

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

### „Quer gedacht, aber schief gelaufen“

14. September 2007, 10.30 Uhr, Koelnmesse,  
Eventbühne in Halle 9

#### Veranstalter:

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.  
IFMA Cologne, Stadt Köln

Mit freundlicher Unterstützung durch das Ministerium für  
Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Moderation: Michael Bläss, Stadt Wesel

- 10.30 Uhr Begrüßung Angela Spizig  
Bürgermeisterin der Stadt Köln
- 10.45 Uhr Kids im Quartier – Das Verkehrsverhalten von Kindern und  
Jugendlichen in unterschiedlichen Quartierstypen  
Dr. Ulrike Reutter, ILS, Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
- 11.15 Uhr Neue Schule – Neue Wege, Sind Kinder ausreichend auf  
Gefahrensituationen im Straßenverkehr vorbereitet?  
Dipl.-Ing. Sabine Degener, Fachbereich Verkehrsverhalten/ -pädagogik,  
Unfallforschung der Versicherer
- 11.45 Uhr Auswirkungen entwicklungspsychologischer Aspekte auf das  
kindliche Querungsverhalten  
Dr. Susann Richter, Universität Dresden, Professur für Verkehrspsychologie
- 12.15 Kaffeepause und Kommunikation
- 12.45 Uhr **Forum: Wie müssen Querungsstellen gestaltet sein?**
- Sicherheits- und Einsatzkriterien für Querungsstellen insbesondere  
unter Berücksichtigung der Belange von Kindern  
Dr.-Ing. Carola Bachmann, Straßenverkehrsamt Darmstadt
- Beispiele für bauliche Lösungen für Fußgängerquerungen  
Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp, Planerbüro Südstadt
- Lösungsansätze bei Querungen für den Radfahrer  
Dipl.-Geogr. Ulrich Kalle, Landesgeschäftsstelle ADFC, NRW
- 13.45 Uhr Sind Querungsstellen gemeinsam mit Kindern planbar und wie?  
Dr. Jürgen Göttsche, Stadt Marl
- 14.15 Uhr Zusammenfassung und Verabschiedung

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

Angela Spizig

---

### **Begrüßung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen zum Kongress „Quer gedacht, aber schief gelaufen“. Ich begrüße Sie auch im Namen von Oberbürgermeister Fritz Schramma, Aufsichtsratsvorsitzender der Koelnmesse, der leider heute nicht hier sein kann. Ich versichere Ihnen, dass er und andere Entscheidungsträger der Stadt Köln mit großem Interesse auf die Ergebnisse dieses Kongresses blicken werden. Denn was Sie – fast 200 Experten aus Industrie, Fachhandel, Verbänden, dazu Erzieher und Verkehrsplaner – heute diskutieren, kann in die Verkehrskonzepte der Zukunft einfließen – und zwar nicht nur in Köln.

Der Kongress, der in diesem Jahr zum vierten Mal stattfindet, wird bundesweit viel beachtet. Er hat mitgeholfen, die Verkehrssicherheit für Kinder als eigenständigen Themenbereich in der gesamten Fachöffentlichkeit zu etablieren. Indem die Fragestellung jeweils aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet wird – zum Beispiel Verkehrs- und Entwicklungspsychologie, Planung, Best Practice und so weiter – erhalten wir neue Antworten und sehen neue Wege. Denn auch in einer nicht zuletzt im Straßenverkehr immer komplexer werdenden Welt darf es nicht so weit kommen, dass Eltern und Kinder kapitulieren, dass die Jüngsten mit Angst durch unsere Städte gehen oder fahren, dass sie kaum wagen, eine Straße alleine zu passieren. Auch heute müssen wir Kinder zur Selbständigkeit erziehen. Sie müssen alleine auf sich aufpassen können, selbst wenn uns Erwachsenen Kinder und Jugendliche im Jahre 2007 gefährdeter erscheinen als wir dies vielleicht für unsere eigene Kindheit und Jugend empfinden. Gleichzeitig müssen Rahmenbedingungen in unseren öffentlichen Räumen geschaffen werden, die alle Verkehrsteilnehmer mit ihren völlig unterschiedlichen Interessen und Möglichkeiten berücksichtigen.

Daher stehen im Mittelpunkt dieser Kongressreihe immer wieder Kinder und Jugendliche. Sie sind nicht nur die schwächsten Verkehrsteilnehmer und durch ihre geringe Größe und den mangelnden Überblick benachteiligt, sondern oft genug auch diejenigen, deren Verhalten sich am Schwierigsten planen und voraussagen lässt. Dies gilt ganz besonders für Querungsbereiche. Kreuzungen sind per se unfallträchtig, denn gerade hier stoßen unterschiedliche Interessen im wörtlichen und im übertragenen Sinne zusammen. Viele Menschen bewegen sich mit verschiedenen und unterschiedlich starken Verkehrsmitteln – Straßenbahn, Kraftwagen, Motorrad, Fahrrad oder schlicht Schusters Rappen – in verschiedene Richtungen. Hinzu kommt, dass einige Mitspieler in dieser Situation – eben Kinder – oft wenig sehen können, schlecht zu sehen sind und zu allem Überfluss oft nicht so agieren, wie wir es meist von einem Erwachsenen erwarten können.

Meine Damen und Herren,

„die Kindheit ist eine wunderschöne Zeit.“ Viele haben diese Aussage schon gehört, nicht wenige nehmen sie des Öfteren selbst in den Mund. Was fasziniert uns rückblickend an der Kindheit bzw. was freut uns, wenn wir Kinder heute beobachten? Kinder sind unbekümmert, sorgen sich weniger, tragen keine große Last von Verantwortung, aber auch keine Menge von Erfahrungen, die uns Erwachsene meist geplant und vorausschauend handeln lässt. Kinder sind verspielt, verträumt, neugierig, interessieren sich für alles, manchmal auch für ein buntes Schild am Haus gegenüber, das viel spannender erscheint als die rote Ampel unmittelbar vor ihnen. Kinder sind direkt und spontan, sie vermeiden den Umweg, verlassen gerne die

## **Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07**

---

ausgetretenen Pfade, sie denken – genauso wie es das Motto des Kongresses ausdrückt – quer und dann läuft es schief, mit manchmal schmerzhaften Konsequenzen. Kinder sind also reichlich anders als Erwachsene. Dennoch müssen sie bisher wie selbstverständlich die oftmals alleine am Denken und Funktionieren von Erwachsenen orientierten Straßenverkehrs-Situationen nutzen und – überstehen.

Ich freue mich, dass auch der diesjährige Kongress sein Thema so vielseitig behandelt. Einerseits versuchen Sie zu klären, wie Kinder – entwicklungspsychologisch betrachtet – denken und den Straßenverkehr wahrnehmen. Daneben erörtern Sie, ob und wie Kinder pädagogisch auf den Alltag auf und an unseren Straßen vorbereitet sind. Gleichzeitig prüfen Sie die bisherige Bauweise von Kreuzungen und Querungen inkl. der Frage, ob und wie gerade diese Verkehrssituationen gemeinsam mit Kindern geplant werden können. Ich bin, wie gesagt, schon sehr gespannt auf die Ergebnisse.

Und denjenigen unter uns, die sich vielleicht nicht so ganz in ein Kind im heutigen Straßenverkehr einfühlen können, sei ein Spaziergang in der Rush hour durch London oder eine andere Stadt empfohlen, in der Linksverkehr herrscht. Schauen Sie gerade in den ersten Stunden vor dem Queren einer Straße immer in die richtige Richtung, gerade wenn sie vielleicht dort im Urlaub sind, staunend über die Architektur, die berühmten Plätze und vielleicht sogar Erinnerungen an früheren Reisen dorthin nachhängend? Wahrscheinlich nicht und damit: Willkommen im kindlichen Straßenverkehr!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

Dr. Ulrike Reutter, ILS

---

### **Kids im Quartier – Das Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen in unterschiedlichen Quartierstypen**

„Kids im Quartier“ war ein Teilprojekt im Forschungsverbund EVALO – Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte“ (BMBF Förderkennzeichen 19 W 10 70 B) und wurde im Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW) von Dipl.-Ing. Henrik Freudenau, Dipl.-Psych. Sebastian Rabe und Dr. Ulrike Reutter bearbeitet. Untersucht wurden in drei unterschiedlichen Siedlungsformen (Einfamilienhaus-, Zeilenbausiedlung und innenstadtnahes Mischgebiet) die Mobilitätsansprüche und das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen unter dem besonderen Aspekt sich verändernder Ansprüche an Quartiere aufgrund des Heranwachsens und Älterwerdens.

Insbesondere der Aspekt, dass Anpassung ein wechselseitiger Prozess ist, bei dem sich sowohl die Umweltbedingungen verändern als auch die Menschen eine Anpassungsleistung erbringen müssen, spiegelt sich bei „Kids im Quartier“ wider – denn gerade Kinder müssen sich während ihrer Entwicklung dadurch, dass sie sich ständig selbst verändern, auch ihren Umweltbedingungen immer wieder anpassen. „Kids im Quartier“ wollte klären, ob und inwieweit raumstrukturelle Gegebenheiten geeignet sind, diesen Anpassungsprozess so zu gestalten, dass ein gefahrloses, anregendes, selbständiges und selbst gestaltendes Aufwachsen und zugleich eine sichere Raumeignung und Mobilität möglich sind.

Anders ausgedrückt: Wie anpassungsfähig sind unterschiedliche Siedlungsformen und in welchem Maß eröffnen sie Kindern und Jugendlichen genügend Optionen, ihre (wechselnden) Ansprüche zu erfüllen?

### **Anpassungsfähigkeit im Kontext von Kinder- und Jugendfreundlichkeit**

Um den Begriff „Anpassungsfähigkeit“ von Stadt- und Wohnquartieren für den Blickwinkel der Raumeignung und Mobilität handhabbar zu machen, konnten theoriegeleitet vier Leistungen, die ein Quartier erbringen sollte, bestimmt werden. Als für Kinder und Jugendliche anpassungsfähige Siedlungsformen werden diejenigen bezeichnet, die

- Zugänglichkeit und Gebrauchsfähigkeit bieten,
- Gefahrlosigkeit sicherstellen bzw. Gesundheit und Sicherheit fördern,
- Gestaltbarkeit und Veränderbarkeit zulassen und
- Interaktionschancen und Erlebniswelten schaffen.

Konkret dargestellt: Wie sind das Wohnumfeld und der öffentliche Raum gestaltet? Wie sicher ist die Verkehrssituation? Welche Verkehrsmittel benutzen Kinder und Jugendliche in ihrem Alltag? Wo und wie verbringen sie ihre Freizeit? Findet Kommunikation mit Gleichaltrigen und Erwachsenen im Stadtteil statt?

### **Methode und Stichprobe**

Die Studie war quasi-experimentell angelegt, d. h. je drei unterschiedliche Siedlungsformen – Einfamilienhaus-, Zeilenbau- und innenstadtnahes Mischgebiet – wurden in den Städten Herten, Velbert und Kassel untersucht. Die empirische Erhebung bildete das Kernstück der Untersuchung. Sie bestand aus einer Situationsanalyse vornehmenden Elternscreening, das durch Interviews mit ausgewählten Kindern und Jugendlichen sowie teilnehmenden Beobachtungen ergänzt wurde. Mit dem Elternscreening wurden in einer Vollerhebung 2.848 Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren kontaktiert. Insgesamt konnten die Eltern bzw. Bezugspersonen von 996 Kindern und Jugendlichen erreicht werden, was bedeutet, dass Angaben zu jedem fünften in den Quartieren lebenden Kind bzw. Jugendlichen in die Studie

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

aufgenommen werden konnten. Vertiefende Interviews und die teilnehmende Beobachtung fanden mit elf Kindern und Jugendlichen statt. Kinder ja, Jugendliche nein!

Unter dem Blickwinkel des Aufwachsens von Kindern und Jugendlichen in Stadtquartieren fällt auf, dass Einfamilienhaus-, Zeilenbau- und Mischgebiete hinsichtlich ihrer Beschaffenheit für Jugendliche tendenziell schlechter beurteilt werden. Dabei ist die Differenz der Beurteilungen zwischen der Eignung der Quartiere für Kinder und deren Nutzbarkeit für Jugendliche in Einfamilienhausgebieten relativ groß und in Mischgebieten eher gering – ein Hinweis darauf, dass letztgenannte Siedlungsform offenbar eher altersbedingt unterschiedliche Bedürfnisse befriedigen kann. Dennoch gilt auch hier (und in anderen Siedlungsformen umso mehr): Jugendliche verdienen deutlich mehr Beachtung bei der Planung und Gestaltung von Quartieren.

### **Ein Leben nach Terminkalender!**

Die gänzlich frei verfügbare Zeit ist eher knapp: Immerhin rund ein Viertel der 11- bis 14-Jährigen und ebenso ein Viertel der Jugendlichen hat mehr als zwei regelmäßige Termine pro Woche. Das Leben nach Terminkalender fängt allerdings mitunter deutlich früher an: So haben mehr als ein Drittel der unter 6-jährigen Kinder in innenstadtnahen Mischgebieten bereits einen festen Termin außerhalb des Kindergartens; bei den in solchen Quartieren wohnenden Grundschulern haben nahezu die Hälfte der Kinder zwei oder mehr wöchentliche Termine außerhalb der Schule. Bei den 11-bis 14-Jährigen in Einfamilienhausgebieten, die zu einem Drittel sogar mehrmals unter der Woche „fest gebucht“ sind, ist die ihnen frei zur Verfügung stehenden Zeiten besonders kurz bemessen.

### **Im Eltern-Taxi oder im Parkverbot!**

„Kannst du mich ‘mal eben bringen?“ Für Kinder in Einfamilienhausgebieten ist das Eltern-Taxi das Hauptverkehrsmittel, um Wege zur Schule oder zum Freizeitermin zurückzulegen. Eigenständige Mobilität findet kaum statt. Jugendliche steigen auf das Moped um – und setzen erneut auf motorisierte Individualverkehrsmittel. Ganz anders in Zeilenbau- und Mischgebieten, in denen ein Verkehrsmittel-Mix von Fuß, Rad, Bus und Auto existiert. Einfamilienhausgebiete verspielen ihren Vorteil der geringen Verkehrsbelastung durch lange Wege. In Mischgebieten überlagert die Verkehrsbelastung den Vorteil der Nähe zu zahlreichen an sich gut erreichbaren Zielen für Kinder und Jugendliche.

### **Aber: Spontane Wege zu Fuß!**

Kinder und Jugendliche aller Siedlungsformen sind, sofern sie sich nachmittags „ohne Terminbindung“ draußen aufhalten, vor allem zu Fuß unterwegs. Besonders Zeilenbausiedlungen und Mischgebiete erscheinen fußgängerfreundlich. Dass zugleich in Einfamilienhaus-siedlungen zahlreiche Kinder und Jugendliche auch mit dem Fahrrad unterwegs sind, mag nicht nur an mangelnden Zielen im Nahbereich liegen, sondern auch in einer positiven Einschätzung der verkehrlichen Situation begründet sein, die wiederum in Mischgebieten massiv kritisiert wird. Mit zunehmendem Alter steigen in Mischgebieten insbesondere Jugendliche auf öffentliche Verkehrsmittel um, während in Zeilenbaugebieten Mitfahrten im Auto mehr als Alternative angesehen werden – in allen Altersstufen und Gebieten dominieren dennoch die zu Fuß zurückgelegten Wege.

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

### **Wo kinderfreundlich drauf steht ...**

... haben auch nur kleine Kinder Vorteile. Definiert man die durchschnittliche tägliche Aufenthaltsdauer von Kindern ohne Begleitung Erwachsener als einen möglichen Indikator für Kinderfreundlichkeit, so zeigen sich für als kinderfreundlich apostrophierte Einfamilienhausgebiete, die vor allem auf eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs an den Siedlungsrand setzen, dass die Aufenthaltszeiten für Kleinkinder die von Vergleichsgruppen in „normalen“ Einfamilienhausgebieten deutlich übersteigen. Zugleich wird aber auch deutlich, dass dieses Baukonzept seine optimale Passung nur für eine sehr begrenzte Altersspanne bietet, denn bereits bei Grundschulkindern nivellieren sich die Unterschiede in der Aufenthaltsdauer.

Folgerungen für die Praxis I: Einfamilienhausgebiete siedlungsstrukturell besser anbinden ...  
Pointiert formuliert: Einfamilienhausgebiete erscheinen als kinderfreundlich und wenig jugendfreundlich – und lassen sich nur eingeschränkt zu anpassungsfähigen Vierteln entwickeln. Für die Neuplanung von Einfamilienhausgebieten ist festzustellen, dass deren übliche Ausweisung an der Peripherie einer Stadt in erheblichem Maße zu Defiziten bei deren Jugendfreundlichkeit beiträgt. Deshalb sollten „neue“ Einfamilienhausgebiete entweder in innenstadtnahen Standorten oder zumindest dort angesiedelt werden, wo sie an mehr als ein anderes Stadtviertel angrenzen. Damit wäre gesichert, dass Jugendliche auf kurzen Wegen für sie attraktive Ziele erreichen könnten, auch wenn diese in anderen Stadtvierteln liegen. Zugleich bestünde die Chance, dass auch Fremde in Einfamilienhausgebiete hineinfinden. Die Kinderfreundlichkeit solcher Siedlungen würde ebenfalls gewinnen – denn Kinder würden mehr als bisher mit unterschiedlichen Lebensformen und -stilen von Erwachsenen in Kontakt kommen.

Folgerungen für die Praxis II: Zeilenbaugebiete nicht durch Heterogenität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner überfordern ...

Zusammenfassend betrachtet: Zeilenbaugebiete sind prinzipiell kinder- und jugendfreundlich. Mit einzelnen Maßnahmen könnte sichergestellt werden, dass diese Viertel ihre Anpassungsfähigkeit deutlich verbessern. Notwendig sind dazu eine Stärkung der Nahversorgung und Nahmobilität sowie ein Quartiersmanagement, das auch dafür Sorge tragen sollte, dass Zeilenbaugebiete nicht von der Heterogenität ihrer Bewohner überfordert werden, sondern von der Vielfältigkeit ihrer Bewohnerstruktur profitieren.

Folgerungen für die Praxis III: Verkehrliche Belastungen von Mischgebieten reduzieren  
Kurz gefasst: Mischgebiete sind eingeschränkt kinderfreundlich und in hohem Maße jugendfreundlich. Deutliche Verbesserungen in der Anpassungsfähigkeit des Quartiers lassen sich erreichen, sofern die verkehrlichen Belastungen dieser Quartiere und die damit verbundenen Flächenproblematiken verringert werden. Erste Schritte dazu können auch punktuelle verkehrsberuhigende Maßnahmen darstellen, so dass davon ausgegangen werden kann, dass Mischgebiete vergleichsweise kurzfristig ihr Potenzial einer kinder- und jugendfreundlichen Siedlung realisieren könnten.

### **Kontakt:**

Dr.-Ing. Ulrike Reutter  
Stellvertretende Fachbereichsleiterin, Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung  
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und  
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen  
Deutsche Straße 5  
44339 Dortmund

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

Dipl.-Ing. Sabine Degener, GDV

---

### **Neue Schule - Neue Wege**

#### **Sind Kinder ausreichend auf Gefahrensituationen im Straßenverkehr vorbereitet?**

Für viele Kinder kommen vom 10. Lebensjahr an im Straßenverkehr neue Herausforderungen zu. Der Wechsel auf eine neue, weiterführende Schule bringt einen neuen Schulweg – oft längere Strecken mit dem Rad oder dem Schulbus. Kinder, die mit dem Rad zur Schule fahren, müssen nun die Straße nutzen; ab zehn Jahren dürfen sie laut Straßenverkehrsordnung nicht mehr auf Gehwegen radeln.

Beim Fahrradfahren sind die heranwachsenden Kinder besonders gefährdet. Die Zahlen sprechen für sich: Kinder und Jugendliche zwischen zehn und 15 Jahren verunglücken am häufigsten mit dem Fahrrad (51 Prozent). Statistisch gesehen haben Jungen im Alter von zehn bis 15 ein doppelt so hohes Risiko, einen Unfall zu erleiden, als Mädchen.

Warum verunglücken so viele Kinder und Jugendliche mit dem Rad, wenn sie allein oder in der Gruppe unterwegs sind? Das liegt zum großen Teil an den Wahrnehmungs- und Bewegungsleistungen, die beim Radfahren erbracht werden müssen. Radfahrer müssen die Gesamtsituation, die Fahrbahnbeschaffenheit und andere Faktoren wahrnehmen, sie müssen das Gleichgewicht auch bei langsamer Fahrt halten können und bremsbereit sein.

Viele Kinder sind sorglos und glauben, Gefahren bewältigen zu können. Regeln im Straßenverkehr werden manchmal absichtlich übertreten. In gleicher Weise wie die Risikobereitschaft zunimmt (hier vor allem bei Jungen), nimmt das Sicherheitsdenken ab. Beispielsweise verzichten sie auf das Tragen eines Radhelmes oder wählen statt der längeren, aber sicheren Wegstrecke lieber eine gefährlichere, aber kürzere (so wie es ihnen auch Erwachsene vorleben). Hinzu kommt, dass die Kinder neue Mobilitätserfahrungen auf den bisher unbekanntesten Wegen machen und in neuen Stadt- und Ortsteilen unterwegs sind.

Die Unfallforschung der Versicherer hat gemeinsam mit der DVW und dem DVR Lernhilfen und Infomaterialien entwickelt, die sich zum einen an Lehrer, Eltern und Verkehrserzieher richtet und zum anderen an die Kinder selbst, um die Verkehrssicherheit der Kinder und Jugendlichen zu erhöhen.

#### **Kontakt:**

Dipl.-Ing. Sabine Degener,  
Leiterin des Fachbereichs Verkehrsverhalten/ -pädagogik,  
Unfallforschung der Versicherer  
Wilhelmstraße 43 / 43 G  
10117 Berlin



## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

Dr. Susann Richter, Universität Dresden

---

### **Auswirkungen entwicklungspsychologischer Aspekte auf das kindliche Querungsverhalten**

Verständlicher Wunsch aller Eltern ist es, sicherzustellen, dass ihren Kindern bei ihrer täglichen Verkehrsteilnahme (sei es zur Schule oder am Nachmittag zu Freunden, zum Spiel- oder Sportplatz) nichts passiert. Verkehrserziehung hat deshalb in jedem Lebensabschnitt des Kindes (bzw. Jugendlichen) seine besondere Bedeutung. Eine häufige Handlung (nicht nur) beim kindlichen Mobilitätsverhalten ist das Queren von Fahrbahnen. Dabei stellt sich die Frage: In welchem Ausmaß sind Kinder im Vergleich zu Erwachsenen aufgrund ihres physischen und psychischen Entwicklungsstandes für diese Aufgabe befähigt? Unbestritten benötigt das Kind dafür eine Reihe von Fähigkeiten und Fertigkeiten, die sich erst im Laufe der Zeit und ggf. mit Hilfe von Erwachsenen entwickeln. Je nach Entwicklung der physischen Voraussetzungen (Körpergröße, Körperschwerpunkt, Entwicklung von Hören und Sehen, Schnelligkeit bzw. Reaktionsfähigkeit, Fähigkeit zum Beenden einer angefangenen Tätigkeit) und der psychischen Leistungsfähigkeit (u.a. kognitive Entwicklung, Aufmerksamkeit, Wissen und Gedächtnis, Fähigkeit zum Perspektivenwechsel, Vorstellung von Ursache und Wirkung, Risikobewusstsein und Verantwortung) nehmen Kinder das „System Straße“ in unterschiedlicher Weise wahr, bewerten es und bilden Erwartungen über das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und somit Vertrauen in ihre eigenen Handlungen aus.

Im Vortrag werden diese Fähigkeiten und Fertigkeiten zunächst in ihrer altersmäßigen Entwicklung dargestellt. Dabei werden die Aspekte „Kognitive Entwicklung“, „Wahrnehmung“, „Aufmerksamkeit“ und „Motorische Entwicklung“ besonders angesprochen.

Kindern im Vorschul- und jungem Grundschulalter fällt es noch schwer, Wesentliches und Unwesentliches zu unterscheiden, wodurch vor allem Ablenkungssituationen konfliktreich sein können. Die egozentrische Erlebnis- und Denkweise der Kinder im Vorschulalter ist auch Ursache für die ungenügende Ausprägung z.B. der Entfernungswahrnehmung, denn dadurch fehlt Kindern bis ca. 8 Jahre noch das so genannte Positions- bzw. Perspektivbewusstsein, d.h. sie verstehen z.B. noch nicht, dass Größe von Objekten von der Perspektive abhängt und sie für die exakte Interpretation der Wahrnehmung zwei Systeme (Größe und Entfernung) zu einer Wahrnehmung zusammenführen müssen. Erst wenn das Kind die egozentrische Denkweise überwindet, mentale Koordinationsfähigkeit gewinnt und lernt perspektivisch wahrzunehmen, entwickelt es auch die Fähigkeit zu Wahrnehmungskonstanz, einer Voraussetzung für Entfernungswahrnehmung.

Gerade solche entwicklungspsychologischen Besonderheiten, wie die Entwicklung der kindlichen Wahrnehmung (sowohl visuell als auch akustisch) stehen eng im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr. So sind nicht nur die Sinnesfunktionen im Vorschulalter häufig noch unvollständig differenziert, sondern es wird auch die Wahrnehmung noch stark durch Vorstellungen und Gefühle geleitet. Kinder können noch kaum zwischen Innen- und Außenwelt unterscheiden und halten deshalb z.B. Träume und Vorstellungen für ebenso objektiv und existent wie seine tatsächlichen Wahrnehmungen.

„Aufmerksam sein“ und „sich konzentrieren“ sind wesentliche Voraussetzungen eines sicheren Verkehrsverhaltens. Wogegen „abgelenkt sein“ die wesentlichste Unfallursache im Kindesalter darstellt. Das Ausmaß der Konzentrationsfähigkeit hängt dabei sowohl von der Komplexität der Reize und der geforderten Reaktion, als auch vom Geübtheitsgrad des Kindes ab. Bei Kindern im Straßenverkehr muss man von einer hohen Komplexität der Aufgaben



## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

und einem eher geringem Geübtheitsgrad ausgehen. Kinder entwickeln erst im Laufe der Zeit die Fertigkeit, sich auf wichtige, aufgabenrelevante Details zu konzentrieren, wesentliche bevorzugt zu erinnern, irrelevante zu ignorieren. Dabei verläuft die Entwicklung vom umfeldgesteuerten Aufnehmen von Eindrücken im frühen Kindesalter hin zu einem sehr aktiven, zielgesteuerten Analysieren des Wahrgenommenen. Die für eine selbständige, erfolgreiche Teilnahme am Straßenverkehr notwendige Aufmerksamkeit ist im Vorschulalter noch kaum und auch im Grundschulalter noch nicht vollständig ausgebildet.

Auch die motorische Entwicklung hat einen nicht unwesentlichen Einfluss auf die Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme: Nach dem Erwerb grundlegender Fertigkeiten des Laufens erfolgt im Vorschulalter die Vervollkommnung und die Ausbildung neuer Fertigkeiten, wie Hüpfen, Springen, Rennen usw. Zum Schuleintritt sind die Fähigkeiten als Fußgänger eigentlich gut ausgebildet, Probleme bereiten noch die Bewegungskoordination, besonders bei schwierigen Umgebungsbedingungen (hohe Bordsteinkante, breite Fahrbahn) Besondere Schwierigkeiten bereiten Kindern noch Mehrfachhandlungen (vor allem in komplexen Situationen und bei Ablenkung). Auch die wichtige Fähigkeit, eine begonnene Bewegung zu unterbrechen, gelingt noch nicht zuverlässig.

Die Entwicklung der vorausschauenden Gefahrenerkennung ist eine ganz wesentliche Fähigkeit zur Vermeidung von Unfällen. Untersuchungen zeigten, dass verunfallte Kinder zwar genau so gut wie nicht verunfallte Kinder offensichtliche Gefahren als solche erkannten. Sie hatten jedoch Probleme, Gefahren die sich aus einer Situation entwickeln können zu erkennen. Hier scheint ein weiterer wichtiger Ansatz zu liegen: Das Erkennen von cues, die eine normale (Verkehrs)Situation zu einer Gefahrensituation werden lassen kann.

Weiterhin wird im Vortrag anhand von verschiedenen Studien das durchschnittliche Querungsverhalten (also Annäherungs-, Borstein-, Orientierungs- und Querungsverhalten i.e.S.) von Kindern aus der Literatur beschrieben.

Im dritten Teil werden Möglichkeiten der Förderung des kindlichen Querungsverhaltens angesprochen, Je kleiner die Kinder sind, umso stärker geht es zunächst um die Ausbildung der Grundfähigkeiten als Fußgänger. Hier bietet sich der erste Ansatz zum Üben an: Zunächst sollten einfache, für die Kinder überschaubare „Verkehrs“-Aufgaben als Fußgänger geübt werden, die mit dem richtigen Verhalten auf dem Fußweg und dem Überqueren der Straße zu tun haben, wie „Auf der richtigen, d.h. dem Verkehr abgewandten Seite gehen“, „Halt am Fahrbahnrand“, „Suchen der Sichtlinie (beim Überqueren der Straße)“. Dabei kommt es anfangs darauf an, dass z.B. die Eltern einfach das richtige Verhalten vormachen und auch kommentieren, so dass die Kinder merken, wann und aus welchem Grund sie sich wie verhalten. Im Laufe der Zeit kann dann das Kind die „Führungsrolle“ übernehmen und bei der gemeinsamen Verkehrsteilnahme deutlich selbst das richtige Verhalten zeigen und ggf. dazu sprechen. Eltern können daran sehen, ob der vollständige Ablauf einer „sicheren Straßenüberquerung“ mit „Halt an der Bordsteinkante“ – „Suchen der Sichtlinie (Achtung: losfahrende Autos?)“ – „Orientierung über Straßenverkehr (links – rechts – links)“ – „Zügiges Überqueren der Straße (gg. unter weiterer Beobachtung)“ eingehalten wird. Lob (kurz und seltener werdend) für richtiges Verhalten und Zurückhalten und Erklärungen bei falschem Verhalten begünstigen den Lerneffekt.

Aber auch die anderen „E's“ der Verhaltensbeeinflussung (neben der oben beschriebenen „education“ sind das „engineering“, „enforcement“ und „economy“) bieten Möglichkeiten, Kindern das Überqueren der Fahrbahn zu erleichtern. Dabei kommt es nicht nur darauf an, Kinder zum richtigen, d.h. angemessenen Verhalten zu befähigen, sondern auch die Umwelt

## **Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07**

---

entsprechend den Bedürfnissen der Kinder zu gestalten, andere Verkehrsteilnehmer auf die Besonderheiten und (z.T. eingeschränkten) Möglichkeiten von Kindern aufmerksam zu machen und mittels Verkehrsaufklärung, Überwachung und Anreizen entsprechendes Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmern (vor allem Kraftfahrern) fordern und zu fördern.

### **Kontakt:**

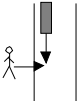

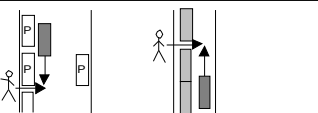
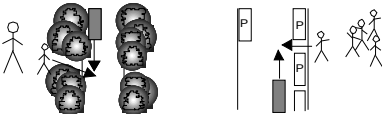
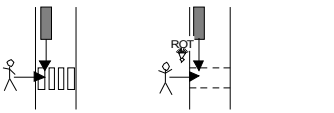
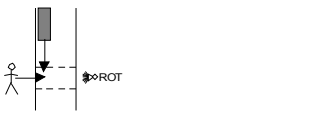

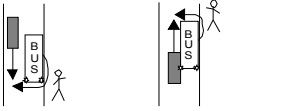
Dr. Susann Richter  
Technische Universität Dresden,  
Professur für Verkehrspsychologie  
01062 Dresden

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

### Forum: Wie müssen sichere Querungsstellen gestaltet sein?

Dr.-Ing. Carola Bachmann, Straßenverkehrsamt Darmstadt

#### Sicherheits- und Einsatzkriterien für Querungsstellen insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der Kinder

<p>Typ F1a: Kind läuft bei freier Sicht allein auf die Fahrbahn (einschließlich nicht-lichtsignalisierter Knotenpunkte und ausschließlich lichtsignalisierter Knotenpunkte).</p> 
<p>Typ F1b: Kind reißt sich von einer Begleitperson los bzw. verlässt eine Gruppe und läuft bei freier Sicht allein auf die Fahrbahn.</p> 
<p>Typ F2a: Kind läuft verdeckt von Sichthindernissen (z. B. parkende Fahrzeuge, verkehrsbedingt haltende Fahrzeuge, Gebüsch) allein auf die Fahrbahn.</p> 
<p>Typ F2b: Kind reißt sich von einer Begleitperson los bzw. verlässt eine Gruppe und läuft verdeckt von Sichthindernissen allein auf die Fahrbahn.</p> 
<p>Typ F3a: Kind überquert die Fahrbahn an einem Fußgängerüberweg oder an einer lichtsignalgesteuerten Furt während der Freigabezeit.</p> 
<p>Typ F3b: Kind überquert die Fahrbahn an einer lichtsignalgesteuerten Furt während der Sperrzeit.</p> 
<p>Typ F4: Kind wird an einer Grundstückzufahrt angefahren.</p> 
<p>Typ F5: Kind wird nach Verlassen eines Fahrzeuges oder eines Nahverkehrsmittels (vor oder hinter dem Fahrzeug) angefahren.</p> 

Auf der Grundlage von Analysen von Kinderunfällen im Straßenverkehr können typische Unfallmerkmale herausgearbeitet werden. Hierzu gehört beispielsweise das Aufzeigen von charakteristischen Hergängen bei Unfällen mit Kindern als Fußgänger und als Radfahrer oder von wiederkehrenden Unfallursachen.

Für die Sicherheitskriterien für Querungsstellen unter Berücksichtigung der Belange der Kinder (als Fußgänger) ist es daher wichtig, auf diese erkannten Probleme im Querverkehr (z. B. mangelhafte Sichtbeziehungen, Spontaneität – Ungeduld – Unaufmerksamkeit, Regelmissachtung) einzugehen und daraus Empfehlungen abzuleiten.

Diese Empfehlungen fließen in die Einsatzkriterien für Querungsstellen der Regelwerke (z. B. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 2007, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA 2002) ein. Neben der Möglichkeit der verkehrlichen Maßnahmen, die an der Infrastruktur des Straßenraumes ansetzen, gibt es auch Verkehrserziehungsmaßnahmen.

#### Kontakt:

Dr.-Ing. Carola Bachmann  
Straßenverkehrsamt Darmstadt, Abt. Verkehrsentwicklung  
Bessunger Straße 125  
64295 Darmstadt

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

### Forum: Wie müssen sichere Querungsstellen gestaltet sein?

Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp, Planerbüro Südstadt

---

### Beispiele für bauliche Lösungen für Fußgängerquerungen

Zu Fuß gehen ist die älteste, umweltverträglichste und sozialste Art der Fortbewegung. Denn fast jeder Mensch kann gehen, unabhängig von sozialer Stellung, Einkommen und Alter. Und Zu Fuß gehen ist ein Massenverkehr. In den Innenstädten werden meist deutlich mehr Wege zu Fuß als mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Fußgänger bevorzugen direkte, komfortable und zügige Wege. Dabei spielen Sicherheit und Komfort sowie Erlebnis- und Aufenthaltsqualität eine erhebliche Rolle. Für Kinder hat der Straßenraum zudem eine besondere Bedeutung als sicherer und attraktiver Spiel- und Bewegungsraum.

Fußgänger benötigen ein durchgängiges und engmaschiges Wegenetz, das unterschiedlichen Nutzergruppen (Kinder, Jugendliche, alte Menschen, mobilitätsbehinderte Personen) gerecht wird. Sichere Fahrbahnquerungen sind ein essenzieller Bestandteil des Netzes. Denn 80 % aller Unfälle mit Fußgängern sind Querungsunfälle. Der Sicherung der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahnen kommt daher eine erhebliche Bedeutung zu.

Bei der Planung von Querungsanlagen ist jedoch mehr erforderlich als die Einhaltung von Grenzwerten und Vorgaben aus den geltenden Richtlinien und Empfehlungen. Querungsanlagen sind vielmehr auf die jeweilige Örtlichkeit anzupassen und mit der gleichen Sorgfalt zu planen und auszuführen wie Verkehrsbauwerke.

### Kontakt:

Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp  
Geschäftsführer Planerbüro Südstadt  
Breite Straße 161-167  
50667 Köln

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

### Forum: Wie müssen sichere Querungsstellen gestaltet sein?

Dipl.-Geogr. Ulrich Kalle, Landesgeschäftsstelle ADFC, NRW

---

### Lösungsansätze bei Querungen für den Radfahrer

#### Einleitung

Unfälle beim Queren von Kfz-Fahrbahnen zählen zu den folgenschwersten Fahrradunfällen. Von diesem Unfalltyp sind unsichere Radfahrer besonders stark betroffen: Senioren und Kinder. Das Queren einer Fahrbahn zählt für Kinder zu den besonders schwierigen Aufgaben. Sie müssen die komplexe Aufgabe, ihr Fahrrad bei niedriger Geschwindigkeit zu steuern und dabei gleichzeitig den Überblick zu behalten, bewältigen. Dabei sind sie im Gegensatz zu Erwachsenen nur sehr unvollkommen in der Lage, Entfernung und Geschwindigkeit herannahender Autos abzuschätzen. Durch ihre geringe Körpergröße werden sie schlechter wahrgenommen und können selber weniger sehen, nicht zuletzt auch aufgrund von Sichthindernissen wie (oftmals verbotswidrig) geparkten Autos.

#### Wo müssen Fahrbahnen gequert werden?

Im Gegensatz zum zu Fuß gehen, wo Kinder fast überall die Fahrbahn queren, konzentriert sich der Querungsbedarf Rad fahrender Kinder (und auch erwachsener Radfahrer) überwiegend auf bestimmte Situationen:

- Knotenpunkte: Sie sind ein (sehr großes) Kapitel für sich und werden hier nicht behandelt.
- Radroute kreuzt Straße: Diese Situation taucht überwiegend im Außenbereich (Radwanderwegen), bisweilen aber auch innerstädtisch auf, wobei grundsätzlich unterschiedliche Lösungen erforderlich sind.
- Seitenwechsel einseitiger Zweirichtungsradwege: Solche Wechsel sind überwiegend außerorts anzutreffen und wegen der hohen Kfz-Geschwindigkeiten schwierig.
- Anfang/Ende einseitiger Zweirichtungsradwege: Dies ist wahrscheinlich die häufigste Form der Querungsstelle. Sie ist typischerweise am Beginn/Ende von Ortsdurchfahrten anzutreffen. Zusätzlich zur Querung muss noch eine Ein- bzw. Ausfädelung für Radfahrer geschaffen werden.
- Anschlüsse gegenüber von einseitigen Zweirichtungsradwegen: Diese Problematik taucht immer dann auf, wenn eine radverkehrsrelevante Route (kann auch eine normale Straße sein!) auf der dem Radweg gegenüberliegenden Seite einmündet.
- Linienhafter Querungsbedarf: Dieser tritt insbesondere in Geschäftsstraßen mit beidseitigen Radwegen auf und das Fehlen geeigneter Querungsmöglichkeiten führt häufig zu „Geisterfahrten“.
- Linksabbiegehilfen: Sie stellen einen Sonderfall dar, bei dem das nötige Überqueren der Fahrstreifen als Querung angesehen wird. Die Problematik besteht insbesondere auf Straßen mit starkem Kfz-Verkehr.
- Verschiedene Probleme und Schwierigkeiten erschweren den Querungsvorgang:
- Unzureichende Sichtbeziehungen: Die erforderlichen Sichtbeziehungen werden durch eine Vielzahl von Sichthindernissen eingeschränkt. Zu nennen sind hier insbesondere parkende Kraftfahrzeuge, Kurven, Pflanzen/Bäume, ÖPNV-Haltestellen, Werbetafeln (besonders schlimm: die „fliegenden“ Werbetafeln der politischen Parteien) etc.
- Fehlende/unzureichende Aufstellflächen: Oftmals fehlt der Platz für ausreichende Aufstellflächen an Querungsstellen. Dadurch werden nachfolgende Radfahrer behindert, oftmals schon durch einen einzigen querenden Radler, besonders aber in Berei-

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

chen mit starkem Radverkehrsaufkommen (zu geringe Kapazität). Problematisch sind auch schmale Verkehrsinseln, insbesondere für Fahrräder mit Kinderanhänger.

- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten: Schwierigkeit und Risiko der Querung steigen exponentiell mit der Kfz-Geschwindigkeit (Bremsweg verlängert sich mit dem Quadrat der Geschwindigkeit).
- Kfz-Menge: Je dichter der Kfz-Verkehr ist, desto geringer wird die Wahrscheinlichkeit gleichzeitig in beiden Fahrrichtungen eine für eine Querung hinreichend große Fahrzeuglücke zu finden. Dieses bei größeren Verkehrsmengen zuverlässig abzuschätzen überfordert Kinder ganz deutlich.
- Schlechte Wahrnehmung durch Autofahrer: Neben den schon angeführten Sichtbehinderungen führen auch Ablenkungen durch die Umgebung oder die Verkehrssituation sowie ggf. auch eine unzureichende Beleuchtung dazu, dass Autofahrer querende Radfahrer nicht bzw. zu spät wahrnehmen.

### Anforderungen an Querungsstellen:

Grundsätzlich: Querungsstellen müssen als fehlertolerante Systeme angelegt sein. Das bedeutet, dass ein einziger (u. U. nur kleiner) Fehler nicht gleich zum Unfall führen darf. Vielmehr muss ein Verhaltensfehler durch den Verkehrsteilnehmer selber oder den potenziellen Unfallgegner kompensiert werden können. Damit dies möglich ist, müssen Querungsstellen gewisse Grundbedingungen erfüllen:

- Sichtbarkeit: Radfahrer und Autofahrer müssen einander frühzeitig erkennen können.
- Einfachheit/Begreifbarkeit/Vorhersehbarkeit: Die Verkehrsteilnehmer müssen die Funktionsweise der Querungsstelle leicht erfassen können, so dass sie sich richtig verhalten und der jeweils andere Verkehrsteilnehmer das Verhalten des Anderen vorhersehen kann. Insbesondere für Kinder sollte die Querung in einfach zu beherrschende Teilaufgaben zerlegt sein.
- Niedrige Geschwindigkeit: Fehler können nur korrigiert werden, wenn dafür Zeit zur Verfügung steht. Diese lässt sich primär durch niedrige Geschwindigkeiten gewinnen. Darüber hinaus werden eventuelle Unfallfolgen stark abgemildert.

### Lösungsansätze:

#### Verkehrsinseln:

Verkehrsinseln sind die verbreitetste Form der Querungshilfe. Sie lassen sich bei fast allen der vorgenannten Querungsstellen einsetzen. Eingeschränkt geeignet sind sie lediglich bei linienhaftem Querungsbedarf und bei der Querung gegenüber von Straßenzufahrten. Eine Verkehrsinsel zerlegt den Querungsvorgang in zwei Teile, bei dem jeweils nur eine Fahrrichtung gequert werden muss. Dies kommt den eingeschränkten Fähigkeiten von Kindern entgegen, da die Querung nur einer Fahrrichtung ein weitaus weniger komplexer Vorgang ist als die gleichzeitige Berücksichtigung beider Fahrrichtungen. Bei starkem Autoverkehr ist außerdem die Wartezeit auf eine ausreichend große Lücke im Verkehrsstrom richtungsbezogen weitaus kürzer als bei beiden Fahrrichtungen gleichzeitig. Insgesamt ergibt sich so auch eine kürzere Gesamt-wartezeit. Da Kinder Wartezeiten länger empfinden als Erwachsene wird hier die kindliche Geduld nicht überstrapaziert; die Wahrscheinlichkeit riskanter Querungsvorgänge sinkt. Inseln reduzieren durch die Einengung und ggf. Verschwenkungen die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Sie können mit weiteren Elementen wie z. B. fahrdynamisch wirksamen Anrampungen, Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) etc. kombiniert werden.

Eine Insel als Querungshilfe braucht eine Mindestbreite von 2,0 m; lediglich bei schräger Querung und als „Rückendeckung“ beim Linksabbiegen genügen ggf. 1,5 m. Da in der Regel

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

beiderseits der Insel 3,0 m Fahrbahnbreite benötigt werden, ist normalerweise eine Fahrbahnbreite von mindestens 8,0 m erforderlich. Steht dies nicht zur Verfügung, kann durch einseitige oder beidseitige Aufweitung der Fahrbahn der Platz geschaffen werden, vorausgesetzt in den Randbereichen bestehen Flächenreserven. Dies funktioniert in der Regel an Ortseingängen, wo die Fahrbahnverschwenkung gleichzeitig eine temporeduzierende Ortseingangssituation schaffen kann. Innerorts können teilweise auch Parkstreifen in Anspruch genommen werden.

### **Einengungen:**

Ein- oder beidseitige Einengungen reduzieren die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und verkürzen die Querungslänge. Besonders wirksam sind symmetrisch gestaltete beidseitige Einengungen, da sich hier die Fahrzeugführer einigen müssen, wer als erster passiert. Dieses Interaktionserfordernis führt zu einer recht effektiven Geschwindigkeitsreduktion. Weiterhin bieten Einengungen zusätzlich zur Querungshilfe auch „Rückendeckung“ beim Einfädeln des Radverkehrs auf die Fahrbahn (typisch an Ortseingangssituationen).

### **Bevorrechtigte Radfahrerquerungen:**

Bei starkem Radverkehrsaufkommen und Querungen über nachgeordnete Straßen kommen bisweilen auch bevorrechtigte Querungen in Betracht. Dabei wird dem Verkehr auf der zu querenden Fahrbahn mit Zeichen 205 (Vorfahrt achten) oder Zeichen 206 („STOP-Schild“) die Wartepflicht auferlegt. Hier ist es besonders wichtig, Autofahrer auf den querenden Radverkehr aufmerksam zu machen. Bewährt haben sich hierbei flächenhafte Einfärbungen und ganz besonders fahrdynamisch wirksame Aufpflasterungen.

Eine Sonderform sind Radfahrerüberwege, die Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) vergleichbar angelegt sind. In Deutschland sind diese nicht zugelassen, wohl aber in einigen anderen europäischen Staaten.

### **Radfahrerampeln:**

Signalanlagen als Querungsanlage für Radfahrer auf freier Strecke (ohne Zusammenhang mit einem Knotenpunkt) sind eine sehr seltene und teure Lösung. Sie sollten so ausgelegt werden, dass die Grünanforderung automatisch erfolgt (z. B. durch Induktionsschleifen). Ist dies nicht möglich, muss der Anforderungstaster so platziert werden, dass er problemlos vom Fahrrad aus erreichbar ist.

### **Kontakt:**

Ulrich Kalle  
Landesgeschäftsführer ADFC NRW  
Hohenzollernstr. 27-29  
40211 Düsseldorf



## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

Dr. Jürgen Götttsche, Stadt Marl

---

### **Sind Querungsstellen gemeinsam mit Kindern planbar und, wenn ja, wie?**

Marl gilt als Vorzeigestadt in der Verkehrssicherheitsarbeit, ausgezeichnet mit drei Verkehrssicherheitspreisen des Landes NRW. Basis für diese Titel sind die seit Jahren rückläufigen Unfallzahlen in Marl. Lagen Mitte der 70-er Jahre die Zahlen für Verletzte und Getötete Verkehrsteilnehmer noch etwa 40 % über dem Landesdurchschnitt, so liegen die Zahlen heute bei etwa 20 % unter dem Landesdurchschnitt, Tendenz weiter fallend. Diese Erfolge lassen sich erklären – sie sind das Ergebnis kontinuierlicher, zielgerichteter Verkehrssicherheitsarbeit. Das Besondere an dem Marler Ansatz liegt in der Kopplung von Verkehrssicherheit fördernden Maßnahmen und einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit. Zu allen planerischen, verkehrsregelnden und verkehrslenkenden Maßnahmen gehört die Darstellung in der Öffentlichkeit, um Einsicht, Akzeptanz und Bewusstsein bei den Bürgerinnen und Bürgern zu erreichen.

Bei Kindern und Jugendlichen sind die Unfallzahlen differenzierter zu sehen. Im Jahr passieren etwa 10 Schulwegunfälle – wenig. Aber aufgrund des hohen Fahrradverkehrsanteils bei den Kindern und Jugendlichen treten, absolut betrachtet, viele verunglückte Kinder und Jugendliche nachmittags und am Wochenende in der Unfallstatistik auf – zu viel. Daher gilt seit einigen Jahren den Kindern und Jugendlichen unsere besondere Aufmerksamkeit. Somit ist auch das Queren der Straße ein ständig wiederkehrendes Thema. Und wir haben dabei gelernt, wie wichtig es ist, die Kinder mit einzubeziehen – unser Leitsatz lautet: „Akzeptanz durch mitmachen.“

Der Vortrag zeigt einige dieser Beispiele, in denen mit Kindern und Jugendlichen gemeinsam „gearbeitet“ wurde.

### **Die Marler Kinderstadtpläne**

Die Funktionen eines Kinderstadtplans sind vielfältig. Er kann und soll die üblichen Schulwegpläne für die im jeweiligen Planausschnitt enthaltenen Grundschulen ersetzen und um die Freizeitwege und nachmittäglichen Spielorte im Stadtteil ergänzen. Die Kinderstadtpläne werden in der dritten und vierten Schulklasse im Rahmen des Unterrichts mit den Kindern erarbeitet. Kinder, Lehrerinnen, Polizei und Planer arbeiten gemeinsam an dem Projekt. Der Kinderstadtplan enthält deshalb Informationen, die in normalen Stadtplänen fehlen oder unvollständig sind: Überquerungshilfen an gefährlichen Straßen (Ampeln, Zebrastreifen und Fahrbahnteiler), straßenunabhängige Fuß-/Radwege, Straßen mit besonderer Verkehrsregelung wie Verkehrsberuhigter Bereich („Wohn- und Spielstraße“) und Tempo-30-ZONEN, geeignete Spielorte und Freizeitziele von Kindern usw. Wir finden dort die Bücherei oder das Jugendzentrum, aber auch Kletterbäume, Rodelhügel, Bolzplätze, Bauern- und Reiterhöfe, Bäckereien, Pommesbuden, Eisdielen und, und, und....

### **Kinderampeln**

Oft ist die Grünzeit für die Fußgänger mit 10 Sekunden viel zu kurz, die Wartezeit auf erneutes Grün mit rund 40 Sekunden ganz schön lang. Die vorhandenen Druckknöpfe hängen relativ hoch und funktionieren schlecht; meistens werden sie auch mutwillig zerstört, so dass die Kinder gar kein „grün“ anfordern können. Radfahrer zischen oft bei „rot“ durch und gefährdeten die Kinder beim Überqueren der Straße. Das muss nicht so sein!

All diese Probleme werden nach intensiven Vorgesprächen und Exkursionen zur Ampel mit den Marler Verkehrsplanern von den Kindern angemahnt und auch verändert. Das Modell

## Pressemappe zum Kinderkongress 14.09.07

---

der „Marler Kinderampel“ konnte bislang schon sieben mal realisiert werden. Eine Kinderampel beinhaltet die Merkmale kindgerechtes Signalprogramm, Anforderungstaster (Druckknöpfe) in kindgerechter Höhe, besonders kindgerechte Anforderungstaster (Stoppi) der Fa. Broer (RTB), die Signalmasken (Ampelmännchen) aus der ehemaligen DDR, abgesenkte Bordsteine an der Fußgängerfurt zusätzlich mit weißer Straßenfarbe markiert und im Wartebereich auf den Gehwegen werden Kinderfüße mit weißer Straßenfarbe markiert.

### Ampelix

Die Droste-Hülshoff-Straße mündet spitzwinklig in die Victoriastraße und bietet aufgrund der Kurvigkeit der Victoriastraße eine schlechte Übersicht. Dort finden viele Querungen von Fußgängern und Radfahrern statt, da die Droste-Hülshoff-Straße eine attraktive Verbindung nach Hüls ist. Die „Gemengelage“ aus vielfältigen Verkehrssicherheitsproblemen wollte eine Abschlussklasse der Ernst-Immel-Realschule entflechten und umgestalten! Innerhalb von fünf Monaten hat die Klasse 10d der Ernst-Immel-Realschule das Unterrichtsprojekt „Ampelix“ durchgeführt. In dessen Rahmen haben die 21 Schülerinnen und Schüler eine umfassende Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation vorgenommen und wie ein Ingenieurbüro („Planungsgruppe Traffix“) Lösungsvorschläge erarbeitet. Verschiedene Varianten der Absicherung dieser Einmündung wurden entwickelt, letztendlich wollte „Traffix“ eine Fußgängerampel. Danach kümmerte sich die Klasse um die weiteren Planungsschritte: Signalplanung, Abstimmung mit der Verwaltung, Vortrag im Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Marl, Durchführung von Pressekonferenzen bis hin zu Fernsehauftritten, Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde, Angebotseinholung für die Signalanlage und den Tiefbau und last but not least das Geld besorgen! Hier haben Schülerinnen und Schüler nicht nur geplant, sondern während des Baus richtig mitgearbeitet.

Alle Partner des Projektes unterstützten das Vorhaben wohlwollend, den Löwenanteil von ca. 21.500,- € trug jedoch die Fa. Continental aus Hannover, ohne deren Engagement dieses Projekt nicht hätte realisiert werden können.

### Das Marler Ampelmännchen-Diplom

Das „Marler Ampelmännchen-Diplom“ soll hier Grundschüler in allen relevanten Verkehrsmittelarten stärken und an den Ganztagsgrundschulen als Projektunterricht angeboten werden. Getragen wird die Initiative vom Planungs- und Umweltamt der Stadt Marl, gemeinsam mit 13 Ganztagsgrundschulen. Im nachmittäglichen Grundschulbetrieb in der Zeit von 14.00 bis 16.00 Uhr soll an jeder Ganztagsgrundschule pro Woche und Schultag ein Projektbaustein angeboten werden. Nachdem die Kinder alle 8 Angebote wahrgenommen/bestanden haben, erhalten sie ihr Diplom. Durch die Rahmenvorgaben des Landes NRW zur „Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule“ sind die Schulen hoch motiviert, den Erlass des Ministeriums mit „Leben zu füllen“. Zudem werden händeringend Angebote für den Nachmittagsbereich im Ganztagsbetrieb der Grundschulen gesucht!

Erstmalig versuchen wir, eine ganzheitliche Mobilitätserziehung flächen deckend an Schulen zu verankern, bestehen aus: Fußgängertraining, Fahrradfahren, Fahrradreparatur, Busfahren, Mitfahren im Auto, Gefahren am LKW (tote Winkel) und Training der kindlichen Motorik als Voraussetzung dafür. Das Projekt soll in 2007 in Marl starten.

### Kontakt:

Dr.-Ing. Jürgen Göttsche  
Stadt Marl – Planungs- und Umweltamt  
Liegnitzer Str. 5  
45768 Marl