

DIPLOMARBEIT

Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung
Wege der Partizipation

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung**

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Bardo Hörl
Fachbereich für Verkehrssystemplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

Catarina Eilf
1126609

Wien, am 15.11.2017

Abstract

The amount of cars is rising for decades. The world of children and the world of modern transport have moved apart. The continuous increase in traffic influences the life of children immensely. The safe road use requires certain physical and mental abilities, which are not fully evolved in children like risk awareness, concentration and auditory and visual perception. Furthermore the life of children is increasingly restricted and limited by the traffic and the roads. They are not able to move without restrictions. Thus their independent mobility suffers and the changes in their childhood are measurable.

But even though children are confronted with most of the negative effects of traffic (pollution, accidents, restricted mobility etc.) they are hardly involved in the actual traffic and spatial planning. The needs of children in transport planning are often not taken into account or too little attention is paid to them. In this way, they are confronted with transport planning measures without having to make their experiences as “experts”. Although in recent years a shift can be observed that favors children and their interests.

The main focus of this study is to find answers to three questions: What mobility needs do children have at the age of 10-12 years and which subjective demands do they have on traffic planning? To what extent are these needs and wishes already taken into account and implemented by the traffic planning? And how could the needs and wishes of the children be increasingly introduced into traffic planning?

Fifty children between 10 and 12 years were consulted to answer these questions. The approach was a questionnaire and written essays to gain insight into the children's perspective. The results of the participatory methods showed that children have indeed concrete wishes regarding traffic planning. In short they want room for free moving space and free play. They need an intact nature and a healthy environment. Children need independent mobility and safety. Furthermore children want to participate and add their voice and opinions to the planning. Afterwards these results were used to create guidelines for children-friendly traffic with a focus on the participation of the children.

Zusammenfassung

Die Anzahl der Autos steigt in Europa seit Jahrzehnten stetig an. Die ständige Zunahme des Verkehrs beeinflusst das Leben der Kinder immens. Einerseits stellt der derzeitige Straßenverkehr eine der größten Bedrohungen für das Leben von Kindern dar und Verkehrsunfälle sind in unserer Gesellschaft die häufigste Todesursache im Kindes- und Jugendalter. Die sichere Straßenbenutzung erfordert bestimmte körperliche und geistige Fähigkeiten (z.B. Risikobewusstsein, Konzentrationsfähigkeit und auditive und visuelle Wahrnehmung) die bei Kindern nicht vollständig entwickelt sind. Andererseits werden sie stark durch den zunehmenden Verkehr in ihrer Mobilität und Entwicklung beschränkt. Diese eingeschränkte Mobilität führt zu zahlreichen messbaren Ergebnissen wie einer reduzierten Reaktionsfähigkeit und körperlicher Gewandtheit, einer verminderten Feinmotorik und Beweglichkeit. Ebenso ist das Gleichgewichtsvermögen, die Kreativität und Selbstständigkeit der Kinder schlechter entwickelt.

Doch obwohl Kinder mit den meisten negativen Auswirkungen des Verkehrs (Umweltverschmutzung, Unfälle, eingeschränkte Mobilität etc.) konfrontiert sind, werden sie kaum an der tatsächlichen Verkehrs- und Raumplanung beteiligt. Die Bedürfnisse von Kindern in der Verkehrsplanung werden oft nicht berücksichtigt oder zu wenig beachtet. Auf diese Weise werden sie häufig mit Verkehrsplanungsmaßnahmen konfrontiert, ohne ihre Erfahrungen als "Experten" beitragen zu können.

Das Hauptaugenmerk dieser Studie liegt auf der Beantwortung von drei Fragen: Welche Mobilitätsbedürfnisse haben Kinder im Alter von 10-12 Jahren und welche subjektiven Anforderungen haben sie an die Verkehrsplanung? Inwiefern werden diese Bedürfnisse und Wünsche bereits in der Verkehrsplanung berücksichtigt und umgesetzt? Und wie könnten die Bedürfnisse und Wünsche der Kinder zunehmend in die Verkehrsplanung einfließen?

Fünzig Kinder zwischen 10 und 12 Jahren wurden konsultiert, um diese Fragen zu beantworten. Mithilfe von einem Fragebogen und schriftlichen Aufsätzen der Kinder, wurde ein Einblick in die Kinderperspektive gewährt. Die Ergebnisse zeigen, dass Kinder klar Probleme erkennen und Wünsche benennen können. Kurz gesagt wünschen sie sich mehr Raum und Platz für freies Spiel. Sie brauchen eine intakte Natur und eine gesunde Umwelt. Kinder wollen unabhängige Mobilität und Sicherheit. Darüber hinaus möchten Kinder beteiligt werden und ihre Meinung in die Planung einfließen lassen. Diese Ergebnisse wurden anschließend genutzt, um Richtlinien für den kinderfreundlichen Verkehr zu schaffen, wobei der Schwerpunkt auf der Beteiligung der Kinder liegt.

Inhaltsverzeichnis

Abstract.....	2
Zusammenfassung.....	3
1. Einleitung.....	6
1.1 Einführung in die Thematik.....	6
1.2. Forschungsfragen.....	8
1.3. Aufbau und Methodik der Arbeit.....	8
2. Mobilität von Kindern.....	9
2.1. Definition Kind.....	9
2.2. Unterschiede im Verkehrsverhalten von Kindern und Erwachsenen.....	9
2.3. Bedeutung der Mobilität und des Verkehrs für Kinder.....	11
2.4. Mobilitätsverhalten von Kindern im Straßenverkehr	13
2.4.1. Differenziertes Mobilitätsverhalten nach Alter.....	13
2.4.2. Differenziertes Mobilitätsverhalten nach Geschlecht.....	15
2.4.3. Weitere Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten.....	15
2.5. Auswirkung des Verkehrs auf Kinder.....	16
2.6. Verkehrsunfälle bei Kindern.....	18
2.6.1. Unfallstatistiken von Kindern	18
2.6.2. Einflüsse auf das Unfallgeschehen.....	20
2.6.3. Ursachen für die Gefährdung von Kindern.....	22
2.7. Entwicklungspsychologische Voraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr.....	24
2.7.1. Erforderlichen Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme.....	24
2.7.2. Fazit.....	30
2.8. Lernerfahrung von Kindern in der mobilen Gesellschaft.....	31
2.8.1 Mobilitätssozialisation.....	31
2.8.2 Mobilitätserziehung und -bildung.....	32
2.9. Mobilitätsbezogene Einstellungen und Zukunftsvorstellungen von Kindern.....	34
3. Kindgerechte Verkehrsplanung in Österreich.....	36
3.1. Verankerung.....	36
3.2. Ziele und Grundsätze der kindgerechten Verkehrsplanung.....	37
3.3. Anwendungsbereiche der kindgerechten Verkehrsplanung	38
3.3.1. Übergeordnete Planungen.....	38

3.3.2. Einzelplanungen.....	39
3.3.3. Beispielprojekte	42
3.4. Ansätze zur Verbesserung der Mobilitätschancen von Kindern.....	46
4. Partizipation von Kindern in der Verkehrsplanung.....	47
4.1. Hintergrund.....	47
4.1.1. Definition von Partizipation.....	47
4.1.2. Ursprung und Entwicklung der Kinderbeteiligung	48
4.1.3 Bedeutung von Partizipation für Kinder.....	49
4.1.4. Barrieren für Beteiligung von Kindern.....	50
4.1.5. Formen der Beteiligung.....	51
4.2. Mitwirkung von Kindern in Verkehrsplanung.....	53
4.2.1. Beteiligungsmethoden bei Verkehrsplanungsprozessen.....	53
4.2.2. Anfänge der Partizipation von Kindern in der Verkehrsplanung.....	55
4.2.3. Aktueller Stand der Partizipation von Kindern in der Verkehrsplanung.....	56
5. Ansprüche der Kinder an die Verkehrsplanung.....	59
5.1. Neue Kindheitsforschung.....	59
5.2. Forschungsdesign.....	60
5.3. Forschungsergebnisse	62
5.3.1. Radverkehrsnetz.....	62
5.3.2. Fußwegenetz.....	63
5.3.3. Öffentlicher Verkehr.....	64
5.3.4. Straßenverkehr und -raum.....	65
5.3.5. Naturraum und Freiraum.....	66
5.3.6. Partizipation	67
5.3.7. Fazit – Bedürfnisse von Kindern.....	70
6. Handlungsanweisungen – Konsequenzen für verkehrsplanerische Konzepte.....	71
6.1. Grundsätzliches.....	71
6.2. Checklisten einer kindgerechten Verkehrsplanung.....	74
7. Resümee.....	83
Literaturverzeichnis.....	85
Abbildungsverzeichnis.....	92

1. Einleitung

1.1 Einführung in die Thematik

Die Anzahl der Kraftfahrzeuge steigt seit Jahrzehnten stetig an. Aktuell befinden sich 30 Mal mehr Pkws im Vergleich zu 1955 auf den österreichischen Straßen (vgl. BMLFUW 2009: 17). Im Jahr 2014 waren rund 6,4 Millionen Pkws in Österreich unterwegs und alleine im Folgejahr 2015 erhöhte sich diese Zahl um rund 1,7 Prozent (vgl. Statistik Austria 2016: 1). Parallel dazu nimmt die Zahl der Kinder in der Bevölkerung stetig ab und mittlerweile gibt es beinahe viermal so viele Autos wie Kinder (vgl. Limbourg 1997: 8f).

Die Welt der Kinder und die Welt des modernen Verkehrs haben sich zusehend auseinander entwickelt (vgl. Warwitz 2009: 21). Die heutige Siedlungsstruktur ist überwiegend durch den autogerechten Aus- und Umbau von Städten geprägt und geht mit negativen Auswirkungen wie erhöhter Lärm- und Abgasbelastung sowie Verkehrsunfällen, einem steigenden Flächenverbrauch und dem Verlust von Freiflächen einher (vgl. Krause 2003: 93). Das Ziel des Verkehrs ist der rasche und reibungslose Transport von Personen und Gütern, während das Verweilen stört. Der immer reibungsloser, schneller, dichter, dynamischer und totaler werdender Verkehr engt den Lebensraum von Kindern zunehmend ein (vgl. Warwitz 2009: 21). Kinderwege sind allerdings mehr als das bloße Zurücklegen von Strecken im Raum, sondern sind gleichzeitig Erlebnis-, Erfahrungs-, Lern- und Sozialisationswege. Kinder trainieren ihren Bewegungsapparat und entwickeln geistige Fähigkeiten. Darüber hinaus nutzen Kinder den Verkehrsraum als Spiel-, Sport- und Kommunikationsraum und als Treffpunkt für Gruppenaktivitäten. Durch die Beobachtungen anderer Menschen und durch die Interaktion mit Gleichaltrigen auf ihren Wegen und beim Spiel erwerben sie soziale Kompetenzen (vgl. Limbourg 2010: 8). Die ansteigende Belastung der Straßen durch den motorisierten Verkehr wirkt sich einschränkend auf die aktive und selbstständige Mobilität von Kindern aus. Die öffentlichen Orte, an denen Kinder sich gefahrlos und unbegleitet austoben können, werden seltener (vgl. Krause 2003: 92f).

Junge Menschen spüren die negativen Auswirkungen (z.B.: die Einschränkung des Lebens- und Handlungsraum, fehlende Frei- und Spielräume, Unsicherheit durch die Gefahr von Verkehrsunfällen, Klimawandel und Luftverschmutzung) der zunehmenden Mobilisierung am stärksten und werden am meisten von den Auswirkungen der steigenden Motorisierung beeinflusst (vgl. BMLFUW 2009: 11). Diese Umstände wirken sich negativ auf ihre körperliche, geistige und soziale Entwicklung aus (vgl. Limbourg 1997: 33).

Dennoch werden die Bedürfnisse der Kinder in der Verkehrsplanung oft nicht berücksichtigt oder finden zu wenig Beachtung. Dadurch werden sie mit Verkehrsplanungsmaßnahmen konfrontiert ohne ihre Erfahrungen als AlltagsexpertInnen einbringen zu können (vgl. BMLFUW 2009: 28). Zusätzlich werden Kinder oftmals als Problemfälle und als besonders verwundbar oder schutzbedürftig angesehen (ebd: 18). Diese Betrachtungsweise aberkennt Kindern jedoch ihre Eigenständigkeit und Fähigkeiten. Eine solche Auffassung verstärkt den Trend, Kinder von Entscheidungen fern zu halten und auszugrenzen. Solche Tendenzen sind vor allem im Verkehrsbereich sehr stark, denn Kinder sind im Verkehr zweifelsohne gefährdet und schutzbedürftig (vgl. Limbourg 1997: 7). Es ist wichtig die subjektive Sicht der Kinder über ihre eigene Sicherheit oder Gefährdung kennenzulernen. Nur so können Maßnahmen zur Erhöhung der Kindersicherheit geplant werden, die auch von den Kindern selbst angenommen werden. Kinder können die objektiven Gefahren im Straßenverkehr durchaus angemessen einschätzen. Deshalb können kindliche Einschätzungen als Ausgangspunkt für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern auf allen ihren Wegen verwendet werden (ebd: 61).

1.2. Forschungsfragen

Mit der vorliegenden Studie wurde ein Schritt unternommen, eine Wissenslücke in der Beziehung von Kindern und deren Partizipation in der Verkehrsplanung zu bearbeiten, in dem sie aus der Perspektive von Kindern rekonstruiert wurde. Konkret wurde folgende Fragestellung bearbeitet:

Forschungsfragen

- Welche Mobilitätsbedürfnisse haben Kinder im Alter von 10-12 Jahren und welche subjektiven Anforderungen stellen sie an die Verkehrsplanung?
- Inwiefern werden diese Bedürfnisse und Wünsche bereits seitens der Verkehrsplanung berücksichtigt und umgesetzt?
- Und wie könnten die Bedürfnisse und Wünsche der Kinder vermehrt in die Verkehrsplanung eingebracht werden?

1.3. Aufbau und Methodik der Arbeit

Die Arbeit umfasst einen Theorieteil, gefolgt von einem Praxisteil sowie von Handlungsempfehlungen. Im Theorieteil wird zu Beginn die Mobilität von Kindern allgemein beleuchtet. Ein spezieller Fokus wird hier auf die Unterschiede im Verkehrsverhalten von Kindern und Erwachsenen, der Bedeutung von Mobilität für Kinder, das kindliche Verkehrsverhalten und Voraussetzungen zur Verkehrsteilnahme gelegt. Das zweite Kapitel widmet sich der kindgerechten Verkehrsplanung in Österreich sowie ihren Zielen, Methoden, Anwendungsbereiche und der rechtlichen Verankerung. Anschließend wird die Partizipation von Kindern in der Verkehrsplanung näher betrachtet. Nach einem allgemeinen Hintergrund wird speziell auf den aktuellen Stand der Beteiligung von Kindern in der Verkehrsplanung eingegangen.

Der Praxisteil befasst sich mit einer direkten Befragung der Kinder. Mithilfe des Ausfüllens und Auswertens eines schriftlichen Fragebogens, werden bedeutsame Bedürfnisse und Ansprüche der Kinder bezüglich des Verkehrs und seiner Planung ermittelt. Es werden Ablauf und Rahmenbedingungen sowie Ergebnisse der angewandten Untersuchungsmethode erläutert. Abschließend werden die daraus resultierenden Schlussfolgerungen geschildert und Empfehlungen für die Verkehrsplanung und die Verkehrsraumgestaltung gegeben.

2. Mobilität von Kindern

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit der grundsätzlich Mobilität von Kindern. Zu Beginn wird der Begriff „Kind“ definiert und die Unterschiede des Verkehrsverhaltens von Kinder und Erwachsenen dargelegt. Anschließend wird ausgeführt wie Kinder sich im Verkehrsraum verhalten und welche Auswirkungen die zunehmende Mobilisierung auf Kinder hat. Besonders die Verkehrsunfälle der Kinder, ihre Ursachen und Einflüsse auf das Unfallgeschehen werden thematisiert. Abschließend werden die notwendigen Fähigkeiten, die Kinder für eine sichere Verkehrsteilnahme brauchen behandelt.

2.1. Definition Kind

Grundsätzlich gibt es keine einheitliche Definition für die Bezeichnung „Kind“. Vielmehr existiert eine Vielzahl an unterschiedlichen Erklärungen des Wortes. Diese orientieren sich unter anderem am Entwicklungsstand, dem rechtlichen Status oder nach dem Lebensalter. In dieser Arbeit wird mit einer Einteilung der Kinder nach dem Lebensalter gearbeitet.

Hier wird die Kindheit in verschiedene Phasen eingeteilt:

- Säuglinge und Kleinkinder (1. bis 3. Lebensjahr)
- Kindergarten- und Vorschulkinder (4. bis 6. Lebensjahr)
- Grundschul Kinder (7. bis 10. Lebensjahr)
- Ältere Kinder (11. bis 14. Lebensjahr)
- Jugendliche (15. bis 18. Lebensjahr)

2.2. Unterschiede im Verkehrsverhalten von Kindern und Erwachsenen

Kinder erleben ihre Umwelt und vor allem den Straßenverkehr völlig anders als Erwachsene. Diese Besonderheit wird allerdings von Erwachsenen oft nicht beachtet und sie erwarten, dass sich Kinder im Straßenverkehr wie kleine Erwachsene verhalten. Aus Sicht der kindlichen Entwicklung ist das gar nicht möglich, da Kinder anders sehen, hören, denken, fühlen und sich anders bewegen. Das BMVIT hat sich im Jahr 2015 in einer Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld beschäftigt. Im Zuge dieser Untersuchung definierten die Autoren die folgenden maßgeblichen Unterscheidungen zwischen dem Verkehrsverhalten von Erwachsenen und Kindern:

1. Körpergröße: Aufgrund ihrer verminderten Körpergröße bekommt der Straßenverkehr für Kinder ganz eigene Dimensionen. So können Kinder z.B. nicht über Autodächer schauen und bemerken herankommende Fahrzeuge daher erst viel später. Umgekehrt kann ein Kind wegen seiner Körpergröße

aber auch für AutofahrerInnen schlecht erkennbar sein, wenn es beispielsweise hinter einem Auto oder einer Hecke steht.

2. Sichtfeld: Kinder haben ein deutlich engeres Sichtfeld als Erwachsene. Seitlich herankommende Fahrzeuge nehmen sie wesentlich später wahr. Auch das Einschätzen von Entfernungen und Geschwindigkeiten gelingt noch nicht.

3. Bewegungsdrang: Der Bewegungsdrang von Kindern ist groß. Nach einem anstrengenden Schultag mit stundenlangem Stillsitzen macht Laufen und Springen natürlich doppelt so viel Spaß. Problematisch ist aber, dass Kinder einmal begonnene Bewegungen nur schwer abbrechen können, etwa wenn sie einem Ball nachlaufen.

4. Geräusche: Aus der Vielfalt der Geräusche können Kinder die wichtigen oft nicht herausfiltern. Sind sie gerade abgelenkt, haben sie im wahrsten Sinne des Wortes kein Ohr für eine Fahrradglocke oder ein hupendes Auto. Außerdem erkennen sie kaum, ob sich Geräusche entfernen oder nähern.

5. Regeln und Vorschriften: Kinder können gewisse Regeln, Vorschriften und Verhaltensweisen leicht verstehen, wenn sie kindgemäß erklärt werden. Trotzdem verhalten sich Kinder oft nicht ihrem Wissen entsprechend. Auch wenn sie etwas schon mehrmals erklärt haben, sollten Erwachsene die Fähigkeiten von Kindern daher nie überschätzen.

6. Gefahrenbewusstsein: Kinder haben ein geringes Gefahrenbewusstsein, weil sie Gefahren zunächst mit konkreten Orten verbinden. Nur weil ein Kind eine spezifische Kreuzung als gefährlich erkannt hat, weiß es nicht automatisch, dass auch andere Kreuzungen gefährlich sein können.

7. Aufmerksamkeit und Konzentration: Kinder haben eine kurze Aufmerksamkeitsspanne und sind kaum in der Lage, ihre Aufmerksamkeit zu teilen. Also lassen sie sich leicht ablenken. Genau so schwer fällt es ihnen, Wesentliches von Unwesentlichem zu trennen. Sie vermischen Realität und Phantasie, was zu gefährlichen Situationen führen kann.

8. Fehleinschätzung anderer Verkehrsteilnehmer: Kinder können die Perspektive und das Verhalten anderer noch nicht richtig einschätzen. So glauben sie zum Beispiel, dass ein/e AutofahrerIn sie genau so sehen kann, wie sie ihn bzw. sie sehen.

9. Nachahmung anderer: Kinder imitieren das Verkehrsverhalten der Eltern und Geschwister, aber auch von Gleichaltrigen. Dadurch lernen sie korrektes Verhalten im Straßenverkehr. Analog dazu übernehmen

sie auch falsches Verhalten, das sie bei Freunden oder Erwachsenen sehen.

10. Eigenständige Mobilität: Heute bringen Eltern ihre Kinder meistens mit dem Auto zur Schule und holen sie auch wieder mit dem Auto ab. Dadurch fehlt Kindern aber die Möglichkeit, eigene Erfahrungen im Straßenverkehr zu sammeln. Sie haben es schwerer, eine sichere eigenständige Mobilität zu entwickeln.

2.3. Bedeutung der Mobilität und des Verkehrs für Kinder

Die zunehmende Mobilisierung führt dazu, dass die Verkehrswelt beinahe unseren gesamten Lebensraum erfasst. Auch für Kinder ist Mobilität ein unvermeidbarer und unverzichtbarer Aspekt ihres Lebens, denn ihre wichtigsten Wege führen sie durch den Verkehr (vgl. Warwitz 2009: 4ff). Straße und Plätze wirken auf Kinder wie Magnete und stellen einen enormen Anreiz dar (vgl. Podlich, Kleine 2003: 33). Allerdings bedeutet sich auf Straßen zu bewegen für Kinder auch auf Grenzen zu stoßen, an Grenzen zu leben, die auch der Erfindungsgeist von Kindern nicht zu bewegen beziehungsweise auszuweiten vermag. Straßen sind kein Ort ungetrübter Bewegungsfreude sondern ebenfalls Orte der Grenzwertigkeit und Grenzerfahrung. Das hautnahe Erleben von Grenzen zieht Kinder allerdings nicht nur an, sondern stößt sie auch ab. Diese eigentümliche Atmosphäre macht sogar einen Teil der Anziehungskraft der Straße aus, denn Kinder neigen dazu ihre Handlungsmöglichkeiten immer wieder und stets auszuweiten, in Grenzbereiche ihres Vermögens vorzustößen, sie auszuloten, zu verschieben und sich in variablen Situationen zu erproben (ebd: 41). Mobilität bedeutet für Kinder mehr als die reine Beweglichkeit, sie gewährt Unabhängigkeit. Aktive Mobilität geht für Kinder mit unkontrollierbarer Bewegung einher, welche sich nicht in Kontrolle von Erwachsenen befindet. Kindern eröffnen sich ein neues Bewegungsfeld, welches sie in Unabhängigkeit von Erwachsenen nutzen können (ebd: 55f).

Obwohl die Verkehrswelt auf die Bedürfnisse der Erwachsenen ausgerichtet ist und von ihren Zwecksetzungen und Regeln bestimmt wird, neigen Kinder dazu die Verkehrswirklichkeit ihren Bedürfnissen entsprechend anzupassen. So sehen sie den Verkehr laut Warwitz (2009) als:

- **Spielplatz**

Spielen ist im Leben eines Kindes die wichtigste Tätigkeit und keineswegs nur unnützes Tun. Die Entwicklung von Kindern vollzieht sich zu einem großen Teil in ihrem Spiel und die spielerische Auseinandersetzung mit der soziokulturellen Umwelt trägt zur ihrer Sozialisation bei (vgl. Hetzer et. al. 1995: 77). Spielend wird sich die Umwelt angeeignet. Besonders der Verkehr übt eine hohe Anziehungskraft auf Kinder aus, da er unmittelbar vor der Haustüre beginnt sowie zahlreiche und reizvolle Spielmöglichkeiten bietet. Kinder benützen Gehwegplatten zum Hüpfen,

den Kieselstein zum Kicken, den Bordstein zum Balancieren und parkende Autos als Verstecke und Hindernisse beim Fangenspielen. Sie ahmen im Spiel die verschiedenen Verkehrsteilnehmer nach. Ohne diese Spielmöglichkeiten verlieren Kinder ein Stück notwendiger Selbsterfahrung und eigener Entwicklungsgestaltung.

- **Erkundungsraum**

Der Verkehr ist ein natürlicher Umweltbereich für Kinder, welcher einen enormen Entdeckungsreiz auf sie ausübt. Mithilfe des Neugierverhaltens werden Gärten, Straßen, Häuser der Nachbarschaft nach und nach dem verfügbaren Raum eingegliedert, sie lernen sich zurechtzufinden und mit dem Unbekannten umzugehen. Auch die Fahrzeuge selbst wollen von den Kindern erkundet werden.

- **Abenteuergelände**

Kinder entwickeln ein gesundes Bedürfnis nach Spannung, Abenteuer, Risiko und Bewährungsproben. Die zunehmende Wegrationalisierung dieser entwicklungsnotwendigen Erlebnismöglichkeiten zerstört den nicht gesteuerten Explorationszwang und Bewährungstrieb und verhindert notwendige selbstbestimmte Erfahrungen und Grenzziehungen. Besonders der Verkehrsraum bietet Spannung und Abenteuer, die sterile Spielplätze nicht bieten können. Im Bereich des Verkehrs wird jedoch die Herausforderung von Gefahren und die damit beabsichtigte Grenzabsteckung des maximalen Entscheidungs- und Handlungsspielraum nicht zugelassen.

- **Wettkampfstätte**

Ähnliche Probleme ergeben sich aufgrund des Wettkampftriebes des Kindes. Die Ausdrucksformen des Wettkampftriebes sind vielfältig; Kleinkinder möchten mit dem auffälligsten oder schnellsten Auto aus der Spielzeugkiste spielen, ältere Kinder wenden sich in Rennsportarten dem Bestplatzierten zu. Dieses Wettkampfverhalten übertragen Kinder auch auf den Straßenverkehr und aus ihrer Sicht sind die Starken und die Schnellen im Ansehen vor den Schwachen und den Langsamen.

- **Kommunikationsfeld**

Jeder Mensch und insbesondere Kinder brauchen aufgrund ihrer nicht gefestigten Persönlichkeitsstruktur Anerkennung. Durch Leistung, Bewährung und andere heraushebende Merkmale suchen sie Beachtung in sozialen Gruppen und besonders in der Peergroup. Auch im Verkehrsbereich lässt sich diese Anerkennung finden. Der Verkehr ist ein Treffpunkt und die Fahrzeuge sind Verkehrsinstrumente, die man demonstriert, mit denen man sich produziert, die man diskutiert und mit denen man kommuniziert. Der Verkehrsraum ist ein Treffpunkt und ein gemeinsamer Lebens- und Ergebnisbereich.

2.4. Mobilitätsverhalten von Kindern im Straßenverkehr

Obwohl sich die Mobilität von Kindern und Erwachsenen mitunter sehr stark voneinander unterscheidet, sind Kinder mobile Verkehrsteilnehmer (vgl. Funk, Faßmann 2002: 184f). Heranwachsende verlassen das Haus pro Tag öfter, haben mehr Wege und Fahrten pro Tag und ihre Wegedauer ist größer als bei Erwachsenen (vgl. Ahrend 2002: 24) Kinder unternehmen durchschnittlich etwa drei Verkehrsbeteiligungen pro Tag. Allerdings ist Art und Umfang der Verkehrsteilnahme von Kindern und Jugendlichen zunächst besonders altersabhängig (vgl. Limbourg 2000: 28). Die Anzahl der Verkehrsbeteiligungen nimmt mit steigendem Alter zu und signifikante Unterschiede zwischen Kindern im Vorschulalter, im Schulalter und Jugendlichen sind zu erkennen (vgl. Funk; Faßmann 2002: 184f). Wie in Abbildung 1 zu erkennen, existieren deutliche Unterschiede in der kindlichen Mobilität abhängig vom Altern und Geschlecht der Kinder. Der Mobilitätsradius von Kindern und Jugendlichen vergrößert sich mit zunehmendem Alter und zunehmender Reife (ebd.: 102ff). Dieser Umstand zeigt sich mitunter auch in den durchschnittlich zurückgelegten Wegen. 6 bis 7jährige legen 1,2 km, 8 bis 9jährige 1,6 km und 10 bis 11jährige 1,2 km pro Tag zurück. Mit dem Fahrrad bewältigen 10 bis 11jährige Kinder durchschnittlich 0,9 km, 12 bis 13jährige 1,8 km und 14 bis 15jährige 1,9 km pro Tag (ebd.: 180ff). Das häufigste Ziel der Kinder in allen Altersklassen stellen neben der Schule „Stadtbummel, Einkauf“, „Spiel-, Sportplatz“ und der Besuch eines Freundes bzw. einer Freundin (vgl. Funk, Wiedemann 2002: 97).

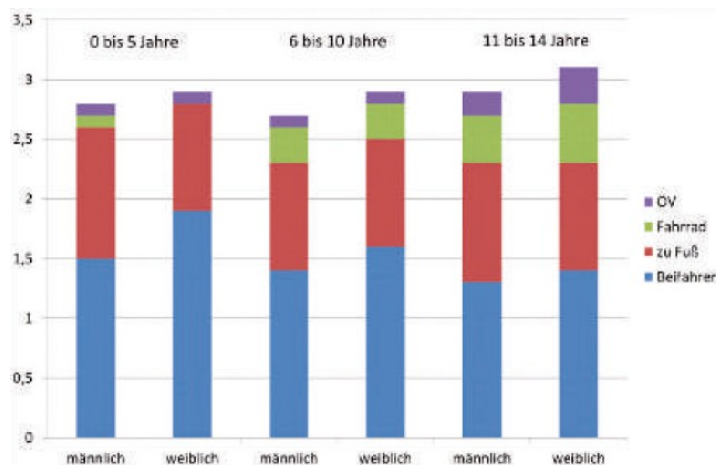


Abb. 1.: Wegeanzahl nach Altersgruppen

Quelle: Knowles 2008

2.4.1. Differenziertes Mobilitätsverhalten nach Alter

Kleinkindalter (bis 3 Jahre)

Kleinkinder und Babys im Alter von unter drei Jahren sind nur in den seltensten Fällen eigeninitiativ, d.h. ohne der Begleitung eines Erwachsenen im öffentlichen Verkehrsraum mobil. Die meisten Strecken

werden zusammen mit einer Begleitperson zurückgelegt. Im Rahmen dieser begleiteten Mobilität erschließen Erwachsene zusammen mit den Babys und Kleinkindern den Verkehrsraum. Die häufigsten Begleitpersonen sind die Mütter und Väter der Kinder. Die Fortbewegungsart wird in Abhängigkeit von der zurückzulegenden Distanz gewählt. Grundsätzlich werden nähere Ziele (z.B. Spielplatz, Tagesmutter, Post) zu Fuß zurückgelegt, während weitere Strecken (z.B. zum Kinderarzt, Verwandten, Supermarkt) eher mit dem Pkw überwunden werden.

Kind im Vorschulalter (4 bis 5 Jahre)

Im Unterschied zu Kleinkindern sind ältere Kinder stark in Institutionen wie Kinderbetreuung, Schulausbildung eingebunden. Zu diesem Zweck müssen mit Ausnahme der Ferienzeit bestimmte Wege tagtäglich zurückgelegt werden. Die Inanspruchnahme dieser Institutionen strukturiert den Tagesablauf der Kinder im Straßenverkehr. 90% der 3 bis 6jährigen besucht eine außerhäusliche Kinderbetreuungsstätte. Die Wege in Richtung Kindergarten sind hierbei erheblich kürzer als Wege in die Schule, da sie eher quaternäher errichtet werden (vgl. Funk, Faßmann 2002: 100ff).

Kind im Volksschulalter (6 bis 10 Jahre)

Kinder im Volksschulalter hegen zunehmend den Wunsch nach mehr Freiraum. Sie wollen beobachten, sich aktiv beteiligen und sind tendenziell sehr lernbegierig. Sie wollen etwas Nützliches tun, mit anderen zusammenarbeiten und an der Welt der Erwachsenen teilnehmen. In diesem Alter verfügen sie bereits über Fähigkeiten zur Selbsteinschätzung, sind aber oft überfordert wenn sie nicht alles tun können, was Erwachsene problemlos schaffen. Sie legen mit steigendem Alter immer mehr Wege (Schulweg, Wohnumgebung) unbegleitet zurück. Mit 10 Jahren dürfen die Kinder nach Absolvierung der Radfahrprüfung unbegleitet mit dem Fahrrad unterwegs sein (vgl. BMLFUW 2014: 13).

Kinder in der Adoleszenz (11–14 Jahre)

Der Aktionsradius der jungen Menschen erhöht sich nun zunehmend und geht über den Nahbereich der Wohnung hinaus. Die jungen Menschen sind hier mit tiefgreifenden Veränderungsprozessen sowohl im körperlichen als auch psychischen und sozial-emotionalen Bereichen konfrontiert. Sie sind „noch keine Erwachsenen“, aber auch „keine Kinder mehr“. Der Ablöseprozess von den Eltern bringt mit sich, dass in sozialen Beziehungen mit Gleichaltrigen nach Gleichheit und Souveränität gesucht wird, die sie bei den Erwachsenen nicht spüren können. Mit steigendem Alter eignen sich Kinder bzw. Jugendliche offene Räume im gesamten Ortsgebiet an, gleichzeitig halten sie sich aber auch in abgrenzbaren Teilräumen als Rückzugsgebiet auf. In diesem Alter sind sie am liebsten unabhängig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs (ebd: 13).

2.4.2. Differenziertes Mobilitätsverhalten nach Geschlecht

Hinsichtlich des Geschlechts ist keine Abweichung bezüglich der Anzahl der Verkehrsbeteiligungen zu erkennen. Allerdings zeigen weitere geschlechtsspezifische Auswertungen, dass Buben als Fußgänger und Radfahrer weitere Strecken zurücklegen als Mädchen. Während Jungen im Schnitt 1,15 km pro Tag zu Fuß zurücklegen, sind es bei Mädchen nur 1,06 km. Als Radfahrer sind Jungen 1,22 km pro Tag unterwegs, Mädchen nur 0,82 km. Zudem haben Jungen auch einen größeren Aktionsraum als Mädchen (vgl. Funk; Faßmann 2002: 184f).

2.4.3. Weitere Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten

Ebenso ist die Wohnsituation der Kinder interessant, da ein enger Zusammenhang zwischen dem Wohnumfeld als Indikator der Sozialschicht des Haushaltes einerseits und den Verkehrsbedingungen in der Wohnumgebung andererseits vermutet wird. Je beengter der Wohnraum, desto häufiger müssen Kinder und Jugendliche zum Spielen auf die Straße oder öffentliche Räume ausweichen und halten sich demnach häufiger dort auf (vgl. Funk, Wiedemann 2002: 15). Allerdings nimmt mit steigender Verkehrsdichte vor dem Haus der Anteil der Kinder, die generell auf der Straße oder dem Gehweg spielen stetig ab. Eltern orientieren sich bei ihrer verkehrsbezogenen Risikoeinschätzung hauptsächlich am Verkehrsaufkommen in ihrem Wohnumfeld und Wohngebiete mit einem hohen Verkehrsaufkommen werden im Vergleich zu Wohngebieten mit einem niedrigen Verkehrsaufkommen als gefährlicher eingeschätzt (vgl. Limbourg 2010: 12ff). 79% der Kinder in Gebieten mit einer geringen Verkehrsdichte dürfen auf der Straßen spielen, während es in Gebieten mit hoher Verkehrsdichte nur 18% dürfen (vgl. Podlich, Kleine 2003: 3ff). Das führt dazu, dass Kinder kaum noch mit Gleichaltrigen ohne Aufsicht außerhalb der Wohnung spielen. Immer häufiger müssen dafür Spiel- und Sportvereine aufgesucht werden. Dazu sind häufig die Transportdienste der Eltern erforderlich. Anfang der 70er Jahre gingen noch 92% der 6 bis 7jährigen Kinder alleine oder in Begleitung anderer Kinder in die Schule (vgl. Limbourg 2010: 12ff). Im Jahr 2000 waren es nur noch 52% der 6 bis 7jährigen Kinder (vgl. Funk & Fassmann 2002: 184f). Selbstständige Kinderwege werden in Deutschland immer häufiger durch unselbstständige Wege im Auto der Eltern ersetzt und der Anteil der Kinder, die mit dem elterlichen Auto zum Kindergarten oder zur Schule gefahren werden, hat zugenommen. Die städtischen Gebiete sind von dieser Entwicklung am stärksten betroffen, aber auch auf dem Lande sind teilweise schon ähnliche Veränderungen zu beobachten. Diese Zahlen zeigen, dass ein Großteil der Kinder in der heutigen Zeit kaum Möglichkeiten hat, die Straßen als Raum für Spiel und Sport zu nutzen. Die Kinder werden dadurch zwar in einem geringeren Ausmaß den Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt, aber es fehlen ihnen auch wichtige Erfahrungen und Lernmöglichkeiten in ihrem Lebensumfeld (vgl. Limbourg 2010: 12ff).

2.5. Auswirkung des Verkehrs auf Kinder

Die im vorausgehenden Abschnitt beschriebenen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens von Kindern haben in den letzten 20 Jahren zu einer Verschlechterung der psychomotorischen Leistungsfähigkeit von Kindergarten- und Grundschulkindern geführt. Wenn keine oder nicht genug Gelegenheiten existieren, um Bewegungserfahrungen zu sammeln und Bewegungsfertigkeiten zu üben, werden Fähigkeiten wie z.B. Reaktionsschnelligkeit und Gleichgewichtssinn nicht ausgebildet (vgl. Ahrend 2002: 25). Solange Kinder sich nicht sicher genug fühlen, um ihre Umwelt zu erforschen, werden hierfür notwendige kognitive, emotionale und motorische Entwicklungen nicht gefördert (vgl. Schröder 1997: 35).

Kinder, die aufgrund des zu starken Straßenverkehrs im Wohnumfeld, ihre Wege nicht selbstständig gehen dürfen, haben eine um 13% geringere Reaktionsfähigkeit, eine um 22% verminderte feinmotorische Geschicklichkeit, eine um 35% geringere körperliche Gewandtheit und ein um 40% geringeres Gleichgewichtsvermögen. Die Zahl der sozialen Kontaktpersonen ist um 25% und die der Spielkameraden um 77% geringer. Die Kreativität ist um 15% geringer und die Selbstständigkeit und Ausdauer bei eigenen Arbeiten ist um 47% vermindert (vgl. Hüttenmoser 1996: 265ff).

Zahlreiche Untersuchungen haben gezeigt, dass viele Kinder nicht mehr fähig sind, einfache psychomotorische Leistungen zu erbringen. So zeigte eine Untersuchung aus dem Jahr 1999 von 950 Kindern der ersten Klasse von KIPHARD und SCHILLING, dass nur 44% der Kinder psychomotorisch altersgemäß entwickelt waren. 56% zeigte deutliche Bewegungs- und Koordinationsdefizite. HÜTTENMOSER und DEGEN-ZIMMERMANN verglichen 1997 in ihrer Untersuchung den motorischen Entwicklungsstand von Kinder der ersten und zweiten Volksschulklasse aus dem Jahr 1995 mit dem von Kindern aus den gleichen Schulen und Klassen aus dem Jahr 1985. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigten, dass sich die psychomotorischen Fähigkeiten von Grundschulkindern in dem Zeitraum 1985 bis 1995 signifikant verschlechtert hatten. KUNZ konnte 1993 ebenfalls zeigen, dass sich die psychomotorischen Fertigkeiten der Kinder von 1982 bis 1992 deutlich verschlechtert hatten. Außerdem konnte er einen Zusammenhang zwischen psychomotorischer Leistungsfähigkeit und Unfallbelastung nachweisen. Schlechte psychomotorische Fähigkeiten vergrößerten auch das Unfallrisiko, sowohl im Verkehr als auch in anderen Lebensbereichen.

ZIMMER bewies, dass ein positiver Zusammenhang zwischen psychomotorischen Leistungen und der kognitiven Leistungsfähigkeit besteht. Ein zusätzliches kontinuierliches Bewegungsangebot im Kindergarten hat einen positiven Einfluss auf die Ergebnisse im Intelligenztest. Das bedeutet, dass Defizite in der psychomotorischen Leistungsfähigkeit nicht nur problematisch für die körperliche

Entwicklung und die Gesundheit von Kindern sind, sondern sich auch auf ihre geistige Leistungsfähigkeit auswirken und dadurch auch ihre Lern- und Leistungsmöglichkeiten in der Schule beeinflusst. SHEPARD zeigte 1988, dass Kinder nach einem erweiterten Angebot an körperlichen Aktivitäten in der Schule nicht nur die psychomotorischen Leistungen sondern auch die Leistungen in den Fächern Mathematik und Französisch verbesserten.

ZIMMER zeigte 1996 ebenfalls den signifikanten Zusammenhang zwischen den Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld und den motorischen Leistungen der Kinder auf. Die Ergebnisse zeigten, dass Kinder, deren Spielmöglichkeiten in der Nähe der Wohnung als „sehr gut“ beurteilt wurden, in ihrer motorischen Entwicklung signifikant höher eingestuft werden konnten als Kinder, die keine guten Spielmöglichkeiten in ihrem Wohnumfeld besaßen. Weiters konnten HÜTTENMOSER und DEGEN-ZIMMER 1995 mit ihrer Langzeit-Untersuchung von Schweizer Familien zeigen, dass Kinder, die in einer durch den Verkehr gefährdeten Umgebung wohnen, sozial isoliert aufwachsen. Im Vergleich zu den Kindern aus einer verkehrarmen Nachbarschaft haben sie weniger Spielkameraden und weniger intensive Kontakte. Auch ZIMMER konnte in diesem Zusammenhang in ihrer Untersuchung zeigen, dass Kinder mit schlechten psychomotorischen Leistungen einen geringeren Beliebtheitsgrad in ihren sozialen Gruppen erreichen als Kinder mit guten psychomotorischen Leistungen. Daraus kann gefolgert werden, dass Kinder, die nicht mit anderen Kindern draußen spielen können, ihre sozialen Fähigkeiten häufig nicht altersgemäß entwickeln.

Neben den bereits erwähnten Risiken geht vom motorisierten Verkehr eine weitere Gefährdung auf die Gesundheit von Kindern aus. Die vom Verkehr abgesonderten Schadstoffe in der Atemluft haben eine Reihe von gesundheitsschädlichen Auswirkungen auf den Menschen und insbesondere auf Kinder. Die unterschiedlichen Schadstoffe (z.B. Kohlenmonoxid, Ozon, Benzol) schädigen die Gesundheit auf verschiedene Weisen. Grundsätzlich lässt sich jedoch feststellen, dass Kinder stärker von Schadstoffen betroffen sind als Erwachsene. Aufgrund ihrer verminderten Körpergröße und der damit verbundenen Nähe zu Schadstoffen sind Kinder einer höheren Schadstoffkonzentration ausgesetzt. Zudem nehmen sie aufgrund einer größeren Hautoberfläche und eines höheren Sauerstoffbedarfs im Vergleich zu Erwachsenen mehr schädliche Stoffe auf. Das Immunsystem von Kindern ist erst im Aufbau und ist deshalb noch störungsanfälliger. Grundsätzlich lässt sich ein Zusammenhang zwischen Luftschadstoffen und Krankheiten im Kindesalter erkennen. Die Rate an Erkrankungen ist in Gebieten mit erhöhten verkehrsbedingten Luftschadstoffen höher als in weniger verkehrsbelasteten Gegenden. Mit der Zunahme des motorisierten Verkehrs haben auch Umweltkrankheiten (z.B. allergische Erkrankungen, Asthma, Reizhusten, Krebs) stark zugenommen (vgl. Limbourg 2010: 73ff).

2.6. Verkehrsunfälle bei Kindern

Kinder nehmen abhängig von Alter und Wohnlage hauptsächlich zu Fuß, mit dem Fahrrad, als AutoinsassInnen sowie als Bus- und Bahnfahrende am Straßenverkehr teil. Je nach Art der Verkehrsteilnahme gehen sie teilweise hohe Gefährdungen ein und erleben ihre Wege durch den Verkehr Großteils als riskant (vgl. Limbourg 1997: 3). Das folgende Kapitel veranschaulicht zu Beginn mit Unfallstatistiken die Gefährdung von Kindern und die Einflüsse auf das Unfallgeschehen. Anschließend wird zur Ursache für die Gefährdung Stellung genommen.

2.6.1. Unfallstatistiken von Kindern

Der derzeitige Straßenverkehr stellt eine der größten Bedrohungen für das Leben von Kindern und Jugendlichen dar und Verkehrsunfälle sind in unserer Gesellschaft die häufigste Todesursache im Kindes- und Jugendalter. Der motorisierte Verkehr hat erhebliche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen insgesamt und auf das von Kindern und Jugendlichen im Besonderen. Das Unfallrisiko variiert hierbei je nach Alter, Geschlecht und Verkehrsmittelnutzung stark (vgl. Limbourg 2000: 33ff). Wie in Tabelle 1 zu erkennen waren 2015 rund 2.600 Kinder in Österreich an einem Verkehrsunfall beteiligt, davon verunglückten elf Kinder tödlich. Im Zeitraum von 2006 bis 2015 wurden 30.856 Kinder bei einem Verkehrsunfall verletzt, davon 12.550 als Pkw-Insasse, 7.774 als Fußgänger und 6.121 Kinder als Radfahrer (vgl. VCÖ 2016).

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tödlich verunglückte Kinder	23	13	12	15	10	13	8	10	8	11
Verletzte Kinder	3.568	3.616	3.433	3.182	2.914	2.886	2.933	2.941	2.794	2.589

Tab. 1: Verunglückte Kinder in Österreich von 2006 bis 2015

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2016

Insgesamt ist in den letzten 20 Jahren ein tendenzieller Rückgang der Straßenverkehrsunfälle von Kindern festzustellen. Sowohl die Anzahl als auch die Schwere der Unfälle sank. Gründe hierfür sind die Erhöhung der passiven und aktiven Sicherheit von Kraftfahrzeugen (Rückhaltegurt, Airbags, ABS), ordnungspolitische Maßnahmen (Einführung der Gurtanlegepflicht, Benutzung bestimmter Fahrwege), straßenbauliche Maßnahmen (Einführung von Tempo 30) sowie die Maßnahmen der Verkehrserziehung (vgl. Limbourg 1997: 3f). Allerdings ist hervorzuheben, dass diese Senkung fast ausschließlich bei Unfällen von 5 bis 9jährigen Kindern eintrat. Dieser Umstand kann nicht alleine mithilfe eben genannter Maßnahmen erklärt werden, da sie sich auf alle Altersklassen auswirken. Die Erklärung lautet vielmehr, dass die 5 bis 9jährigen Kinder nicht mehr ins Freie gelassen und ständig begleitet werden, um sie keiner Gefahr auszusetzen (vgl. Blinkert 2015: 2f).

Setzt man die absoluten Unfallzahlen von Kindern in Vergleich mit den Unfallzahlen der Gesamtbevölkerung (siehe Abbildung 2) wird ersichtlich, dass der Großteil der Verunglückten auf die 20 bis 65jährigen entfällt. Verunglückte 6 bis 14jährige machten im Jahr 2012 lediglich 13 Prozent aller Verunglückten aus (vgl. BMVIT 2015: 39). Wie in Abbildung 3 ersichtlich, verunglücken Kinder in Österreich am häufigsten als Beifahrer im Pkw.

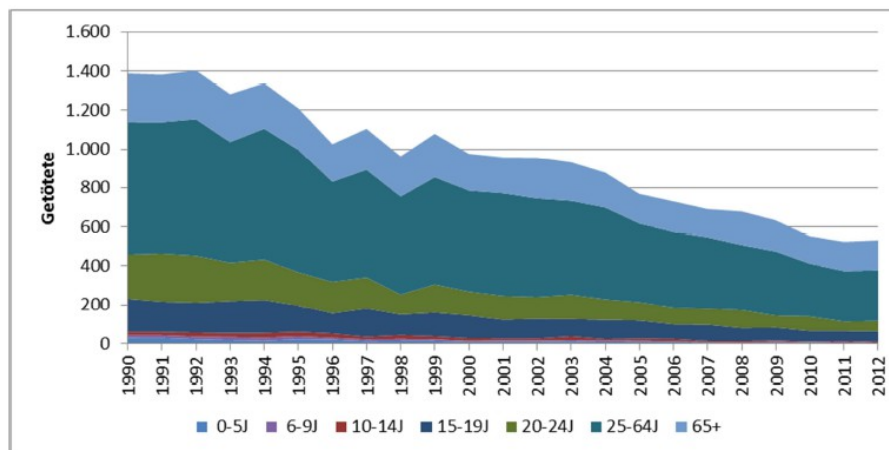


Abb. 2: Getötete nach Altersgruppen in Verkehrsunfällen absolut in Österreich (1990-2012)

Quelle: BMVIT 2015

Bereits 70 Prozent der fünfjährigen und 95 Prozent der sechsjährigen Kinder nehmen mehr oder weniger selbstständig am Straßenverkehr teil und insbesondere der Weg in die Schule birgt das meiste Unfallrisiko. Eine Schulweguntersuchung in Deutschland zeigte, dass nur 30 Prozent der befragten Grundschul Kinder ihren Schulweg als ungefährlich erlebten. Die anderen 70 Prozent konnten eindeutige Gefahrenstellen auf ihrem Weg in die Schule benennen. 26 Prozent der befragten Kinder hatten bereits einen Verkehrsunfall erlitten. Die häufigste Unfallart war dabei der Zusammenstoß ihres Fahrrads mit einem Auto (vgl. Limbourg 1997: 3f).

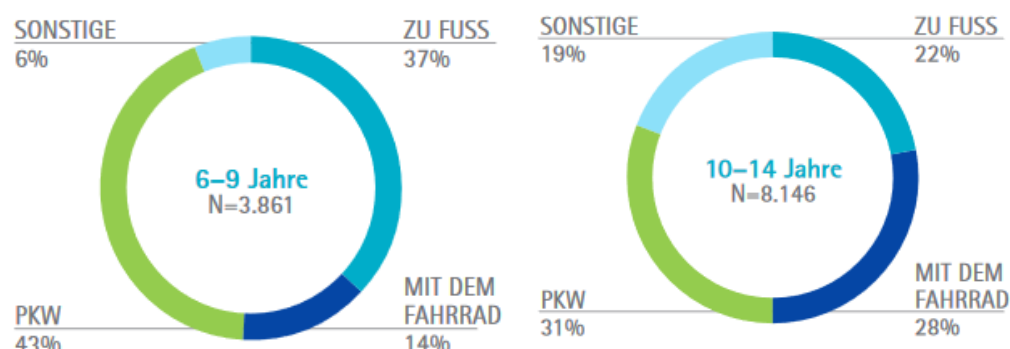


Abb. 3: Verunglückte Kinder nach Verkehrsart in % in Österreich (2009-2013)

Quelle: BMVIT 2015: 4

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Unfallstatistiken nur Unfälle erfasst, zu denen auch die Polizei hinzugezogen wurde. Deshalb ist von einer hohen Dunkelziffer an Unfällen auszugehen, über deren näheren Umstände wenig bekannt ist. So wird besonders bei Kindern und Jugendlichen von einer durchschnittlichen Dunkelziffer von 79 Prozent ausgegangen. Diese variiert je nach Verletzungsschwere und Behandlungsart stark. HAUNZINGER geht davon aus, dass die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Kinder und Jugendlichen nahezu das Fünffache der in der amtlichen Statistik angegebenen Verunglücktenzahl beträgt (vgl. Funk, Wiedemann 2002: 20f).

2.6.2. Einflüsse auf das Unfallgeschehen

Neben anderen Variablen hat das Alter der Kinder und Jugendlichen einen starken Einfluss auf ihr Verkehrsverhalten und somit auch auf ihr Unfallrisiko. Einerseits hängt dies mit der spezifischen körperlich-motorischen, emotionalen-motivationalen, sozialen und kognitiven Entwicklung der Kinder zusammen. Andererseits wird der Tagesablauf, die Verkehrsbeteiligung und Exposition der Kinder im Straßenverkehr maßgeblich durch deren Einbindung in Institutionen der Kinderbetreuung und -bildung beeinflusst (vgl. Funk, Wiedemann 2002: 14ff).

Kinder von null bis fünf Jahren bewegen sich meistens noch nicht selbstständig im Verkehr haben im Vergleich zur nächst höheren Altersstufe von 6 bis 9 Jahren einen relativ niedrigen Unfallwert. Wie aus Abbildung 4 abzulesen, ist das Zufußgehen in der Alterskategorie von 6 bis 9 Jahren am gefährlichsten. In dieser Altersgruppe sind Kinder schon selbstständig im Verkehr unterwegs, aber sind mit den Spielregeln der Erwachsenen im Verkehr noch nicht vertraut und deshalb steigt das Unfallrisiko auf ein Maximum an (vgl. Limbourg 2000: 39ff).

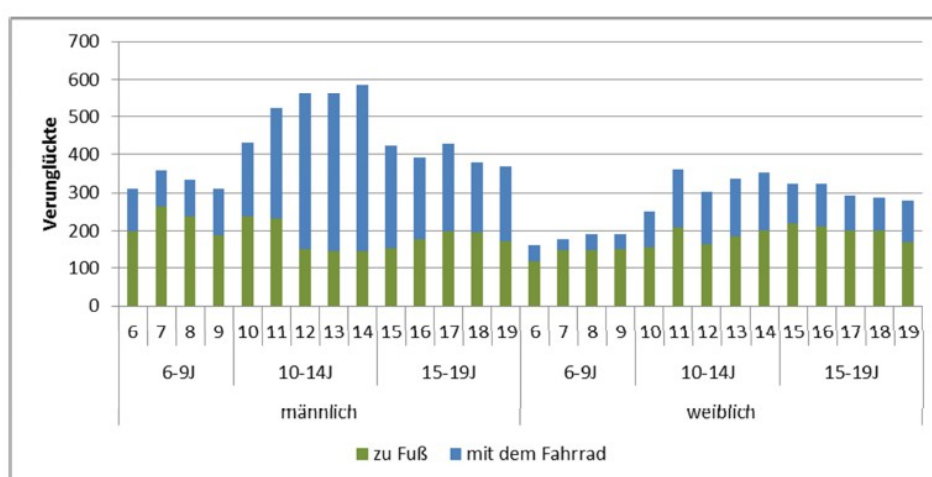


Abb. 4: Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte 6-19jährige nach Verkehrsart, Geschlecht und Alter in Einzeljahren in Österreich (2008-2012)

Quelle: BMVIT 2015, S 45.

Im Vergleich mit dem zu Fuß gehen ist das Radfahren von Kindern um ein vielfaches gefährlicher. Beim Radfahren bereiten besonders die Orientierung, das schnelle Erfassen von Verkehrssituationen, und der Umgang mit dem Fahrrad die größten Probleme (vgl. Limbourg 2000: 39ff). Bei den Radfahrern sind generell Kinder von elf bis 15 Jahren am stärksten betroffen (ebd: 56). Die steigenden Unfallzahlen mit zunehmendem Alter lassen sich allgemein auf eine verstärkte Verkehrsteilnahme älterer Kinder zurückführen (vgl. Funk, Wiedemann 2002: 23). Eine relativ sichere Art der Fortbewegung für Kinder ist das Mitfahren im Pkw. Dies ist mitunter ein wichtiger Faktor warum immer mehr Eltern ihre Kinder per Pkw in die Schule und zu sonstigen Zielen fahren, was wiederum den Straßenverkehr in erheblichen Maßen erhöht. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel weist das absolut geringste Risiko auf (vgl. Limbourg 2000: 39ff). Weitere Einflüsse auf die Kinderunfallzahlen und die Schwere der Unfälle haben das Geschlecht, die kulturelle Herkunft, das soziale Umfeld und die Wohnumgebung, Jahreszeit, Uhrzeit sowie Temperament und Persönlichkeit des Kindes (vgl. Funk, Wiedemann 2002: 97ff). Grundsätzlich zeigen die geschlechtsspezifischen Unfallzahlen, dass Jungen als Fußgänger und Radfahrer häufiger verunglücken als Mädchen. Bei den Fußgängern liegt das Verhältnis etwa 3:2 und bei Radfahrern sogar 3:1. Bei in Pkw mitfahrenden Kindern zeigen sich keine geschlechtsspezifischen Unterschiede (vgl. Limbourg 2000: 58f).

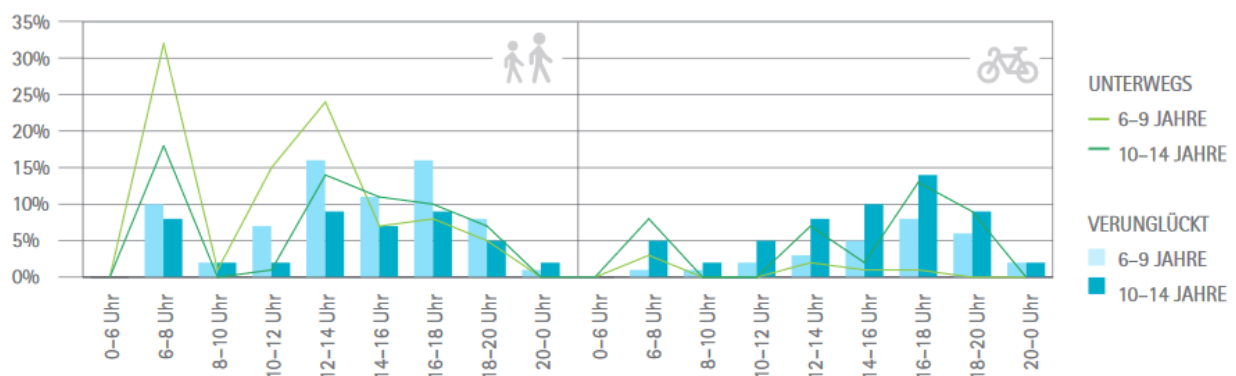


Abb. 5: Vergleich der Mobilitäts- und Verunglücktenzahlen von Kindern in Prozent in Österreich (2008-2012)

Quelle: BMVIT 2015: 4

Neben der plausiblen witterungsbedingten Relevanz der Jahreszeit für das Unfallgeschehen, ist aufgrund der Einbindung der Kinder in Kinderbetreuungs- und Bildungseinrichtungen mit relativ fixen Zeiten für die Zurücklegung der entsprechenden Wege auch die Tageszeit von Bedeutung. Die meisten kindlichen Radfahrer verunglücken in den Frühlingsmonaten gefolgt von den Sommermonaten. Diese Häufung ist eindeutig auf die saisonale Nutzung zurückzuführen. Fußgänger verunglücken ebenfalls am öftesten im zweiten Quartal. Am seltensten verunglücken sie zu Fuß in den Sommermonaten. In Abbildung 5 werden die Verunglücktenzahlen in Österreich dargestellt, in der klar Unfallsitzen erkennbar sind. Diese erste

liegt zwischen 15 bis 18 Uhr und die zweite zwischen 11 und 14 Uhr. Am dritthäufigsten verunglücken Kinder zwischen 7 bis 8 Uhr und damit am Weg in die Schule. Unfälle ereignen sich jedoch vor allem auf dem Rückweg von der Schule sowie vom nachmittäglichen Spielen (vgl. Funk, Wiedemann 2002: 45f). Obwohl die Unfallgefahr im Bereich des Schulweges relativ hoch ist, fanden rund 80 Prozent der Verkehrsunfälle in der Freizeit statt (vgl. VCÖ 2016).

Die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr hängt auch mit ihrer kulturellen Herkunft bzw. Nationalität zusammen. So erleben türkische Kinder doppelt so häufig wie einheimische Kinder Unfälle und auch häufiger als andere Kinder aus ausländischen Familien. So verunglückten beispielsweise im Jahr 1994 145 deutsche Kinder je 10.000 Kinder und 270 türkische Kinder je 10.000. Ursachen für die erhöhte Unfallbelastung sind nicht genau bekannt, allerdings können sprachliche Barrieren, Herkunft aus verkehrsarmen Gebieten, geringe Teilnahme an Elternveranstaltungen und ein Leben in verkehrsbelasteten Wohngebieten als mögliche Hintergründe gesehen werden.

Auch die kindliche Persönlichkeit und das kindliche Temperament spielt eine Rolle in Bezug auf das Zustandekommen von Unfällen. Viele der verunglückten Kinder sind hyperaktiv, motorisch unruhig, impulsiv, unkonzentriert und leicht ablenkbar. Zudem sind kontaktfreudigere Kinder stärker gefährdet, da sie häufiger auf der Straße mit ihren Freunden spielen (vgl. Limbourg 2000: 58f).

2.6.3. Ursachen für die Gefährdung von Kindern

Die von Grundschulkindern am häufigsten genannten Gefahren auf ihren Schulwegen sind: zu schnell fahrende Autos, unvorsichtig abbiegende Fahrzeuge, verkehrswidriges Verhalten von Autofahrern, parkende Autos auf Geh- und Radwegen, gefährliche Sichthindernisse im Bereich von Querungen, fehlende oder zu schmale Gehwege, für Fußgänger ungünstige Ampelschaltungen, fehlende Überquerungshilfen, fehlende Radwege, Rot-Fahrer an Ampeln, Nicht-Anhalter an Zebrastreifen, rücksichtslose Kraftfahrer an Ein- und Ausfahrten, mangelhafte Beleuchtung von Gefahrenpunkten, gefährliche Wege zu Bushaltestellen im ländlichen Raum, überfüllte Schulbusse, mangelhafte Ausstattung von Bushaltestellen und mangelhaftes Interesse der Behörden (vgl. Limbourg 2000: 140).

Die Ursachen für die gesteigerte Gefährdung von Kindern im Verkehrsbereich lassen sich grundsätzlich in vier Bereiche einordnen:

Ursachen beim Kind: Kinder benötigen eine Reihe von Fähigkeiten, welche erst nach und nach im Laufe der Kindheit entwickelt werden, um sichere Verhaltensweisen im Verkehr zu besitzen (siehe Kapitel 2.2.4). So werden Kinder erst mit etwa 8 bis 10 Jahren zu verkehrssicheren Fußgängern und mit circa 13

bis 15 Jahren zu Radfahrern, welche den Anforderungen des Straßenverkehrs gewachsen sind. Vor dem Erreichen dieses Alters führen diese entwicklungsbedingten Einschränkungen zu gefährlichen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und Unfälle können die Folge sein (vgl. Limbourg 2010: 73ff). Das häufigste Fehlverhalten von Kindern ist das „falsche Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“, welches die Ursache von mehr als neun von zehn Unfällen sein soll. Ein Viertel der Unfälle ist auf ein „plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen“ zurückzuführen (vgl. Funk, Wiedemann 2002: 49f).

Ursachen bei den AutofahrerInnen: Insgesamt passen sich die motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen noch nicht genug an die kindlichen Verhaltensweisen an. Beispielsweise wird die Geschwindigkeit in der Nähe von Kindern kaum reduziert, Fahrzeuge werden auf Geh- und Radwegen abgestellt und verstellen Kreuzungsbereiche. Vor Kindergärten und Schulen parken die Eltern ihre Autos im Halteverbot und gefährden so die Kinder als Fußgänger und Radfahrer.

Ursachen bei der Verkehrsplanung und -regelung: Durch ungünstige Verkehrsplanungs- und -regelungsmaßnahmen können Kinderunfälle im Straßenverkehr begünstigt werden. Zu hohe zulässige Höchstgeschwindigkeiten, unzureichende Schulwegsicherungsmaßnahmen, ungünstige Ampelschaltungen sind nur einige Beispiele für solche Fehler.

Ursachen durch Defizite bei der Verkehrsüberwachung: Auch Defizite bei der Durchsetzung von Verkehrsgesetzen können Kinderunfälle begünstigen. So zeigten z.B. Schulwegbeobachtungen, dass Sichthindernisse durch falsch geparkte Fahrzeuge die Kinder auf ihren Wegen stark gefährden. Fußwege, Radwege, Kreuzungsbereiche usw. sind durch unzulässig abgestellte Fahrzeuge blockiert. Viele Schulwegsicherungsmaßnahmen werden durch dieses regelwidrige Halte- und Parkverhalten wirkungslos. Neben der Überwachung des ruhenden Verkehrs ist die Geschwindigkeitsüberwachung das zweite grundlegende Problem der Kindersicherheit. Tempo 30 und Tempo 50 werden ohne Überwachung kaum eingehalten, wenn keine baulichen Veränderungen vorhanden sind. Deshalb kommt der Verkehrsüberwachung in diesem Bereich ein hoher Stellenwert zu. Auch die Überwachung der Sicherungspflicht von Kindern im Pkw ist für die Kindersicherheit von großer Bedeutung und die Fahrtüchtigkeit von Fahrrädern sollte auch häufiger kontrolliert werden (vgl. Limbourg 2010: 73ff).

2.7. Entwicklungspsychologische Voraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr

Zur Vermeidung von Unfällen benötigen Kinder eine Reihe von Kenntnissen und Fähigkeiten, welche nach und nach in der Kindheit entwickelt werden. Diese Entwicklung vollzieht sich individuell unterschiedlich und nicht im gleichen Tempo, sodass Altersangaben nur als grobe Richtwerte mit großen Abweichungen zu verstehen sind (vgl. Limbourg 1997: 8f). Kinder müssen im Verkehr aufmerksam sein und ihre Konzentration nicht auf ablenkende Eindrücke auf der Straße richten. Sie müssen lernen gefährliche Situationen einzuschätzen, vorherzusehen und zu begreifen, nach welchen Prinzipien der Verkehr abläuft und wie gefährliche Situationen entstehen können. Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer müssen korrekt beurteilt und vorhergesehen werden. Sie müssen außerdem mit den Verkehrsmitteln, die sie benutzen, kompetent umgehen können. Dazu benötigen sie u.a. verschiedene motorische Fähigkeiten, eine gute psychomotorische Koordination und eine kurze Reaktionszeit (vgl. Limbourg 2010: 98).



Abb. 6: Kindern im Straßenverkehr

Quelle: Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2017)

2.7.1. Erforderlichen Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme

Die folgende Tabelle 2 soll einen Überblick über die wesentlichen Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme sowie das durchschnittliche Alter, indem diese erworben und entwickelt werden, vermitteln. Die genannten Fähigkeiten werden anschließend in folgenden Kapiteln näher ausgeführt.

Entwicklungspsychologische Voraussetzung	Alter	Fähigkeit
Positions- und Perspektivenbewusstsein	7 J.	Positions- und Perspektivenbewusstsein
	9 J.	Hineinversetzen in andere Personen
Auditive Wahrnehmung	8 J.	Ausreichende Ausbildung der auditiven Wahrnehmung für den Straßenverkehr
Visuelle Wahrnehmung	5 J.	Wahrnehmung für Helligkeit und Farbe
	8 J.	Links-/Rechts- Wahrnehmung
	10 J.	Körpergröße > Pkw
	12 J.	komplette Ausbildung des Gesichtsfeldes
Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung	3-4 J.	Keine Unterscheidung zwischen fahrend und stehend
	9 J.	Schätzung von Entfernungen
	9 J.	Verständnis von Geschwindigkeit
	> 9 J.	Schätzung von Geschwindigkeiten
Gefahrenbewusstsein	5-6 J.	Akutes Gefahrenbewusstsein
	8 J.	vorausschauendes Gefahrenbewusstsein
	9-10 J.	vorbeugendes Gefahrenbewusstsein
	12 J.	präventives Gefahrenbewusstsein
Aufmerksamkeit und Konzentration	5 J.	Bewusste Steuerung der Aufmerksamkeit
	8 J.	Aufmerksamkeit über längere Zeit hinweg
	13-14 J.	vollständige Konzentration über längere Zeit hinweg
Interessen	Bis 7 J.	Vermischen von Realität und Phantasie
	10 J.	Ersetzung der Phantasiewelt durch soziale und sportliche Aktivitäten
Anforderungen zur selbständigen Verkehrsteilnahme	7-8 J.	Kennen von richtigem Verhalten als FußgängerIn
	10 J.	unbegleitetes Radfahren mit Fahrradausweis
	10-11 J.	Unterscheiden zwischen sicheren und gefährlichen Querungen
	11 J.	Definition räumlicher Beziehungen über Wege und Orte
	11 J.	Nutzung von Stadt- und Umgebungsplänen
	11 J.	Verarbeitung von Symbolen visueller Leitsysteme
	11-12 J.	Erfüllung komplexer Anforderungen an ÖV-Nutzung
	12 J.	unbegleitetes Radfahren
14 J.	vollständige Ausbildung der Fähigkeiten zum Radfahren	

Tab. 2: Überblick über erforderliche Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme

Quelle: Handler 2017: 23, eigene Darstellung

2.7.1.1. Entwicklung der Wahrnehmungsfähigkeit

Während Erwachsene ein hoch differenziertes Wahrnehmungssystem besitzen, das ihnen ermöglicht Informationen aus der Umwelt aufzunehmen und zu verarbeiten, ist diese Fähigkeit beim Kind weniger ausgeprägt. Die Wahrnehmung spielt bei den vom Straßenverkehr gestellten Aufgaben allerdings eine wesentliche Rolle (vgl. Limbourg 2010: 99). Jüngere Kinder bis zum Alter von etwa 7 Jahren vermischen noch häufig reale Ereignisse und Wunschenken. Sie trennen noch nicht scharf zwischen Innen- und Außenwelt, d.h. sowohl die reale als die fiktionale Verkehrswelt sind für das Kind wahr (vgl. Warwitz 2005). Selbst bei Grundschulkindern ist die Unterscheidungsfähigkeit der Sinne noch sehr unvollkommen und Wesentliches sowie Unwesentliches werden meistens in gleicher Weise wahrgenommen. Viele Ablenkungssituationen lassen sich dadurch erklären, dass unwesentliche Details im Straßenverkehr einfach noch nicht übersehen werden können. Kindern bis zum Alter von etwa 8 Jahren fehlt aufgrund ihrer egozentrischen Erlebnis- und Denkweise noch jedes Perspektivenbewusstsein. Das Kind versteht nicht, dass Form und Größe eines Objektes von der Perspektive des Beobachters abhängig ist. Zudem kann es zwei getrennte Wahrnehmungen wie zum Beispiel Entfernung und Größe nicht zu einer Wahrnehmung koordinieren (vgl. Limbourg 2010: 99f). Obwohl das Hörvermögen von Kindern bereits im Alter von 6 Jahren voll entwickelt ist, benutzen Kinder das Gehör erst im Alter von etwa 8 Jahren im Verkehr. Vorher überhören sie Geräusche im Straßenverkehr und es gelingt nicht oft, sie durch Geräusche auf sich aufmerksam zu machen (vgl. Limbourg 2010: 105). Konkrete Wahrnehmungen werden selten auf eine Sinnesmodalität beschränkt. Vielmehr werden die unterschiedlichen Wahrnehmungen zu einer komplexen Wahrnehmung integriert, ohne dass dem Wahrnehmenden die einzelnen Quellen der Information bewusst sind. Besonders im Verkehr wirken zahlreiche Reize auf den Verkehrsteilnehmer ein und die Fähigkeit zur Integration dieser Sinneseindrücke ist im Straßenverkehr von essentieller Bedeutung (vgl. Limbourg 2010: 106). Untersuchungen haben gezeigt, dass die visuelle Wahrnehmung in allen Altersstufen klar dominiert, sobald gleichzeitig verschiedene Informationen angeboten werden. Besonders auffällig ist die Dominanz des visuellen Systems in Konfliktsituationen. Widersprechen sich die Informationen verschiedener Sinneskanäle, wird immer der visuellen Wahrnehmung gefolgt (vgl. Hetzer et. al. 1995: 46).

2.7.1.2. Kognitive Entwicklung

Die Verarbeitung von Umwelteindrücken und die Vorbereitung von Handlungen werden durch die kognitiven Fähigkeiten eines Menschen mitbestimmt. Diese Fähigkeiten sind jedoch nicht von Geburt an voll ausgereift, sondern entwickeln sich in einem Prozess, der von Denkformen geprägt ist, welche sich von jenen der Erwachsenen unterscheiden (vgl. Piaget 2000 nach Vogelsberg). PIAGET unterteilt den Prozess der kognitiven Entwicklung im Kindesalter in vier Stufen:

- Sensomotorische Stufe (bis ca. 2 Jahre): Die ersten Phase der kognitiven Entwicklung ist noch nicht von einem echten Denken gekennzeichnet. Hier werden Wahrnehmungen und Bewegungen als Basis für zukünftige Denkprozesse koordiniert.
- Voroperationale Stufe (ca. 2 bis 6 Jahre): Das Denken der zweiten Phase ist als egozentrisch zu bezeichnen, es wird durch die eigenen Wahrnehmungen, Gefühle, Erwartungen, Befürchtungen usw. gesteuert. Es ist stark reizgebunden und wird von für das Kind interessanten Reizen kontrolliert. Kinder sind kaum in der Lage ihre Aufmerksamkeit zu teilen.
- Konkret-operationale Stufe (ca. 6 bis 12 Jahre): In dieser Phase ist das Kind zunehmend in der Lage, sich in die Wahrnehmung, die Denkprozesse und Gefühle anderer Menschen hineinzusetzen. Allerdings ist das Denken an Anschauungen geknüpft und nicht abstrakt, d.h. Kinder können nur mit Begriffen umgehen, die sie sich auch konkret vorstellen können. Mit abstrakten Begriffen wie Zeit und Geschwindigkeit haben Kinder Probleme. Auf dieser Stufe können Kinder über Tätigkeiten nachdenken, ohne diese tatsächlich auszuführen. In dieser Art des Denkens müssen Kinder im realen Straßenverkehr lernen, wie sie sich verhalten sollen.
- Formal-operationale Stufe (ab ca. 12 Jahren): Abstraktes Denken wird möglich und die Kognitionen lösen sich von den konkreten Vorstellungen. Die Kinder und Jugendlichen sind nun in der Lage, mit hypothetischen Sachverhalten zu operieren, logisch zu denken und auch mit abstrakten Begriffen umzugehen. Auf den Straßenverkehr bezogen bedeuten diese Erkenntnisse, dass Kinder Gefahren erkennen und richtig einschätzen können. Die komplexen Regeln des Verkehrs können begriffen und angewandt werden, auch in einer neuen und unbekanntem Umgebung (vgl. Limbourg 2010: 107f).

2.7.1.3. Entwicklung der sozialen Perspektivenübernahme

Die Fähigkeit zur Perspektivenübernahme ist eine entscheidende Voraussetzung zum Verständnis von Verhaltensweisen, verschiedenen Standpunkten sowie Gedanken und Emotionen anderer (vgl. Dimitrova, Lüdmann 2014: 3). Besonders im Straßenverkehr kommt dieser Fähigkeit eine große Bedeutung zu, da das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer ständig eingeschätzt werden muss (vgl. Limbourg 2010: 109). Ein Experiment von PIAGET und INHELDER 1971 zeigte, dass Kinder bis zum Alter von sieben Jahren die Fähigkeit, sich in andere Personen hineinzusetzen fehlt und sie von sich auf andere schließen. Erst mit sieben bis neun Jahren beginnt allmählich eine Differenzierung der egozentrischen Raumanschauung (vgl. Hetzer et. al. 1995: 36f). Nachdem sie selbst in der Lage sind sofort stehen zu bleiben, denken sie, dass auch Autos auf der Stelle anhalten können ohne einen Bremsweg zu benötigen. Wenn sie das Auto sehen nehmen sie an, dass der Fahrer auch sie sieht. Auch die Verständigung und Kommunikation mit Autofahrern ist kompliziert und sie können die Zeichen der

Fahrer nicht richtig interpretieren. Autos werden personifiziert, sie haben Augen (Scheinwerfer) und können die Kinder deshalb sehen (vgl. Limbourg; Reiter 2003: 18).

2.7.1.4. Entwicklung der Aufmerksamkeits- und Konzentrationsfähigkeit

Kinder können Gefahren nur dann rechtzeitig erkennen, wenn ihre Aufmerksamkeit auf die gefährliche Situation gerichtet ist. Aufmerksamkeit und Konzentration sind die wichtigsten Faktoren des verkehrssicheren Verhaltens im Straßenverkehr (vgl. Limbourg 1998: 4). „Abgelenkt sein“ ist eine der häufigsten Ursachen bei Verkehrsunfällen von Kindern. Im Laufe des Kleinkind-, des Vor- und Grundschulalters entwickeln Kinder die Fertigkeit sich auf wichtige Details zu konzentrieren, sich bevorzugt an wesentliche Informationen zu erinnern und irrelevante sowie ablenkende Informationen zu ignorieren. In den ersten fünf Lebensjahren wird die Aufmerksamkeit von Kindern hauptsächlich durch Neugier erregende Merkmale der Umwelt kontrolliert und sie lassen sich sehr stark durch Umweltanreize ablenken. Im Alter von fünf bis sieben Jahren beginnen Kinder systematische Strategien zur Kontrolle der Aufmerksamkeit einzusetzen. Diese Fähigkeit verbessert sich in den folgenden Lebensjahren schrittweise und scheint im Alter von etwa 13 bis 14 Jahren voll ausgebildet zu sein (vgl. Limbourg 2010: 111).

2.7.1.5. Entwicklung der Reaktionsfähigkeit

Kinder im Alter von sieben bis neun Jahren haben eine langsamere Reizverarbeitung als ältere Kinder und Erwachsene. Erst zwischen acht und zwölf Jahren nimmt diese zu und bleibt anschließend unverändert (vgl. Hetzer et. al. 1995: 42).

2.7.1.6. Psychomotorische Entwicklung

Kinder haben einen starken Bewegungsdrang und laufen, hüpfen und rennen auf Straßen und Gehwegen. Dieses Verhalten macht sie für Autofahrer unberechenbar. Kinder sind unruhiger als Erwachsene und einmal begonnene Handlungen können bis zum Alter von 8 Jahren nur schwer abgebrochen oder unterbrochen werden. Neben den entwicklungsbedingten motorischen Einschränkungen im Kindesalter können zunehmend deutliche Motorikdefizite als Folge von Bewegungsmangel in der Kindheit beobachtet werden. Sie können immer seltener ihren Bewegungsdrang befriedigen und sind häufig nicht mehr in der Lage einfache körperliche Leistungen zu vollbringen. Dadurch vergrößert sich bei den betroffenen Kindern das Unfallrisiko - sowohl im Verkehr als auch in anderen Lebensbereichen (vgl. Limbourg 1997: 12).

2.7.1.7. Entwicklung von Interessen

In den ersten zwei Lebensjahren wecken vor allem lebhaft Eindrücke die Aufmerksamkeit und das Interesse von Kindern. Besonders die Sinnesbereiche Sehen und Hören stehen in den ersten Lebensjahren im Vordergrund, während Tasten, Schmecken und Riechen sich erst später entwickeln. Ab dem zweiten Lebensjahr nimmt das Interesse für sinnliche Eindrücke ab und das Kind interessiert sich nun für die Dinge selbst. Es ist zentral inwieweit ein Ding die Selbsttätigkeit des Kindes ermöglichen kann: Ein Stuhl interessiert das Kind nur, weil es darauf sitzen, stehen oder herum springen kann; die Bäume interessieren das Kind nur, weil es darauf klettern kann. Mit der Entwicklung der Vorstellung werden Gegenstände besonders dann interessant, wenn sie die Phantasie des Kindes beschäftigen. Phantasie ist nun ebenso wichtig wie die äußere Tätigkeit: Stühle sind jetzt interessant, weil man mit ihnen Eisenbahn spielen kann. Fahrräder, Roller, Dreiräder usw. werden durch die Phantasie zweckentfremdet, sie sind plötzlich Rennautos, Pferde oder Flugzeuge. Diese Vermischung von Phantasie und Realität kann besonders im Straßenverkehr zu gefährlichen Situationen führen. Insbesondere weil für Kinder soziale Aktivitäten wie Radfahren mit Freunden, Fußballspielen usw. im Vordergrund stehen und diese Tätigkeiten häufig im Freien und auch im Bereich des Straßenverkehrs ausgeführt werden (vgl. Limbourg 2010: 117f).

2.7.1.8. Entwicklungspsychologische Voraussetzungen für das Risikoverhalten im Kindesalter

Im Vergleich zu Erwachsenen besitzen ältere Kinder und Jugendliche ein gering ausgeprägtes Bewusstsein für Gefahren und riskantes Verhalten wird weniger gefährlich wahrgenommen. Der jugendliche Egozentrismus als alterstypische erhöhte Selbstwahrnehmung verändert den Blick für die realistische Einschätzung der Außenwelt samt ihrer Gefahren. Selbst wenn diese Bedrohungen als realistisch eingeschätzt werden, beziehen Jugendliche diese häufig nicht auf sich selbst. Sie überschätzen ihre Fähigkeiten und glauben einzigartig, unverwundbar zu sein und dass ihnen nichts geschehen kann. Im Jugendalter ist der Aufbau einer eigenen Identität die bedeutendste Entwicklungsaufgabe. Jugendliche möchten herausfinden, wer sie sind und was sie können. In diesem Zusammenhang können riskante Verhaltensweisen für den Jugendlichen selbst ein Beweis von Kompetenzen sein (vgl. Limbourg 2010: 119).

2.7.1.9. Gefahrenbewusstsein

Nach Limbourg (1997) entwickelt sich das Gefahren- und Sicherheitsbewusstsein von Kindern in drei Stufen:

- **1. Stufe: akutes Gefahrenbewusstsein:** Auf der ersten Stufe entwickeln Kinder die Fähigkeit Gefahren zu erkennen, wenn sie bereits akut gefährdet sind. In dieser Phase, die normalerweise

mit circa 5 bis 6 Jahren erreicht wird, kommt die Wahrnehmung der Gefahr für gewöhnlich zu spät und der Unfall ist kaum noch zu verhindern.

- **2. Stufe: Vorausschauendes Gefahrenbewusstsein:** Auf der zweiten Stufe lernen Kinder mögliche Gefahren vorauszusehen, d.h. sie lernen zu erkennen, durch welche Verhaltensweisen sie in Gefahr geraten können. Diese Stufe wird mit etwa 8 Jahren erreicht.
- **3. Stufe: Vorbeugendes Gefahrenbewusstsein:** Auf der dritten Stufe verfügen Kinder über vorbeugende Verhaltensmuster, welche sie bewusst einsetzen, um Gefahren zu reduzieren. Diese Stufe wird mit etwa 10 Jahren erreicht. Erst nach dem Erreichen der dritten Stufe kann eine einigermaßen sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorausgesetzt werden, allerdings bedeutet auch das Erreichen der zweiten Stufe eine deutliche Sicherheitserhöhung für Kinder (vgl. Limbourg 2010: 110ff).

2.7.2. Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Verhalten von Kindern als Fußgänger bis zum Alter von etwa 8 Jahren riskant und nur wenig zuverlässig ist. Allerdings lassen sich auch ältere Kinder noch ablenken und verhalten sich nicht verkehrssicher (vgl. Limbourg 1997: 12). Deshalb ist eine gründliche Vorbereitung von Kindern auf die selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr notwendig, damit Kinder den alltäglichen Anforderungen des Straßenverkehrs einigermaßen gewachsen sind. Trotzdem geraten Kinder aufgrund ihrer besonderen Erlebens- und Verhaltensweise in gefährliche Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Besonders beim Spielen im Verkehrsraum steigt die Gefährdung, da sich die Kinder auf das Spiel und nicht auf den Verkehr konzentrieren. Die Vorbereitungen der Kinder auf ihre selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr müssen im Elternhaus, im Kindergarten und in der Schule erfolgen und zwar kooperativ. Darüber hinaus ist es besonders wichtig, dass die Kinder als Fußgänger und Radfahrer Erfahrungen im Verkehrsalltag sammeln können (Limbourg 2003: 6ff)

2.8. Lernerfahrung von Kindern in der mobilen Gesellschaft

In diesem Kapitel soll kurz geschildert werden, welche Lernerfahrungen Kinder grundsätzlich sammeln und wie diese gelernt werden. Dementsprechend wird besonders der Prozess der Mobilitätssozialisation beschrieben, in dem die Kindern ein Teil der mobilen Gesellschaft werden. Anschließend wird kurz die aktive Form der Mobilitätserziehung eingegangen.

2.8.1 Mobilitätssozialisation

Mobilitätssozialisation ist ein Prozess, in dessen Verlauf ein Individuum zum Teilnehmer der Mobilitätsgesellschaft wird. Das wesentliche Ergebnis dieses Prozesses ist ein mobilitätsbezogener Lebensstil, in dem ein eigenwilliger Umgang mit Mobilität längerfristig festgelegt wird. In aktiver Auseinandersetzung mit der räumlich-materiellen, sozialen und gesellschaftlichen Umwelt entwickelt das Kind eigene charakteristische Erlebnis- und Verhaltensnormen (vgl. Tully 2011: 197). Hierzu zählt nicht nur der Erwerb von Kenntnissen und Fertigkeiten, sondern auch die Übernahme von Einstellungen und Haltungen (vgl. Bastian 2010: 30). Im Prozess der Sozialisation wird sich mit den von der Gesellschaft vorgegeben Strukturen, Normen und Werten vertraut gemacht. Sozialisation findet im Spannungsfeld von sozialen Vorgaben und individuellen Bedürfnissen statt. Obwohl Sozialisationsprozesse in allen Altersphasen stattfinden, gelten die Kindheit und die Jugend als die sensibelsten Phasen.

Aufwachsen in der heutigen, mobilen Gesellschaft bedeutet, sich frühzeitig verschiedene Orte und Räume aneignen zu müssen, um Teil der Gesellschaft zu werden. Mobilitätssozialisierung ist ein Prozess der wie andere Sozialisationsprozesse durch verschiedene Elemente beeinflusst wird. Diese Elemente umschließen den gesellschaftlichen Kontext, diverse Sozialisationsinstanzen, individuelle Merkmale sowie den sozialräumlichen Kontext (vgl. Kogler 2015: 44). Allerdings wurde mit der gewachsenen Bedeutung der Mobilität auch diese zu einer Sozialisationsinstanz (vgl. Tully 2011: 195).

Die mobilitätsbezogene Sozialisation beginnt mit den ersten selbstständigen Schritten im Alter von etwa zwölf Monaten. Mit den ersten Schritten weg von der Mutter, dem Zuhause oder der Schule wächst die Selbstständigkeit des Kindes und sein Aktionsradius erweitert sich ab diesem Zeitpunkt immer mehr. Je größer die Herausforderungen, Gefahren und die Kompetenz der Lösung, desto größer ist der Zuwachs an Selbstbewusstsein und die Vergrößerung des Bewegungsradius. Durch die Bewältigung neuer Herausforderungen und auch der Gefahren beweisen sich Kinder, dass sie diese bestehen können und damit ein größeres Stück Unabhängigkeit gewonnen haben. Die gesteigerte Autonomie und die damit

verbundene Ausbildung einer eigenen Persönlichkeit ist stark an die Fähigkeit, sich selbst und ohne fremde Hilfe fortbewegen zu können, gebunden (vgl. Bastian 2010: 30ff)

An der Mobilitätssozialisation sind, vergleichbar mit anderen Sozialisationsprozessen, verschiedene Ebenen beteiligt:

- Den **allgemeinen Rahmen** an Möglichkeiten, wie sich Individuen im Hinblick auf Mobilität verhalten können, gibt der gesellschaftliche Entwicklungsstand (z.B. das Ausmaß der räumlichen bzw. sozialen Differenzierung, der Stand der vorhandenen Infrastruktur und Technik, die rechtlichen Vorgaben, die kulturellen Leitbilder) vor.
- Familie und Freunde und sowie die Schule (im Rahmen der Verkehrserziehung) wirken ebenfalls auf das Mobilitätsverhalten. Kinder lernen mobilitätsrelevante Verhaltensweisen durch die Beobachtung des Verhaltens ihrer Eltern oder anderer Familienangehöriger. Diese **mesosozialen Bedingungen** stellen Sozialisationkontexte dar, in die das Individuum direkt eingebunden sind.
- Die persönliche Voraussetzung stellt die **Mikroebene** eines Menschen dar und zeigt die spezifischen Präferenzen und Werte bezüglich des Mobilitätsverhaltens. Diese ist abhängig von sozialen Merkmalen wie dem Einkommen, dem Bildungsstand, dem Geschlecht sowie, aufgrund rechtlicher Voraussetzungen, vom Alter abhängig. All diese Faktoren formen einen die Mobilität betreffenden Lebensstil, der die per Mobilitätssozialisation entwickelten Einstellungen und Verhaltensweisen eines Individuums umfasst (vgl. Tully 2011: 196).

2.8.2 Mobilitätserziehung und -bildung

In Abgrenzung zur Sozialisation ist die Erziehung als engerer Begriff zu verstehen. Sie manifestiert sich in der sozialen Beziehung zwischen Menschen in der Weise, dass sie bestimmte Absichten verfolgen, dabei auf bestimmte Maßnahmen zurückgreifen und dass sie das Ergebnis ihrer Bemühungen bewerten (vgl. Bastian 2010: 30). Die Ziele und Aufgaben der Mobilitätserziehung und -bildung sollte die Erweckung und Schärfung des Problembewusstseins für nachhaltige Mobilität sein. Zudem sollte der Einstieg in eine verantwortungsvolle Mobilität erprobt werden, damit Kinder und Jugendliche befähigt werden, durch erworbene Kenntnisse, Einstellungen und ihr Verhalten in Bezug auf Verkehr und Mobilität einen Beitrag zu einer zukunftsfähigen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklung unserer Gesellschaft und unserer Umwelt leisten zu können. Weiters soll Wissen über die Vor- und Nachteile der Mobilitätsformen für den Mensch, die Gesellschaft und die Umwelt vermittelt werden, damit auf dieser Grundlage eine intelligente Verkehrsmittelwahl getroffen werden kann. Da im Jugendalter die Entscheidung fällt, wie junge Menschen im Erwachsenenalter ihre Mobilität organisieren, sollte die Mobilitätserziehung in Zukunft stärker Beachtung finden (vgl. Limbourg 2000: 156ff).

Darüber hinaus wird vermittelt wie diverse Mobilitätsformen kompetent und sicher genutzt werden, um ein sicherheitsbewusstes Verhalten im Verkehrsraum zu fördern. Diese erworbenen Qualifikationen sollen Kinder dazu befähigen mit den Gefahren ihrer Umwelt umzugehen und folglich ihre Unfallgefahr senken. Dabei geht es aber nicht alleine um den Erwerb von Kompetenzen zur Bewältigung der derzeitigen Gefahren im Verkehrsraum, sondern auch um das Erlernen von Strategien zur aktiven Veränderung von Situationen (vgl. Limbourg 2000: 159ff). Damit Kinder ihr Wohnumfeld eigenständig erkunden können, müssen sie lernen, sich im Verkehr zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Inlineskates und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln so sicher wie möglich zu bewegen, um Unfälle zu vermeiden. Dabei muss auch auf die Benutzung von Schutzvorrichtungen (z.B. Helm, Reflektoren, Kindersitze) geachtet werden. Damit Kinder sich in der Schule und in der Freizeit mehr bewegen und dadurch ihre motorischen Fähigkeiten besser ausbilden können, sollte die Mobilitätserziehung die Nutzung von bewegungsfreudigen Fortbewegungsarten durch entsprechende Unterrichtsangebote fördern (vgl. Limbourg 2003: 13f). Die Verkehrserziehung und -aufklärung sollte sich nicht nur auf die Kinder und ihre Eltern beschränken. Autofahrer, Bus- und Bahnfahrer, Erzieher, Lehrer, Stadt- und Verkehrsplaner, Verkehrsrichter, Polizisten und Politiker sollten mehr über Kinder und ihre Probleme mit dem Straßenverkehr erfahren (ebd: 13f).

Weiters zu beachten ist, dass die eingelernten Verhaltensmuster der Kinder im Verkehr auch ihr späteres Verhalten als Erwachsener stark beeinflussen. Die im Kinderalter eingeübten Prozesse werden ihr gesamtes Leben immer wieder gebraucht und kommen regelmäßig zur Anwendung. Bereits gefestigte Verhaltensmuster im Nachhinein wieder zu ändern, bedarf weit mehr Anstrengung, als sie zu Beginn richtig zu erlernen.



Abb. 7: Verkehrserziehung

Quelle: Wissner GmbH (o.J.)

2.9. Mobilitätsbezogene Einstellungen und Zukunftsvorstellungen von Kindern

In diesem Kapitel soll kurz erläutert werden wie Kinder über den Straßenverkehr und unterschiedliche Fortbewegungsarten denken, welche Gefühle sie mit bestimmten Verkehrsmitteln verbinden und wie sie sich zukünftig im Erwachsenenalter fortbewegen möchten.

Ob beim Schulbesuch oder in der Freizeit, in jedem Fall ist Mobilität erforderlich und die Bewältigung von Mobilitätsanforderungen ist ein fester Bestandteil des Alltags von Kindern. Kinder praktizieren eine mehr oder weniger unfreiwillige umweltfreundliche Verkehrsteilnahme. Diese werden sie im Erwachsenenalter nur beibehalten, wenn sie in der Phase der Kindheit hierbei positive Einstellungen entwickelt und angenehme Erfahrungen gesammelt haben. Sollten sie nach Schulschluss lange Wartezeiten im öffentlichen Verkehr oder unsichere Wege als Radfahrer erleben, lernen sie, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads negative Konsequenzen mit sich zieht. Dies würde im Normalfall dazu führen, dass dieses Verhalten geschwächt und demnach nicht mehr oder seltener ausgeführt wird. Dennoch existieren in der Kindheit nur selten Alternativen, sondern erst in der Zukunft. Das vorgestellte Mobilitätsverhalten im Erwachsenenalter zeigt indessen, dass Lernprozesse stattgefunden haben und unliebsame Situationen vermieden werden, sobald dies möglich ist (vgl. Limbourg 2010: 131ff).

1999 untersuchte FLADE (1999) die Einstellungen und verbundenen Gefühle zu verschiedenen Fortbewegungsmitteln. Kinder im Alter von 11 bis 14 Jahren sollten notieren wie sie sich fühlen, wenn sie verschiedene Verkehrsmittel benutzen. Das Ergebnis zeigte, dass verschiedene Fortbewegungsarten gefühlsmäßig unterschiedlich erlebt wurden. Das Radfahren, Zufußgehen und das Mitfahren im Auto erwiesen sich im Vergleich zum ÖPNV als lustvolle Fortbewegungsarten.

Typische Äußerungen waren:

- Zufußgehen: man kann alles in Ruhe ansehen, erinnere mich an Schönes
- Radfahren: erfrischend, Wind im Gesicht, Gefühl von Freiheit, man hat Bewegung, frische Luft, schnell, fühle mich wohl, frei, gefällt mir sehr, gesund, macht Spaß
- Autofahren: Zeit, die Landschaft betrachten, Musik hören und entspannen
- Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel: eng, zu voll, heiß, langweilig, unwohl, nicht so anstrengend, gefällt mir weniger, unbequem

Das Fahrradfahren ist im Alter von 10 bis 16 Jahren eines der wichtigsten Fortbewegungsmittel und wird

auch sehr gut bewertet. Obwohl die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ebenfalls ziemlich positiv bewertet wurde, wollen mehr als die Hälfte der Befragten im Erwachsenenalter dem Auto den Vorzug geben. Gründe hierfür sind die eingeschränkten Mobilitätsmöglichkeiten, die bequemere Nutzung des Autos sowie die Meinung, dass Bahnhöfe und Haltestellen nicht sicher sind. Zudem lässt sich beobachten, dass die Wertschätzung des Autos mit steigendem Alter der Kinder und Jugendlichen deutlich zunimmt. Die hohe gesellschaftliche Wertschätzung von Mobilität wird durch das Auto symbolisiert und steht zugleich für erwachsene Unabhängigkeit. Nachfolgende Tabelle zeigt den durchschnittlichen Zugstimmungsgrad zu folgenden Aussagen: Zufußgehen, Radfahren, Autofahren, ÖPNV- Nutzung ist eine „gute Sache“. Die Bewertungsskala reicht von 1 (finde ich gar nicht) und 5 (trifft voll zu).

Art der Fortbewegung	Mädchen	Burschen
Zu Fuß gehen	3,9	3,7
Radfahren	4,6	4,6
Autofahren	2,7	3,3
Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	3,8	3,5

Tab. 3: Durchschnittlicher Zugstimmungsgrad von Kindern zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln

Quelle: Limbourg 2000: 119, eigene Darstellung

Die vorgestellte Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung liegt zu 39 Prozent bei dem selbstgesteuerten Auto, 15 Prozent zu Fuß, 26 Prozent Fahrrad, 8 Prozent im Auto mitfahren, 13 Prozent ÖPNV. Auf die Frage „Meinst du, dass du später, wenn du erwachsen bist, viel Auto fahren wirst“ antworteten 39 Prozent der befragten Kinder mit ja, 53 mit teils/teils und nur 8 Prozent mit nein. Diese Autoorientiertheit nimmt mit dem Alter zu. Außerdem ist eine positive Einstellung zum Auto typischer für Jungen als für Mädchen. Der Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege sinkt in der vorgestellten Zukunft auf einen Anteil von 13 Prozent ab und halbiert sich somit. Der gegenwärtige Radweganteil reduziert sich von 34 Prozent auf 26 Prozent und bleibt damit ziemlich attraktiv.

Grundsätzlich beeinflusst nicht nur die Stadt als Verkehrsumwelt die Einstellung zur Mobilität und zu den verschiedenen Transportmitteln. Auch von städtischen Teilbereichen mit unterschiedlicher Verkehrsinfrastruktur und einem damit verbundenen unterschiedlichen Verkehrsklima können solche Einflüsse ausgehen (vgl. Limbourg 2010: 131ff).

3. Kindergerechte Verkehrsplanung in Österreich

Der Leitsatz „für und mit Kindern planen“ gewinnt auch in Österreich immer mehr an Bedeutung – auch im Bereich des Verkehrs. Die Einsicht, dass sich in den letzten Jahrzehnten die Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern deutlich verschlechtert haben, führte dazu, dass internationale und nationale Beschlüsse gestaltet wurden. Diese verlangen nunmehr die Schaffung einer kindgerechten Verkehrswelt.

3.1. Verankerung

Beschlüsse wie der Aktionsplan der Weltgesundheitsorganisation zu Verbesserung von Umwelt und Gesundheit der Kinder in der Europäischen Region (CEHAPE 2004), die Erklärung von Parma zum Schutz der Gesundheit der Kinder in einer sich veränderten Umwelt (WHO 2010), die UN-Kinderrechtskonvention (UN 1989), der österreichische Kinder-Umwelt-Aktionsplan (BMLFUW, BMFGJ 2007), der Umsetzungsbericht für eine gesunde Umwelt für Kinder (BMFLUW 2010), die österreichische Kinder und Jugend Gesundheitsstrategie (BMG 2012) sowie der Nationale Aktionsplan Bewegung (BMLVS, BMG 2013) plädieren für eine Schaffung einer kindgerechten Verkehrswelt (vgl. FSV 2015: 2).

Weiters existieren in Österreich Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), die den aktuellen Stand der Technik darstellen und bei der Planung herangezogen werden können. Die nicht verbindlichen RVS haben das Ziel ein einheitliches Qualitätsniveau bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten (vgl. FSV 2016a).

Besonders relevant für die kindgerechte Verkehrsplanung sind die RVS 03.04.14 „Gestaltung des Schulumfeldes“ und die RVS 03.04.13 „Kinderfreundliche Mobilität“ sowie der gleichnamige klimaaktiv mobil Leitfaden für eine kindgerechte Verkehrsplanung und -gestaltung (vgl. FSV 2016: 1f).

Weitere relevante RVS sind:

- RVS 02.02.36: Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum
- RVS 03.04.11: Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten
- RVS 03.02.12: Fußgängerverkehr
- RVS 03.02.13: Radverkehr
- RVS 02.03.12: Betriebliches Mobilitätsmanagement

3.2. Ziele und Grundsätze der kindgerechten Verkehrsplanung

Verkehrsplanung im Sinne von Kindern und Jugendlichen bedeutet, dass diese zu Zielpersonen der Verkehrsplanung werden und somit bei allen Planungen überlegt wird, ob sich diese vorteilhaft oder möglicherweise sogar negativ für Kinder und Jugendliche auswirkt. Limbourg (2000: 140) definiert drei Zielvorstellungen einer kindgerechten Verkehrsplanung. Einerseits müssen Räume, in denen Kinder und Jugendliche sich aufhalten und fortbewegen verkehrssicher sein. Eine physische Gefährdung sollte ausgeschlossen bzw. sehr unwahrscheinlich sein. Kinder und Jugendliche benötigen Handlungs- und Erfahrungsräume, um sich optimal zu entwickeln. Diese sollten nicht durch Straßenverkehr beschnitten sein. Andererseits müssen sie die Möglichkeit besitzen, während des Hineinwachsens in die Gesellschaft die gewünschten Einstellungen und Dispositionen zu einem umwelt- und sozialbewussten Verkehrsverhalten zu entwickeln. Eine Verkehrspolitik und Verkehrsplanung im Interesse von Kindern und Jugendlichen sollte sich an den eben genannten Zielen orientieren (vgl. Limbourg 2000: 140). Generell sollten sich Planungen von Straßenverkehrsanlagen sich auch an den Bedürfnissen von Kindern orientieren. Das Ziel ist die Schaffung einer höheren Lebensqualität für Kindern in öffentlichen Räumen im Siedlungsgebiet (vgl. FSV 2015: 5).

Die eben erwähnten Beschlüsse, Richtlinien und Vorschriften definieren jeweils eigene Ziele und Grundsätze der kinderfreundlichen Mobilität. Dennoch lässt sich nach Sichtung der einzelnen Unterlagen eine einheitliche Tendenz der inhaltlichen Ziele erkennen:

1. Straßenverkehrssicherheit für Kinder erhöhen
2. Sichere und unabhängige Kindermobilität fördern
3. Kinderfreundlicher öffentlicher Verkehr
4. Kindergerechte Plätze und Räume
5. Verstärkte Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

3.3. Anwendungsbereiche der kindgerechten Verkehrsplanung

Grundsätzlich bezieht sich der Anwendungsbereich von kinderfreundlicher Mobilität auf die gesamte Erlebens- und Mobilitätswelt von Kindern. Im folgenden Kapitel werden die konkreten Anwendungsbereiche der kindgerechten Verkehrsplanungen behandelt. Neben der Auflistung der relevanten Anwendungsgebiete werden ebenfalls die wichtigen Bedürfnisse der Kinder dargestellt. Ebenso werden allfällige Unterschiede zu Erwachsenen erwähnt. Am Ende des Kapitel werden Beispielprojekte zu besserer Anschaulichkeit angeführt. Der Fokus liegt auf Beispielen aus der österreichischen Praxis, sollten jedoch keine existieren werden auch internationale Beispiele angeführt.

3.3.1. Übergeordnete Planungen

3.3.1.1. Raumnetz und Straßennetzplanung

Die gefahrlose, schnelle und leichte Erreichbarkeit von Schulen, Spielplätzen, Sport- und Freizeitanlagen, Haltestellen und Wohnviertel zu Fuß und per Fahrrad stellt das oberste Prinzip bei Netzplanungen und Infrastrukturausbauplänen dar. Hierbei sind engmaschige, geschlossene Wegenetze mit konfliktfreien, belastungs- und umwegarmen Verbindungen anzustreben, damit Kinder ihren Lebensraum erweitern können. Verkehrsberuhigte Bereiche sowie Fußgängerbereiche und autofreie Wohngebiete schaffen einen möglichst sicheren Aufenthalt von Kindern im öffentlichen Bereich. Kinder brauchen attraktive Wegeführungen (vgl. BMLFUW: 5ff). Die öffentlichen Straßen und Wege sollen so gestaltet sein, dass die selbstständige Mobilität für Kinder in der Stadt erleichtert wird. Da Kinder alle Verkehrsmittel des Umweltbundes selbstständig nutzen können, sollten diese besonders engmaschig, direkt, geschlossen, komfortabel, attraktiv und sicher ausgestaltet sein.

Die Vernetzung der Spiel- und Aufenthaltsräume von Kindern stellt eine wichtige Voraussetzung für eine eigenständige Mobilität dar. Zu den wichtigsten Zielen und Quellenzahlen laut FGSV (2010) :

- Wohnungen, elterliche und die von Freunden
- Kindergärten, Schulen und nachmittägliche Treffpunkte
- Einkaufsmöglichkeiten, Kioske und Automaten
- die Innenstadt und das Zentrum
- Sport- und Spielplätze
- Freizeiteinrichtungen, Parks und Übergangstellen in die freie Landschaft
- Haltestellen des ÖPNV
- alle anderen Orte, die für Kinder relevant sind

3.3.1.2. Verkehrsentwicklungsplanung und Nahverkehrsplanungen

Diese zwei übergeordneten Instrumente existieren in der deutschen Planung und betrachten auch Kinder als ihre Zielgruppe. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) trifft eine Aussage darüber wie sich das Verkehrsgeschehen in einer Kommune in den nächsten 10-15 Jahren voraussichtlich entwickelt und welche Maßnahmen hierfür zweckmäßig eingesetzt werden sollen. Das Ziel der VEP ist es die Mobilitätschancen aller Bevölkerungsgruppen zu sichern, den Verkehr generell verträglicher für Mensch und Umwelt zu gestalten, Beeinträchtigungen zu verringern und die Lebensqualität in den Kommunen zu verbessern. Nahverkehrspläne (NVP) treffen Aussagen darüber, wie sich der ÖPNV innerhalb eines Zeithorizontes der nächsten 5 Jahren entwickeln und welche Qualität das Angebot haben soll. Die gesetzliche Grundlage finden sich in den ÖPNV-Gesetze der Bundesländer. In ihnen werden Kinder explizit als Zielgruppe angeführt (vgl. FGSV 2010: 23f). In Österreich existieren leider keine vergleichbaren übergeordneten Verkehrsplanungsinstrumente, in denen Kindern auch explizit als Zielgruppe gelten.

3.3.2. Einzelplanungen

3.3.2.1. Planungen für den Fußgängerverkehr

Kinder als Fußgänger unterscheiden sich von einem erwachsenen Fußgänger. So variieren die Gehgeschwindigkeiten, der Breitenbedarf, die Sichtbeziehungen etc. stark. Die Fußgänger-gehgeschwindigkeiten schwanken zwischen 0,6m/s und 2m/s. Dieser Umstand ist bei den Fußgängergrünzeiten an Verkehrslichtanlagen zu beachten. Grundsätzlich sollten langsamere Fußgänger mindestens 2/3 der zu queren Strecke zurücklegen können (vgl. FSV 2015: 8). Plangleiche Querungen sollten so gestaltet sein, dass sie auch von Kinder wahrgenommen und sollten ohne große Umwege benutzt werden. Grundsätzlich sollten die Breiten von Fußgängeranlagen möglichst großzügig angelegt werden. Die verfügbare Fläche sollte nicht durch Masten, Schilder oder andere Einbauten verstellt sein. Außerdem ist darauf zu achten, dass solche Einbauten oder Begrünungen nicht die Sichtbeziehungen der Kinder zum fließenden Verkehr beeinträchtigen (vgl. FGSV 2010: 26). Die Sichtdreiecke sind aus der Wahrnehmung des Kindes (0,8m Augenhöhe) zu kontrollieren und auf jeden Fall freizuhalten. Um die Sicherheit auch bei Nacht und bei schlechter Sicht zu gewährleisten, sind Querungsstellen entsprechend auszuleuchten. Am Fahrbahnrand parkende Autos stellen für Kinder auf Gehwegen ein enormes Sicherheitsrisiko dar. Die RVS 03.02.12. sieht in Straßenzügen, die besonders Kinderbedürfnissen entsprechen sollen, eine Minimalbreite für den Verkehrsraum von 2,5m vor (vgl. FSV 2015: 10).

3.3.2.3. Planungen für den öffentlichen Verkehr

Wie bereits erwähnt nutzen Kinder häufig den ÖPNV für ihre alltäglichen Wege. Grundsätzlich

unterscheiden sich ihre Bedürfnisse an jene Verkehrsmittel nicht sonderlich stark von denen der Erwachsenen und widersprechen ihnen auch nicht. Wie in Tabelle 4 ersichtlich möchten sie pünktliche und saubere Fahrzeuge, kurze Wartezeiten und schnelle Anschlüsse sowie einen Sitzplatz und die Möglichkeit das Fahrrad zu transportieren. Eine adäquate Kundenorientierung und das Erleben von pünktlichen und attraktiven Fahrten kann bei Kindern eine spätere Hinwendung zum ÖPNV fördern (vgl. FSV 2015: 12f).

Netzplanungen und Fahrtenangebot	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von Schulen/Bildungseinrichtungen, Kindertagesstätten und Freizeitziele • Angleichung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten und Schulbeginn und – ende ohne lange Wartezeiten • Berücksichtigung von Ganztagsprogrammen und außerschulischen Angeboten
Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlusssicherungen zur Vermeidung von langen Wartezeiten, angepasst an Schulzeiten
Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichend große, überdachte Aufenthaltsflächen (Bewegungsräume), ausreichende Sitzmöglichkeiten, windgeschützt, ausreichende Beleuchtung, sichere Trennung von Aufenthaltsfläche und Fahrbahn • Vorsehen von Querungen im Haltestellenbereich • Überdachte Rad- und Microscooter-Abstellplätze
Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Anzahl von Sitzplätzen, Berücksichtigung eines erhöhten Platzbedarfs durch Bewegung und Schultaschen • Sichere Sitzplätze und Festhaltungsmöglichkeiten auch für kleine Kinder • Attraktive, moderne Fahrzeuge, Fahrradmitnahmemöglichkeiten
Marketing	<ul style="list-style-type: none"> • Spezielle Angebote und Materialien für Kinder und Jugendliche (Fahrpläne, Tarife etc.)
Zusatzgebote	<ul style="list-style-type: none"> • Angebote für den Freizeitverkehr von Jugendlichen abends/am Wochenende • Begleit- und Sicherheitsservice durch ältere speziell geschulte Jugendliche (Scouts) • Kinderwägen im ÖV (eigene Taste)

Tab. 4: Anforderungen der Kinder für Planungen im öffentlichen Verkehr laut FGSV 2015

Quelle: FGSV 2015

3.3.2.4. Gestaltung des Schulumfeldes

Wie bereits in Kapitel 3.1. erwähnt, ist die RVS 03.04.14. „Gestaltung des Schulumfeldes“ in diesem Themenbereich tonangebend und bei der Gestaltung des Schulumfeldes anzuwenden. Sie definiert das Schulumfeld als die öffentlichen Flächen im Umkreis von mindestens 60 bis 250 Meter zum

Schuleingang, wenn diese für Schulwege von Relevanz sind. Besondere Konflikte in Schulumnähe sind das Parken vor der Schule, Kreuzungen, Querungen und Schulzufahrten. Bei einer Befragung der Kinder nach ihrem Wunschumfeld wünschten sie sich eine Parkanlage, keine und langsamere Autos, eine Spielstraße und breite Wege. Eine Schule ist jedoch kein isolierter Ort, sondern ist integraler Bestandteil des Straßenraumes. Sowohl das Schulumfeld als auch der die Schule umgebende Stadt- und Straßenraum haben spezifische Anforderungen. Deshalb muss auch das Verkehrsgeschehen im Umkreis der Schule erhoben werden, damit die Anforderungen an den Straßenraum mit jenen des Schulumfeldes in Einklang gebracht werden können (vgl. FSV 2016: 3ff).

Die RVS zur Gestaltung des Schulumfeldes (2016) schlägt zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und auf dem Schulweg vor. Der konkrete Einsatz hängt von der jeweiligen Situation des Schulumfeldes ab. Trotzdem wurden generell folgende Maßnahmen wie z.B. empfohlen:

- Gestaltung und Organisation des unmittelbaren Schulumfeldes
 - Fußgängerzone vor der Schule
 - Wohnstraße
 - Begegnungszone
- Verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen
 - Schutzwege
 - Schulwegsicherung durch Lotsen oder Exekutivbeamten
 - Sperren und Schleusen
 - Gehsteigvorziehungen, Aufpflasterungen, Mittellinseln
- Schulweg
 - Fußwegenetz
 - Schulwegpläne
 - Zugang zur Haltestellen des ÖV
 - Radfahranlagen
- Barrierefreie Gestaltung

3.3.2.5. Straßenraumgestaltung

Ein Kind ist nicht mit einem erwachsenen Fußgänger gleichzusetzen. Sie weisen wie bereits erwähnt andere Gehgeschwindigkeiten, Breitebedarf, Sichtbeziehungen/Schenkellängen von Sichtfeldern, Zeitempfindung und -bewertung auf (vgl. FSV 2015: 8). Generell sollte der öffentliche Raum vielgestaltig sein und den Kindern eine kreative und selbst gesteuerte Nutzung ermöglichen. Deshalb sollte die

Ausstattung nicht auf bestimmte Zwecke festgelegt sein, damit die Kinder die Möglichkeit haben etwas zu verändern. Grundsätzlich ist eine kleinteilige und kleinräumige Gestaltung der städtischen Räume für Kinder anregender als eine gleichförmige und monotone Aufteilung. Hierdurch entstehen unbewusst kleine Rückzugspunkte und damit Identifikations- und Orientierungspunkte. Am ehesten ist diese Detailplanung im möglichst großmaßstäblichen Plan zu erarbeiten. Vielgestaltigkeit lässt sich u.a. durch unterschiedliche Bodenbeschaffenheit schaffen. Die generelle Verwendung von unterschiedlichen Materialien (Farbe, Form, Struktur etc.) lädt zur Erkundung ein. Bei der Straßenmöblierung ist darauf zu achten, dass diese vielfach nutzbar ist. Weiters bietet der öffentliche Raum nur wenige Möglichkeiten für Spiel und Aufenthalt bei schlechten Wetterbedingungen.

Wasser im öffentlichen Raum zieht Kinder, Jugendliche und auch Erwachsene an. Grün im Straßenraum wird ebenfalls von Kindern begrüßt. Der Wechsel der Jahreszeiten, die Anwesenheit von Tieren, die Spielmöglichkeiten, die unterschiedlichen Strukturen, Farben und Formen sowie die positiven Auswirkungen auf das Stadtklima machen ihnen den Aufenthalt in der Umwelt von Natur sehr interessant und angenehm. Sinnvoll angeordnet kann das Grün, die Ziele der kinderfreundlichen Straßenraumgestaltung unterstützen. Es kann aber auch Sichtbeziehungen wie beispielsweise die Einsehbarkeit von Querungsstellen erschweren und diese hat absoluten Vorrang (vgl. FGSV 2010: 31f).

3.3.2.6. Mobilitätsmanagement für Kinder

Mobilitätsmanagement setzt beim individuellen Verkehrsverhalten und den Verkehrserzeugern an und beinhaltet zudem Informationen, Kommunikation und Marketing. Es zielt darauf ab unnötige Wege so weit wie möglich zu reduzieren, motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsmittel des Umweltbundes zu verlagern und alle Verkehre verträglicher abzuwickeln. Damit soll das Mobilitätsmanagement die eigenständige Mobilität, die gesunde Entwicklung und Verkehrssicherheit von Kindern fördern.

Mobilitätsmanagement ist mehr als nur Verkehrserziehung, sondern zielt neben der guten Voraussetzung für die Kinder eigenständig in die Schule zu kommen, auch um eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens von Lehrenden und Eltern ab. Einerseits ist dies im Sinne der Vorbildfunktion wichtig und andererseits wird so der Autoverkehr im Umfeld der Schule reduziert (vgl. FGSV 2010: 35).

3.3.3. Beispielprojekte

Im folgenden Kapitel werden anhand von tatsächlichen Projekten und Plänen die Möglichkeiten der Beteiligung von Kindern in der Verkehrsplanung aufgezeigt. Bei der Auswahl der Praxisbeispiele wurden ein besonderes Augenmerk auf österreichische Projekte gelegt. Da dies aber nicht immer möglich war, wurden andere Bereiche aus dem europäischen Raum genommen. Besonders in überörtlichen Bereich

zeigt sich eine deutliche Differenz zwischen der Praxis in Deutschland und Österreich. Auch die Aktualität der Projekte erwies sich als Schwierigkeit und oft liegen die angeführten Beispiele schon einige Jahre zurück. In Tabelle 5 sind Beispiele für die überörtliche Verkehrsplanung abgebildet. In Tabelle 6 werden Umsetzungen aus der lokalen Ebene dargestellt.

Planungskonzept	Beispiel
Raumnetz und Straßennetzplanung	<p>Secret Agents – Oslo [NOR] (2015)</p> <p><u>Ziel:</u> 44.000 Schulkinder in Oslo zu ermutigen zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule zu kommen</p> <p><u>Methode:</u> Die Kinder wurden mithilfe einer App auf ihrem Smart-Phone beteiligt. Mithilfe des Crowdsourcing konnten Kinder Informationen über Probleme auf ihrem Schulweg an die zuständigen Behörden übermitteln.</p> <p><u>Resultate:</u> Mehrere große Kreuzungen und Fußwege wurden gebaut. Dokumentierte Sichthindernisse wurden entfernt. Mehrere Schüler berichteten, dass sie gerne auf ihrem Schulweg durch Privatbesitz spazierten, da es sich sicherer anfühlte. Deshalb traf die Stadt mit den Grundeigentümern eine Vereinbarung und Wege wurden errichtet (vgl. Larsson 2016).</p>
Stadtteil-Verkehrskonzept	<p>Verkehrskonzept Haste [D] - Pilotprojekt der Stadt Osnabrück zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrskonzepten (2003)</p> <p><u>Ziele:</u> Den Verkehr sicherer und verträglicher zu gestalten, die Verkehrssituation für alle BürgerInnen zu optimieren. Einbindung der Bevölkerung bei der Planung, eine kinder- und familienfreundliche Stadt werden</p> <p><u>Resultat:</u> Etwa jedes fünfte im Stadtteil wohnende Kind im Alter von 7-14 Jahren hat an den Beteiligungsprojekten teilgenommen. Die beteiligten Kinder haben eigene Akzente gesetzt, die dem Verkehrskonzept eine besondere Note geben. Die Resonanz im Arbeitskreis und in den politischen Gremien war eindeutig positiv. Dies hat auch inhaltlich zu einem eindrucksvollen Konsens geführt. Kinder haben aus fachplanerischer Sicht qualifizierte Analyse- und Konzeptbeiträge geliefert und sind auch bei der Maßnahmenumsetzung mit eigenen Beiträgen dabei gewesen.</p> <p><u>Akteure:</u> Schulen und Kindereinrichtungen, Stadtplaner, Verkehrsplaner und Pädagogen (vgl. Stadt Osnabrück 2003: 1ff)</p>
Regionalplanung	<p>Mobil im Rheintal – Kinder- und Jugendbeteiligung, Vorarlberg (2008)</p> <p><u>Ziele:</u> Erarbeitung von Ideen für künftige Verkehrslösungen im Rheintal als Beitrag zum Planungsprozess und Diskussion mit den ExpertInnen; Bewusstseinsbildung für klimafreundliche Mobilität bei jungen Menschen</p> <p><u>Kurzbeschreibung:</u> An insgesamt zwei Tagen beteiligten sich junge Menschen in zwei Altersgruppen (12–14 Jahre, 51 Personen und 16–20 Jahre, 23 Personen) gemeinsam mit</p>

	<p>sechs VerkehrsexpertInnen an einer Zukunftswerkstätte zur Verkehrsgestaltung im Rheintal.</p> <p><u>Resultat:</u> 93 % der Kinder und Jugendlichen würden sich wieder an Planungsprozessen beteiligen. 94 % hat die Zukunftswerkstätte „sehr“ gefallen. Die Ideen der jungen Menschen wurden bei der Verbesserung der Verkehrsangebote berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines Halbstundentaktes an Sonn- und Feiertagen • Jugendgerechte Tarife • Ausdehnung des Angebots an Nachtzügen • Laufende BuslenkerInnenschulungen <p><u>Akteure:</u> Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Amt der Vorarlberger Landesregierung, komobile Wien, Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark, INVO-Service für Kinder- und Jugendbeteiligung, Einrichtungen der außerschulischen Jugendarbeit im Rheintal, WIFI Vorarlberg, Verkehrsverbund Vorarlberg, Landesjugendreferat Vorarlberg, Landesschulrat Vorarlberg (vgl. BMLFUW 2016: 8)</p>
--	---

Tab. 5: Beispielprojekte für die überörtliche Verkehrsplanung mit Beteiligung von Kindern

eigene Darstellung

Planungskonzept	Beispiel
<p>Planungen für den Fußgängerverkehr</p>	<p>Die Kindermeilen-Kampagne 2007 [Ö] <u>Methoden:</u> Zum Sammeln der „Grünen Meilen“ erhält jedes Kind ein Album, in dem es eine Woche lang seine umweltfreundlich zurückgelegten Wege in Form von Verkehrsmittel-Aufklebern sammelt. In dieser Woche wird das Thema auch im Unterricht behandelt. Auf diese Weise gelingt den SchülerInnen der Zugang zur eigenen Mobilität, zu Umweltschutz und Verkehrssicherheit. 1 Grüne Meile = ein umweltfreundlich zurückgelegter Weg. <u>Akteure:</u> BMLFUW, Abt. V/5 – Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm, DI Thaler, DI Völkl; Klimabündnis Österreich, Projektleiterin Maria Hawle</p>
<p>Planungen für den öffentlichen Verkehr</p>	<p>Buslotsenprojekt der ÖBB-Postbus GmbH: Ältere Schüler übernehmen Verantwortung [Ö] (2007) <u>Methode:</u> Seit Februar 2005 übernehmen Schüler der vierten Klasse der Regionalhauptschule Wachau und des polytechnischen Lehrganges nach entsprechender Ausbildung als Buslotsen Verantwortung für die jüngeren Schulkinder.</p>
<p>Straßenraumgestaltung</p>	<p>Partizipative Vorplatzgestaltung Stubenbastei, Wien - Zusammenarbeit des GRG 1 und des Lebensministeriums (2009) <u>Ziel:</u> Neugestaltung des Vorplatzes Stubenbastei unter Beteiligung von SchülerInnen des Gymnasiums GRG1 <u>Resultat:</u> In einem achttägigen Workshop bauten 18 SchülerInnen das Holzmobiliar für den Vorplatz. Insgesamt wurden drei Gemeinschaftsmöbel mit Lehnen, drei bewegliche Bühnenelemente, Wasserbecken, Hochbeete, 16 Radständer und eine E-Ladestation errichtet. <u>Beteiligte:</u> BMLFUW, Bezirksvertretung und Magistratsabteilungen der Stadt Wien, Gymnasium GRG 1 Stubenbastei, Team des Elternvereins, Landschaftsarchitekturbüro zweiPK, Motiv- & Mobilitätsforscher Mag. Michael Praschl</p>
<p>Mobilitätsmanagement</p>	<p>Munderfing Mobilitätskonzept [Ö] (2007) <u>Ziel:</u> Lösungen für dieses Problem steigender Motorisierung vor der Schule zu finden <u>Methoden:</u> Durchführung von Radworkshops und Gespräche mit Fachleuten, Entwicklung von Trickfilmen, Schreiben von Geschichten, Wettbewerbe in Kooperation mit der Gemeinde, Aktionswoche „Zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule“, Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes mit Schüler/innen, <u>Resultat:</u> In 40 Tagen radelten 137 Schulkinder beeindruckende 16.573 Kilometer. Neue Poller wurden angebracht, die die Geschwindigkeiten des Autoverkehrs vor der Schule reduzieren. <u>Akteure:</u> Gemeinde Munderfing, Bogner GmbH, KTM Mattighofen, Polizei Munderfing</p>

Tab. 6.: lokale Beispielprojekte mit Beteiligung von Kindern

Quelle: BMLFUW 2007: 45ff

3.4. Ansätze zur Verbesserung der Mobilitätschancen von Kindern

Unterschiedliche Maßnahmen können zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen und zur Verringerung der Unfallgefahr von Kindern und Jugendlichen vorgenommen werden. Diese lassen sich in drei Kategorien einteilen:

- planerische und technische Maßnahmen und Normierung
- legislative Maßnahmen, Kontrolle und Überwachung
- kommunikative und erzieherische Maßnahmen

In der Regel besitzen planerische und technische Maßnahmen eine hohe Dauerhaftigkeit und sind in der Lage die Verkehrssicherheit zu erhöhen. So wirkt eine Aufpflasterung der Fahrbahn verlangsamernd auf den Autoverkehr und Gehwegnasen können den Sichtkontakt zu den Fahrzeugen erhöhen. Auch Rückhaltesysteme im Pkw bzw. Fahrradhelme können vor schweren Verletzungen schützen. Allerdings ist die einwandfreie Funktionstüchtigkeit sowie die regelmäßige Wartung Voraussetzung für deren Wirksamkeit.

Auch die Gesetzgebung leistet einen Teil zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern. Die Einführung der Sicherungspflicht von Kindern im Pkw führte zu einer deutlichen Verbesserung der Kindersicherheit. Diese Verkehrsregeln und -vorschriften sind allerdings ohne tatsächliche Umsetzung unwirksam. Deshalb ist die Kontrolle und Überwachung im Rahmen der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Insbesondere Verkehrsregeln, die sich auf die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen auswirken, sind durch eine gezielte Verkehrsüberwachung durchzusetzen.

Da sich durch Planung, Technik, Regelung und Überwachung nicht alle Risiken und Gefahren beseitigen lassen, müssen Kinder und Jugendliche auch lernen Risiken richtig einzuschätzen, Gefahrensituationen zu bewältigen oder zu vermeiden. Mittels Bildungsansätzen im Rahmen von Verkehrserziehung lassen sich solche Ziele erreichen (vgl. Limbourg 2000: 135f).

4. Partizipation von Kindern in der Verkehrsplanung

In diesem Kapitel werden zu Beginn die Entwicklung und der Hintergrund von Partizipation an sich sowie Definition und Varianten und der Nutzen erläutert. Anschließend wird auf die eigentliche Beteiligung von Kindern in der Verkehrsplanung eingegangen und Pilot-Projekte, Voraussetzungen des Partizipationsprozesses und der aktuellen Stand der Miteinbeziehung von Kindern in Österreich wird beleuchtet.

4.1. Hintergrund

4.1.1. Definition von Partizipation

Der Begriff Partizipation hat seine Wurzeln im lateinischen Wort „particeps“ und bedeutet „an etwas teilnehmen“. Das Wort steht für Beteiligung, Teilhabe, Mitwirkung, Mitbestimmung und auch Mitentscheidung. Es geht schließlich um mitreden und mitentscheiden, ob im eigenen Lebensumfeld, in der Gemeinde, im öffentlichen Raum, am Arbeitsplatz, in der Schule oder bei wichtigen gesellschaftspolitischen Angelegenheiten (vgl. BMB 2012: 3).

Partizipation von Kindern und Jugendlichen ist ein Prozess, in dessen Folge ein Teil der Verfügungsgewalt über die eigene gegenwärtige wie zukünftige Lebensgestaltung von Erwachsenen auf Kinder übertragen wird. Hier geht es um Entscheidungen von denen die partizipationsbeteiligten Kinder unmittelbar betroffen sind (vgl. BJK 2009: 4ff). Direkte Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bezeichnet prinzipiell ihre Einbeziehung als Experten und Expertinnen in eigener Sache in politische, planerische und zukunftsorientierte Entscheidungs- und Gestaltungsprozesse, die ihre Lebenswelt berühren. Besonders hilfreich und sinnvoll ist die Mitarbeit, wenn ihre Lebenssituation im Zentrum der Betrachtung steht (vgl. BJK 2001: 1f). Dies kann in verschiedenen Bereichen der Fall sein – von der Gestaltung von Straßenräumen oder Plätzen über die Entwicklung von städtischen oder ländlichen Verkehrskonzepten bis hin zur Gestaltung von Haltestellen oder zur Verbesserung der Schulwegsicherheit (vgl. FSV 2015: 5). Das Ziel ist, das lebensweltliche Wissen und die eigentümlichen Fähigkeiten junger Menschen durch Begleitung, Unterstützung und Moderation des Beteiligungs- und Umsetzungsprozesses zur Entfaltung zu bringen (vgl. BJK 2001: 1f).

4.1.2. Ursprung und Entwicklung der Kinderbeteiligung

Das Thema Partizipation von Kindern und Jugendlichen hat in den letzten 20 Jahren stark an Bedeutung gewonnen und steht zunehmend im Zentrum der öffentlichen und wissenschaftlichen Aufmerksamkeit (vgl. Rieker et. al. 2016: 1). Bereits 1989 wurde die UN-Kinderrechtskonvention verabschiedet und die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen zu einer transnationalen Angelegenheit erklärt (vgl. Roth: 2011: 6ff). Diese sichert Kindern und Jugendlichen ausreichende Möglichkeiten zu, sich an Entscheidungen, die sie selbst betreffen, zu beteiligen. Auch die Menschenrechte stellen eine weitere Legitimation für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen dar. Sie gelten universal und sind nicht an konkrete gesellschaftliche Bedingungen geknüpft. Laut Kinderrechtskonvention haben Kinder und Jugendliche dieselben Grundrechte wie Erwachsene und sie sind an allen Fragen und Angelegenheiten zu beteiligen, die sie betreffen. Neben der Schaffung gesicherter Lebensgrundlagen für die persönliche Entwicklung, dem Schutz vor Gewalt stellen Beteiligungsrechte den dritten Schwerpunkt der Kinderrechtskonvention dar. Besonders Artikel 12, welcher sich auf die Achtung vor der Meinung des Kindes und das Recht auf Partizipation bezieht, und Artikel 3, welcher besagt, dass bei politischen, rechtlichen und gesellschaftlichen Entscheidungen die Interessen und Belange der Kinder vorrangig berücksichtigt werden sollen, sind hier maßgeblich. Demnach ist Partizipation von Kinder und Jugendlichen keine Gnade, die von Erwachsenen gewährt wird, sondern ein Grundrecht. Die Einsicht, dass junge Menschen als eigenständige Personen mit Selbstbestimmungsrechten stärker und direkter an den sie betreffenden Planungsprozessen und politischen Entscheidungen zu beteiligen sind, setzte sich in den letzten zwei Jahrzehnten immer mehr durch (vgl. BKJ 2009: 4f).

Im Januar 2011 beschloss Österreich das „Bundesverfassungsgesetz über die Rechte der Kinder“. Artikel 4 des Gesetzes legt folgendes fest: „Jedes Kind hat das Recht auf angemessene Beteiligung und Berücksichtigung seiner Meinung in allen das Kind betreffenden Angelegenheiten, in einer seinem Alter und seiner Entwicklung entsprechenden Weise“ (vgl. BMB 2010: 8). Dennoch ist auch fast 25 Jahre nach dem Inkrafttreten der UN-Kinderrechtskonvention die gleichberechtigte Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an demokratischen Prozessen nicht gegeben (vgl. Rieker et. al. 2016: 1). Obwohl besonders auf kommunaler Ebene (z.B. Projekte der Verkehrs- und Wohnraumgestaltung, Stadteilerkundungen, Spielplatzgestaltung oder Schulwegenetze) verschiedenste Formen und Ansätze der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen verwirklicht wurden existieren bei der Umsetzung der Partizipationsangebote noch deutliche Unterschiede und eine enorme Kluft zwischen Anspruch und Wirklichkeit. So zeigen empirische Studien, dass die überwiegende Anzahl der Kinder und Jugendliche keineswegs über ausreichende Möglichkeiten verfügt, sich an Entscheidungen, die sie selbst betreffen, zu beteiligen (vgl. BKJ 2009: 4f).

4.1.3 Bedeutung von Partizipation für Kinder

Kinder haben ein Anrecht und einen Anspruch auf Partizipation. Sie als heranwachsende Generation tragen die Folgen gegenwärtiger politischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entscheidungen. Die Hauptbetroffenen dieser Entscheidungen sollten deshalb am Entscheidungsprozess in der einen oder anderen Form beteiligt werden. Außerdem kann die Politik und Gesellschaft durch neue Sichtweisen der jungen Generation profitieren. Sie liefert neue Perspektiven, hat ein hohes Kreativitätspotential und ist bezüglich mancher Bedenken unbekümmert. Kinder und Jugendliche werden nicht schlagartig an ihrem 18. Geburtstag mündig, sondern weisen bereits vorher bestimmte Kompetenzen auf, die sie schon früher dazu befähigen sukzessive Verantwortung zu übernehmen. Das heißt, sie verfügen über kognitive und soziale Kompetenzen, die sie in wachsendem Umfang verantwortungsfähig machen.

Ebenso kann die partizipatorische Verantwortung als Handlungskompetenz nicht schlagartig übernommen werden, sondern wird schrittweise aufgebaut (vgl. Oerter, Höfling 2001: 9f). Heranwachsende sollen allmählich kleine Verantwortungsbereiche in ihrem Wirkungsbereich übernehmen und diese Verantwortung anschließend ausweiten. Obwohl man ihnen diese „vorzeitige und unnötige Last“ oftmals nicht aufbürden will, sollten Kinder erfahren, dass sie ernst genommen werden und mitreden können. Beteiligung steuert der für Kinder typischen Erfahrung der Hilflosigkeit und Machtlosigkeit entgegen und macht einen großen Schritt in Richtung zu einer mündigen Gesellschaft, in der die Generationen besser als bisher die Zukunft gemeinsam gestalten können (vgl. Oerter 2001: 52f).

Partizipation ist ein zentraler Motor für die Integration von Kindern und Jugendlichen in die Gesellschaft. Durch die Beteiligung mit ihren sichtbaren und erlebbaren Auswirkungen auf ihre Lebenswelt haben sie Teil an der Gesellschaft, der sie angehören. Sie schaffen einen Bezug zwischen ihnen und ihrer Umwelt und stärken somit ihre Identifikation mit der Gesellschaft. Zugleich gewinnen sie Kompetenzen und Motivation (z.B. Selbstwirksamkeit, Verantwortungsbewusstsein, instrumentelle Kompetenzen), welche bei der weiteren Ausübung eine tragende Rolle spielen (vgl. BJK 2001: 22). Darüber hinaus erwerben Kinder wichtige bildungsrelevante Erfahrungen. Sie sammeln positive Erfahrungen im Rahmen von Beteiligungsprozessen und sind mit deren Endergebnissen zufrieden sind, sind sie auch im höheren Maße bereit sich an weiteren Partizipationsaktivitäten zu beteiligen (ebd.: 3). Die empirische Studie „mitWirkung!“ der Bertelsmann Stiftung belegt, dass positive Erfahrungen von Beteiligungsprozessen in der Schule auch günstige Auswirkungen auf die Beteiligung in der Freizeit, in der Gemeinde und letztlich auch auf politische Beteiligung im weiteren Sinn hat. Je diverser und positiver die Erfahrungen und Möglichkeiten, desto höher ist die Bereitschaft, sich wieder einzubringen (vgl. BMB 2012: 9).

4.1.4. Barrieren für Beteiligung von Kindern

Um an gesellschaftlichen und politischen Prozessen wie Beteiligung teilzunehmen sind gewisse Handlungskompetenzen notwendig. Darunter können Fähigkeiten und Fertigkeiten fallen, wie Kommunikationsfähigkeit, die Perspektive Anderer einzunehmen, mit Diversität und Differenz konstruktiv umzugehen, Kritikfähigkeit aber auch Fach- und Sachkompetenzen (vgl. Ebner et. al. 2011: 237). Ein weit verbreitetes Argument besagt, dass es Kindern und Jugendlichen an Kompetenz, Erfahrung und Reife fehlt. Sie seien zu jung und es mangle ihnen an Urteilsfähigkeit, um über Angelegenheiten mitentscheiden zu können, die sie selbst betreffen. Deshalb sollten Kinder zuerst die nötigen Kompetenzen und Qualifikationen erwerben, bevor sie mitgestalten und mitwirken dürfen. Zudem sollen Kinder und Jugendliche nicht durch zu viel Partizipation überfordert und vor diesen Grenzen der Beteiligung sollten sie geschützt werden (vgl. BJK 2009: 4ff). Außerdem würden Kinder nicht für ihre Altersklasse sprechen, sondern hauptsächlich für sich selbst (vgl. BJK 2001: 2).

Natürlich hat Partizipation von Kindern und Jugendlichen auch ihre Grenzen. Um sie in Prozessen direkter Beteiligung ernst zu nehmen, dürfen diese Formen von Beteiligung nicht missbraucht werden, um Erwachsene in Politik, Verwaltung und Verbänden aus ihrer Verantwortung zu entlassen. Denn Beteiligung ersetzt keine demokratisch legitimierte Verantwortungsstrukturen, sondern ergänzt diese vielmehr (ebd.: 1f). Trotzdem darf die Anerkennung der kindlichen Kompetenzen und Fähigkeiten und das abgeleitete Mitspracherecht der Minderjährigen nicht mit der Gleichstellung von Kindern und Erwachsenen gleichgesetzt werden. Im Gegensatz zu einer Gleichsetzung, muss durch Kinderpartizipation eine Balance zwischen Abhängigkeit und Autonomie gefunden werden. Dies bedeutet, dass Kinder weder den Erwachsenen gleichgestellt werden noch von ihnen völlig abhängig sein sollen (vgl. Fakte, Niklowitz 2003: 99).

Oftmals sind die Grenzen der Partizipation weniger bei den Kindern und Jugendlichen zu finden, als vielmehr bei den Erwachsenen. Der Umgang mit Kinder- und Jugendbeteiligung spiegelt auch das vorherrschende Kindheits- und Jugendbild in der Gesellschaft wider. Partizipation wird als wenig bedeutsam angesehen, wenn Kinder und Jugendliche als nicht fertige, sich in der Entwicklung befindliche Wesen betrachtet werden, welche erst in die Gesellschaft hineinwachsen müssen. Demnach ist Beteiligung eine wohlwollende Handlung von Erwachsenen und kann als zu gewährende Belohnung gesehen werden. Werden Kindern und Jugendliche hingegen als handlungsfähige Mitglieder der Gesellschaft betrachtet, welche generell über die gleichen Rechte wie Erwachsene verfügen, dann ist die Gewährung von Mitbestimmungsrechten als eine systematisch und kontinuierlich zu betrachtende Dimension im Verhältnis zwischen Erwachsenen und Kindern zu werten (vgl. BJK 2001: 4ff).

Eine Befragung von deutschen Bürgermeistern zeigte 2005, dass sie das Desinteresse Heranwachsender und ihre geringe Bereitschaft, sich zu engagieren, für die geringe Beteiligung verantwortlich machen. Sie betrachten junge Menschen weniger als Mitentscheidende, sondern hauptsächlich als Novizen, welche erst an die Politik herangeführt werden müssen. Die BürgermeisterInnen wünschen sich eine Konsultation von Kindern und Jugendlichen, aber kein Mitspracherecht. Besonders in heiklen Angelegenheiten wie z.B. Finanzangelegenheiten ist eine Mitentscheidung von Heranwachsenden nicht erwünscht (vgl. Rieker 2016: 10f). Die Aussage „Ich denke, Politiker nehmen Jugendliche nicht wirklich ernst“ stieß auf große Zustimmungen und 68,5 Prozent bejahten diese Aussage. Nur etwa 10 Prozent fühlen sich durch PolitikerInnen ernst genommen (vgl. BJK 2009: 19). Kinder und Jugendliche fühlen sich durch Politiker und Gemeindevertreter nicht akzeptiert und ernst genommen und sind deshalb frustriert und fühlen sich ohnmächtig gegenüber den von Erwachsenen getroffenen Entscheidungen. Sie erhalten das Gefühl, dass sie in Bezug auf ihre Interessen nichts bewirken können. Sie nehmen Politiker tendenziell als unehrlich und desinteressiert wahr. Politische Verfahren werden als langweilig, bürokratisch erlebt und nur teilweise verstanden (vgl. Rieker et. al. 2016: 11). Über 70 Prozent der Kinder und Jugendliche finden, dass in der Politik vieles verbessert werden und sie selbst mehr zu sagen haben sollten (vgl. BJK 2009: 19).

4.1.5. Formen der Beteiligung

Das Spektrum der Intensität von Partizipation bietet zahlreiche Abstufungen (vgl. BMB 2012: 6). Mittlerweile existieren eine ganze Reihe von begrifflichen Differenzen, die verschiedene Qualitäten und Intensitätsgrade von Beteiligung beschreiben (vgl. Rieker et. al. 2016: 3f). Neben ersten Schritten der Partizipation wie Information (informiert sein oder werden), umfasst sie auch Mitsprache über Mitwirkung und Mitbestimmung bis hin zu mitverantwortlicher Selbstbestimmung (vgl. BMB 2012: 6). Partizipation kann aber auch Formen der Nicht-Beteiligung umfassen (vgl. BJK 2009: 1ff). Solche „Pseudopartizipation“ ist dadurch gekennzeichnet, dass der Wille der Beteiligten am Ende keine Differenz im Entscheidungsprozess ausmacht, sondern nur scheinbar vorhanden ist. Als Nicht-Beteiligung gelten Manipulation (der punktuelle Einsatz von Kindern im Planungsprozess, ohne dass ihre Positionen berücksichtigt werden und ohne dass sie eine Rückmeldung erhalten), Dekoration (der Auftritt von Kindern bei politischen Veranstaltungen, an denen sie inhaltlich aber nicht beteiligt waren) und Alibiveranstaltungen (bei denen die Kinder zwar Rederecht haben, aber sie sich nicht adäquat vorbereiten konnten) (vgl. Rieker et. al. 6). Dennoch haben die unterschiedlichen Beteiligungsformen, unabhängig von ihrer Intention oder des Initiators, auch Gemeinsamkeiten. Kinder und Jugendliche entwickeln während des Prozesses ihre eigenen Ansprüche und sind bestrebt ihre Handlungsspielräume zu vergrößern (vgl. BJK 2001: 1). Allerdings verändern nur ernstgemeinte Entscheidungsprozesse und -ergebnisse wirklich die Lebenswelt der betroffenen Kinder (vgl. BJK 2009: 1ff).

Diese vier Grundtypen der Partizipation bieten verschiedene Chancen und Grenzen für die Mitsprache von Kindern und Jugendlichen:

Anwaltschaftliche Modelle bezeichnen Verfahren, bei welchen die Interessen der Kinder von Erwachsenen in Form einer Ombudsperson vertreten, d.h. wahrgenommen und an die zuständigen Stellen weitergegeben werden. Beispiele für anwaltschaftliche Modelle sind Kinderanwälte/-anwältinnen, Kinderbeauftragte oder Kinderbüros. Diesem Modell zugrunde liegen die Annahmen, dass die Kinder nicht (immer) in der Lage sind, ihre Interessen selbst gegenüber den zuständigen Stellen (Politik, Verwaltung) zu artikulieren oder dass die Kinder ihre Interessen aufgrund der mangelnden gesellschaftlichen Durchsetzungsfähigkeit nicht ohne erwachsene Person einbringen können (Handler 2017: 29f).

Parlamentarisch-repräsentative Modelle setzen eine Anpassung an die erwachsenenorientierte, formalisierte politische Arbeit voraus. Durch diese Starrheit wird die Kreativität der Kinder und Jugendlichen oft eingeschränkt. Außerdem werden durch Ausleseprozesse eher sprachbegabte und selbstbewusste Kinder und Jugendliche bevorzugt. Demnach ist nur ein kleiner Ausschnitt von unterschiedlichen Kulturen, Ethnien und sozialen Backgrounds in Mitgestaltungsprozessen repräsentiert. Da Beteiligungsangebote allerdings einen repräsentativen Querschnitt widerspiegeln sollen, greifen solche Maßnahmen allein meistens zu kurz.

Offene Modelle können flexibler und spontaner auf die Bedürfnisse und Anliegen von jungen Menschen reagieren (vgl. BJK 2001: 6f). Sie finden in unregelmäßigen Abständen statt und bieten Kindern die Möglichkeit, ihre Meinungen und Bedürfnisse zu artikulieren (vgl. BMB 2012: 10f). Allerdings können hier die hohen Anforderungen an die Sprachgewandtheit ebenfalls zum Ausschluss bestimmter Gruppen führen. Zudem ist die tatsächliche Einflussnahme auf die politischen und planerischen Entscheidungen nicht gesichert.

Projektorientierte Modelle haben einen zeitlich begrenzten Planungs- und Durchführungshorizont. Ihre Aufgabe ist überschaubar und das Ziel ist es sichtbare Ergebnisse zu liefern (vgl. BMB 2012: 10). Sie sind eher lokalen Ursprungs und bieten die Möglichkeit über überschaubare Sachverhalte aus der eigenen Lebenswelt zu entscheiden. Sie bieten den größten Spielraum für Kinder- und Jugendbeteiligung (vgl. BJK 2001: 6f).

4.2. Mitwirkung von Kindern in Verkehrsplanung

Diverse gesetzliche Festlegungen von der internationalen bis zur kommunalen Ebene setzen voraus, dass Kinder und Jugendliche in der Verkehrsplanung bei Themen, die ihr Lebensumfeld betreffen, in angemessener Weise zu beteiligen sind. Sie sollen als Experten und Expertinnen ihres Lebensumfeldes mitwirken können, um im Sinne der Qualitätssicherung positive Effekte für die Fachplanung zu bewirken. Deshalb sollte die Einbeziehung von Kindern mehr und mehr zu einem selbstverständlichen Bestandteil von Verkehrsplanungsprozessen werden (vgl. FGSV 2010: 21).

Dieses Kapitel stellt sich nun die Frage, wie diese Forderungen nun in der Realität umgesetzt werden können. Zu Beginn wird erläutert, wie Kinder methodisch und inhaltlich beteiligt werden können und welche Aspekte dabei zu beachten sind. Anschließend wird das Projekt aus 1978 vorgestellt, welches als erstes Kinder in die Verkehrsplanung mit einbezog, mit dem Ziel, für mehr Sicherheit zu sorgen. Danach wird versucht den aktuellen Stand der Mitwirkung von Kindern in der Verkehrsplanung offen zu legen.

4.2.1. Beteiligungsmethoden bei Verkehrsplanungsprozessen

Die Methoden zur Beteiligung von Kindern in Verkehrsplanungen sind vielfältig und die Wahl der Methode und des Themas hängt in erster Linie vom Alter der betroffenen Kinder ab. Häufige Beispiele sind laut FGSV 2010:

- Brainstorming/Kartenabfrage
- Streifzüge, Fotostreifzüge, Stadtteilrundgänge
- Bewegungslandkarten
- Modellbau
- Zukunftswerkstätten
- Bewegungstagebücher

Die folgende Tabelle 6 zeigt Hinweise, welche Themen in verschiedenen Altersgruppen geeignet sind und welche Methoden angewendet werden können und dient als Anleitung für die Umsetzung von Partizipation mit Kindern in der Praxis.

Altersgruppe	Inhaltlicher Rahmen	Geeignete Methoden	Methodische Hinweise
4 bis 6 Jahre	Bewertung von Orten, mit denen Kinder täglich zu tun haben und die sie sich gut vorstellen können (was ist gut und schlecht) – Orte konkret oder allgemein (z.B. „die Straße“).	Interviewstreifzüge und andere Methoden, bei denen ein Wechsel von Bewegung und geistiger Förderung stattfindet	Eine Betreuungsperson, der oder die Zusammenhänge erklären kann und die Erhebung unterstützt ist hilfreich. Abwechslung von Bewegung und geistiger Arbeit ist sehr wichtig. Konzentration maximal eine halbe Stunde am Stück möglich. Warming-Up-Phase besonders wichtig. Verhaltensbeobachtungen und Malaktionen als Ergänzung zu Interviews für wertvolle Hinweise. Gespräche mit Eltern zur Validierung der Ergebnisse empfehlenswert.
7 bis 10 Jahre	Alles, was die Kinder alltäglich betrifft (z.B. Mobilität: Radfahren, zu Fuß gehen, bestimmte Aufenthaltsorte, Schule, ...)	Wie oben genannte Methoden, die eine kurze Beanspruchung mit einfachen Aussagen fordern	Eine pädagogische Fachkraft, die den Ablauf unterstützt und das Verständnis fördert ist hilfreich. Auflockernde Elemente sind wichtig. Maximal drei Phasen des intensiven Arbeitens und Ideenfindes. Fähigkeiten der Kinder zum Teil sehr unterschiedlich. Bezug zu konkreten Orten und Situationen hilfreich.
11 bis 14 Jahre	Abstraktere Themen sind möglich, die auf einem konkreten Anlass aufbauen (z.B. jugendfreundliche Stadt, nachdem konkrete Orte von Jugendlichen bewertet werden)	Wie oben genannte Methoden, die aufwendiger sind und mehrere aufeinander aufbauende Phasen der Konzentration erfordern und über einen längeren Zeitraum stattfinden	Teilweise pädagogische Fachkraft, die vor allem Einfluss auf die Gruppendynamik ausübt, ist hilfreich. Anleitung für die Kinder ist wichtig, sie schweifen leicht vom Thema ab. Am besten wird jeder einzelne Schritt getrennt bearbeitet, sodass sie sich nur auf eine Sache konzentrieren müssen.
15 bis 18 Jahre	Keine Einschränkungen	Alle Methoden, die auch mit Erwachsenen durchgeführt werden	Keine pädagogische Unterstützung notwendig. Können bzw. müssen wie Erwachsene behandelt werden.

Tab. 7: Inhalte und Hinweise zu Beteiligungsmethoden nach Alter gestaffelt

Quelle: FGSV 2010: 19

4.2.2. Anfänge der Partizipation von Kindern in der Verkehrsplanung

Bereits im Jahr 1978 führte die Kommune Odense ein Schulweg-Sicherungsprojekt unter Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen durch, welches damals einmalig in Europa war. Die Kommune verpflichtete sich, angesichts der überdurchschnittlich hohen dänischen Unfallzahlen in den 70er und Anfang der 80er Jahre, für mehr Sicherheit von Schulkindern in Schulen, auf dem Schulweg und in der Wohnumgebung zu sorgen. 1978 entstand die erste Arbeitsgruppe, die ein Pilotprojekt für viel Schulen ausarbeitete. Während dieses Prozesses wurden Kinder einbezogen. Auf Luftfotos zeichneten Kinder die Wege zu ihren Schulen oder Freizeitaktivitäten ein. Die Kinder kennzeichneten weiter die Stellen, von denen sie meinten, dass sie gefährlich sind, und sie gaben an, mit welchen Verkehrsmitteln sie sich bewegten. Ebenso wurden die Schulen, Freizeitstätten und Lehrer miteinbezogen.

Vor dem Hintergrund dieses Pilotprojektes wurde 1981 eine Untersuchung beschlossen, in die alle Schulen in Odense einbezogen wurden. Hierbei kamen verschiedene Instrumente zum Einsatz. Fragebogen zu den Prioritäten bei Schulwegen und Wegen zu Freizeitstätten in allen 3., 6. und 9. Klassen der dänischen Volksschulen. Es waren also auch 8 und 9jährige sowie 12 und 13jährige Kinder beteiligt. Die Schulwege und die Wege in der Freizeit wurden auf großen Luftaufnahmen eingezeichnet. Wieder wurden die gefährlichen Stellen gekennzeichnet. Die Schülerinnen und Schüler entwickelten Skizzen mit Problemlösungen, bauten Modelle und entwickelten eine Prioritätenliste ihrer Vorschläge.

Wesentliche Kriterien für die Gestaltung des Schulwegeumbaus waren die Anzahl der Kinder und der Autos, welche die eingezeichneten Wege benutzten, die Einschätzung der Gefährlichkeit durch die Kinder, die Bewertung der Gefährlichkeit der Schulwege durch die Schulen und die Anzahl der Unfälle, welche in Odense registriert wurden.

Im Zuge des Projektes wurden zwischen 1981 bis 1986 zwölf große Verkehrsberuhigungsmaßnahmen realisiert, welche die Anzahl der registrierten Personenschäden in der Ambulanz der Universitätsklinik um 82 Prozent reduzieren konnten. Die gemessenen Geschwindigkeiten sind erheblich reduziert worden. Insgesamt sind in der Zeit von 1978 bis 1989 Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen in Odense um 42% zurückgegangen. Diese drastischen Rückgänge stellen einen Rekord in Dänemark auf. Das Ergebnis des Projektes „Skoleveje i Odense“ stützt nachdrücklich die These, dass sich eine Planungsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen besonders dort empfiehlt, wo sie Experten in eigener Sache sind. Hinzukommt, dass in Dänemark Kinder grundsätzlich als Menschen betrachtet werden, aber nicht als kleine Erwachsene. Der Verkehr muss an die Kinder angepasst werden und nicht umgekehrt. Die überraschend hohe Reduzierung der Verkehrsunfälle sei darauf zurückzuführen, dass die Ideen der

Kinder und Jugendlichen wirklich ernst genommen und zu einem großen Teil umgesetzt worden sind. Angesichts der Erfahrungen der dänischen Stadt Odense kann festgestellt werden, dass sich die Verkehrssituation in Städten durch die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen verbessern lassen kann (vgl. Stange 2008: 609ff).

4.2.3. Aktueller Stand der Partizipation von Kindern in der Verkehrsplanung

Kinder als planungsrelevante und eigenständige zu berücksichtigende Gruppe kommen in der Verkehrsplanung eigentlich nicht vor. Lediglich in den Unfallstatistiken und der Unfallforschung existieren Kinder als eigenständige aber relativ undifferenzierte Kategorie. Ausgehend von der hohen Anzahl von verunglückten und an Unfällen beteiligten Kindern werden hauptsächlich Überlegungen seitens Politik und Planung angestellt, wie diese gesenkt werden können (vgl. Ahrend 2002: 1ff). Andere Thematiken abseits des Sicherheitsaspektes werden häufig nicht in die Planung einbezogen. Dies könnte auch daran liegen, dass Heranwachsende zu wenig als Lobby vertreten sind, wie z.B. die AutofahrerInnen oder SeniorInnen (vgl. BMLFUW 2009: 130).

Heranwachsende erleben Verkehr und Mobilität als einen Bereich, der überwiegend von Erwachsenen geprägt wird und erkennen wenige Chancen auf eigene Mitwirkung. Viele junge Menschen fühlen sich laut einer Studie des BMLFUW 2009 in ihrer eigenständigen Mobilität eingeschränkt (vgl. BMLFUW 2009: 130). Dabei kann eine Miteinbeziehung von Kindern wertvolle Ergebnisse liefern und sie hilft die subjektive Sicht der Kinder über ihren Verkehrsalltag, ihre Mobilität und Bedürfnisse liefern. Nur so können Verkehrsmaßnahmen geplant werden, die auch von Kindern angenommen und akzeptiert werden. Die kindlichen Erkenntnisse über die Gefahren im Straßenverkehr stimmen mit den Beobachtungen von Verkehrsexperten gut überein. Dies ist ein wichtiger Grund, Kinder an der Verkehrsplanung in Schul- und Wohngebieten zu beteiligen (vgl. Limbourg 2003: 5f).

Der derzeitige Stand von Partizipation von Kindern und Jugendlichen ist durch „Beteiligungsinseln“ und gute Praxisbeispiele geprägt. Diese heben sich mit ihren positiven Merkmalen und Effekten drastisch von der grauen Wirklichkeit des Praxisgeschehens ab. Der Großteil der Ansätze und Verfahren ist zeitlich begrenzt und es fehlt ihnen an struktureller Nachhaltigkeit und Vernetzung mit anderen Institutionen im kommunalen oder überörtlichen Raum. Die vorhandenen Angebote werden meistens unabhängig von den Regelinstitutionen der Kinder und Jugendlichen durchgeführt. Ihr Fortbestand hängt viel zu sehr vom Engagement und Wohlwollen einzelner Erwachsener ab. Außerdem werden Beteiligungsangebote häufig mit relativ pragmatischen und opportunistischen ad-hoc Begründungen unterfüttert. Zudem werden Kinder und Jugendliche oft dann in spezifischen Entscheidungsbereichen oder an Handlungsfeldern beteiligt, wenn es zufällig den Interessenslagen und Bedürfnissen der beteiligten

Erwachsenen entgegenkommt, man kann es allerdings auch lassen, wenn solche Gründe nicht gegeben sind (vgl. BJK 2001: 23).

Über die verschiedenen Bereiche der Partizipation hinweg bestätigt sich der Eindruck, dass Heranwachsenden vor allem in Fragen Beteiligungsmöglichkeiten zugestanden werden, die Erwachsene wenig betreffen. Die Möglichkeiten zur Teilnahme an Sachlagen, die für Erwachsene relevant erscheinen, sind geringer. Außerdem wird der Aspekt der politischen Bildung im Zusammenhang mit Beteiligungsgremien und -projekten generell stärker gewichtet als die tatsächliche Übertragung politischer Macht auf Kinder und Jugendliche. Dementsprechend werden hier mehr Erfolge bezüglich dem Zugewinn von Informationen und Erfahrungen erzielt, als den gesteigerten Einfluss- und Entscheidungsmöglichkeiten (vgl. Rieker et. al. 2016: 16f).

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass Kinder- und Jugendbeteiligung noch keine lange Tradition hat. Zahlreiche Prozesse sind vielerorts in Gang gesetzt wurden und zahlreiche Good-Practice-Beispiele wurden realisiert. Dem gegenüber stehen Prozesse, die lediglich zum Schein der Beteiligung dienen. Auch die Wissenschaft und Politik befinden sich in einer Orientierungsphase (vgl. BJK 2001: 8). Der Stand der Forschung im Bereich der Kinder- und Jugendbeteiligung ist, trotz steigendem Interesse, als weitgehend unbefriedigend einzustufen (vgl. BJK 2009: 13).

Das Thema Beteiligung von Kindern an der Verkehrsplanung ist in Österreich weniger verankert als in Deutschland. Während sich in Deutschland zahlreiche Projekte und Prozesse auf verschiedenen Ebenen finden lassen, gestaltet sich dies in Österreich schwieriger. Eine österreichische Studie „Jugend-Stil in die Verkehrsplanung - Eine qualitative Studie über Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“ aus dem Jahr 2009, welche vom BMLFUW durchgeführt wurde stellt selber fest:

„Inwieweit bei Jugendbeteiligungsprozessen das Thema „Verkehr & Mobilität“ eine Rolle spielt, ist bis dato noch kaum untersucht worden. Noch weniger gibt es Daten darüber, ob überhaupt Interesse seitens der EntscheidungsträgerInnen besteht, mit Jugendlichen gemeinsam zu planen und inwieweit die von den Jugendlichen ausgearbeiteten Ideen und Konzepte auch umgesetzt werden können.“ (BMLFUW 2009: 27)

Im Zuge dieser Studie wurden Experten der Verkehrsplanung befragt und mehr als die Hälfte der Befragten war der Meinung, dass keine ausreichenden Möglichkeiten zur Mitbestimmung vorhanden sind. Von 19 befragten FachexpertInnen waren nur sieben der Meinung, dass Heranwachsende

genügend Möglichkeiten zur Beteiligung haben und auch gehört werden.

„Also ich kenne keinen offiziellen Verkehrsplan, wo Jugendbeteiligung stattgefunden hat. Es gibt punktuell Initiativen etwa an Schulen, wo ein Lehrer oder ein Elternverein, ein Gemeinderat oder Polizist initiativ ist und Jugendliche beteiligt sind.“ (BMLFUW 2009: 47)

„Mitbestimmen können Jugendliche nicht, nein“ (BMLFUW 2009: 47)

Und selbst diese Partizipation findet nur auf lokaler Ebene oder auf Anraten von NGOs statt oder wenn die jungen Menschen politisch interessiert sind. Mitbestimmung wird dann am ehesten umgesetzt, wenn es von den betroffenen Jugendlichen, engagierten LehrerInnen oder NGOs eingefordert wird. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass in Österreich kaum eine Kultur der Jugendbeteiligung existiert.

„Wenn die NGOs nicht drauf drängen, passiert gar nichts. Die Beamten haben ihre Dienstzeiten, wenn es nicht dringend ist, passiert nichts. Es wird auch nichts ernst genommen. Sie glauben oft, das würde nebenbei gehen, die Beamten haben keine Kultur für Jugendarbeit. Das kann nicht jeder. Oft verstehen sie nichts von Jugendarbeit und irgendwann schmeißen sie den Hut drauf, weil sie, schlecht mit den Jugendlichen arbeiten.“ (BMLFUW 2009: 48)

Auch der Forschungsbereich der für Verkehrsplanung und -technik der Technischen Universität stellte fest, dass ohne den Druck aus der Bevölkerung keine Maßnahmen umgesetzt werden obwohl diese bereits in diversen Fachkonzepten und in einschlägigen Normen festgehalten sind (vgl. Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik 2017). Die Petition für temporäre autofreie Zonen vor Schulen stellt ein aktuelles Beispiel für diesen Zustand dar. Die Eltern fordern den Gemeinderat auf, temporäre autofreie Zonen vor Schulen bis 2020 in jedem Wiener Bezirk umzusetzen, obwohl dies in der StVO §43 festgehalten ist (vgl. Schwarz 2017).

Nach intensiver Recherche kann die Verfasserin den Schlüssen der Studie zustimmen. Beteiligungsangebote wurden hauptsächlich von Schulen, Eltern und NGOs initiiert. Ebenso gestaltete sich die Suche nach relevanten Projekten auch äußerst schwer. Besonders bei übergeordneten Plänen musste die Autorin während der Erarbeitung auf Pläne aus Deutschland zurückgreifen, da keine relevanten aus Österreich gefunden werden konnten.

5. Ansprüche der Kinder an die Verkehrsplanung

In Rahmen dieses Kapitels werden die Bedürfnisse und Ansprüche der Kinder in einer Verkehrsplanung anhand einer eigens durchgeführten Forschung erhoben. Zu Beginn werden kurz die Prinzipien der Neuen Kindheitsforschung dargestellt, an denen sich die durchgeführte Forschung orientiert. Nach einer Beschreibung des Forschungsdesigns werden die Ergebnisse der Untersuchung unterteilt nach verschiedenen Themenbereichen aufgezeigt. Schlussendlich werden die wichtigsten Punkte der Kinder in einem Fazit hervorgehoben.

5.1. Neue Kindheitsforschung

Zahlreiche Kinderstudien gründen und gründeten überwiegend auf den Erfahrungen der Eltern und setzten das Alltagswissen von Eltern über die Belange ihrer Kinder sowie dessen Konsequenzen für die eigenen Kinder mit den Interessen und Erfahrungen von Kindern gleich (vgl. Ahrend 2002: 18). Im Rahmen der „neuen Kindheitsforschung“ wird methodologisch und methodisch problematisiert, dass Kindheitsforschung nicht als Forschung über Kinder, sondern als eine Untersuchung aus der Sicht von Kindern durchzuführen ist (vgl. Mey 2003: 1). Bereits seit den 1970er und 1980er Jahren wurden Versuche unternommen neue sozialwissenschaftliche Perspektiven auf Kinder und Kindheit mit Anspruch einer Alternative zur traditionellen Forschung zu gewinnen. Vor allem skandinavische und britische ForscherInnen nahmen mit ihren neuartigen Initiativen und Konzepten eine Pionierrolle ein (vgl. Hengst 2003: 195).

Die neue Kindheitsforschung stellt die Perspektive der Kinder explizit in den Vordergrund und beschränkt sich nicht nur darauf über Kinder zu forschen. Sie werden, wie Angehörige andere Altersgruppen, als aktiv Handelnde und (Mit-)Gestaltende angesehen. Bereits Martha Muchow untersuchte in ihrer Studie „Der Lebensraum des Großstadtkindes“ wie das Kind seine Umgebung der Großstadt zu seiner Welt umformt und wie sich die vom Kind gelebte Welt Großstadt darstellt. Sie nahm die Welt mit den Augen der Kinder wahr und repräsentierte diese Perspektive der Kinder. Außerdem betonte sie die die Anerkennung der Eigenart von Kindern eine Betonung der Differenz von Erwachsenen und Kindern (vgl. Mey 2003: 1f).

Grundsätzlich ist Kindheitsforschung in erster Regel Forschung mit Kindern. Diese werden beobachtet, befragt und kindliche Produkte wie z.B. Zeichnungen und Aufsätze werden verwendet, um Einblicke in Kinderwelten und Kinderbiographien zu gewinnen. Innerhalb der Kindheitsforschung können ungeachtet der disziplinären Ausrichtung beinahe alle sozialwissenschaftlichen Methoden Verwendung finden, sowohl Verfahren, die der "quantitativen" Forschung zugerechnet werden als auch qualitative

Methoden. In der Forschungspraxis zeigt sich allerdings, dass Befragungen und Interviews sowie standardisierte Methoden den Vorzug erhalten, und dass insgesamt quantitative Vorgehensweisen verbreiteter sind als qualitative. Allerdings können diese Methoden nicht einfach in die Kindheitsforschung importiert werden, sondern müssen entsprechend adaptiert werden, da das Alter und die Fähigkeiten der Kinder berücksichtigt werden muss (ebd.: 5f).

5.2. Forschungsdesign

In dieser Arbeit wird basierend auf der neuen Kindheitsforschung das Wissen gemeinsam mit den Kindern erworben. Ihre subjektbezogenen und situationsspezifischen Aussagen stellen die Erkenntnisquellen dar. Die Kinder sollen in Texten ihre Wirklichkeit konstruieren, so dass nicht das einzelne Kind als Individuum, sondern die verschiedenen von ihnen produzierten Texte und Zeichnungen das empirische Material sind. Die Zielgruppe der Studie waren Kinder im Alter zwischen 10 und 12 Jahren. Dieses Alter wurde explizit ausgewählt, weil sie ab diesem Alter in der Lage sind, klare Vorstellungen darüber zu entwickeln, welche mittelbaren Konsequenzen die Umsetzung ihrer vorgebrachten und umgesetzten Bedürfnisse und Ideen haben. Außerdem ist das zeitbezogene Denken soweit ausgebildet, dass sie kurz- und mittelfristige Planungsabschnitte überblicken können. Erst in diesem Alter haben sie neben kognitiven auch moralischen Fähigkeiten erworben und eine soziale und affektive Perspektivenübernahme ausgebildet. Grundsätzlich nimmt die Kompetenz der beteiligten Kinder und Jugendlichen an den jeweiligen Beteiligungsverfahren zu antizipieren mit dem steigenden Alter zu (vgl. BJK 2001: 4f).

Die Forschung wurde anhand von Fragebögen durchgeführt. In den letzten Jahren wurden Fragebögen zunehmend in der Kindheitsforschung verwendet, um die Perspektive der Kinder, ihre Wünsche, Lebenskontexte und Weltverständnis repräsentativ zu gewinnen. Im Kontext von Fragebogenuntersuchungen ergeben sich besondere Anforderungen für die Befragung von Kindern. Einerseits müssen für die befragten Kinder verständliche und konkrete Formulierungen gewählt werden sowie eine für Kinder ansprechende Gestaltung des Fragebogens. Andererseits müssen die angefragten Themenbereiche möglichst konkret kindliche Belange berühren und einen Bezug zum Lebensumfeld der Kinder haben. Fragen, die außerhalb ihres Erfahrungswissen liegen, können von Kindern nicht oder nur ungenau beantwortet werden und dies führt zu einer eingeschränkten Verlässlichkeit von Antworten. Valide Auskünfte können nur auf Fragen gegeben werden, die sich auf ihren unmittelbaren Erfahrungsraum beziehen (vgl. Mey 2003: 7f). Der großzügig gestaltete Zeitraum bei der Bearbeitung des Fragebogens ließ der Autorin auch Zeit, kurze Interviews mit den Kindern durchzuführen, um tiefere Informationen zu ihren Texten zu erhalten.

Die Erhebung fand in drei Schulklassen – in zwei ersten und einer zweiten Klasse eines Gymnasiums statt. Die Schule befindet sich im 15. Bezirk der Stadt Wien und somit in einem sehr urbanen Umfeld. Insgesamt wurden 50 Kinder im Alter von 10 bis 13 Jahren befragt. Durchgeführt wurden die Erhebungen jeweils von der Autorin und unter Aufsicht des jeweiligen Klassenlehrers. Die Lehrer blieben vor Ort, um einerseits für einen geregelten Ablauf zu sorgen und andererseits, um das Setting der täglichen Unterrichtserfahrung zu wahren und damit die Kinder nicht in ihren Erzählungen und Darstellung zu hemmen. Im Vorfeld der Unterrichtsstunde wurden das Vorgehen und der Ablauf mit den Lehrpersonen besprochen. Der Fragebogen wurde in Kooperation mit einem Gymnasiallehrer erstellt und orientiert sich an den Fähigkeiten und Kenntnissen der befragten Altersklasse. Die zeitlichen Vorgaben wurden gewählt, um die Kinder in ihrer Konzentrationsfähigkeit nicht zu überfordern. Vor der eigentlichen Durchführung der Forschung erklärte ich den Kindern mein Anliegen und versuchte ihnen das Thema zu erläutern und näher zu bringen. Anschließend stand ich als auch der Lehrer für Fragen zur Verfügung. Besonders wichtig war die Betonung, dass dies keine Prüfung ist und ihre Antworten auch nicht bewertet werden. Dennoch waren einige Kinder verunsichert und trauten sich erst nach Rückfrage bei der Autorin ihre Meinung zu verschriftlichen. Obwohl der Fragebogen mithilfe eines Lehrers erstellt wurde, hatten besonders Kinder mit Migrationshintergrund Probleme die Frage zu verstehen und die Autorin musste sie ihnen erklären. Bei der Beantwortung von Fragen wurde darauf geachtet, die Antworten der Kinder nicht zu beeinflussen.

Die Kinder sollten sich mit vier offenen Fragen auseinander setzen:

- Welche Bedürfnisse und Interessen hat du, wenn du dich im Verkehr (z.B. Zufußgehen, Radfahren, Autofahren, öffentliche Verkehrsmittel) bewegst und aufhältst?
- Was würdest du dir von der Verkehrsplanung wünschen?
- Wie stellst du dir generell den Verkehr und die Mobilität der Zukunft vor?
- Was würde sich im Verkehr verbessern, wenn deine Ideen und Anregungen in der Verkehrsplanung verwendet werden würden? Welcher Nutzen würde für dich daraus entstehen?

Die Auswertung der Kinderaufsätze wurde anhand von Mayring durchgeführt. Nach einer Transkription und einer Generalisierung wurden die Aussagen zu spezifischen Themengruppen geordnet und anschließend weiter sinngemäß gruppiert.

5.3. Forschungsergebnisse

Neben der Literaturanalyse sind die Aussagen der Kinderaufsätze ein zweiter wichtiger Baustein zur Formulierung der Handlungsempfehlungen. Die Antworten der Kinder wurden zwecks Übersicht in diesem Kapitel getrennt nach Themenfeldern aufgearbeitet: Fußwegenetz, Radverkehrsnetz, Öffentliche Verkehr, Straßenverkehr und -raum, Natur und Umwelt und Partizipation. Bei Mehrfachantworten desselben Wunsches bzw. Meinung wurden diese zusammengefasst und die Häufigkeit der Nennung angegeben. Die Darstellung der Aussagen findet zwecks Übersicht, im Anschluss an textliche Beschreibungen, in tabellarischer Form statt.

5.3.1. Radverkehrsnetz

Die befragten Kinder äußern weniger negative Gefühle und Unsicherheitsgefühle bezüglich des Radfahrens im Vergleich zum zu Fuß gehen. Alle Äußerungen bezüglich Sicherheitsbedenken der Kinder bezogen sich ausschließlich auf das Fahren mit dem Fahrrad auf der Straße: „*Radfahren im Verkehr ist gefährlich*“ (3). Generell besteht der Wunsch der Kinder nach vom Straßenverkehr getrennten Radfahranlagen: „*es sollte eine extra Seite für Autos und Radfahrer geben*“ (185) und wünschen sich, dass „*Radfahrer nicht auf der Straße fahren sollen*“ (85).

Das größte Bedürfnis stellt der Wunsch nach mehr Radwegen und mehr Platz und Raum für Radfahrer dar. Kinder wollen „*dass es mehr Straßen für Radfahrer gibt*“ (66) und „*dass Radfahrer viele Radwege haben*“ (154). Generell sollte ein Radverkehrsnetz für Kinder viele Wege und Platz abseits des Autoverkehrs bieten. Die Wege sollten keine Hindernisse aufweisen und auch die Möglichkeit zum schnellen Fahren bieten.

Kategorie	Wunsch
Radwegenetz	Mehr Radwege (6) mehr Platz für Radfahrer (4) schnelleres Radfahren (3) Radwege abseits des Autoverkehrs (3) keine Hindernisse am Radweg (1)
Sicherheit	Radfahren sollte sicherer sein (3)
Sonstiges	Weniger Rechte für Radfahrer (1) Radfahrer halten den Verkehr auf (1)

Tab. 8: Kinderwünsche bezüglich des Radverkehrsnetzes

eigene Darstellung

5.3.2. Fußwegenetz

Es gab die meisten Nennungen zum Bereich des Zufußgehens, deshalb ist davon auszugehen, dass dieser eine besondere Bedeutung für die Kinder einnimmt. Generell wünscht sich ein Großteil der Kinder eine Erhöhung der Qualität des Fußgängerwegenetzes.

Besonders wichtig sind die Kindern sichere Querungsstellen über Straßen. Sie wünschen sich eine „angemessene Zeit bei Ampeln“ (5) und „es ist wichtig, dass es viele Zebrastreifen gibt“ (58). Der Wunsch nach sichereren Querungsmöglichkeiten entspringt hauptsächlich dem Gedanken der Verkehrssicherheit - „Es wäre besser, wenn es Ampeln geben würde weil dann weniger Unfälle passieren würden“ (301). Sie fühlen sich unsicher und von dem Straßenverkehr bedroht und wünschen sich deshalb mehr Maßnahmen zum Schutz ihrer Sicherheit. Im Vordergrund steht der Gedanke „ich will mich sicher fühlen wenn ich Zufußgehen und Straßen überqueren muss“ (282). Sie wünschen sich, dass „ihnen mehr Platz gemacht wird“ (127) und kritisieren, dass „Fußgänger zu wenig Platz haben“ (193). Außerdem wollen sie „möglichst schnell sein“ (339) damit „die Leute schneller in die Arbeit und Schule kommen“ (161).

Kategorie	Wunsch
Querungsstellen	Mehr Ampeln (15) kürzere Wartezeiten an Ampeln (6) längere Grünphasen an Ampeln (5) mehr Zebrastreifen (4) deutlichere Zebrastreifen (3) modernere Ampelsysteme (2) leichteres Überqueren von Ampeln (1)
Sicherheit	Generell mehr Sicherheit (7) weniger Unfälle (5) stärkere Verkehrsüberwachung (3) Rücksichtsvollere Verkehrsteilnehmer (2) keine Angst haben (2) Einhaltung der Verkehrsregeln (1)
Fußwegenetz	Mehr Raum/Platz für Fußgänger (8) Schnellere Fortbewegung (4) mehr Wege (2)

Tab. 9: Kinderwünsche bezüglich des Fußwegenetzes

eigene Darstellung

5.3.3. Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs konnten die befragten Kinder sehr konkrete Wünsche und Bedürfnisse äußern. Generell wünschen sie sich den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Es besteht das Verlangen nach einem dichteren Netz und Angebot. Sie wollen „mehr U-Bahnen/Schnellbahnen/Busse“ (140) und „dass es viele Bushaltestellen gibt“ (59). Zudem wünschen sie sich eine flotte Beförderung und Pünktlichkeit. Kinder wollen, dass „sie pünktlicher und schneller sind“ (140). Außerdem sollten die Wartezeiten und die Intervalle kurz gestaltet sein, damit sie nicht lange warten müssen.

Kategorie	Wunsch
Beförderung	Pünktlichkeit (3) flotter Transport (3) kein Halten an leeren Stationen (1)
Wartezeit/Takte	Kürzere Intervalle (2) 5-Minuten Takt (1) kurze Wartezeiten (1)
Infrastruktur	Mehr Fahrzeuge (3) Mehr Haltestellen (1)
Sonstiges	Behindertengerechte Waggons (1) kein Schwarzfahren (1) den ÖV braucht man zur schnellen Fortbewegung (1) Autos halten den ÖV auf (1)

Tab. 10: Kinderwünsche bezüglich des ÖV

eigene Darstellung

5.3.4. Straßenverkehr und -raum

Kinder konnten konkrete Verbesserungswünsche nennen. Generell wünschen sie sich weniger Autos und geringere Geschwindigkeiten. Sie wünschen sich mehr Sicherheit und Kontrollen sowie weniger Verkehrsunfälle. Autos stören die Kinder.

Innerhalb des Straßenraumes wollen sie eine höhere Distanz zu den Fahrzeugen und mehr Straßen für die Autos. Der Wunsch der Kinder nach mehr Straßen für Autos ist motiviert von dem Gedanken, dass mehr Straßen zu einer besseren Verteilung dieser führen und die Dichte reduziert wird.

Außerdem wünschen sich die Kinder, dass die Autofahrer sich an die Verkehrsregeln halten und sich generell rücksichtsvoller verhalten. Die Ängste der Kinder sind nicht unbegründet da: Leider ist der Prozentsatz der AutolenkerInnen, die Tempolimits überschreiten, in Österreich erschreckend hoch: 82 % fahren im Ortsgebiet schneller als die erlaubten 30 km/h, 60 % schneller als die vorgeschriebenen 50 km/h⁷. Gleichzeitig ist die Anhaltebereitschaft der LenkerInnen vor gekennzeichneten Fußgängerüberquerungen – trotz gesetzlicher Verpflichtung – sehr gering (vgl. BMLFUW 2007:29)

Kategorie	Wunsch
Einstellung bezüglich Autos	Autos stören (3) Autos braucht man zur Fortbewegung (1) Autos verletzen Kinder (1)
Verkehrsaufkommen & Geschwindigkeit	Weniger Autos (14) niedrigere Geschwindigkeit (5) Geschwindigkeit über 130km/h (2)
Sicherheit	extra Fahrbahnen speziell für Einsatzfahrzeuge (3) Mehr Verkehrsregeln (2) niedrigere Geschwindigkeitsgrenzen (1) mehr Kontrollen (1) weniger Unfälle (1)
Straßenraum	Mehr Distanz zu Autos (2) mehr Straßen (2 - ? nochmal nachzählen)
Verhalten der Autofahrer	Rücksichtsvollere Autofahrer (4)

Tab. 11: Kinderwünsche bezüglich des Straßenverkehrs und -raums

eigene Darstellung

5.3.5. Naturraum und Freiraum

Das Thema Natur, Freiraum und Umwelt nimmt einen hohen Stellenwert im Leben der Kinder ein. Besonders im Bereich des Freiraumes nannten sie zahlreiche und unterschiedliche Wünsche. Am häufigsten wollen sie mehr Spiel- und Sportplätze sowie mehr Natur wie Parks, Wiesen und Bäume. Generell haben die Kinder ein großes Verlangen nach Bewegung. Sie wünschen sich, dass „*Menschen mehr zu Fuß gehen und weniger zu Hause bleiben*“ (236) und auch mehr Spaß und Freude im Freiraum erleben. Währenddessen möchten sie frei von Bewegungseinschränkungen sein und wünschen sich, „*dass ich an alle Orte gehen darf*“ (134).

Die zunehmende Umweltverschmutzung wird von den Kindern als Problem gesehen und es besteht der Wunsch nach weniger Umweltverschmutzung und nach einer besseren Zukunft für die Umwelt. Weiters stört die Kinder die Verkehrsemissionen. Der Lärm und die Abgase wurden hier hauptsächlich genannt.

Kategorien	Wunsch
Umwelt	weniger Umweltverschmutzung (3) bessere Zukunft für unsere Umwelt (3) mehr Sauberkeit (3)
Emissionen	weniger Verkehrslärm (9) weniger Luftverschmutzung (7)
Natur	mehr Parks, Grün und Wiesen (7) mehr Bäume (2) mehr Natur als Gebäude (2) keine Verwendung von Naturprodukten (1)
Freiraum	mehr Spiel- und Sportplätze (6) Menschen sollen mehr raus gehen (4) keine Bewegungseinschränkungen (2) Spielen mit Freunden (2) mehr Freude und Spaß draußen haben (2) mehr Freiraum für Kinder (1) mehr Farbe und Musik (1) eingezäunte Spielplätze für Kinder (1)
Sonstiges	Menschen werden durch Bewegung gesünder (1)

Tab. 12: Kinderwünsche bezüglich des Naturraums und Freiraums

eigene Darstellung

5.3.6. Partizipation

Frage 1: Glaubst du, dass Kinder ihre Ideen, wie sie Verkehr gestalten würden, genügend in die Verkehrsplanung und Stadtentwicklung einbringen können? Begründe deine Antwort.

Die Frage, ob sie glauben, dass Kinder ihre Ideen bezüglich des Verkehrs genügend einbringen können, wurde leider von 14 Kindern falsch/nicht verstanden. Häufig äußerten sie konkrete Wünsche, was sie anders machen würden und gaben keine Antwort auf die eigentliche Frage. Lediglich fünf Kinder denken, dass sie über Möglichkeiten zur Mitgestaltung verfügen. Allerdings gaben diese keine weiteren Begründungen von sich. 26 Kinder finden, dass sie keine Chance zur Einflussnahme haben.

„Nein weil ich ein Kind bin. Selbst wenn ich vor dem Bürgermeister reden könnte, würde mir keiner zuhören“ (B12)

„Nein, die Politik interessiert sich nicht für die Meinung der Kinder“ (B21)

„Nein, weil wir Kinder sind. Niemand würde uns zuhören, weil was Kinder reden unwichtig ist“ (B52)

Kategorie	Meinung
Nicht-Beteiligung	weil sie noch Kinder sind (7) sie hören uns nicht zu und unsere Meinung ist ihnen egal (7) weil sie sich nicht genügend mit dem Thema auskennen (2) weil Erwachsene denken, dass wir das noch nicht verstehen (1) weil Erwachsene das nicht zulassen (1) dann müssten alle anderen auch befragt werden (1)

Tab. 13: Gründe für Nicht-Beteiligung laut befragten Kindern

eigene Darstellung

Frage 2: Wurdest du schon im Bereich der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung beteiligt und miteinbezogen? Welche Erfahrungen hast du daraus mitgenommen?

Die Frage, ob sie jemals im Bereich der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung beteiligt und miteinbezogen wurden, bejahten lediglich zwei von 50 Kindern. Ein Kind war Schülervertreter im Kinderparlament und bewertete seine Erfahrungen als negativ, da der Prozess als langweilig empfunden wurde und sie viel zu lange still sitzen mussten. Das zweite Kind kam in der Volksschule Besuch von „zwei Frauen, die das gearbeitet haben“ (B45). Vier Kinder äußerten zudem, dass sie diesem Umstand bedauern und unfair finden.

„Nein, obwohl dass schrecklich unfair ist und die Erwachsenen ein bisschen nachdenken sollten wie es ihnen als Kind gehen würde =)“ (B39).

Frage 3: Sollte sich dir eine Chance zur Beteiligung bieten, würdest du daran teilnehmen? Begründe deine Antwort.

34 Kinder wollen sich, sobald sich die Chance zur Beteiligung bietet daran teilnehmen. Hauptmotivation war der Wunsch etwas zu verändern und „weil es vieles zu verbessern gibt“ (B25). Sie sehen in der Mitwirkung die Chance ihre Ideen einbringen zu können, ihre Meinung zu äußern und wertvolle Erfahrungen zu sammeln. Sie denken, dass „es Spaß macht“ (B47) sie würden gerne „ihren Teil beitragen“ (B46) und wollen die Chance nutzen „anderen Kindern ein paar Wünsche zu erfüllen“ (B31).

14 Kinder wollen nicht an Partizipationsprozessen teilnehmen. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Einerseits denken sie, dass sie ihre „Zeit verschwenden“ (B18) würden und das Themengebiet des Verkehrs interessiert sie nicht. Andererseits äußerten viele Kinder Angst davor die falsche Meinung und keine Lust zu haben.

Kategorie	Antwort/Motivation
Ja (34)	Veränderungswunsch (11) eigene Ideen einbringen (8) Erfahrungen/Wissen sammeln (5) Meinung äußern können (4) Wunsch zu helfen (3) Spaß (3)
Nein (14)	Zeitverschwendung (2) kein Interesse am Thema (3) keine Lust (2) es gefällt mir alles wie es ist (1) ich mag mich in so komplizierte Sachen nicht einmischen (1) es wäre zu viel Arbeit (1) ich muss mich auf die Schule konzentrieren (1)
Vielleicht (1)	

Tab. 14: Motivation für die Teilnahme bzw. dem Fernbleiben von Partizipationschance

eigene Darstellung

Sonstige Meldungen bezüglich Partizipation

Einige Kinder äußerten sich auch, wie sie sich Beteiligung generell vorstellen würden:

„Ich wünsche mir, dass uns Verbesserungsvorschläge gemacht werden“ (94)

„Ich hätte alle Ideen gesammelt und dann die sinnvollsten ausgewählt“ (199)

„Jeder lernt etwas daraus – man wird klüger“ (352)

„man kann seinen Freunden davon erzählen und die wissen dann auch Bescheid“ (353)

Ein Kind wünschte sich, höhere Kompetenz von seitens der Politik und Planung:

„ich wünsche mir, dass niemand mehr so inkompetent ist“ (117)

Viele Kinder denken nicht nur an sich, sondern sind in der Lage sich in andere hineinzusetzen. Oftmals wurde der Wunsch geäußert, dass es Kindern besser gehen soll und nicht nur ihnen selbst. Sie möchten nicht nur hauptsächlich sich selbst helfen, sondern denken auch daran die Lebensqualität von anderen Menschen zu verbessern.

„Meine Ideen sind nur für mich gut, ich weiß nicht wie ich damit anderen helfen kann“ (268)

5.3.7. Fazit – Bedürfnisse von Kindern

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass sich Kinder Raum zum Bewegen wünschen, in dem sie ungestört und ohne Überwachung spielen, Entdecken und Verkehren können. Sie wollen eine heile Umwelt und Naturraum sowie kindgemäße Aufenthaltsflächen. Sie möchten Gelegenheiten zum Experimentieren, um sich selbst auszuprobieren und sich zu beweisen. Kinder wünschen sich selbstständig mobil zu sein und eine Chance zur Verantwortungsübernahme. Der Kontakt zu anderen Kindern ist besonders wichtig. Sicherheit, die Fehler gestattet aber ein gefahrloses Aufwachsen gewährleistet, steht im Mittelpunkt.

Als wesentliches Ergebnis der Kinderaufsätze sowie der Literaturrecherche sind sechs Punkte festzuhalten:

1. Kinder brauchen Räume zur Bewegung und für freies Spiel
2. Kinder brauchen eine intakte Natur und eine gesunde Umwelt
3. Kinder brauchen unabhängige Mobilität
4. Kinder brauchen Sicherheit
5. Kinder wollen gehört werden



Abb. 7: Zeichnung eines 7jährigen Kindes

Quelle: Hüttenmoser (o.J.): 8

6. Handlungsanweisungen – Konsequenzen für verkehrsplanerische Konzepte

6.1. Grundsätzliches

Mobil zu sein ist für Menschen und auch für Kinder ein Teil ihrer Lebensqualität. Im Sinne von kindgerechtem Verkehr, darf es folglich nicht darum gehen, Mobilität einzuschränken, sondern sie verträglicher zu gestalten. Um die vielfältigen Probleme, die durch den motorisierten Verkehr hervorgerufen werden, zu lösen bedarf es Instrumente auf den verschiedensten Ebenen (vgl. Limbourg 2000: 136). Einzelne Maßnahmen, wie die Schulwegsicherung oder verkehrspädagogische Aktionen sind zu kurz gegriffen und ermöglichen keine Sicherheit der Kinder im Straßenraum. Die Verkehrsplanung muss zu flächendeckenden Maßnahmen greifen. Wirkungsvolle Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit von Kindern müssen großflächig und flächendeckend sein, da Kinder auch dort sind, wo man sie nicht vermutet. Kinder gehen nicht nur in die Schule und nachmittags wieder nach Hause. Überall wo sich Kinder aufhalten könnten, sind flächendeckende Maßnahmen umzusetzen. Mindestens bauliche Schritte des städtischen Verkehrsraums sind erforderlich, um Kindern mehr Verhaltensspielräume zu gewähren und ihre Sicherheit zu erhöhen.

Die Grundlage solcher Konzepte ist jedoch eine Perspektivenänderung. Dies bedarf ein Verständnis für die Gegensätzlichkeit zwischen der Welt der Kinder und der Welt des Verkehrs. Ein verkehrssicheres Kind kann trotz aller Bemühungen nicht existieren, solange die Verkehrssituation in den Städten nicht in Richtung eines kindersicheren Verkehrs geht. Derzeit ist das Maß der Verkehrsplanung ausschließlich der Erwachsene. Die verkehrlichen Maßnahmen müssen auf dem Wissen über Fähigkeiten und Wirklichkeiten von Kindern gründen und folglich sollten Kinder in der Verkehrsplanung auch als eigenständige soziale Kategorie zu verstehen sein. Grundlage einer solchen Planung ist der Gedanke, dass Kinder keine Werdenden, sondern auch Seiende sind und die Kindheit ein eigener sozialer Status ist. Verkehrsplanung, die den Anspruch von Kindern gerecht werden soll, ist daran zu messen, wie sehr es Kindern möglich ist, am Geschehen im öffentlichen Raum teilzunehmen (vgl. Ahrend 2002: 1ff).

Kinder- und Jugendbeteiligung sollte von Anfang an in allen Lebensbereichen und Handlungsfeldern als struktureller Bestandteil der Lebenswelt von Kindern und Jugendlichen etabliert werden – auch in der Verkehrsplanung. Partizipation muss als konstitutiver Bestandteil für Kinder und Jugendliche gesehen werden und nicht als ein beliebiges Element neben vielen anderen. Die eigentliche Beteiligung von Kindern und Jugendlichen sollte also auf einer grundsätzlichen Ebene ansetzen (vgl. BJK 2009: 24). So

sollten Verkehrsplaner sich beispielsweise auch mit folgenden Fragen auseinander setzen müssen: Haben Kinder Raum, sich zu entfalten? Dürfen Kinder Spuren hinterlassen? Werden Kinder in ihrer Selbstständigkeit unterstützt? (vgl. Hausleitner 2016: 6).

In der Konsequenz geht es also darum, eine „Politik für Kinder“ zu ersetzen durch eine „Politik mit Kindern“. Eine solche Politik impliziert die aktive Teilnahme von Kindern an der Gestaltung des Gemeinwesens, des Stadtteils, in dem sie leben, und an den Institutionen, die sie besuchen (Kindergarten, Schule, Hort, Freizeiteinrichtungen, Vereine etc.). In einer „Politik mit Kindern“ sind diese nicht mehr Objekte von Planungen und Entscheidungen, sondern handelnde Subjekte, die zu einem konstruktiven Gedankenaustausch über ihre Wünsche, Vorstellungen und Bedürfnisse fähig sind. Die Partizipation darf dabei keine mehr oder weniger exotische Ausnahme im Leben von Kindern und Jugendlichen sein, sondern muss zum Regelfall werden (vgl. Fakte, Niklowitz 2003: 99f). PolitikerInnen sollen den Mut haben, sich für die Anliegen und Belange der Heranwachsenden einzusetzen. Generell sollten Kinder, in allen sie betreffenden Räumen, ernsthaft in die Planungs- und Umsetzungsphase eingebunden werden. Es sollte selbstverständlich sein, dass Kinder vielfältig und individuell sind. Alle PolitikerInnen sollen aktiv Verantwortung für die Bedürfnisse von Kindern übernehmen und diese im eigenen Zuständigkeitsbereich mitbedenken bzw. entsprechende Maßnahmen inhaltlich und finanziell fördern. Wesentliche Planungs- und Bauvorhaben sollen von PlanerInnen mittels Expertisen in kindergerechter Planung verbindlich begutachtet werden. Achtsamkeit in der Begegnung mit Kindern und Erwachsenen soll selbstverständlich sein und Kinder sollen als gleichwertige Mitglieder der Gesellschaft anerkannt werden (vgl. Hausleitner 2016: 6).

Vor dem Hintergrund der vielfältigen Good-Practice-Bespiele sollte nun eine flächendeckende Realisierung von Kinder- und Jugendbeteiligung vorangetrieben werden. Dazu bedarf es einer abgestimmten Gesamtstrategie zwischen Einrichtungen, Diensten, Kommunen, Ländern, Bund und der EU (vgl. BJK 2009: 24).

Die Autorin sieht ein großes Manko darin, dass keine Lobby für Kinder im Bereich der Verkehrsplanung existiert. Somit fehlt eine bedeutende Schnittstelle, die das Einspielen der Bedürfnisse und Interessen der Kindern in die Politik und Planung, ermöglichen könnte. Diese fehlende Einflussnahme führt dazu, dass Kinder keine Möglichkeit haben ihr Lebensumfeld zu beeinflussen. Die Verfasserin empfiehlt deshalb die Schaffung eines „Kinderbeauftragten“ im Rahmen der Mobilitätsagentur Wien. Diese hat das Ziel nachhaltige Mobilität zu stärken, dient als Vermittler zwischen Bevölkerung, Verwaltung und Politik und ist Ansprechpartner für all jene, die konkrete Verbesserungsvorschläge haben oder Kritik üben möchten. Wie bereits erwähnt fängt nachhaltige Mobilität bereits im Kindesalter an. Wenn Kinder

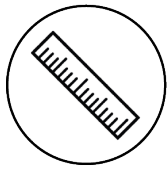
Freude als Radfahrer und Fußgänger im Verkehrsraum haben, werden sie auch im Erwachsenenalter nicht darauf verzichten. Seit 2011 hat die Mobilitätsagentur zwei Publikationen veröffentlicht, „Mit Kindern unterwegs in Wien“ und „Leitfaden zur Kindergarten-Mobilitätsbox“, die einen Schwerpunkt auf die Mobilität von Kindern setzten. Dennoch ist festzuhalten, dass die Vertretung der Kinder durch einen Kinderbeauftragten keineswegs die Beteiligung der Kinder an sich ersetzt. Das Ziel ist eine Stimme und Zuständigkeit zu verorten, welche einerseits Eltern, Schulen, Initiativen etc. qualifizierte Hilfestellungen bei der Durchführung von Planungs- und Beteiligungsprojekten bietet und andererseits diese Ergebnisse in der Planung und Politik Gehör verschafft. Ein weiteres Tätigkeitsfeld stellt die Evaluierung von bereits durchgeführten Projekten dar. Obwohl ohnehin einige Verkehrsprojekte unter Einbeziehung von Kindern in Österreich geschaffen wurden, ist ihre Wirkung bisher nicht untersucht. Im Zuge der Recherchen konnten nur in Einzelfällen dokumentierte Ergebnisse gefunden werden. Welche längerfristigen Wirkungen aber tatsächlich entstehen ist unklar.

Ein weiterer Ansatz stellt die Einführung von Kinderverträglichkeitsprüfungen in Verwaltungsverfahren, die Kinderinteressen berühren dar. So würde z.B. bei Verkehrs-, Bebauungs-, und Wohnungsplanung geprüft werden, ob durch sie Kinderinteressen berührt werden und gegebenenfalls weitere Maßnahmen zu treffen sind. Wie die gesetzlich vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung sollen die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen evaluiert und optimiert werden. Im Rahmen eines bundesweiten Modellprojekts „Familien- und Kinderfreundlichkeit in Kommunen“ in Deutschland nahmen 10 Städte und Gemeinden über einen Zeitraum von zwei Jahren an diesem Versuch teil. Während der Umsetzungsphase konnten bereits erste Erfolge erzielt werden. Es zeigte sich, dass Ansätze zur Etablierung der Kinderverträglichkeitsprüfung als Querschnittsaufgabe und strategische Gesamtausrichtung des kommunalen Handelns möglich und effektiv sind sowie der Verbesserung von Kooperationen und Verkürzungen von Abstimmungsprozessen dienen (vgl. Hellmann 2002: 195ff).

6.2. Checklisten einer kindgerechten Verkehrsplanung

Basierend auf der getätigten Literaturanalyse und der durchgeführten Befragung von Kindern soll nun eine Handlungsempfehlung im Rahmen einer Checkliste gegeben werden. Das Ziel dieser Checkliste ist es, einen kindgerechten Verkehr zu schaffen, indem die Belange und Bedürfnisse der Kinder in die Verkehrsplanung integriert werden. Obwohl bereits diverse Checklisten für eine kindgerechte Verkehrsplanung existieren, sind diese oft lückenhaft oder nur auf einzelne Teilbereiche des Verkehrs konzentriert und das Thema Beteiligung wird nur vereinzelt angesprochen. Deshalb soll im folgenden Kapitel der Versuch unternommen werden einen umfassenderen Leitfaden zu entwerfen. Basierend auf der getätigten Literaturrecherche und Forschung werden thematisch gebündelte Voraussetzungen einer kindgerechten Verkehrsplanung aufgelistet. Anschließend wird ebenfalls auf die Gestaltung der Beteiligungsprozesse eingegangen und kurz die wichtigsten Faktoren für eine erfolgreiche Beteiligung von Kindern dargestellt.

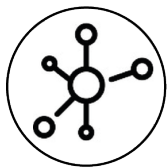
Kindgerechte Radverkehrsplanung



Dimensionierung

Auf bevorzugten Routen (z.B. zur Schule und Freizeitzielen) weisen Radverkehrsanlagen Breiten auf, die es Kindern ermöglicht auch nebeneinander zu fahren.

Die Breite der Radverkehrsanlagen verzeiht Verhaltensfehler der Kinder.



Vernetzung

Das Radverkehrsnetz orientiert sich an relevanten Quellen und Zielen der Kinder, damit die wichtigsten Punkte auf der Netzebene miteinander verbunden werden können. Solche sind vor allem Wohngebiete, Bildungseinrichtungen, Haltestellen des ÖV, Spielplätze, Bäder, Naherholungseinrichtungen, Sportplätze etc.

Das gesamte Straßennetz ist für Kinder mit dem Fahrrad ohne Umwege benutzbar.

Barrieren und Umwege werden durch Abkürzungen, Brücken und Unterführungen vermieden.

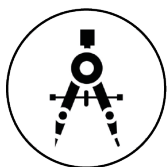


Abstellanlagen

Die Höhe der Abstellanlagen muss kindgerecht sein.

Die vermehrte Errichtung von kindergerechten Abstellplätzen ist in Wohnhäusern als auch in Bildungseinrichtungen und anderen Zielen von Kindern wie Freizeit- und Sportflächen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs etc. vorzusehen.

Die Abstellanlagen sind auch für andere von Kindern benutzten Fortbewegungsmittel wie z.B. Roller und



Gestaltung des Radwegenetzes

Wo Fahrräder unterwegs sind, ist der Belag glatt – Pflastersteine, Randsteine und andere Stoßstellen werden vermieden. Bei der Schneeräumung werden auch allfällige Radwege oder Radfahrstreifen als gleichwertig behandelt und etwa gleichzeitig mit den Straßen geräumt.

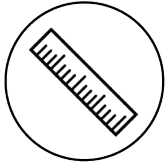
Grundsätzlich werden Mehrzweckstreifen und Radstreifen vermieden, da diese "wegen der unmittelbaren Nähe zum motorisierten Verkehr den Belangen von Kindern nicht gerecht" sind.

An Hauptverkehrswegen gibt es Anlagen von baulich getrennten Radwegen zur Fahrbahn. Ist dies nicht möglich, sollte die Variante der Freigabe der Gehwege für fahradfahrende Kinder und Jugendliche zu prüfen.

Durch die Ausgestaltung z.B. Beleuchtung, Begrünung und Routenführung entstehen keine Angsträume für Kinder.

Kindgerechte Fußgängerverkehrsplanung

Dimensionierung



In Straßenzügen, die besonderen Kinderbedürfnissen entsprechen sollen, ist eine Minimalbreite für den Verkehrsraum von 2,5 m einzuhalten. Es gibt ausreichend breite Gehwege, auf denen Kinder auch nebeneinander laufen können.

Die Breite der Gehwege verzeiht Verhaltensfehler der Kinder.

Nutzungsüberlagerungen



Mehr Platz für Fußgängerinnen wird durch Einschränkungen des Kfz-Verkehrs ermöglicht. Ein Abbau des Gehwegparkens wird angestrebt.

Die nutzbare Breite von Gehwegen im Verkehrsraum soll nicht durch Masten, Verkehrszeichen oder Einbauten eingeschränkt werden.

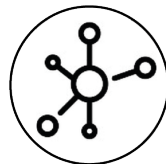
Kfz-Geschwindigkeiten



Zur Erhöhung der Sicherheit werden mithilfe baulicher Maßnahmen Tempoeinschränkungen des Kfz-Verkehrs (z.B. Aufpflasterungen, Fahrbahnversmälnerungen) forciert. Zusätzlich wird die Sicherheit durch die flächenhafte Anordnung von Tempo 30-Zonen sowie die Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten und abschnittsweise Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen bei häufiger Querung von Kindern bzw. in Bereiche mit sensibler Nutzung erhöht.

Die verstärkte Überwachung von Tempoeinschränkungen und von Querungsstellen kontrolliert die Einhaltung dieser Maßnahmen.

Vernetzung



Ein engmaschiges, geschlossenes Wegenetz mit konfliktfreien, belastungs- und umwegearmen Verkehrsanbindungen wird angestrebt.

Ein dichtes Fußgängerwegenetz für Kinder mit breiten Wegen ohne Behinderungen wurde geplant, damit Kinder Wege an ihre relevanten Orte selbstständig und alleine bewältigen können. Das Wegenetz ermöglicht Kindern, ihren Lebensraum auszuweiten.

Das Wegenetz hat attraktive Wegeführungen wie z.B. Gestaltung von Flächen, angenehmes Mikroklima, Schatten, Witterungsschutz.

Regelmäßige Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen an Stellen, an denen Kinder erfahrungsgemäß häufig kreuzen wurden installiert.

Gesicherte Querungsmöglichkeiten durch Lichtsignalanlagen an Stellen mit häufigen Konflikten ermöglichen Kindern das sichere Überschreiten der Fahrbahn.

Die leichte und sichere Zugänglichkeit von Zielen und Quellen von Kinderwegen wurde bei der Planung berücksichtigt.



Planungsgrundsätze

Die Bedürfnisse der Kinder müssen bei der Planung und Gestaltung unbedingt Beachtung finden.

.....



Lichtsignalanlagen

Die vom Altern stark variierenden Fußgängergehgeschwindigkeiten (zwischen 0,6 m/2 und 2,0 m/s) werden bei der Wahl der Fußgängergrünzeiten beachtet, damit mindestens 2/3 der zu querenden Strecke zurückgelegt werden kann.

Es sind kinderfreundliche Leitsysteme vorhanden. Anforderungstaster müssen für in Kinder erreichbarer Höhe abgebracht sein.

Lichtsignalanlagen haben kurze Rotzeiten für Fußgänger und ausreichend lange Grünzeiten. Der gleichzeitige Kfz-Abbiegeverkehr wird vermieden.

.....



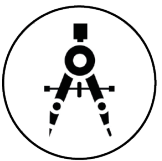
Querungshifen

Querungsanlagen sind aus Sicht der Kinder attraktiv gestaltet. D.h. Kinder haben möglichst kurze Wege zu queren, die Querungshifen sind im geringen Abstand erbaut, Fußgängerüberwege werden in Kombination mit Mittelinseln, Aufpflasterungen und vorgezogenen Seitenräumen errichtet.

Die erforderlichen Sichtbeziehungen zwischen Kindern und Kraftfahrern sind sicherzustellen. Sie Sichtdreiecke sind auch aus der Höhe der Kinder (0,8 m) zu überprüfen und unbedingt freizuhalten. Sichtbehinderungen sind zu entfernen.

Die Straßenbeleuchtung muss die Sichtbarkeit der Fußgänger auch bei Dunkelheit und schlechter Sicht gewährleisten. Dementsprechend sind Querungsstellen entsprechend auszuleuchten.

.....



Straßenraumgestaltung

Einbauten und Begrünungen dürfen nur so hoch sein, dass für Kinder ein ausreichender Sichtkontakt (0,8 m Augenhöhe) zum fließenden Verkehr verbleibt.

Die Gestaltung des Straßenraums ist so anzulegen, dass Angsträume vermieden werden. Flächen und Aufenthaltsbereiche sowie notwendige Unterführungen und Überführungen sind durch Pflastergestaltung, Grünflächen, Möblierung etc. kinderfreundlich zu gestalten.

Der öffentliche Raum sollte vielfältig gestaltet sein, damit Kindern eine kreative und selbstgesteuerte Nutzung ermöglicht wird.

Vor Schulen und Kindergärten sind ausreichend Sammelflächen für die Kinder zu Verfügung zu stellen. Hierbei ist eine klare Abgrenzung zum Kfz-Verkehr vorzunehmen.

.....

Kindgerechte Planung des öffentlichen Verkehrs

Haltestellengestaltung

Haltestellen sind so anzulegen, dass Kinder nicht unnötig Straßen und Kreuzungen überqueren müssen – z.B. Anlegung der Haltestellen für beide Richtungen auf der Straßenseite der Schule.



Um die Haltestellen sollten Fahrbahnen, Radwege und Fußgängerbereiche so angelegt sein, dass es nicht zu Konflikten mit den wartenden Kindern kommt. Das ermöglicht z.B. verschiedene Bodenbeläge und Farben.

Für jedes Kind muss ausreichender Warteplatz vorhanden sein, der gut überdacht und beleuchtet ist und zudem genügend Sitzflächen hat. Zu enge Haltestellen drängen die Kinder auf Radwege oder gar auf die Straße. Außerdem müssen die Kinder einen Sicherheitsabstand zur Bordsteinkante einhalten können.

Bei größeren Haltestellen sind Fahrradabstellanlagen vorzusehen.

Wichtig sind auch für Kinder leicht lesbare, in kindergerechter Höhe angebrachte Fahr- und Stadtpläne mit übersichtlicher Grafik.

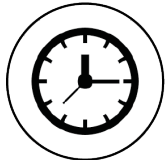
Sauberkeit



Die Fußwege zu den Haltestellen des ÖV sind attraktiv und sicher gestaltet.

Die Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen sind sauber.

Intervalle und Wartezeiten

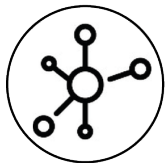


Die Intervalle sind an Stoßzeiten wie Schulbeginn und -schluss angepasst.

Die Fahrzeuge halten die Fahrzeiten pünktlich ein.

Die Intervalle werden verkürzt, damit keine langen Wartezeiten entstehen.

Netzgestaltung



Es gibt eine leistbare und attraktive Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ein dichtes Haltestellennetz ist vorhanden, die Stationen sind attraktiv und sozial sicher gestaltet.

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollten leicht und gefahrlos erreichbar sein.

Kindgerechte Frei- und Naturraumgestaltung



Multifunktionalität und Veränderung

Es gibt Bereiche, die Bewegung und unterschiedliche Aktivitäten zulassen.

Die vorhandene Infrastruktur kann von den Kindern auf verschiedene Arten genutzt und umgedeutet werden.

Es sind Flächen für mobile und temporäre Spielaktionen vorhanden.



Naturerlebnis

Es sind naturbelassene Grünflächen und/oder bewegtes Gelände vorhanden.

Die Ausstattung ermöglicht naturbezogenes Spiel, die Jahreszeiten sind erlebbar.

Es sind unterschiedliche und natürliche Materialien verbaut.

Es gibt Wasser als Spielelement und/oder ist ein Trinkbrunnen vorhanden.

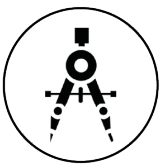
Es gibt keine giftigen Pflanzen.



Sauberkeit

Es gibt ausreichend Abfallbehälter und Müllsysteme.

Es ist dafür gesorgt, dass Verunreinigung beseitigt werden.



Gestaltung

Es ist dafür gesorgt, dass Kinder sich im öffentlichen Raum orientieren und diesen nutzen können.

Es sind unterschiedliche Oberflächen vorhanden.

Der Ort ist anregungsreich und kreativitätsfördernd.



Kommunikation

Sozialkontakte und sozialen Aktivitäten werden durch kurze Wege, Ruhezonen und ein gutes Wegenetz gefördert.

Die Gestaltung der Plätze ist kommunikationsfördernd.



Bewegungs- und Gestaltungsraum

Es sind ausreichend Spiel- und Sportflächen vorhanden.

Die Kinder können sich frei bewegen und erfahren keine eingeschränkte Mobilität.

Kinder können sich den Raum selbst aneignen.

Kinder haben die Möglichkeit sich selbstständig fortzubewegen.

Der Raum bietet genügend Sicherheit, um sich selbst zu Erproben.

Partizipation von Kindern in der Verkehrsplanung

Grundsätze

Die Beteiligung der Kinder ist freiwillig.

Die Partizipation ist überparteilich und ohne Profilierung einer bestimmten Partei.

Der gesamte Prozess wird von einer kompetenten Betreuung begleitet und geleitet.

Die Kinder und ihre Belange werden ernst genommen.

Die beteiligten Kinder und Jugendliche müssen ernst genommen werden. Ihre Vorschläge und Anliegen müssen in nachvollziehbarer Weise in das Handeln von Politik und Verwaltung einfließen. Die Ergebnisse sollten unbedingt Einfluss in die realen Planungs- und Umsetzungsprozesse finden. Insbesondere dürfen Beteiligungsprozesse nicht vorrangig als spektakuläre und medienwirksame, letztlich jedoch konsequenzlose Alibiveranstaltungen und Spielwiesen gestaltet sein (vgl. BJK 2001: 2).



Die Beteiligung wird in Berührungspunkten des Alltags von Kindern durchgeführt.

Partizipation kann nur dann ein subjektiv bedeutsamer Bestandteil der Lebenswelt von Kindern und Jugendlichen sein, wenn sie dort stattfindet, wo sie auch tatsächlich große Teile ihres Lebens verbringen. Nachhaltige Beteiligungsangebote sollten deshalb insbesondere in Schulen, Einrichtungen und Diensten der Kinder- und Jugendhilfe sowie auf kommunalpolitischer Ebene stattfinden. Allerdings müssen ebenfalls alle Ebenen des Staates ihre Rolle in die Weiterentwicklung von Partizipationschancen als Aufgabe verstehen, um nachhaltige und umfassende Beteiligungsmöglichkeiten zu ermöglichen (vgl. BJK 2009: 12).

Die Kontinuität und Dauerhaftigkeit der Beteiligung steht im Fokus.

Gelungene Beteiligungsprojekte sind nach Möglichkeit in eine dauerhafte, institutionalisierte Form zu überführen. Kontinuität ist auch eine Voraussetzung dafür, dass Politik und Verwaltung sich zunächst an die für sie ungewohnte Mitspracheansprüche von Kindern und Jugendlichen gewöhnen und in der Folge ihre Strukturen "nach unten" öffnen (vgl. Ebner et. al. 2011: 244).

Arbeitsweisen

Die von den Kindern erarbeiteten Ergebnisse sind verbindlich.

Die Ziele der Beteiligung sind klar zu benennen.

Der Beteiligungsvorgang ist transparent zu gestalten.

Die Umsetzung der Ergebnisse muss rasch stattfinden und die Kinder sollten über Fortschritte informiert werden.



Die Zielformulierung der Partizipation erfolgt gemeinsam.

Die Beteiligungsmethoden sind altersgemäß angepasst.

Auf das Alter der Kinder und Jugendlichen muss Rücksicht genommen werden. Die Beteiligungsprozesse müssen alters- und entwicklungsangemessen gestaltet und auf die jeweilige entwicklungspsychologischen und kognitiver, sozialer Fähigkeiten der jungen Menschen angepasst werden (vgl. BJK 2001: 4f).

Der Prozess und die Ergebnisse sind offen gestaltet und könnten sich an den Gruppen und Bedürfnissen der Kinder anpassen.

Die Offenheit jeweiliger Partizipationsangebote ist ein weiterer Faktor, der darüber entscheidet, in welchem Rahmen sich Kinder und Jugendliche aktiv beteiligen. Offenheit beinhaltet unterschiedliche Dimensionen: Offenheit gegenüber einer heterogenen Gruppenzusammensetzung, neuen Themen und anderen Kulturen, Offenheit im Ablauf des Projektes sowie gegenüber den Wünschen und Ideen der jungen Menschen (vgl. Ebner et. al. 2011: 244).



Gruppenzusammensetzung

Alle Altersklassen, Geschlechter und Schichten werden miteinbezogen.

Kinder sind nicht gleich Kinder. Deshalb sollte ihre Vielfalt unbedingt wahrgenommen werden. Im Vordergrund von Beteiligungsangeboten sollte die bildungs-, schicht-, und geschlechtsbezogene sowie ethnische Gleichheit stehen. Selektionsprozesse sollten unbedingt verhindert werden. Alle Kinder und Jugendlichen sollten das gleiche Gehör finden (vgl. BMB 2012: 7).

Berücksichtigung der speziellen kindlichen Bedürfnisse

Inhalte sind kindgerecht aufgearbeitet und werden entsprechend vermittelt.

Die Grenzen der Kinder werden beachten, um sie nicht unter- oder zu überfordern.

Die Kinder werden nicht unter Druck gesetzt.

Spiel, Spaß und Freizeit wird in den Prozess eingeplant.



Anreize für eine Partizipationsteilnahme für Kinder werden geschaffen.

Eine weitere Möglichkeit, um Kinder und Jugendliche für Beteiligungschancen zu engagieren ist das Setzen von Anreizen. Das könnten Zertifikate sein, die sie für die Teilnahme erhalten oder Gewinne, von denen sie profitieren. Grundsätzlich sollte ihnen die Beteiligung etwas für ihre Zukunft bzw. andere Lebensbereiche bringen und ihnen das Gefühl geben, einen späteren beruflichen Vorteil zu erlangen. Allerdings muss der Spaß an der Beteiligung auch als Anreiz vorhanden sein (vgl. Ebner et. al. 2011: 236f).

Kommunikation und Umgang mit den Kindern

Die Kinder und ihre Beiträge werden wertgeschätzt.

Einige Kinder äußerten Angst zu haben, falsche Antworten zu geben oder nicht die richtige Meinung zu haben. Deshalb ist es besonders wichtig, Kinder nicht unter Druck zu setzen und ihre Beiträge mit Wertschätzung aufzunehmen.



Den Kindern wird auf Augenhöhe begegnet.

7. Resümee

Ziel der vorliegenden Studie war es, die Mobilitätsbedürfnisse von 10 bis 12jährigen und deren Berücksichtigung in der Verkehrsplanung zu ermitteln. Zu diesem Zweck wurde nach einer Literaturrecherche eine Untersuchung mithilfe eines Fragebogens in einem Gymnasium durchgeführt. Während der Literaturrecherche sollten erste Anhaltspunkte gewonnen werden, welche Bedürfnisse Kinder dieser Altersgruppe haben, wenn sie sich im Verkehrsraum aufhalten und bewegen. Dieses Unterfangen gestaltete sich allerdings als schwierig, da in diesem Bereich noch zahlreiche Wissenslücken existieren und in der Vergangenheit selten Kinder direkt konsultiert wurden. Die herangezogene Literatur ist sich allerdings darin einig, dass Kinder bisher nicht ausreichend in die Planung miteinbezogen wurden und hier ein enormes Verbesserungspotenzial besteht. Selbst sogenannte kinderfreundliche Verkehrsplanungen bezogen selten die betroffenen Kinder in den Planungsprozess ein.

Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 50 Kinder in 1. und 2. Jahrgangsstufen eines Gymnasiums mittels eines schriftlichen Fragebogens zu ihren Wünschen, Ansprüchen und Ideen befragt. Die Ergebnisse ließen sich zu fünf große Themenbereichen zusammenfassen. Einerseits brauchen Kinder Räume zur Bewegung und für freies Spiel sowie eine intakte Natur und eine gesunde Umwelt. Sie wollen unabhängig mobil sein und sich dabei trotzdem sicher fühlen. Andererseits wollen sie mehr in die Verkehrsplanung miteinbezogen werden, damit sie ihre Bedürfnisse selber vermitteln können.

Obwohl die Ansprüche der Kinder in dieser Arbeit sehr konkret sind, darf keinesfalls der Fehler gemacht werden diese Bedürfnisse für Kinder und Jugendliche anderer Altersklassen zu generalisieren. Im Vorfeld der eigentlichen Forschung wurde der Fragebogen bei Jugendlichen einer 4. Klasse Gymnasium getestet und die Ergebnisse zeigten, dass andere Themen in dieser Altersgruppe eine wesentlich stärkere Bedeutung hatten. Deshalb ist an dieser Stelle noch einmal zu betonen, dass Kinder nicht gleich Kinder sind, sondern drastische Unterschiede der Ansprüche in unterschiedlichen Altersgruppen existieren. Dieser Umstand zeigt für mich eine weitere Forschungslücke auf und könnte zukünftig bearbeitet werden.

In Anbetracht dieser Ergebnisse zeigt sich, dass die Planungsgrundsätze der kinderfreundlichen Verkehrsplanung mit den von der Autorin erforschten Bedürfnissen der Kinder durchaus übereinstimmen. Obwohl die eben genannten Mobilitätsbedürfnisse der Kinder grundsätzlich berücksichtigt werden, fühlen sie sich nicht gehört und die überwiegende Mehrheit wurde auch noch

nie beteiligt. Da allerdings auch Partizipation ein Grundsatz und die Einbindung der Kinder in die Planung ein Ziel der kinderfreundlichen Verkehrsplanung darstellt, ist hier ein deutliches Defizit zu erkennen. Nur zehn Prozent der befragten Kinder denken, dass sie die Möglichkeit haben ihre Ideen in die Planung einbringen können.

Abschließend stellt sich nun die Frage, warum Kinder überhaupt in die Verkehrsplanung miteinbezogen werden sollten, obwohl scheinbar ein Großteil ihrer Bedürfnisse bereits berücksichtigt wird. Einerseits ist das Recht auf Beteiligung auch für Kinder in den Menschenrechten festgeschrieben. Obwohl sich in diesem Bereich in den letzten Jahren bereits ein Umdenken abzeichnet, wird das Beteiligungsrecht der Kinder in der österreichischen Verkehrsplanung nicht ausreichend angewandt. Andererseits kennen die PlanerInnen als Erwachsene die Lebenswelt der Kinder nicht exakt und vieles bleibt ihrer Wahrnehmung verborgen. Somit entstehen teilweise Missverständnisse und Fehlplanungen. Durch die Einbeziehung von Kindern kann eine Erhöhung der Qualität von Planungen erzielt, neue Denkmuster angestoßen und innovative Herangehensweisen an Probleme entdeckt werden, von denen die Allgemeinheit profitiert.

Literaturverzeichnis

Ahrend, Christine (2002): Mobilitätsstrategien zehnjähriger Jungen und Mädchen als Grundlage städtischer Verkehrsplanung, Münster; New York; München; Berlin; Waxmann, Internationale Hochschulschriften: 281

Bastian, Thomas (2010): Mobilitätsbezogene Einstellungen beim Übergang vom Kindes- ins Jugendlichenalter. Querschnittliche Altersvergleiche bei 14- bis 16-Jährigen. VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.

Betz, Tanja; Gaiser, Wolfgang; Pluto, Liane (2011): Partizipation von Kindern und Jugendlichen, In: Betz; Gaiser; Pluto (2011): Partizipation von Kindern und Jugendlichen. Forschungsergebnissen, Bewertungen, Handlungsmöglichkeiten, S. 11-34

BMB – Bundesministerium für Bildung (2012): Partizipation von Kindern und Jugendlichen. Mitteilen Teilnehmen Beteiligung, In: BMB aktuell, Nr. 4, 2012, erhältlich unter:
http://www.partizipation.at/fileadmin/media_data/Downloads/themen/BMB_partizipationvonkindernundjugendlichen_4_12.pdf

BMLFUW (2007): Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Österreich, erhältlich unter:
https://www.bmlfuw.gv.at/dam/jcr:8e0c9906-089f-402c-9ca6-f4a8c7069c48/Kinder_Umwelt_Gesundheits_Aktionsplan_Oe_1_.pdf [20.10.2017]

BMLFUW (2009): JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung. Eine qualitative Studie über Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“, erhältlich unter: https://www.bmlfuw.gv.at/dam/jcr.../Jugend_Stil_in_die_Verkehrsplanung.pdf [18.10.2017]

BMLFUW (2014): Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung, Eine Initiative des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität; erhältlich unter:
https://www.bmlfuw.gv.at/dam/jcr:66191ea2-ad32-4f11-b541-aa189608ab89/Leitfaden%20kinderfreundliche%20Mobilitaet_web.pdf. [03.11.2017]

BMLFUW (2016): Schwerpunkt 2016 Gemeindegewinnwettbewerb Kinderfreundliche Verkehrsplanung, erhältlich unter:
https://www.familieundberuf.at/sites/familieundberuf.at/files/event/2016/9032/gemeindegewinnwettbewerb_kinderfreundliche_verkehrsplanung.pdf [03.11.2017]

BMVIT (2015): Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld, erhältlich unter:
https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/vsf/downloads/41_schulumfeld.pdf
[03.11.2017]

Bundesjugendkuratorium (2001): Direkte Beteiligung von Kindern und Jugendlichen. Stellungnahme des Bundesjugendkuratorium, erhältlich unter:
http://www.bundesjugendkuratorium.de/assets/pdf/press/bjk_2001_stellungnahme_beteiligung_von_kindern_u_jugendlichen.pdf

Bundesjugendkuratorium (2009): Partizipation von Kinder und Jugendlichen – Zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2017): ADHS-Kinder in Gefahr, erhältlich unter:
<https://www.dvr.de/presse/informationen/foto/2149.html> [31.10.2017]

Dimitrova, Vasilena; Lüdmann, Mike (2014): Sozial-emotionale Kompetenzentwicklung. Leitlinien der Entfaltung der emotionalen Welt, VS Verlag für Sozialwissenschaften

Eber, Sandra; Wächter, Franziska; Zierold, Diana (2011): Engagement für alle? Annererkennung. Offenheit und Kompetenzförderung als unterstützender Faktor gesellschaftlicher und politischer Partizipation von Jugendlichen; In: Betz; Gaiser; Pluto 2011, S 233-250

Fakte, Reinhard; Niklowitz, Matthias (2003): „Den Kindern eine Stimme geben“. Partizipation von Kindern und Jugendlichen in der Schweiz, Universität Zürich, Pädagogisches Institut, Fachbereich Sozialpädagogik
erhältlich unter: https://www.fr.ch/sej/files/pdf18/den_kindern_eine_stimme_geben.pdf [31.03.2017]

Fakte, Reinhard; Schneider, Helmut (2005): Kinder und Jugendpartizipation in Deutschland. Daten, Fakten, Perspektiven

Fargas-Malet, Montserrat; McSherry, Dominic; Larkin, Emma and Clive Robinson (2010): Research with children. Methodological issues and innovative techniques. In: Journal of Early Childhood Research. Sage publications; May 2010, Vol.8 (2), pp. 175-192

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung, Ausgabe 2010, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Köln

FGSV (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Jugendlichen in die Verkehrsplanung.

Flade, Antje (1999): Einstellungen zur Verkehrsmittelnutzung von Mädchen und Jungen. In. C. Tully: Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft.

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (07.11.2017): Petition für temporäre autofreie Zonen vor Schulen; erhältlich unter: https://www.facebook.com/FVV.TUW/?hc_ref=ARR0JInPJs0BMA-ivhP2E3KzOQw8tzBkn0uXNQalRz7PQx_ceetLjtPTDZnssBr1jt0&fref=nf
[07.11.2017]

FSV – Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr (2015): Kinderfreundliche Mobilität RVS 03.04.13 Merkblatt.

FSV – Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr (2016): Gestaltung des Schulumfeldes RVS 03.04.14 Merkblatt.

FSV – Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr (2016a): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, erhältlich unter: <http://www.fsv.at/cms/default.aspx?ID=9815dd09-f5a8-41a8-9fb5-b1197ffb1cd2> [03.11.2017]

Funk, Walter; Faßmann, Hendrik (2002): Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), Mensch und Sicherheit, Heft M 138

Funk, Walter; Wiedemann, Anita (2002): Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder. Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), Mensch und Sicherheit, Heft 139

Gläser, J., & Laudel, G. (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Handler, Stefanie (2017): Verkehrsplanung mit und für Kinder. Analyse des Schulweges unter Anwendung einer Beteiligungsmethode, KFV – Diplomarbeitenreihe

Hausleitner, Katja (2016): Kindergerechte Freizeiträume. Ein Planungshandbuch, Hrg: Kinderbüro — Die Lobby für Menschen bis 14., erhältlich unter: <http://kinderbuero.at/data/uploads/2017/07/Planungshandbuch-Kindergerechte-Freizeitraeume.pdf>
[20.10.2017]

Hausleitner, Katja (2016): Kindergerechte Freizeiträume. Ein Planungshandbuch, Kinderbüro – Die Lobby für Menschen unter 14, erhältlich unter:

<http://kinderbuero.at/data/uploads/2017/07/Planungshandbuch-Kindergerechte-Freizeitraeume.pdf>
[25.09.1017]

Heinzel, Friederike (2013): Methoden der Kindheitsforschung, Ein Überblick über Forschungszugänge zur kindlichen Perspektive. Weinheim / Basel: Beltz Juventa 2012. In: EWR 12 (2013), Nr. 6
(Veröffentlicht am 03.12.2013), URL: <http://www.klinkhardt.de/ewr/978377991553.html> [03.11.2017]

Hellmann, Michaela (2002): Familien- und Kinderfreundlichkeit: Prüfverfahren – Beteiligung – Verwaltungshandeln; ein Praxisbuch für Kommunen/ Michela Hellmann, Andreas Borchers. Unter Mitarb. Von Maike Schaarschmidt, Marit Kukat. - Stuttgart: Kohlhammer 2002. Schriftreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Bd. 221

Hengst, Ernst (2003): Ein internationales Phänomen: Die neue soziologische Kindheitsforschung, In: Orth; Schwietring; Weiß (2003): Soziologische Forschung: Stand und Perspektiven. Ein Handbuch, VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 195- 213

Hetzer, Hildegard; Todt, Eberhard; Seiffge-Krenke, Inge; Arbinger, Roland (1995): Angewandte Entwicklungspsychologie des Kindes- und Jugendalters, 3. Auflage, Quelle & Meyer Heidelberg, Wiesbaden

Hüttenmoser, M (1996): Veränderungen in den Bedingungen des Aufwachsens. In: Pfister, Ch.: das 50-er Syndrom, Bern 1996, S: 265-186

Hüttenmoser, Marco (1995): Veränderung in den Bedingungen des Aufwachsens. Die Auswirkung des 1950 Syndroms auf den Alltag der Kinder. In: Pfister Ch (Hrsg) Das 1950er Syndrom. Bern, Stuttgart, Wien. S. 265-286

Hüttenmoser, Marco (2015): Kinder auf dem Weg – selbständig und sicher durch Stadt und Gemeinde, Vortrag von Marco Hüttenmoser am Gemeindevernetzungstreffen in Wolfurt am 19.11.2015, erhältlich unter: http://www.kindundumwelt.ch/_files/Kinder_auf_dem_Weg_Vortrag_Wolfurt_2014.pdf
[07.11.2017]

Hüttenmoser, Marco (o.J.): Ich gehe, also bin ich!, Vortrag anlässlich der Präsentation des Projekts „Schulweg selbständig und sicher erleben! Kinder von Balzers Liechtenstein zeichnen ihren Schulweg“ des Verkehrsclubs Liechtenstein (VCL) im Rahmen des ViaNova Interreg III Projekts Alpine Space der EU, erhältlich unter: http://www.kindundumwelt.ch/_files/VCLBalzers.pdf [07.11.2017]

Jaun, Thomas (1999): „Durch Identifikation zu Verantwortungsbewusstsein“: Die Partizipation von Kindern und Jugendlichen als Chance für eine nachhaltige Entwicklung. In: Kaufmann-Hayoz, R./Künzli,

Chr. (Hrsg.): „... man kann ja nicht einfach aussteigen.“ Kinder und Jugendliche zwischen Umweltangst und Konsumlust. Akademische Kommission der Universität Bern. Zürich 1999, S. 261–274.

Knowles, D. (2008): Mobilitätsverhalten von Kindern & Jugendlichen, Präsentation beim RVS-Arbeitsausschuss Kinderfreundliche Mobilität, 08.03.2012

Kogler, Raphaela (2015): Zonen, Inseln, Lebenswelten, Sozialräume. Konzepte zur Aneignung im Alltag von Kindern; In: SCHEINER; HOLZ-RAU (2015): Räumliche Mobilität und Lebenslauf, S. 44-55

Krause, Juliane (2010): Bedürfnisse von Kindern – ein wichtiges Element der Spielraumplanung. Vorgetragen am 14. und 15.10.2010 auf dem Spiel- und Freiraumsymposium von plan&rat, erhältlich unter:

https://www.vorarlberg.at/pdf/krausejuliane_beduerfniss.pdf [03.11.2017]

Larsson, Naomi (2016): The app that gives Oslo's children a direct say over their own road safety, In: The Guardian, erhältlich unter: <https://www.theguardian.com/public-leaders-network/2016/sep/02/app-oslo-children-traffic-road-safety> [03.11.2017]

Limbourg, Maria (1997): Kinder unterwegs im Verkehr. Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kindesalter; In: Verkehrswachtforum, Heft 3, Meckenheim, 1997

Limbourg, Maria (1998): Überforderte Kinder im Straßenverkehr. Welche Forderungen stellen die Kinderpsychologie an das Zivilrecht?; Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar, 1998

Limbourg, Maria (2003): Kinder sicher unterwegs. Verkehrs- und Mobilitätserziehung mit den Schwerpunkten „Sicherheitserziehung und Unfallprävention“; In: Siller, Rolf (Hrsg.): Kinder unterwegs - Schule macht mobil. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Donauwörth: Auer Verlag 2003

Limbourg, Maria (2010): Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Prävention in NRW; https://www.unfallkasse-nrw.de/fileadmin/server/download/praevention_in_nrw/praevention_nrw_12.pdf [17.10.2016]

Limbourg, Maria; Reiter, Karl (2003): Die Gefährdung der Kinder im Straßenverkehr; In: Kleine, W. (Hrsg.): Bewegungsraum Straße - Kinder unterwegs. Brennpunkte der Sportwissenschaft, Academia-Verlag, Sankt Augustin, 2003

MATTHEWS, Hugh (2001): Children and Community Regeneration. Creating better neighbourhoods; erhältlich unter: <http://www.savethechildren.org.uk/sites/default/files/docs/Children%20and%20Community%20Regeneration.pdf> [15.09.2016]

Mey, Günter (2003): Zugänge zur kindlichen Perspektive. Methoden der Kindheitsforschung. Forschungsbericht aus der Abteilung Psychologie im Institut für Sozialwissenschaften der Technischen Universität Berlin, Nr. 2003-1.

Oerter, Rolf (2001): Was können Kinder und Jugendliche? Was können sie verantworten? In: Oerter, Rolf; Höfling, Siegfried (2001): Mitwirkung und Teilhabe von Kindern und Jugendlichen, Hanns-Seidel-Stiftung München, ISBN 3-88795-217-0, S. 37-56

Oerter, Rolf; Höfling, Siegfried (2001): Mitwirkung und Teilhabe von Kindern und Jugendlichen, Hanns-Seidel-Stiftung München, ISBN 3-88795-217-0

Oser, Fritz (2006): Partizipation – ein Begriff, der ein Meister der Verwirrung ist, Vortrag von Prof. Dr. Dr. h.c. Fritz Oser, Universität Freiburg, gehalten an der Auftaktveranstaltung zur Weiterbildungsreihe „Partizipation – Mitwirken in der Schule“, SSD Zürich, vom 26. Oktober 2005, Schulhaus Hirschengraben / Verfasst von dipl. paed. Silja Rüedi

Piaget, Jean (1975): Der Aufbau der Wirklichkeit beim Kinde; Ernst Klett Verlag

Pluto, Liane (2011): Partizipation in der Kinder- und Jugendhilfe. Empirische Befunde zu einem umfassenden Anspruch, In: Betz; Gaiser; Pluto (2011): Partizipation von Kindern und Jugendlichen. Forschungsergebnissen, Bewertungen, Handlungsmöglichkeiten, S. 195-211

Podlich, Carola; Kleine, Wilhelm (2003): Kinder auf der Straße. Bewegung zwischen Begeisterung und Bedrohung, Academia Verlag Sankt Augustin

Quellenberg, Holger (2011): Partizipation von Kindern in Familie und Schule – Eine Reanalyse des DJI-Kinderpanels, In: Betz; Gaiser; Pluto (2011): Partizipation von Kindern und Jugendlichen. Forschungsergebnissen, Bewertungen, Handlungsmöglichkeiten, S. 137-154

Rieker, Peter; Mörgen, Rebecca; Schnitzer, Anna; Stroezel, Holger (2016): Partizipation von Kindern und Jugendlichen. Formen, Bedingungen sowie Möglichkeiten der Mitwirkung und Mitbestimmung in der Schweiz, Springer Verlag

Roth, Roland (2011): Vorwort, In: Betz; Gaiser; Pluto (2011): Partizipation von Kindern und Jugendlichen. Forschungsergebnissen, Bewertungen, Handlungsmöglichkeiten, S. 15-10

Schröder, Richard (1997): Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei der Verkehrsplanung. In: Symposium Kind im Verkehr des Verkehrsclub Deutschland VCS. Bonn: Selbstverlag 35-36

Schwarz, Hanna Katharina (2017): Petition für temporäre autofreie Zonen vor Schulen, Petitionsantrag, erhältlich unter: [https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?](https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=e6ac341209fc4600bd0a2f1ce8d87515)

[PetID=e6ac341209fc4600bd0a2f1ce8d87515](https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=e6ac341209fc4600bd0a2f1ce8d87515) [07.11.2017]

Stadt Osnabrück (2003): Verkehrskonzept Haste. Pilotprojekt der Stadt Osnabrück zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrskonzepten, Fachbereich Städtebau der Stadt Osnabrück erhältlich unter:

[https://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-](https://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-11761/vk_haste_osnabrueck_gesch.pdf)

[11761/vk_haste_osnabrueck_gesch.pdf](https://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-11761/vk_haste_osnabrueck_gesch.pdf) [23.08.2017]

Stange, Waldemar (2008): Partizipation von Kindern und Jugendlichen im Schnittfeld von Schule und Jugendhilfe, In: Henschel, Angelica; Krüger, Rolf; Schmitt, Christof; Stange, Waldemar (2008): Jugendhilfe und Schule Handbuch für eine gelingende Kooperation, S. 609-628

Statistik Austria (2016): Statistik Austria Informationmanager. Pressemitteilung: 11.194-005/16,

<https://www.wko.at/branchen/handel/fahrzeughandel/Kfz-Statistik-Pressemeldung.pdf> [03.11.2017]

Tully, Claus; Baier, Dirk (2011): Mobilitätssozialisation. IN: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: S.195-211.

V. Dimitrova, M. Lüdmann (2014): Sozial-emotionale Kompetenzentwicklung, essentials, nDOI 10.1007/978-3-658-04759-7_2, © Springer Fachmedien Wiesbaden 2014

VCÖ 2016: VCÖ: 80 Prozent der Verkehrsunfälle mit Kindern nicht am Schulweg;

<https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-80-prozent-der-verkehrsunfaelle-mit-kindern-nicht-am-schulweg> [03.11.2017]

Vogelsberg, Simone (2007): Verkehrserziehung durch Edutainment. Der Einfluss spielerischer Lernsoftware auf Verkehrswissen, Gefahrenbewusstsein und Verkehrsverhalten. Logos Verlag Berlin, Bonn

Warwitz, Siegbert (2009): Verkehrserziehung vom Kinde aus. Wahrnehmen – Spielen – Denken – Handeln. Schneider Verlag Hohengehren GmbH

Wessner GmbH (o.J.): Verkehrserziehung; erhältlich unter: <http://www.wissner-germany.com/produkte/verkehrserziehung.html> [31.10.2017]

Zinser, Claudia (2001): Partizipation von Kindern und Jugendlichen in der Kommune, In: Oerter, Rolf; Höfling, Siegfried (2001): Mitwirkung und Teilhabe von Kindern und Jugendlichen, Hanns-Seidel-Stiftung München, ISBN 3-88795-217-0, S. 145-165

Abbildungsverzeichnis

Tab. 1: Verunglückte Kinder in Österreich von 2006 bis 2015	18
Tab. 2: Überblick über erforderliche Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme	25
Tab. 3: Durchschnittlicher Zugstimmungsgrad von Kindern zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln	35
Tab. 4: Anforderungen der Kinder für Planungen im öffentlichen Verkehr laut FGSV 2015	40
Tab. 5: Beispielprojekte für die überörtliche Verkehrsplanung mit Beteiligung von Kindern	43
Tab. 6: lokale Beispielprojekte mit Beteiligung von Kindern	45
Tab. 7: Inhalte und Hinweise zu Beteiligungsmethoden nach Alter gestaffelt	54
Tab. 8: Kinderwünsche bezüglich des Radverkehrsnetz	62
Tab. 9.: Kinderwünsche bezüglich des Fußwegenetzes	63
Tab. 10: Kinderwünsche bezüglich des ÖV	64
Tab. 11: Kinderwünsche bezüglich des Straßenverkehrs und -raums	65
Tab. 12: Kinderwünsche bezüglich des Naturraums und Freiraums	66
Tab. 13: Gründe für Nicht-Beteiligung laut befragten Kindern	67
Tab. 14: Motivation für die Teilnahme bzw. dem Fernbleiben von Partizipationschancen	68
Abb. 1.: Wegezanzahl nach Altersgruppen	13
Abb. 2.: Getötete nach Altersgruppen in Verkehrsunfällen absolut in Österreich (1990-2012)	18
Abb. 3: Verunglückte Kinder nach Verkehrsart in % in Österreich (2009-2013)	19
Abb. 4: Vergleich der Mobilitäts- und Verunglücktenzahlen von Kindern in Prozent in Österreich (2008-2012)	20
Abb. 5: Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte 6-19-Jährige nach Verkehrsart, Geschlecht und Alter in Einzeljahren in Österreich (2008-2012)	21
Abb. 6: Kindern im Straßenverkehr	24
Abb. 7: Verkehrserziehung	33
Abb. 8: Zeichnung eines 7jährigen Kindes	70

Fragebogen

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Verkehrsplanung

Lies dir die Fragen gründlich durch. Überlege in Ruhe und versuche die Fragen so gut wie möglich zu beantworten. Dieser Fragebogen ist kein Test und wird nicht bewertet, demnach gibt es keine richtigen oder falschen Antworten. Herzlichen Dank für deine Mithilfe!

Alter:

Geschlecht: weiblich männlich

1. Glaubst du, dass Kinder und Jugendliche ihre Ideen, wie sie Verkehr gestalten würden, genügend in die Verkehrsplanung und Stadtentwicklung einbringen können? Denkst du, dass du bei der möglichen Umsetzung deiner Ideen mitbestimmen kannst? Begründe deine Antwort.

.....
.....
.....

2. Wurdest du schon im Bereich der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung beteiligt und miteinbezogen? Welche Erfahrungen hast du daraus mitgenommen?

.....
.....
.....

3. Sollte sich dir eine Chance zur Beteiligung bieten, würdest du daran teilnehmen? Begründe deine Antwort.

.....
.....
.....

4. Welche Bedürfnisse und Interessen hast du, wenn du dich im Verkehr (z.B. Zufußgehen, Radfahren, Autofahren, öffentliche Verkehrsmittel) bewegst und aufhältst?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. Was würdest du dir von der Verkehrsplanung wünschen?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. Wie stellst du dir generell den Verkehr und die Mobilität der Zukunft vor?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7. Was würde sich im Verkehr verbessern, wenn deine Ideen und Anregungen in der Verkehrsplanung verwendet werden würden? Welcher Nutzen würde für dich daraus entstehen?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....