahrern und deren Nutzungsansprüche bzw. Konfliktpotential mit anderen Verkehrsmitteln an diversen Stellen benannt.
- Die Nutzungsansprüche von ÖV-Nutzern werden an diversen Stellen berücksichtigt.
- Für den nichtmotorisierten Verkehr werden geeignete Flächen bereitgestellt. Außerdem werden verträgliche Geschwindigkeiten gefordert.
- Der Transport von Kindern im Fahrradanhänger wird bei der Bemessung des Raumbedarfs von Radverkehrsanlagen berücksichtigt.
- Zur Verbesserung der Sicht von überquerenden Fußgängern wird eine optisch gegliederte Fahrbahn als Entwurfselement empfohlen.
- Fußgängerüberwege wie Mittelinseln werden zur Verbesserung der Überquerbarkeit und Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern empfohlen.
- Auf die Belange von ungeübten, schutzbedürftigen Radfahrern bei Radverkehrsanlagen wird hingewiesen.
- Die Belange von Fußgängern und Radfahrern und Nutzungskonflikte mit dem motorisierten Verkehr werden bei der Führung von (motorisierten) Rechtsabbiegern berücksichtigt.

### **Konkretisierungsgrad der Hinweise**

Die Hinweise sind teilweise allgemein gehalten (z.B. Platz für Kinderspiel), teilweise kann man auch konkrete Hinweise finden (z.B. Handlauf für kleinere Kinder in bestimmter Höhe an Treppen).

### **Art des Belanges, der berücksichtigt wird**

- Förderung selbständiger Mobilität (Schüler(rad)verkehr)
- Verkehrssicherheit
- Bereitstellung von Aufenthaltsmöglichkeiten
- Ermöglichung einer nichtmotorisierten Mobilität mit kleinen Kindern

### **Bewertung**

Die Richtlinie berücksichtigt ausführlich und umfassend kindliche Belange.

## 2. Änderungshinweise

Lediglich bei den hervorgehobenen Hinweisen handelt es sich um tatsächliche Änderungshinweise. Die nicht hervorgehobenen Hinweise sind aus den bestehenden Textstellen der EAHV abgeleitet.

### 2.1 Allgemeine Änderungen

- Die Empfehlungen müssen um Hinweise auf die Belange von Jugendlichen (z.B. Schaffung von Aufenthaltsflächen für Jugendliche, besondere Berücksichtigung des Aspekts der sozialen Sicherheit an Orten und Wegen, die Jugendliche nutzen) ergänzt werden.
- In allen Bereichen sollte spontanes Kinderspiel unabhängig von der verkehrlichen Bedeutung des Straßenraums und unabhängig von der Nähe zu schulischen Einrichtungen durch ausreichend breite Fußgängerwege möglich sein. Ist dies nicht möglich, ist zumindest eine punktuelle Realisierung anzustreben.

### 2.2 Konkrete Änderungen

Kapitel 3 Grundlagen für den Entwurf von Straßenräumen

- Bei der Quantifizierung des Raumbedarfs für Fußwege muss beachtet werden, dass diese von Personen mit Kinderwagen und von Rad fahrenden Kindern bis mindestens 8 Jahren benutzt werden (nach der derzeitigen StVO-Regelung, Stand 2004).
- Bei der Quantifizierung des Raumbedarfs für Radwege muss beachtet werden, dass das Spurhalten bei geringen Geschwindigkeiten besonders für Kinder und ältere Menschen erschwert ist und wegen des uneinheitlichen Fahrerkollektivs (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen) mit ungleichmäßigen und spontanen Bewegungsabläufen gerechnet werden muss. Außerdem sind Mindestbreiten für Radfahrer mit Kindertransportanhängern einzuhalten.
- Die Straßenräume müssen flexibel nutzbar sein, um Nutzungen wie Aufenthalt und Kinderspiel zu ermöglichen, da diese schwer quantifizierbar sind.

Kapitel 4 Entwurf von Straßenräumen

- Bei der Bemessung von Mittelinseln ist neben der Aufstellfläche von Personen mit Kinderwagen auch die Aufstellfläche von Radfahrern mit Kindertransportanhängern maßgeblich.
- Nicht angewendet werden sollen gemeinsame Rad- und Gehwege, wenn die Anteile schutzbedürftiger Fußgänger (Kinder, Behinderte, alte Menschen) groß sind. Dies gilt auch für

gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr.

- Im Verlauf von Schulwegen müssen gesicherte Querungsstellen (LSA und FGÜ, an dieser Stelle Verweis auf R-FGÜ) eingerichtet werden. Auf Unter- und Überführungen ist aus Gründen der sozialen Sicherheit zu verzichten.
- Überquerungsstellen müssen so eingerichtet werden, dass sie Einrichtungen, die von Kindern und Jugendlichen und anderen Fußgängern erreicht werden müssen (z.B. schulische Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen, usw.), umwegfrei erschlossen sind.
- Bordsteinabsenkungen sind im Verlauf von Fußgängerwegen einzurichten, um den problemlosen Übergang mit einem Kinderwagen zu ermöglichen.
- Falls Treppen im Verlauf von Fußwegen unumgänglich sind, sind Spurrinnen bzw. Rampen für Kinderwagen und Fahrräder anzubringen; außerdem sind Handläufe in kindgerechter Höhe anzubringen.
- Innerhalb der Sichtfelder von Mittelinseln und Fußgängerüberwegen darf weder die Sicht auf Kinder noch die Sicht von Kindern auf Fahrzeuge beeinträchtigt werden.
- Für Schulbushaltestellen sollte auf das „Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen“, BAST (Hrsg.), Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 12, 1983 (evtl. überarbeitete Version<sup>16</sup>) verwiesen werden.
- Bei der Gestaltung sind Elemente einzusetzen, die nicht nur einem bestimmten Zweck dienen, sondern auch Kinderspiel anregen (z.B. Brunnen, kleine Mäuerchen, usw.).
- Beim Entwurf von Straßenräumen muss neben den Bedürfnissen von Kindern auch den Bedürfnissen von Jugendlichen (z. B. speziellen Aufenthaltsmöglichkeiten, Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV) Rechnung getragen werden.

## 3. Weiteres Vorgehen

Die in der EAHV genannten Anforderungen und die dargestellten Änderungshinweise sollten in die RAS integriert werden.

<sup>16</sup> siehe hierzu die Änderungshinweise weiter hinten.

### **Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE), Ausgabe 85/95**

(In den EAE werden die Entwurfsgrundlagen (Ziele, Bewertungskriterien, Nutzungsansprüche, u.a.) sowie die Entwurfselemente von Erschließungsstraßen erläutert. Im Gegensatz zu den EAHV behandeln die EAE nur flächenerschließende und untergeordnete Verbindungen innerhalb bebauter Gebiete (Kategorien B bis E jeweils IV bis VI nach RAS-N). Konzeptionelle Entscheidungshilfen zur Abwägung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche bilden die Grundlage für die Bemessung und Gestaltung. Dafür werden unterschiedliche Netzformen, deren Vor- und Nachteile im Rahmen der Erschließungsplanung sowie konkrete Entwurfsbeispiele zu unterschiedlichen Gebietstypen und Straßenraumtypen dargestellt.

## **1. Analyse**

### **Benennung von Anforderungen von Kindern und Jugendlichen**

- Allgemein werden die Anforderungen an Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten, die Ermöglichung einer sicheren Verkehrsabwicklung sowohl im Bereich des Radverkehrs als auch des Fußgängerverkehrs genannt.
- Besonders berücksichtigt werden die Anforderungen an Schulwege und an das Schulumfeld unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit (vgl. EAHV).
- Es wird darauf hingewiesen, Anwohner am Entwurfsprozess zu beteiligen (Kinder und Jugendliche werden hier nicht explizit erwähnt).

### **Benennung von Anforderungen hinsichtlich des ÖV bzw. des nicht-motorisierten Verkehrs**

allgemein:

- Generell werden alle Verkehrsarten berücksichtigt und im Rahmen der Abwägung die Anforderungen von schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern hervorgehoben.
- Es wird angestrebt, Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern zu vermeiden.
- Bei der Netzgestaltung werden die Vor- und Nachteile für Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt.
- Auf den Aspekt einer möglichen mangelnden sozialen Sicherheit von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern in verkehrsschwachen Zeiten wird hingewiesen.

- In bestehenden Strukturen wird auf die Erhaltung oder Verbesserung der Erreichbarkeit für den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr Wert gelegt.

konkret:

- Die Anforderungen von Fußgängern wie z.B. Aufenthalt (Quantität und Qualität), Kommunikation, direkte Wege / geschlossene, engmaschige Netze, soziale Sicherheit, Verkehrssicherheit werden sehr umfassend berücksichtigt.
- Die Anforderungen von Radfahrern wie direkte Wege / geschlossene, engmaschige Netze, soziale Sicherheit, Verkehrssicherheit werden umfassend benannt.
- Die Anforderungen von ÖV-Nutzerinnen und Nutzern (z.B. Raumbedarf) werden benannt.

### **Konkretisierungsgrad der Hinweise**

Zur Integration von Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten für Kinder werden konkrete Vorschläge gegeben. Weiterhin können konkrete Anregungen zur Erfüllung eines verkehrssicheren Verkehrsablaufs für Kinder entnommen werden. Teilweise sind nur allgemein gehaltene Hinweise zu finden.

### **Art des Belanges, der berücksichtigt wird**

- Verkehrssicherheit
- Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten
- soziale Sicherheit
- Sicherung des Verkehrsablaufs (z.B. Mobilität mit Kinderwagen)
- Förderung von selbständiger Mobilität

### **Bewertung**

In den EAE werden zahlreiche Belange von Kindern und Jugendlichen umfassend berücksichtigt.

## **2. Änderungshinweise**

Lediglich bei den hervorgehobenen Hinweisen handelt es sich um tatsächliche Änderungshinweise. Die nicht hervorgehobenen Hinweise sind aus den bestehenden Textstellen der EAE abgeleitet.

### **2.1 Allgemeine Änderungen**

- Die Empfehlungen müssen um Hinweise auf die Belange von Jugendlichen (z.B. Schaffung von Aufenthaltsflächen für Jugendliche, besondere Berücksichtigung des Aspekts der sozialen Sicherheit an Orten und Wegen, die Jugendliche nutzen) ergänzt werden.
- In schutzbedürftigen Bereichen wie in der Nähe von Schulen, Kindertagesstätten, Spiel-

plätzen usw. müssen geringe KFZ-Verkehrsstärken und -geschwindigkeiten erreicht werden.

- In allen Bereichen sollte spontanes Kinderspiel unabhängig von der verkehrlichen Bedeutung des Straßenraums und unabhängig von der Nähe zu schulischen Einrichtungen durch ausreichend breite Fußgängerwege möglich sein.
- Für den Straßentyp „qualifizierte Spielstraße“<sup>17</sup> sollten analog Entwurfsbeispiele (Höchsttempo 20, Vorrang für den Fußverkehr) entwickelt werden.

## 2.2 Konkrete Änderungen

### Kapitel 1 Städtebauliche Ziele und Grundsätze

- Auf das Fernhalten von gebietsfremdem Verkehr bei starker bzw. überwiegender Wohnnutzung insbesondere in Schutz bedürftigen Bereichen wie in der Nähe von Schulen, Kindertagesstätten und Spielplätzen muss hingewiesen werden.

### Kapitel 3 Erschließungsplanung auf Ortsteil-ebene

- Zuordnung von Wohnschwerpunkten zu Schulen und Kindertagesstätten zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs; Schaffung von günstigen Rad- und Fußwegeverbindungen (möglichst kurz, direkt und mit KFZ-Verkehr gering belastete Strecken) zu diesen Einrichtungen
- Schaffung von Übergangsbereichen für spielende Kinder beim Übergang von gemischt genutzten Flächen zu Hauptverkehrs- bzw. -sammelstraßen.
- Wendeflächen sollten auch für Aufenthalt und Kinderspiel nutzbar sein

### Kapitel 4 Grundlagen für den Entwurf von Straßenräumen

- Der Hinweis, dass u.a. von Kindern perfekte Aufmerksamkeit, Wahrnehmung, Reaktionsfähigkeit und Regelbeachtung unabhängig von der umliegenden verkehrlichen Situation, Bebauung und Nutzung nicht erwartet werden können, muss übernommen und deutlich werden.
- Bordsteinabsenkungen sind im Verlauf von Fußgängerwegen einzurichten, um den problemlosen Übergang mit einem Kinderwagen zu ermöglichen.
- Fußgängerverkehr, Aufenthalt und Kinderspiel muss in Bereichen gemischter Nutzung der

Fahrbahnen durch wechselnde, flexibel nutzbare Räume erreicht werden.

- Bei der Quantifizierung des Raumbedarfs für Fußwege muss beachtet werden, dass diese von Personen mit Kinderwagen und von Rad fahrenden Kindern bis mindestens 8 Jahren benutzt werden.
- Bei der Quantifizierung des Raumbedarfs für Radwege muss beachtet werden, dass das Spurhalten bei geringen Geschwindigkeiten besonders für Kinder und ältere Menschen erschwert ist und wegen des uneinheitlichen Fahrerkollektivs (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen) mit ungleichmäßigen und spontanen Bewegungsabläufen gerechnet werden muss.

### Kapitel 5 Entwurf von Straßenräumen

- Der Sichtkontakt zwischen Fußgängern (insbesondere Kindern und Behinderten) und dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr soll durch Vorziehen der Seitenräume, die abschnittsweise Verhinderung des Parkens am Fahrbahnrand oder die Anordnung von Zwischenstreifen vor Parkstreifen an möglichst vielen Stellen gewährleistet sein.
- Für die durchlaufenden Gehweg-/Gehstreifenbreite sind die qualitativen Gesichtspunkte, eine möglichst störungsfreie Begehrbarkeit (z.B. Begegnung von zwei Personen mit Kinderwagen), ein angemessener nutzungsbezogener Aufenthalt, der Raumbedarf der im Gehbereich zu verlegenden Leitungen, gestalterische Gesichtspunkte (Raumwirkung), Breitenzuschläge und abschnittsweise Aufenthalt und Kinderspiel wichtiger als die Leistungsfähigkeit. [...] In der Nähe von Schulen, Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen u.ä. und in Baugebieten mit einer Geschoßflächenzahl von mehr als 0,6 ist für die Gehwege entlang der wichtigsten Anlieger- und Sammelstraßen eine durchlaufende Mindestbreite von 3,00 m anzustreben.
- Beim Einsatz von Handläufen bspw. an Unterführungen sind in Kinderhöhe entsprechende Vorrichtungen anzubringen.
- Bordabsenkungen sollen gewährleisten, dass Behinderte, Personen mit Kinderwagen, Radfahrer und ältere Menschen Fahrbahnen im Bereich von Furten, Überwegen und sonstigen Überquerungsstellen sicher und bequem überqueren können.
- Für Schulbushaltestellen sollte auf das zu überarbeitende „Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen“, BAST (Hrsg.), Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Stra-

<sup>17</sup> siehe hierzu „Änderungsvorschläge Recht/StVO“



Benverkehr, Heft 12, 1983 (evtl. überarbeitete Version)<sup>18</sup> verwiesen werden.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Die in der EAE genannten Anforderungen und die dargestellten Änderungshinweise sollten in die RASt integriert werden.

---

<sup>18</sup> siehe hierzu die Änderungshinweise weiter hinten.

## Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Ausgabe 1991

Neben einer Systematik möglicher Verkehrserhebungsverfahren mit deren Vor- und Nachteilen werden für die einzelnen Formen der Verkehrsteilnahme (nicht motorisiert, MIV, ÖV, Güterverkehr), den ruhenden Verkehr und für Geschwindigkeitsmessungen die jeweils geeigneten Verfahren vorgestellt. Der Anhang zeigt Beispiele für Erhebungsformulare.

### 1. Analyse

#### Benennung von Anforderungen von Kindern und Jugendlichen

- Als besonders wichtiges zu untersuchendes Merkmal wird auf Seite 25 der Wegezweck herausgestellt. Hier ist der Zweck 4 „Wegbringen, Abholen von Personen oder Gegenständen“ aufgeführt. Die Wege, auf denen meist die Mutter ein Kind zum Kindergarten, zur Musikschule, zu Freunden etc. begleitet, können hiermit identifiziert werden.
- Formular 17 im Anhang zeigt ein gutes Beispiel für einen Beobachtungsbogen zur systematischen Begehung mit einer für Kinder geeigneten Aktivitätenliste.

#### Benennung von Anforderungen hinsichtlich des ÖV bzw. des nicht-motorisierten Verkehrs

Auch hierfür werden Erhebungsmethoden vorgestellt.

#### Konkretisierungsgrad der Hinweise

Nur hinsichtlich der Fähigkeit, an schriftlichen Erhebungen teilzunehmen

#### Art des Belanges, der berücksichtigt wird

- Beteiligung (nur implizit)

#### Bewertung

Diese Empfehlungen dienen in erster Linie der Erfassung der Quantität vor allem der motorisierten Verkehrsströme. Um Aussagen über die Qualität von Verkehrsnetzen und deren Ausstattung zu erhalten, sind weiterführende, nicht standardisierte Erhebungsverfahren nötig, die in diesen Empfehlungen nicht oder nur ganz am Rande angesprochen werden. Diese eher qualitativen Erhebungsverfahren sind notwendig, um kindliche und jugendliche Verhaltensweisen im Verkehrsgeschehen zu erfassen.

## 2. Änderungshinweise

### 2.1 Allgemeine Änderungen

- Die Empfehlungen sind darauf ausgerichtet, Verkehrsströme quantitativ zu erfassen. Qualitative Erhebungen wie z.B. die Bewertung von Fahrbahnqualität, Fahrtdauer, Taktzeiten im ÖV, die Ausstattung von Haltestellen, usw. werden mit den dargestellten Erhebungsmethoden nicht oder nur am Rande erfasst.
- Generell fehlt der Wegezweck „Spazieren gehen, Herumstreifen“. (z.B. auf Seite 7, Seite 25, und in den Formularen)
- Generell fehlt der Wegezweck „Begleitung“ im Sinne, dass z.B. ein Kind die Mutter zum Einkauf begleiten muss, da es nicht allein zu Hause bleiben kann.
- Die Besonderheiten, die im Rahmen von verkehrsverhaltensbezogenen Erhebungen mit Kindern und Jugendlichen beachtet werden müssen, sollten in einem eigenen Unterkapitel dargestellt werden (Kinder im Vorschulalter können mit Hilfe eines Interviewers befragt werden, Kinder im Grundschulalter sollten Hilfestellung bei dem Ausfüllen eines Fragebogens erhalten).
- Die Inhalte des Kapitel 9 (Methodencheck), in dem dargestellt wird, wie umfassende Erhebungen zu allgemeinen Fragestellungen des Verkehrsalltags von Kindern und Jugendlichen durchgeführt werden können, sollten in wesentlichen Teilen in die EVE integriert werden.

### 2.2 Konkrete Änderungen

#### Kapitel 1 Einführung

- Im Kapitel 1.3 „Übersicht zu den Erhebungsmethoden“ fehlt der Unterpunkt „nicht standardisierte Erhebungen“.
- Im Kapitel 1.3 „Übersicht zu den Erhebungsmethoden“ sollte unter dem Unterpunkt „Befragungen im Betrieb“ ein Hinweis auf besondere Vorgehensweisen bei Befragungen in schulischen Einrichtungen erfolgen.
- In Tabelle 4 fehlt der später genannte Wegezweck „Wegbringen, Abholen von Personen oder Gegenständen“.

#### Kapitel 2 Verkehrstechnische Erhebungen

- In Kapitel 2.3 „Der nicht motorisierte Verkehr“ fehlt ein Hinweis, dass Straßenräume nicht nur zur Überwindung der Entfernung zwischen Zielen genutzt werden, sondern auch zu Aufenthalt und Spiel.

### Kapitel 3 Verkehrsverhaltensbezogene Erhebungen zum Gesamtverkehr

- Kapitel 3.5 „Mündliche Befragungen“ sollte einen Hinweis erhalten, dass mündliche Befragungen ein zur Erfassung kindlicher Verkehrsbeteiligung gut geeignetes Instrument sind. Für Kinder und Jugendliche bis ca. 14 Jahren sind mündliche Befragungen ein gut geeignetes Erhebungsmittel. Schriftliche Befragungen können mit einer entsprechenden pädagogischen Unterstützung ab der 3. Klasse Grundschule durchgeführt werden.
- In Kapitel 3.6 „Schriftliche Befragungen“ werden Personen aufgeführt, die mit dieser Erhebungsmethode schwer erreichbar sind. In der Aufzählung fehlen neben den Analphabeten auch Kinder.
- In Kapitel 3.7 „Telefonische Befragung“ fehlt ein Hinweis, dass Kindern die entsprechenden Auskünfte am Telefon (in der Regel zu Hause) deutlich schwerer fallen, als in der Umgebung, in der sie ihr Verkehrsverhalten tatsächlich ausüben. Auch ein persönliches Interview sollte an Ort und Stelle stattfinden, nicht zu Hause, in der Schule o.ä.
- Das Kapitel 3.8 „Sondererhebungen“ muss überarbeitet werden. An dieser Stelle fehlt ein ausführlicher Überblick über mögliche nicht standardisierte Erhebungen; außerdem muss das Kapitel um den Unterpunkt „Erhebungen mit Kindern und Jugendlichen“ erweitert werden.

### Anhang

- Der wichtige Wegezweck „Wegbringen, Abholen von Personen oder Gegenständen“ und der Wegezweck „Freizeit“ fehlen im Formular 21. Da die Formulare als Vorlagen dienen, ist eine Änderung dringend erforderlich.

### 3. Weiteres Vorgehen

Die EVE werden derzeit neu bearbeitet (AK 1.11.20 „Neufassung der EVE“). Die Änderungshinweise sollten bei der Neubearbeitung berücksichtigt werden.

### **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 1995**

Die ERA behandeln die Planung und den Entwurf von Radverkehrsanlagen sowie bautechnische und betriebliche Aspekte. Die Planung umfasst das Grundkonzept des Radverkehrsnetzes, die Festlegung von Hauptverbindungen und einer ergänzenden Infrastruktur, zu der Abstellanlagen und Wegweisung für den Radverkehr zählen. Weiterhin werden die verschiedenen Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs für Streckenabschnitte und Knotenpunkte beschrieben sowie die notwendigen Anforderungen bzgl. Ausbildung, Verkehrsregelung und Kennzeichnung der Radverkehrsanlagen erläutert. Bezugnehmend auf Regelwerke und technische Vorschriften werden radverkehrsspezifische bautechnische Aspekte dargestellt, die auch unmittelbaren Einfluss auf die Nutzung und die Verkehrssicherheit von Radverkehrsanlagen haben.

## **1. Analyse**

### **Benennung von Anforderungen von Kindern und Jugendlichen**

- Es werden vorwiegend der Schülerradverkehr, aber auch allgemein Belange von Kindern als schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.
- An einigen Stellen wird allgemein auf "Alltagsradverkehr" (also auch Schulwegsicherung) eingegangen.

### **Benennung von Anforderungen hinsichtlich des ÖV bzw. des nicht-motorisierten Verkehrs**

- Es wird auf Fußgänger und ÖV-Nutzer eingegangen, dabei soll im Allgemeinen die Radverkehrsplanung mit den anderen Verkehrsarten abgestimmt werden.
- Es sollen sich keine Nachteile für Fußgänger ergeben; die Radverkehrsanlagen sollen Verkehrssicherheit, Attraktivität (umweg- und störungsfrei), soziale Sicherheit gewährleisten und mit einer Wegweisung ausgestattet sein.

### **Konkretisierungsgrad der Hinweise**

Die Hinweise gehen konkret auf die Problematik der Schulwegsicherung ein.

### **Art des Belanges, der berücksichtigt wird**

- Verkehrssicherheit

- soziale Sicherheit
- Komfort
- Förderung selbständiger Mobilität

### **Bewertung**

Die Belange von Kindern und Jugendlichen werden an zahlreichen Stellen berücksichtigt. Ergänzend sollten an einigen wenigen Stellen die spezifischen Belange von Kindern zusätzlich berücksichtigt werden.

## **2. Änderungshinweise**

Lediglich bei den hervorgehobenen Hinweisen handelt es sich um tatsächliche Änderungshinweise. Die nicht hervorgehobenen Hinweise sind aus den bestehenden Textstellen der ERA abgeleitet.

### **2.1 Allgemeine Änderungen**

- Grundlegende Änderungen aus der Sicht von Kindern und Jugendlichen sind nicht erforderlich, wichtig ist jedoch die Übernahme der wesentlichen Aspekte im Rahmen der Überarbeitung der ERA.
- Unter dem Aspekt der Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen bekommt das Fahrrad für diese Zielgruppe eine besondere Bedeutung. Dies muss in den Empfehlungen verdeutlicht werden.
- Übersichtliche und durchgängige Radverkehrsverbindungen sind besonders für ungeübte Radfahrer, d.h. für Kinder, wichtig.
- Besonders wichtig sind die zahlreichen Verweise auf die besonderen Bedürfnisse von Schutz bedürftigen und ungeübten Radfahrern
- Wichtig sind auch die Hinweise auf besonderes Verhalten von Kindern und Jugendlichen als Radfahrer im Pulk, z. B. in der Nähe von schulischen Einrichtungen.
- Für Jugendliche stellt die soziale Sicherheit (Beleuchtung, Belebung) ein wichtiges Qualitätsmerkmal von Radverkehrsanlagen dar.

### **2.2 Konkrete Änderungen**

#### **Kapitel 1 Generelle Ziele und Grundsätze**

- Auf die eingeschränkten Wahrnehmungsfähigkeiten von schutzbedürftigen und ungeübten Radfahrern muss einleitend hingewiesen werden.

### Kapitel 3 Planung von Radverkehrsnetzen und -verbindungen

- Es sollte verdeutlicht werden, dass durchgängige und direkte Radverkehrsnetze besonders für Jugendliche von Bedeutung sind.
- Der Hinweis, Schulverkehr auf verkehrsarmen Strecken zu führen muss übernommen werden.
- Die Dringlichkeit der Sicherung von Schulwegen soll mit einem Verweis auf das „Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen“, BASt (Hrsg.), Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 12, 1983 (evtl. überarbeitete Version) ergänzt werden.
- Die soziale Sicherheit sollte auf Radwegen durch ausreichende Beleuchtung und Führung durch belebte Gebiete sichergestellt werden. Ansonsten sind Alternativen, auch durch Inkaufnahme von Umwegen, anzubieten.
- Zu den wichtigen Zielen zählen Schulen, Hochschulen und Universitäten, größere Freizeiteinrichtungen, wie z.B. Bäder, Sportstätten, Erholungsgebiete und Veranstaltungszentren; aber auch Kindertagesstätten müssen an dieser Stelle genannt werden.
- Die Erfassung des Schülerradverkehrs bildet eine wichtige Komponente zur Ermittlung des Gesamtradverkehrs.
- Der Hinweis, dass Hauptradwegeverbindungen keine besondere Bedeutung für Kinderspiel und andere Aufenthaltsformen, die auf die Fahrbahn übergreifen, haben dürfen, soll in einer Überarbeitung entfallen.
- Auf die Möglichkeit, Schulwegpläne für Rad fahrende Schüler zu entwickeln, muss verwiesen werden.

### Kapitel 4 Entwurf von Radverkehrsanlagen

- Der Aspekt der sozialen Sicherheit (Belebung, Beleuchtung) als Qualitätsmerkmal für Radverkehrsverbindungen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, ist zu berücksichtigen.
- Der Hinweis im Kap. 4.1.3, dass für schutzbedürftige Radfahrer, wie Kinder und ältere Menschen, Radwege eine bessere Trennung zum fließenden Verkehr als Radfahrstreifen darstellen und damit eine höhere Verkehrssicherheit aufweisen, wird kritisch beurteilt. Die Experten des AK 2.8.1 sollten sich diesem Thema annehmen.
- Die zahlreichen Verweise auf Schutz bedürftige Radfahrer sind zu übernehmen.

- Die Verweise auf Besonderheiten an schulischen Einrichtungen sind zu integrieren.

### Kapitel 5 Fahrradabstellanlagen

- Der Hinweis auf den besonders hohen Bedarf an Fahrradabstellplätzen im Umfeld von schulischen Einrichtungen muss übernommen werden.
- Fahrradabstellanlagen sollen auch die Möglichkeit bieten, Fahrräder mit kleinen Rahmengrößen (Kinderfahrräder) anzuschließen.

## 3. Weiteres Vorgehen

Die Änderungshinweise sollten bei der Neubearbeitung der ERA berücksichtigt werden.

## Hinweise

### Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen (FGSV-Nr. 135), 1999

Es werden Hinweise für das planerische Vorgehen zur Erstellung eines (städtebaulich orientierten) Innenstadtkonzeptes gegeben, die grundsätzlich in Frage kommenden Konzeptbausteine und Maßnahmen werden aufgezeigt und wesentliche Rahmenbedingungen genannt. Diese Hinweise stellen den aktuellen stadt- und verkehrsplanerischen ‚Stand der Technik‘ dar und berücksichtigen insbesondere Anforderungen, die in der Diskussion um eine nachhaltige Stadtentwicklung an die Verkehrsplanung gestellt werden.

## 1. Analyse

### Benennung von Anforderungen von Kindern und Jugendlichen

- Kinder werden der Gruppe der Verkehrsteilnehmer zugeordnet, die sich nichtmotorisiert fortbewegt: Anforderungen sind verbesserte Mobilitätsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer.
- Für Kinder wird das Vorhandensein von Spielflächen als Belang benannt.
- Die Belange der „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ werden in Hinblick auf Verkehrssicherheit und Mobilität benannt.
- Allgemein werden die Belange Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit und vor allem die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums angesprochen. Die Besucher- und Konsumentensicht ist durch Konsumentenbefragungen und durch Beteiligung der Betroffenen am Planungsprozess einzubeziehen.

### Benennung von Anforderungen hinsichtlich des ÖV bzw. des nichtmotorisierten Verkehrs

- Allgemein: Im Rahmen von Innenstadtverkehrskonzepten sind Leitlinien für die verschiedenen Verkehrsträger zu entwickeln.
- Umweltverbund: Die Verbesserung der inneren Erreichbarkeit für die Verkehrsarten des Umweltverbundes wird herausgestellt. In Kapitel 4 (Konzeptbausteine und Maßnahmen) werden konkrete Hinweise für die einzelnen Verkehrsträger des Umweltverbundes gegeben.

## Konkretisierungsgrad der Hinweise

Die Hinweise sind allgemein gehalten.

## Art des Belanges, der berücksichtigt wird

- Komfort
- Sicherung des Verkehrsablaufs
- Aufenthaltsmöglichkeiten
- soziale Sicherheit
- Beteiligung

## Bewertung

Der MIV wird als erheblicher Störfaktor für die Innenstadt erkannt, dem entsprechend beziehen sich die Konzeptbausteine und Maßnahmen auf eine Verbesserung der Situation des Umweltverbundes, die im Allgemeinen den Belangen von Kindern und Jugendlichen zu Gute kommen. Belange von Jugendlichen werden nicht explizit genannt. Die Option der Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen in Planungsprozesse wird nicht genannt.

## 2. Änderungshinweise

### 2.1 Allgemeine Änderungen

- Auf die **Bedürfnisse** von Kindern und Jugendlichen ist verstärkt hinzuweisen.
- Die Berücksichtigung von Kindern und Jugendlichen bei **Beteiligungsprozessen** ist herauszustellen.
- **Jugendliche** sind als Personengruppe mit besonderen Belangen hervorzuheben.

### 2.2 Konkrete Änderungen

Kapitel 3 Generelle Wirkungszusammenhänge

Die Textstelle auf Seite 9 ist zu ergänzen, um die Mobilitätsbelange von Jugendlichen ins Blickfeld zu rücken:

*„Wesentliche Zielsetzungen von Push-and-Pull-Strategien sind*

- [...]
- *Verbesserung der Mobilitätsbedingungen vor allem für Verkehrsteilnehmergruppen, die sich freiwillig oder erzwungenermaßen nicht motorisiert fortbewegen, z.B. Kinder, **Jugendliche**, ältere Menschen, wahrnehmungs- und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen als Fußgänger und Radfahrer im Nahbereich von Wohnungen, Arbeitsstätten, Einkaufsbereichen sowie auch in Verknüpfung mit dem ÖPNV,*

- [...]“

In den Kapiteln

2 Rahmenbedingungen und Zielsetzungen von

Innenstadtverkehrskonzepten,

3 Generelle Wirkungszusammenhänge und

4 Konzeptbausteine und Maßnahmen

sind folgende Hinweise zu ergänzen, um die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen deutlicher hervorzuheben:

- Hinweis auf spezifische Anforderungen von Kindern und Jugendlichen bei der **Förderung des Umweltverbundes** (Kinder insbesondere hinsichtlich Fuß- und Radverkehr, Jugendliche insbesondere hinsichtlich ÖPNV); evtl. geeignete weiterführende Literatur als Fußnote,
- Hinweis auf Abwägung der Belange von Kindern im Unterkapitel **Parkraumbewirtschaftung** (parkende Kfz als Sicht- und „Spielhindernis“),
- Hinweis auf Abwägung der Belange von Kindern bei der Führung des ÖPNV in Innenstadtbereichen (z.B. Einrichtung von **ÖPNV-Straßen** (StVO-Z. 245: „Linienomnibusse“ oder 250: „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit Zusatzbeschilderung)),
- Hinweis auf die **Nutzungen „Spiel“, „Aufenthalt“ und „Treffpunkt“** als typische Innenstadt-Funktionen für Kinder und vor allem Jugendliche (bisher nur indirekt in Wohn- und Freizeitfunktionen enthalten),
- Hinweis auf **Schaffung von Aufenthaltsorten und Treffpunkten** (Sitzgelegenheiten, Bepflanzung, geeignete Straßenbeläge zum Skaten, kommerzielle Angebote etc.) zur Stützung und Stärkung der Aufenthaltsfunktion der Innenstadt für Jugendliche (s. a. Kapitel 10.6),
- Hinweis auf **Schaffung von beispielbaren Fußgängerbereichen** (Hüpfspielpflasterung, Wasseranlagen, Kunstwerke, Bepflanzung etc.) zur Stützung und Stärkung der Funktionen „Spiel“ und „Mobilität“ für Kinder in der Innenstadt,
- Hinweis auf Erstellung von **Kinderstadtplänen** (Beispiel München) zur Stützung und Stärkung der Funktionen „Spiel“ und „Mobilität“ in der Innenstadt.

Kapitel 5 Planerisches Vorgehen

- Hier sind folgende Hinweise zu ergänzen, um die Berücksichtigung der Interessen von Kin-

dern und Jugendlichen im Beteiligungsprozess zu stärken:

- Hinweis auf Jugendamt, Kinderbeauftragte, Kinder- und Jugendparlamente o. ä. als **Interessenvertretung** für Kinder und Jugendliche,
- in der Analyse Hinweis auf den **Untersuchungsgegenstand** „Angebote in der Innenstadt für Kinder und Jugendliche und ihre Nutzung“ (Spielflächen und Treffpunkte, Erreichbarkeiten),
- Hinweis auf **Einzelmaßnahmen** „Maßnahmen zur Erhöhung der Kinder- und Jugendfreundlichkeit der Innenstadt“ und flankierende Maßnahmen „Erstellung von Kinderstadtplänen“,
- Hinweis, dass Kinder und Jugendliche (gesondert) **beteiligt** werden sollten (Verständlichkeit der Planung im Beteiligungsprozess sicherstellen, spezifische Bedürfnisse)
- Hinweise auf **Methoden zur Beteiligung** von Kindern und Jugendlichen (vgl. Vorschlag „Leitfaden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“)

### 3. Weiteres Vorgehen

Die Änderungshinweise sollten bei einer Überarbeitung der „Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen“ berücksichtigt werden.

## Leitfäden

### Leitfaden für Verkehrsplanungen, Ausgabe 2001

Der Leitfaden für Verkehrsplanungen stellt Grundsätze und den Prozess der Verkehrsplanung dar. Er steht im Zusammenhang mit anderen Richtlinien, Empfehlungen, Leitfäden und Arbeitspapieren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Er bietet die Basis bzw. stellt den Rahmen dar für Anwendungen technischer, betrieblicher und organisatorischer Aussagen von Richtlinien, Empfehlungen und Leitfäden. Der Leitfaden wird durch diese konkretisiert.

Der Leitfaden bezieht sich vorrangig auf kommunale und regionale Verkehrsplanungen. Sie sind aber im Grundsatz auf andere Planungsebenen und Planungsmaßstäbe übertragbar.

## 1. Analyse

### Benennung von Anforderungen von Kindern und Jugendlichen

Folgende Anforderungen werden direkt auf Kinder bezogen:

- Beteiligung von Kindern/Eltern (als Personengruppe mit besonderen Belangen)
- Unfallgefährdung von Kindern.

Indirekt werden nachfolgende Belange von Kindern und Jugendlichen benannt:

- Teilnahmehancen aller Bürger an Vermittlungsprozessen,
- Lebensqualität der Bürger und
- Beteiligung der betroffenen Bürger.

### Benennung von Anforderungen hinsichtlich des ÖV bzw. des nichtmotorisierten Verkehrs

-/-

### Konkretisierungsgrad der Hinweise

Der Belang Beteiligung wird allgemein benannt. Beispielhaft werden die Unfallgefährdungen von Kindern sowie Kinder als bestimmte Nutzergruppe angesprochen.

### Art des (kindlichen) Belanges, der berücksichtigt wird

- Beteiligung,

- Verkehrssicherheit

### Bewertung

Belange von Jugendlichen werden nicht explizit benannt. Es wäre hilfreich, Jugendliche als Beispiel für Personengruppen mit spezifischen Belangen zu nennen, um diese stärker in das Bewusstsein der Planenden zu rufen.

Da der Leitfaden jedoch als Basis für weitere Regelwerke dient, ist das Ausmaß der Benennung von Belangen spezifischer Personengruppen wie Kinder (und Jugendliche) in dieser Form ausreichend.

## 2. Änderungshinweise

### 2.1 Allgemeine Änderungen

- Kinder und Jugendliche sind als Betroffene bzw. als Personengruppen mit besonderen Belangen, die beteiligt werden müssen, zu benennen.

### 2.2 Konkrete Änderungen

Kapitel 2.2 Prozessbeteiligung: bzw. im Anhang, Formen für Bürgermitwirkung und Beteiligung in der Verkehrsplanung

- Hier sollte ein Hinweis auf Kinder und Jugendliche als Personengruppe mit spezifischen Belangen und Fähigkeiten innerhalb der Gruppe der Bürger und Betroffenen gegeben werden.
- Falls ein „Leitfaden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“ erstellt wird, sollte ein entsprechender Verweis ergänzt werden.

### Kapitel 3 Vororientierung

- Die Textstelle (S. 21) „So beklagen Anwohner an Anliegerstraßen die vermeintlichen oder tatsächlichen Unfallgefährdungen ihrer Kinder und Lärmbelastungen.“ sollte geändert werden. Sie impliziert, dass die Eltern das Sprachrohr der Kinder sind. Hier wäre es günstig, auf die Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen, Mängel und Lösungsvorschläge zu benennen, hinzuweisen, z. B.: „So beklagen Kinder und Jugendliche parkende Autos als Sicht- und Spielhindernis.“



## Kapitel 6 Abwägung und Entscheidung

- Zur Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen in Abwägungs- und Entscheidungsprozessen sollten Hinweise auf Rechtsgrundlagen zum Schutz von Kindern und Jugendlichen gegeben werden. Beispiele sind:

- UN-Kinderrechtskonvention, z. B. Artikel 3 [Wohl des Kindes]

- *Bei allen Maßnahmen, die Kinder betreffen, gleichviel ob sie von öffentlichen oder privaten Einrichtungen der sozialen Fürsorge, Gerichten, Verwaltungsbehörden oder Gesetzgebungsorganen getroffen werden, ist das Wohl des Kindes ein Gesichtspunkt, der vorrangig zu berücksichtigen ist.*

- *Die Vertragsstaaten verpflichten sich, dem Kind unter Berücksichtigung der Rechte und Pflichten seiner Eltern, seines Vormunds oder anderer für das Kind gesetzlich verantwortlicher Personen den Schutz und die Fürsorge zu gewährleisten, die zu seinem Wohlergehen notwendig sind; zu diesem Zweck treffen sie alle geeigneten Gesetzgebungs- und Verwaltungsmaßnahmen.*

- *Die Vertragsstaaten stellen sicher, dass die für die Fürsorge für das Kind oder dessen Schutz verantwortlichen Institutionen, Dienste und Einrichtungen den von den zuständigen Behörden festgelegten Normen entsprechen, insbesondere im Bereich der Sicherheit und der Gesundheit sowie hinsichtlich der Zahl und der fachlichen Eignung des Personals und des Bestehens einer ausreichenden Aufsicht.*

- Charta der Grundrechte der Europäischen Union, Artikel 24 Rechte des Kindes

*(1) Kinder haben Anspruch auf den Schutz und die Fürsorge, die für ihr Wohlergehen notwendig sind. Sie können ihre Meinung frei äußern. Ihre Meinung wird in den Angelegenheiten, die sie betreffen, in einer ihrem Alter und ihrem Reifegrad entsprechenden Weise berücksichtigt.*

*(2) Bei allen Kinder betreffenden Maßnahmen öffentlicher oder privater Einrichtungen muss das Wohl des Kindes eine vorrangige Erwägung sein.*

- KJHG, z.B. §1

*(1) Jeder junge Mensch hat ein Recht auf Förderung seiner Entwicklung und auf Erzie-*

*hung zu einer eigenverantwortlichen und gemeinschaftsfähigen Persönlichkeit.*

*(2) Pflege und Erziehung der Kinder sind das natürliche Recht der Eltern und die zuvörderst ihnen obliegende Pflicht. Über ihre Betätigung wacht die staatliche Gemeinschaft.*

*(3) Jugendhilfe soll zur Verwirklichung des Rechts nach Absatz 1 insbesondere*

*1. junge Menschen in ihrer individuellen und sozialen Entwicklung fördern und dazu beitragen, Benachteiligungen zu vermeiden oder abzubauen,*

*2. Eltern und andere Erziehungsberechtigte bei der Erziehung beraten und unterstützen,*

*3. Kinder und Jugendliche vor Gefahren für ihr Wohl schützen,*

*4. dazu beitragen, positive Lebensbedingungen für junge Menschen und ihre Familien sowie eine kinder- und familienfreundliche Umwelt zu erhalten oder zu schaffen.*

## Kapitel 8 Berichte und Darstellungen

- Hinweise auf kind- und jugendgerechte Berichte und Darstellungen (Verständlichkeit, Interessen) sind zu ergänzen.

### Bemerkung

Ein eigenes Kapitel zu Mobilitätsbedürfnissen von Kindern und Jugendlichen (beispielsweise im Anhang) erscheint aufgrund der nicht vorhandenen Spezifikation anderer Personengruppen im Rahmen dieses Leitfadens nicht angemessen. Hilfreich wäre eine Fußnote mit einem Verweis auf weiterführende Literatur, u. a. auch auf Regelwerke, in denen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen detaillierter dargestellt werden.

### 3. Weiteres Vorgehen

Die Änderungshinweise sollten bei einer Überarbeitung des „Leitfadens für Verkehrsplanungen“ berücksichtigt werden.

### **Leitfaden für den Schülerverkehr, Ausgabe 2000**

Ziel des Leitfadens ist es, sowohl einen Gesamtüberblick über das Thema „Schülerverkehr“ zu geben als auch einzelne Teilaspekte darzustellen. Es werden die für den Schülerverkehr in Frage kommenden Beförderungsarten sowie ihre rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen vorgestellt. In einem weiteren Schritt geht es um die qualitativen und quantitativen Anforderungen des Schülerverkehrs.

In die Erläuterungen sind neben den rechtlichen, organisatorischen, sicherheitstechnischen, betrieblichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen ebenso finanzielle Grundlagen aufgenommen worden.

## **1. Analyse**

### **Benennung von Anforderungen von Kindern und Jugendlichen**

Hier werden speziell folgende Anforderungen von Schülern (aller Schulformen) benannt:

- Interessen der Schüler: schnelle, regelmäßige und bequeme Beförderung, kurze Wartezeiten, Direktverbindungen, ausreichendes Platzangebot, Verständnis von Seiten der Verkehrsunternehmen und der mitfahrenden Erwachsenen
- zumutbarer Fahrpreis, um Ausweichen auf andere Verkehrsmittel zu verhindern
- hinsichtlich Schulstandort: geringe Reisezeit, Sicherheit auf dem Schulweg, Möglichkeit der fußläufigen Erreichbarkeit bzw. der Nutzung des Fahrrads

### **Benennung von Anforderungen hinsichtlich des ÖV bzw. des nichtmotorisierten Verkehrs**

- Fußgänger und Radfahrer: Bei der Wahl des Schulstandortes sollte die Möglichkeit der fußläufigen Erreichbarkeit bzw. der Nutzung des Fahrrads berücksichtigt werden.
- ÖV-Nutzer: Der Schülerverkehr im ÖPNV ist inhaltlicher Schwerpunkt des Leitfadens.

### **Konkretisierungsgrad der Hinweise**

Der Leitfaden bezieht sich ausschließlich auf den Schülerverkehr. Die Bandbreite der Hinweise er-

streckt sich über allgemeine Planungsgrundsätze bis hin zu konkreten Richtwerten:

- allgemeine Hinweise zu Einflussfaktoren der Kosten des Schülerverkehrs,
- konkrete Hinweise zu Sicherheitsmaßnahmen auf dem Schulweg und an Haltestellen,
- konkrete Hinweise zu Sicherheitsanforderungen an Fahrpersonal und Fahrzeuge,
- allgemeine Planungsgrundsätze zur Wahl von Schulstandorten und Festlegung von Schuleinzugsbereichen,
- allgemeine und konkrete Bedienungsvorschläge in Form von
  - betriebsorganisatorischen Maßnahmen,
  - Kriterien für Haltestelleneinzugsbereiche,
  - Mindestbedienung,
  - Angebotsgestaltung (Fahrplanangebot, Platzangebot, Anschlüsse),
- allgemeine Hinweise zu schulorganisatorischen Maßnahmen,
- allgemeine Hinweise zur Förderung des Verhältnisses zum ÖPNV
- konkrete Richtwerte für maximale Reisezeiten differenziert nach Schulart sowie für maximale Umsteigezeiten.

### **Art des Belanges, der berücksichtigt wird**

- Verkehrssicherheit,
- Aufenthaltsmöglichkeiten,
- Komfort,
- soziale Sicherheit,
- Sicherung des Verkehrsablaufs

### **Bewertung**

Positiv ist zu bewerten, dass die Darstellung auf einer Abwägung der Interessen aller Beteiligten (Schüler, Eltern, Schule, Schulträger, Verkehrsunternehmen) basiert, insgesamt dominiert die Sichtweise der Verkehrsunternehmen (z.B. Anlage V – Elternbrief). Schüler werden zwar als gegenwärtige und zukünftige Kunden wahrgenommen und es wird eine breite Palette von Aspekten wie Kosten, Standortwahl von Haltestellen und Schulen bis hin zu schulorganisatorischen Maßnahmen behandelt, jedoch sind die Anforderungen sehr stark auf Sicherheitsaspekte ausgerichtet. Weitergehende Hinweise, bezogen auf andere Belange, wären wünschenswert.

## 2. Änderungshinweise

### 2.1 Allgemeine Änderungen

- Die Belange von **Schülern als ÖV-Nutzer** sind zu ergänzen und zu konkretisieren.
- Die Anforderungen von Schülern, die zu **Fuß** oder mit dem **Fahrrad** zur Schule bzw. zur Haltestelle kommen, sollten stärker berücksichtigt werden, insbesondere in denjenigen Fällen, in denen sie mit den Anforderungen des ÖV im Konflikt stehen. Eventuell ist hier ein zusätzliches (Unter-)Kapitel zu Mobilitätsbedürfnissen von Kindern und Jugendlichen vorzusehen. (Weitere Empfehlungen zur Schulwegsicherung enthält das „Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen“, BAST (Hrsg.), Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 12, 1983)<sup>19</sup>
- Es sollte darauf verwiesen werden, dass die Hinweise auf den Schülerverkehr im Allgemeinen **auf Kinder- und Jugendwege übertragbar** sind.
- Auch im Bereich des Schülerverkehrs ist es zweckmäßig, die Schüler selbst an Planungen zu **beteiligen**, denn durch eine aktive Beteiligung an der Planung können Schüler an den ÖPNV herangeführt werden und auch Verständnis für die „Schwächen“ des ÖV-Systems entwickeln.

### 2.2 Konkrete Änderungen

Kapitel 1 Die Erwartungen der Beteiligten am Schülerverkehr, 1.1 Eltern und Schüler:

Aus Schülersicht werden kurze Wartezeiten, Direktverbindungen, ausreichendes Platzangebot, Verständnis für das Verhalten und die besondere Situation von Schülern genannt.

- Zu ergänzen wären:
  - gut erreichbare Haltestellen, attraktive Haltestellenausstattungen aus Sicht der Kinder und Jugendlichen, kostengünstige Nutzung des ÖV (diese Aspekte werden z. T. auch an späterer Stelle angesprochen) sowie
  - evtl. weitere Anforderungen aus Sicht von Fußgängern und Radfahrern (auch auf dem Weg von der / zur Haltestelle).

Kapitel 3 Sicherheit im Schülerverkehr, 3.2 Sicherheit auf dem Schulweg und an den Haltestellen

- Der Rad- und Fußgängerverkehr wird mit einem Hinweis auf Schulwegpläne abgehandelt, hier sind evtl. weitere Hinweise bzw. weiterführende Literaturstellen anzugeben.
- Hinsichtlich der Haltestellengestaltung sollten nachfolgende Aspekte ergänzt werden: ausreichende Warteflächen (2 Personen / m<sup>2</sup>), Wartehäuschen möglichst weit von der Fahrbahn entfernt, Sitzplätze, Sauberkeit, überdachte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Ticketautomaten, kindgerechte Gestaltung und Positionierung von Fahrplänen und weiteren Informationen, Informationen über Veranstaltungen (s. a. Kapitel 10.5)

Kapitel 4 Schulstandorte und Schuleinzugsbereiche (bzw. Kapitel 2 Kosten des Schülerverkehrs, 2.4 Einflussfaktor Standortplanung):

- Hier ist zu ergänzen, dass bei der Standortplanung auch die Abwägung mit den Interessen der Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen ist (Kriterium ist beispielsweise die Beschränkung der Häufigkeit der Überquerungen von Verkehrsstraßen bzw. ihrer Nutzung im Längsverkehr).
- Im Unterkapitel „Qualität der Erreichbarkeit“ werden Reisezeit und Notwendigkeit eines Verkehrsmittelwechsels genannt. Weitere Kriterien für Schüler sind die verkehrliche und soziale Sicherheit sowie der Komfort auf dem Weg zur / von der Haltestelle.
- Im Unterkapitel „Infrastrukturelle Aspekte“ sind Hinweise auf Schüler als Fußgänger und Radfahrer enthalten: Die sozialen Sicherheitsbedürfnisse der Schüler, denen durch Beleuchtung und ein Mindestmaß an Belebung des Schulweges Rechnung getragen werden sollte, werden benannt. Zu ergänzen wären weitere Bedürfnisse wie Komfort, Sicherung des Verkehrsablaufs und Aufenthaltsmöglichkeiten
  - durch komfortable Geh- und Radwege (ausreichende Breite, guter Bodenbelag, keine Steigungen, keine Umwege, kaum Kfz-Verkehr, geringe Kfz-Geschwindigkeiten),
  - durch komfortable Querungsstellen (ausreichende Dichte an Querungsstellen, kurze Querungswege, kurze Wartezeiten an LSA, Rundumgrün für Fußgänger, Druckknöpfe in kindgerechter Höhe),

<sup>19</sup> siehe hierzu Änderungshinweise weiter hinten.

- und durch Schutz vor Einflüssen des Kfz-Verkehrs auf den Wegen.

Die Textstelle (S. 18) *„Schulen verursachen heute einen erheblichen motorisierten Fahrverkehr (Mopeds, PKW, Busse). Die Zuführungsstraßen müssen entsprechend ausgebaut sein.“* sollte durch einen Hinweis auf die Notwendigkeit eines sicheren und attraktiven Zugangs zur Schule für Schüler als Fußgänger und Radfahrer und auf Konflikte, die mit dem MIV entstehen und zu bewältigen sind (fließender und ruhender Verkehr), ergänzt werden.

#### Kapitel 5 Bedienungsvorschläge für den Schülerverkehr, 5.2 Rechtliche Grundlagen

- Hier könnten neben der Benennung von PBefG, BOKraft, BOStrab, StVO, StVZO und weiteren Verordnungen die UN-Kinderrechtskonvention und das KJHG benannt werden, um auf die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an sie betreffenden Planungen aufmerksam zu machen.

#### Kapitel 6 Schulorganisatorische Maßnahmen, 6.5 Zusammenarbeit aller Beteiligten

- Auch hier ist ein Hinweis auf die Beteiligung von Schülern zweckmäßig.

#### Kapitel 7 Förderung des Verhältnisses zum ÖPNV

- Hier sollte ein Unterkapitel „Beteiligung von Schülern bei der Planung des Schülerverkehrs“ ergänzt werden (vgl. Vorschlag „Leitfaden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“).

Ebenso könnte ein Beispiel der erfolgreichen Beteiligung von Schülern dargestellt werden; Vorschlag: Schulprojekt „Nahverkehr in Soest 2000“ des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL), Hier beschäftigten sich Schülerinnen und Schüler von 1., 4., 5. und 10. Klassen an Hand unterschiedlichster Themenstellungen mit dem ÖPNV und konnten dadurch den Verkehrsunternehmen die Sichtweisen und Probleme der Kinder und Jugendlichen verdeutlichen. (Die Broschüre ist über [www.zrl.de](http://www.zrl.de) bestellbar).

### 3. Weiteres Vorgehen

Die Änderungshinweise sollten bei einer Überarbeitung des „Leitfadens für Schülerverkehr“ berücksichtigt werden.

## Merkblätter

**Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen, Ausgabe 1983, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen, Schriftenreihe "Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr", Heft 12**

Das Merkblatt gibt Hinweise zur Schulwegsicherung an die Bauleit- und Verkehrsplanung, an die Straßengestaltung und die Verkehrsregelung. Weiterhin werden konkrete Hinweise zur Gestaltung und Führung des Schulweges und Tipps zur verkehrssicheren Ausstattung (Kleidung, Reflektoren) von Kindern gegeben. Außerdem wird dargestellt, wie Kinder unter dem Schutz Dritter am Verkehr teilnehmen können. Verkehrserziehung und das Aufstellen von Schulwegplänen sind jeweils in einem eigenen Kapitel ausführlich erläutert. Schließlich werden Tipps gegeben, wie Aktionen zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen aussehen können.

### 1. Analyse

#### Benennung von Anforderungen von Kindern und Jugendlichen

- Allgemein werden die Bedürfnisse von Kindern benannt.
- Der Schwerpunkt bei der Benennung von Anforderungen von Kindern liegt bei den Anforderungen an den Schülerverkehr.

#### Benennung von Anforderungen hinsichtlich des ÖV bzw. des nicht-motorisierten Verkehrs

- Belange von Kindern als Fußgänger, Radfahrer und Teilnehmer des öffentlichen Verkehrs werden ausführlich berücksichtigt, z.B. wird darauf hingewiesen, dass an (Schulbus-) Haltestellen Fahrradabstellanlagen vorhanden sein müssen.

#### Konkretisierungsgrad der Hinweise

Die Hinweise sind sehr konkret und häufig mit Beispielen belegt. Zur Verkehrsregelung werden beispielsweise bestimmte Empfehlungen der Beschilderung gegeben; zahlreiche Konfliktpunkte sind mit Fotos dokumentiert und Alternativen dargestellt; es werden Hinweise für die Bauleitplanung zur Schaf-

fung von verkehrsberuhigten Bereichen gegeben; u.v.m.

#### Art des Belanges, der berücksichtigt wird

- Förderung selbständige Mobilität
- verkehrliche und soziale Sicherheit
- Beteiligung
- Komfort

#### Bewertung

Der Schwerpunkt bei diesem Merkblatt liegt bei der Verkehrssicherheit. Das Merkblatt berücksichtigt die Belange von Kindern und stellt eine gute Grundlage für die Gestaltung und Sicherung von Schulwegen dar. Defizitär ist die Berücksichtigung der Belange von Jugendlichen und radfahrenden Kindern. Vor dem Hintergrund der Herausgabe des Merkblattes im Jahr 1983 bedarf es einer Aktualisierung.

## 2. Änderungshinweise

### 2.1 Allgemeine Änderungen

- Neben der Entwicklung von Schulwegplänen für Kinder, die zu Fuß zur Schule kommen, sollte die Entwicklung von Schulwegplänen für Rad fahrende Kinder in einem eigenen Kapitel dargestellt werden.
- Bisher wird nur die Zielgruppe „Kinder“ im Merkblatt berücksichtigt. Die Zielgruppe „Jugendliche“ – vor allem bezüglich des Radfahrens - sollte bei einer Überarbeitung integriert werden. Im Rahmen der Darstellung der Verkehrsteilnahme von Grundschulkindern sollte die Verkehrsteilnahme nach Alter differenziert dargestellt werden (Grundschulkindern eher zu Fuß und mit dem Rad, Ältere Kinder und Jugendliche eher mit ÖV).
- Die Sicherheit an und die Gestaltung von Schulbushaltestellen sollten in einem eigenen, ausführlichen Kapitel erläutert werden (einschließlich der Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad).
- Die Verweise auf Richtlinien und gesetzliche Grundlagen müssen quantitativ und qualitativ überarbeitet werden.
- Teilweise müssen Abbildungen durch aktuelle Fotos ersetzt werden.
- Es sollte deutlich werden, dass die Prinzipien, die für die Schulwege gelten, auch auf andere Wege, die vorrangig von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, übertragbar sind.

## 2.2 Konkrete Änderungen

### Kapitel 1 Einführung und Kapitel 2 Grundlagen

- Verweis auf weiterführende Literatur, in der die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen ausführlich dargestellt sind.
- Das Ziel der Entwicklung von Schulwegplänen – die selbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern – muss deutlich herausgestellt werden.

### Kapitel 3 Bauleitplanung und Generalverkehrsplanung

- Das Kapitel muss insgesamt aktualisiert werden (Titel, Verweise auf Richtlinien, Regelwerke (BBauG), Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung etc.).
- Kinder brauchen länger als Erwachsene, um sich auf die nötige Aufmerksamkeit im Verkehrsgeschehen einzustellen. Dies erfordert besondere Maßnahmen im näheren Schulumfeld. Kinder lassen sich jedoch prinzipiell und unabhängig von der Nähe zur Schule leicht vom Verkehrsgeschehen ablenken. Dies muss deutlich werden.

### Kapitel 4 Straßengestaltung

### Kapitel 5 Verkehrsregelung

- Das Fahrrad ist das Verkehrsmittel, das schon jungen Kindern (Vorschulkindern) eine eigenständige Mobilität ermöglichen kann. Daher sollten die Hinweise zum Radfahren noch vertieft werden. Hier könnten Beispiele für die Anlage von Radwegen, Radfahrstreifen, oder Angebotsstreifen sowie eigene Abbiegespuren und Aufstellflächen an Kreuzungen und Einmündungen gegeben werden. In diesem Zusammenhang muss auf die ERA verwiesen werden.
- Absperrgeländer sollten prinzipiell nicht empfohlen werden, da sie eine vermeintliche Sicherheit darstellen können und häufig die eigentliche Ursache – dass durch ein hohes Aufkommen an Kindern und Jugendlichen mehr Platz benötigt wird – nicht behoben wird.
- Unterführungen im Verlauf von Schul- bzw. Kinderwegen sind aus Gründen der sozialen (Un-)Sicherheit nicht zu empfehlen. Besser ist es, an kritischen Querungsstellen Lichtsignalanlagen einzusetzen.
- Lichtsignalanlagen sollten kindgerecht gestaltet und geschaltet werden. Dies kann bspw. durch Anbringung von Druckknöpfen in erreichbarer Höhe, Rundumgrün und Vermeidung von gleichzeitigem Kfz-Abbiegeverkehr erreicht werden.

- Die Grundlage für die Gestaltung und Anwendungsbereiche von Fußgängerüberwege bildet die 2001 herausgegebene Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Sofern Fußgängerüberwege empfohlen werden, sollte auf diese Richtlinie verwiesen werden.
- Sofern Fußgängerschutzinseln, Mittelinseln und Fußgängerüberwege empfohlen werden, sollten diese in Kombination mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen eingerichtet werden.
- Parkverbote im Schulumfeld oder an Schul- bzw. Kinderwegen sollten durch bauliche Maßnahmen und Überwachungsmaßnahmen gesichert werden.

### Kapitel 6 Schulbezirke, Schulgrundstück, Unterrichtszeit

### Kapitel 7 Verkehrsteilnahme unter dem Schutz Dritter

- Beide Kapitel sind im Hinblick auf die aktuelle Rechtslage zu überprüfen und ggf. zu ändern.

### Kapitel 8 Ausstattung – Kleidung und Fahrrad

- Hier fehlt ein Verweis auf die Nutzung von Fahrradhelmen (neues Foto mit Kindern, die Fahrradhelm tragen).
- Die rechtlichen Angaben sind auf Aktualität zu überprüfen und ggf. zu ändern.

### Kapitel 9 Verkehrserziehung

- Die Ausführungen zur Verkehrserziehung sollten auch deutlich machen, dass in erster Linie ein verkehrssicheres Umfeld geschaffen werden muss, da Kinder nur bedingt „verkehrsgerecht“ erzogen werden können. Ausführungen zum Thema Mobilitätserziehung sollten hinzugefügt werden.

### Kapitel 10 Schulwegpläne

- Dieses Kapitel sollte 2 Unterkapitel haben:
  1. Die Entwicklung von Schulwegplänen für Grundschüler, die zu Fuß zur Schule kommen; dieses Kapitel sollte übertragbar sein für den Fußweg, den Kinder zur Bushaltestelle nehmen, um mit dem Bus zur Schule zu kommen (ggf. in eigenes Kapitel mit der Ausstattung von Bushaltestellen etc.).
  2. Die Entwicklung von Schulwegplänen für vorwiegend ältere Schüler, die mit dem Rad zur Schule kommen.

Kapitel 11 Aktionen zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen

- Die Inhalte des Kapitels 9 (Methodencheck) sind zu umreißen. Auf den etwaigen Leitfaden „Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“ sollte verwiesen werden

### **3. Weiteres Vorgehen**

Das Merkblatt sollte neu aufgelegt werden. Die dargestellten Änderungshinweise sollten bei der Neubearbeitung berücksichtigt werden.

## Unterrichtseinheit „Ich und die Straße“

Die Kultusministerkonferenz hat mit ihrer „Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule“ in der Fassung von 1994 eine Wende eingeleitet. Die Schule hat die Aufgabe, „verkehrsspezifische Kenntnisse zu vermitteln und die für reflektierte Mitverantwortung in der Verkehrswirklichkeit erforderlichen Fähigkeiten und Haltungen zu fördern. Verkehrserziehung beschränkt sich nicht nur auf das Verhalten von Schülerinnen und Schülern und auf ihre Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse; sie schließt vielmehr auch die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner zukünftigen Gestaltung ein. Verkehrserziehung in der Schule leistet insofern Beiträge gleichermaßen zur Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umwelterziehung und Gesundheitserziehung.“

In der Folge hat die Bundesanstalt für Straßenwesen mit dem Projekt 8712 „Erhöhung der Verkehrssicherheit von Schülern des Sekundarbereichs: Entwicklung und Erprobung eines Leitfadens“ die Entwicklung entsprechender Unterrichtseinheiten angeregt (ERKE / WITTE, 1996). Die positiven Erfahrungen haben in Niedersachsen zur Entwicklung des „Curriculum Mobilität“ (LAND NIEDERSACHSEN, 2002; CURDT / ROSELIEB, 2002) geführt: Ziel ist „Mobilitätskompetenz“. Die Aufgaben der Verkehrserziehung werden in andere Fächer integriert. In anderen Bundesländern wurden in ähnlicher Weise neue Rahmenrichtlinien oder Curricula entwickelt (z.B. Land Brandenburg 2000). Die Entwicklung wird im Projekt des Umweltbundesamtes „Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Schule“ systematisch durch das ifeu in Zusammenarbeit mit dem VCD untersucht (vgl. auch LINNERT, 2003).

Die genannte „kritische Auseinandersetzung“ richtet sich auch auf die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen – auf die tatsächlichen Bedürfnisse, auf das Wünschenswerte und das Mögliche. Die „zukünftige Gestaltung“ bezieht die Beteiligung der Kinder und Jugendlichen mit ein. Im aktuellen Projekt sind entsprechende Methoden zusammengestellt und erprobt worden. Darauf und auf dem früheren Projekt aufbauend werden einige Unterrichtsprojekte vorgeschlagen, die geeignet sind, Schülerinnen und Schüler umfassend und kritisch mit dem öffentlichen Raum vertraut zu machen und ihre Kompetenz zu fördern:

- für eine reflektierte Wahl der Schul- und Alltagswege
- für eine Beherrschung der Regeln und Gewohnheiten im Verkehr sowie einen souveränen Umgang mit Abweichungen
- für eine aktive und kreative Beteiligung an Planungsprozessen
- bezüglich der Bedeutung einer nachhaltigen Mobilität.

Die Unterrichtseinheiten sind in allgemeiner Form konzipiert. Sie müssen auf den Jahrgang und die örtlichen Bedingungen angepasst werden. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Themen und liefert Anregungen zur Eignung für die Schuljahre:

Thema	Eignung
(1) Öffentlicher Raum als Verkehrs- und Aufenthaltsraum - der Bäcker an der Ecke - der Supermarkt in der Nachbarschaft - der Platz mit dem Denkmal im Quartier	1. bis 3. Schuljahr; 4. bis 10. Schuljahr; 11. und 12. Schuljahr
(2) Kinder und Jugendliche als selbstständige Nutzer des ÖPNV	4. bis 10. Schuljahr
(3) Haltestellen als Schnittstellen von Verkehrswegen	4. bis 10. Schuljahr
(4) Verkehrsverhalten als Sozialverhalten	7. bis 12. Schuljahr
(5) Konflikte im Verkehr	3. bis 10. Schuljahr
(6) Alltagswege	1. bis 4. Schuljahr
(7) Queren von Verkehrsstraßen	1. bis 4. Schuljahr
(8) Verkehrsberuhigung im Schul- und Wohnumfeld	7. bis 12. Schuljahr
(9) Geh- und Radwege: Mängel von Geh- und Radwegen	4. und 5. Schuljahr
(10) Geh- und Radwege: Behinderungen und Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen	4. bis 10. Schuljahr



**(1) Öffentlicher Raum als Verkehrs- und Aufenthaltsraum:**

- **der Bäcker an der Ecke**
- **der Supermarkt in der Nachbarschaft**
- **der Platz mit dem Denkmal im Quartier**

**Richtziel**

Öffentliche Räume differenziert als Verkehrsräume und soziale Räume erfassen und kritisch analysieren können.

**Ziele**

- den öffentlichen Raum mit seinen physischen Gegebenheiten, seiner Struktur, den funktionalen Möglichkeiten und Einschränkungen kennen lernen
- ihn als Teil des Systems Stadt, Dorf oder Siedlung begreifen
- seine verkehrlichen, sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen, kommunikativen und politischen Aspekte erfassen
- den öffentlichen Raum als gestaltbare Umwelt wahrnehmen.

**Planung und Vorbereitung**

- einen für die Kinder oder Jugendlichen relevanten Platz oder Straßenabschnitt, gegebenenfalls auch einen überschaubaren Teil des Wohnquartiers oder der Innenstadt auswählen
- Kontakt zu Stadtverwaltung, Polizei, Anliegern aufnehmen
- Pläne, Unfalldiagramme, Daten zur Lärm- und Schadstoffbelastung sammeln.

**Durchführung**

- Erkundung des ausgewählten Bereiches mit Interviewstreifzügen, Beobachtungen, Foto- oder Filmaufnahmen
- Beobachtung des Verhaltens von Erwachsenen, Jugendlichen, Kindern – differenziert nach Verkehr und Aufenthalt
- Pläne selbst anlegen, Fotodokumentation, Videoaufnahmen
- eigne Erfahrungen mit dem Bereich sammeln
- Zukunftswerkstatt zur Verbesserung der Situation, zum eigenen Verhalten.

**Auswertung und Ergebnis**

- Gruppendiskussion, Präsentation
- Nutzung der Ergebnisse für den Unterricht in anderen Fächern
- Gegebenenfalls und bei entsprechendem Wetter Nutzung des öffentlichen Raumes für Unterricht im Freien
- Straßenfest
- Entwicklung von Spielen für den öffentlichen Raum.

**(2) Kinder und Jugendliche als selbstständige Nutzer des ÖPNV****Richtziel**

Eine sichere und selbstständige Nutzung des ÖPNV vorbereiten:

**Ziele**

- die Angebote des ÖPNV kennen und bewerten können
- den Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln fördern
- den ÖPNV selbstständig nutzen können
- das öffentliche Verkehrsnetz kennen lernen

**Planung und Vorbereitung**

- die regionalen Möglichkeiten des ÖPNV zusammentragen
- Übersichtspläne und Streckennetze von Bussen und Straßenbahnen, U-/S-Bahn sammeln und bearbeiten (Beginn und Endstation der Linien finden und einzeichnen, das Erreichen von Zielen planen, Netzlücken aufzeigen)
- das Tarifsystem, Ermäßigungen für Schüler, Familien, Gruppen ermitteln
- über Erfahrungen bei der Nutzung des ÖPNV berichten

**Durchführung**

- wichtige Einrichtungen des ÖPNV besichtigen (Verkehrsstationen, Wege dorthin und ihr Umfeld, Fahrradabstellanlagen, Wartebereiche, Fahrkartenverkauf, Information und Orientierung, Geschäfte, Betriebshöfe und Fahrzeuge)
- Fahrpläne lesen, Fahrkarte, Streifenkarte lösen, selbstständig fahren, um z.B. einen gemeinsamen Treffpunkt zu erreichen
- verschiedene öffentliche Verkehrsmittel ausprobieren und miteinander vergleichen (Geschwindigkeit, Komfort, Kosten, Zeittakt, Fahrzeiten, Anbindung)
- eine ÖPNV-Rallye durchführen

**Auswertung und Ergebnis**

- die Möglichkeiten, regionalen Probleme, Vor- und Nachteile des ÖPNV zusammenstellen
- den ÖPNV persönlich bewerten

### **(3) Haltestellen als Schnittstellen von Verkehrswegen**

#### **Richtziel**

Haltestellen, gegebenenfalls auch Bahnhöfe vor Ort als Verkehrsräume, Schnittstellen von Verkehrsströmen, Umsteigemöglichkeiten sowie als Aufenthaltsorte und soziale Räume erfassen:

#### **Ziele**

- Haltestellen vor Ort, ihr Umfeld, ihre Ausstattung und die Zugänge kritisch betrachten
- eigenes Verhalten beim Umsteigen und Warten an Haltestellen reflektieren
- das öffentliche Verkehrsnetz kennen lernen

#### **Planung und Vorbereitung**

- richtiges Verhalten beim Zugang und Abgang, beim Warten und Umsteigen an Haltestellen besprechen
- Merkmale für eine kinder- und jugendlichenfreundlich ausgestattete Haltestelle zusammenstellen (Lage, Überdachung, Sitzbank, Beleuchtung, Netzplan, Sicherheitsvorkehrungen)
- Unfalldaten aus dem Umfeld von Haltestellen besorgen (Polizei)
- eine Umsteigehaltestelle oder einen Umsteigebahnhof zur Erkundung auswählen

#### **Durchführung**

- Brainstorming zu eigenen Erfahrungen mit der Verkehrsstation
- Verhalten beim Erreichen und Verlassen der Haltestellen sowie beim Warten, Ein- und Aussteigen an Haltestellen beobachten
- Fahrradabstellanlagen und Park & Ride-Anlagen analysieren
- die Umsteigehaltestelle bzw. den Umsteigebahnhof erkunden: Ausstattung, Beleuchtung, Gestaltung, Sauberkeit, Sichtbedingungen
- Verkehrsverbindungen ermitteln: Linien, Fahrpläne, Anschlüsse, Informations- und Orientierungshinweise, Wartezeiten, Fahrpreise
- Automaten bedienen, Pläne lesen, sich orientieren
- die Bedeutung der Verkehrsstation für das Quartier erarbeiten und zeichnerisch darstellen

#### **Auswertung und Ergebnis**

- eigenes Verhalten und eigenen Bedarf reflektieren
- bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts von Haltestellen überlegen (Trennung der Wege, Überdachungen, Gestaltung des Wartebereiches,

- Nischen, Geländer, Fahrradabstellanlagen)
- optimale und benutzerfreundliche Haltestellen entwerfen (Zeichnung, Bau eines Modells)
- die Ergebnisse der Erkundung der Umsteigehaltestelle bzw. des Umsteigebahnhofes darstellen (Wegebeziehungen, Beschilderung, Fahrscheinverkauf, Kioske, Warteverhalten, Nutzung durch Nicht-Fahrgäste)

### **(4) Verkehrsverhalten als Sozialverhalten**

#### **Richtziel**

Die interaktiven und kommunikativen Verhaltensweisen im Verkehr erarbeiten

#### **Ziele**

- die wechselseitige Abhängigkeit und die gegenseitige Beeinflussung der Verkehrsteilnehmer im Verkehr begreifen
- Mitteilung und Verständigung der Verkehrsteilnehmer als meist nicht sprachlich vermittelte Interaktionen kennen lernen
- die Notwendigkeit von eindeutigen und kommunikativen Verhaltensweisen im Verkehr einsehen
- den Prozess der Abstimmung zwischen Verkehrsteilnehmern verstehen

#### **Planung und Vorbereitung**

- konkrete Beispiele für Sozialverhalten im Verkehr sammeln: Queren einer einmündenden Straße, Radfahren auf dem Gehweg, Einordnen zum Linksabbiegen, Queren am Zebrastreifen
- Einschränkungen und begrenzte Möglichkeiten des Verhaltens bestimmter Verkehrsteilnehmer einbeziehen: Kinder, Radfahrer, Behinderte, ältere Menschen, Lkw-Fahrer beim Wenden, Abbiegen oder Halten, Pkw-Fahrer bei begrenzten Sichtmöglichkeiten

#### **Durchführung**

- interaktive und kommunikative Verhaltensweisen im Verkehr herausarbeiten (Kopfbewegungen, Blickverhalten, Fahrverhalten, Beobachtung und Beachtung der anderen, Handzeichen geben, Gesten, Bewegungen)
- in Rollenspielen Kooperation, nonverbale Kommunikation, Umgang mit Emotionen und Aggression üben
- eine Verkehrsbeobachtung für ausgewählte Verhaltensweisen durchführen
- in der Verkehrswirklichkeit oder im Schonraum (Jugendverkehrsschule, Schulhof) verkehrsbezogenes Sozialverhalten einüben

### Auswertung und Ergebnis

- die Bedeutung von Mitteilungen, Verständigung und Rückmeldung darstellen
- eine Präsentation (Diaserie, Powerpoint, Video) zum Verkehrsverhalten als Sozialverhalten erstellen, evtl. Lehrern, jüngeren Schülern oder anderen Schulklassen zur Verfügung stellen
- Poster zum Thema erstellen
- Veränderungen des eigenen Sozialverhaltens im Verkehr überlegen: Was könnte ich bei mir verändern? Wo und wie könnte ich mich besser verhalten?

### (5) Konflikte im Verkehr

#### Richtziel

Die Entstehung und Bewältigung problematischer Verkehrssituationen kennen lernen

#### Ziele

- schwierige Situationen im Verkehr erkennen können
- soziale Aspekte und Probleme, die sich aus dem eigenen Geh- oder Fahrverhalten ergeben, unterscheiden können
- Verkehrsgeschehen als Abfolge von Einzelsituationen begreifen
- Konflikte als nicht ausreichend aufeinander bezogenes oder abgestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer begreifen
- sicher mit schwierigen Situationen umgehen

#### Planung und Vorbereitung

- aus eigenen Erfahrungen schwierige Verkehrssituationen schildern lassen bzw. vor Ort erkunden
- den Schulweg hinsichtlich schwieriger Situationen und ihrer Bewältigung untersuchen

#### Durchführung

- Analyse der Schulwegepläne hinsichtlich sozial und verkehrlich schwieriger Situationen erarbeiten
- anhand von konkreten schwierigen Verkehrssituationen (Vorfahrtsituation, Rechts- und Linksabbiegen, Kreuzungsbereich allgemein, Kreuzungsbereich Fahrbahn und Radweg, Radweg-Ende) die Verhaltensweisen herausarbeiten, die für die Bewältigung der Situationen und für ein "Miteinander" notwendig sind
- in der Verkehrswirklichkeit oder im Schonraum (Jugendverkehrsschule, Schulhof) die praktische Bewältigung von schwierigen Situationen einüben
- Verkehr als soziales System erarbeiten: Abstimmung zwischen den Verkehrs-

teilnehmern, Handlungsspielraum aufbauen, Beobachtung, Zeichengebung, Gewährung von Vorrang, Verzicht auf eigenen Vorrang, Nachteile in Kauf nehmen

### Auswertung und Ergebnis

- die Bedeutung der sozialen Aspekte des öffentlichen Raumes allgemein und des Straßenverkehrs im Besonderen darstellen
- Lösungs- und Bewältigungsmöglichkeiten für schwierige Situationen vorstellen
- Planung und Vorbereitung von Situationen einbeziehen
- das Schulumfeld mit den schwierigen Situationen darstellen (Karte, Skizze, Fotos) und Bewältigungsmöglichkeiten (Zeichnungen, Collagen, Fotos) anbieten, in der Klasse oder Schule ausstellen
- alternative Lösungen für die Wahl des Weges entwickeln
- Bereiche für Aufenthalt und Spiel im öffentlichen Raum ermitteln und erproben

### (6) Alltagswege

#### Richtziel

Wegenetze kennen lernen und Alltagswege zweckmäßig, komfortabel und sicher planen können

#### Ziele

- Wege nach Merkmalen differenzieren können: Lage, Verkehrsbelastung, Fußweg, Radweg, signalisierte Überwege
- soziale Bedingungen einschätzen können
- Wege entsprechend dem Ziel bzw. der zu bewältigenden Aufgabe planen können
- Wegeketten planen können
- Zeitbedarf schätzen können

#### Planung und Vorbereitung

- die Alltagsmobilität in der Klasse erheben: Tagebuch für Ziele, Wege, Zeitaufwand, gegebenenfalls mit kritischen Ereignissen
- Stadtpläne, möglichst auch Kinderstadtpläne und Radwegepläne sammeln

#### Durchführung

- Kriterien für die Bewertung von Straßen, Fuß- und Radwegen erarbeiten
- Stadtplanausschnitt differenziert analysieren
- eigene Wege als Beispiele vorstellen lassen und nach Kriterien diskutieren

#### Auswertung und Ergebnisse

- Wegetagebücher auswerten
- eigenen Kinder- oder Jugendstadtplan erstellen
- Fahrrad-Rallye planen und durchführen und an Kriterien orientiert auswerten

## (7) Queren von Verkehrsstraßen

### Richtziel

Querungshilfen kennen lernen und das eigene Querungsverhalten auf die Verkehrssituation abstimmen können, auch außerhalb von Querungshilfen

### Ziele

- markierte, bauliche und technisch gesicherte Querungshilfen differenzieren können und die jeweils gültigen Regeln zur Benutzung kennen
- Lage und Art der Querungshilfen im eigenen Quartier, im Wohnumfeld oder im Zentrum kennen
- den zu querenden Verkehr einschätzen können: Geschwindigkeit und Geschwindigkeitsunterschiede, Abstände, Zeitlücken, beabsichtigtes Fahrverhalten, Zeichengebung
- den eigenen Wunsch zu queren deutlich vermitteln können
- Querungsstellen strategisch in das eigene Verhalten auf dem Schul- und Heimweg sowie auf Alltagswegen einplanen können

### Planung und Vorbereitung

- o Integration in die Vorbereitung auf die Radfahrprüfung
- o Stadtpläne sammeln und analysieren
- o Foto- oder Videodokumentation
- o Sammlung der zugehörigen Unfalldaten

### Durchführung

- o Brainstorming zu eigenen Erfahrungen beim Queren von Straßen
- o Felderkundung zu Fuß oder mit dem Fahrrad
- o Schätzung und Messung der Geschwindigkeit mit Unterstützung der Polizei
- o Interviews mit angehaltenen Kraftfahrern

### Auswertung und Ergebnis

- Analyse der Unfalldaten
- Analyse der gesammelten Beobachtungen und Erfahrungen
- Einarbeiten in Quartierpläne

## (8) Verkehrsberuhigung im Schul- und Wohnumfeld

### Richtziel

Maßnahmen und Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Schulumfeld oder in einem ausgewählten Wohngebiet erkunden

### Ziele

- die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Schulumfeld oder im Wohngebiet kennen lernen
- weitere Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung überlegen

### Planung und Vorbereitung

- sich über Maßnahmen und Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung allgemein informieren: Broschüren der Umweltverbände, Stadtverwaltung, Bürgerinitiativen
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung beabsichtigen: Geschwindigkeitsbegrenzung, engere Fahrbahn, Aufpflasterung, Rückbau von Durchgangsstraßen

### Durchführung

- Maßnahmen und Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Schul- und Wohnumfeld untersuchen: Tempo-30-Zone, Verkehrsberuhigter Bereich, "Spielstraße", Fußgängerzone, Schwellen, Aufpflasterungen
- Fotodokumentation
- Schülerbefragung oder Anwohnerbefragung zur Verkehrsberuhigung durchführen: Vorteile, Nachteile, Wünsche, Wissensstand zur Bedeutung von Verkehrsberuhigung

### Auswertung und Ergebnis

- Ergebnisse der Erkundung und Befragung auswerten und zusammenfassen
- Vorschläge zur Verkehrsberuhigung im Schul- und Wohnumfeld mit Argumenten und in Plänen entwickeln, Pläne erstellen und den zuständigen Vertretern in Bezirks- oder Stadtrat, in Parteien oder Behörden vorstellen
- Sicherheitsaspekte und ökologischen Nutzen von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung darstellen: Emissionen, Benzinverbrauch, Bremsweg, Lärm, Begrünung, Aufenthaltsqualität, Spiel im öffentlichen Raum

### **(9) Geh- und Radwege: Mängel von Geh- und Radwegen**

#### **Richtziel**

Die kritischen Stellen von Rad- und Fußwegen durch die Erstellung und Anwendung von Mängellisten erarbeiten

#### **Ziele**

- Wege für Gänge zu Fuß und mit dem Fahrrad unter Gesichtspunkten von Sicherheit und Komfort planen
- "grüne" Alternativwege kennen
- Schnittpunkte mit dem Kraftfahrzeugverkehr kritisch begreifen

#### **Planung und Vorbereitung**

- Merkmale und Kriterien für eine Mängelliste zusammenstellen: Vorhandensein von Rad- und Fußwegen, Netzstruktur, Belag, Breite, Bordsteine und Bordsteinabsenkungen, Wegführung an Kreuzungen und Einmündungen, Unterbrechungen bei Rad- und Fußwegen, Umwege durch Einbahnstraßen, Fußgängerüberwege, LZA, Verkehrszeichen, Hindernisse, Fahrzeuge auf Radwegen, Wegeschäden und Unebenheiten
- Untersuchungsräume festlegen: Einzugsbereich der Schule, Wohnumfeld, Stadtteil, Innenstadt
- die regionale Statistik der Polizei über Unfälle einbeziehen

#### **Durchführung**

- Rad- und Fußwege anhand der aufgestellten Kriterien überprüfen
- Mängel, Gefahrenstellen und Folgen im Wegesystem feststellen, fotografieren
- Verkehrsteilnehmer auf den Rad- und Fußwegen beobachten

#### **Auswertung und Ergebnis**

- den Ist-Zustand der überprüften Rad- und Fußwege darstellen
- Mängel an Rad- und Fußwegen auflisten, ggf. in Kategorien einteilen
- die beobachteten Probleme und die ermittelten Konfliktpunkte mit der Unfallstatistik der Polizei vergleichen
- Mängelliste den zuständigen Stellen vorstellen: Tiefbauamt, Verkehrssicherheitskommission
- ein Anforderungsprofil für Rad- und Fußwege ableiten, das den Bedürfnissen von Radfahrern und Fußgängern gerecht wird
- "Testempfehlungen" für Radwege und Verkehrswege für Radfahrer ableiten, z.B. empfohlener Radweg zu einem beliebten Schwimmbad, zu einem Sportzentrum

### **(10) Geh- und Radwege: Behinderungen und Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen**

#### **Richtziel**

Die Probleme und Gefahren für Fußgänger und Radfahrer durch parkende Fahrzeuge und deren Nutzer erfassen

#### **Ziele**

- Behinderungen und entstehende Gefahren für Fußgänger und Radfahrer durch unsachgemäß oder vorschriftswidrig geparkte Fahrzeuge aufzeigen
- rechtliche Grundlagen, Markierungen und Beschilderungen kennen lernen
- Gefahren für Radfahrer beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen erkennen und vermeiden
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern beim Ausweichen gegenüber parkenden Fahrzeugen erkennen und vermeiden
- die besonderen Risiken erfassen, die von ein- und aussteigenden Fahrern/Fahrgästen ausgehen und die beim Be- und Entladen entstehen

#### **Planung und Vorbereitung**

- rechtliche Grundlagen zum Parken zusammenstellen
- Behinderungen, Konflikte und Gefahren durch parkende Fahrzeuge zusammentragen
- Probleme nach Betroffenen und Art der Beeinträchtigung differenzieren: Fußgänger, Personen mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Radfahrer, Lieferverkehr, Feuerwehr

#### **Durchführung**

- das Parkverhalten der Autofahrer durch Beobachtungen und mit Interviews „ergründen“: Art und Lage der Parkplätze, Aufstellformen, Parkplatzmangel
- Konflikte und Gefahren für die Verkehrsteilnehmer durch Beobachtung und Befragung ermitteln: Erfahrungen und Ärgernisse zwischen Fußgängern, Radfahrern und "Parkern"
- Erfahrungen der Polizei einbeziehen, eine Politesse zur Überwachung des ruhenden Verkehrs befragen oder bei ihrer Arbeit begleiten

#### **Auswertung und Ergebnis**

- die Interessen der Kinder und Jugendlichen an der Nutzung des öffentlichen Raumes herausarbeiten
- Möglichkeiten von alternativen Verhaltensweisen für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer diskutieren
- mit der lokalen Redaktion einer Zeitung gemeinsam an einer Reportage zum Parken arbeiten
- alternative Parkmöglichkeiten