



Arbeitsgemeinschaft
Fahrradfreundliche Städte
und Gemeinden
in Nordrhein-Westfalen

Vorträge anlässlich des Kinderkongresses 2005 "Kinder in der Stadt"

Referenten:

- Jörg Ortlepp, Planerbüro Südstadt / P3 Agentur, Köln
- Benjamin Koch, Institut für Kreislaufforschung und Sportmedizin,
Deutsche Sporthochschule Köln
- Gunnar Fehlau, Fachbuchautor und Inhaber des pressedienst Fahrrad
- Lothar Eisenmann, ifeu-Institut Heidelberg
- Jana Fraedrich, Kinderbeauftragte Stadt München
- Antje Flade, Institut Wohnen und Umwelt Darmstadt

Referent:
Jörg Ortlepp, Planerbüro Südstadt / P3 Agentur, Köln

Kinder in der Stadt Einführungsvortrag

Warum einen eigenen Kongress zum Thema „Kinder in der Stadt“

Vor dem Hintergrund einer schrumpfenden Gesellschaft ist es für Städte und Kommunen überlebensnotwendig, familienfreundliche Strukturen zu schaffen. Denn: Kinder sind die Zukunft unserer Gesellschaft. Dies wurde inzwischen auch von allen politischen Parteien erkannt. Die Förderung von Familien findet sich in allen Parteiprogrammen wieder. Dabei stehen aber zumeist finanzielle Vergünstigungen und die Schaffung von Betreuungsangeboten im Mittelpunkt. Dass zu einer familienfreundlichen Stadt auch eine kindgerechte Infrastruktur gehört, wird in der Regel vernachlässigt. Aus diesem Grund hat die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ zusammen mit der Koelnmesse im Jahr 2004 zum ersten mal im Rahmen der IFMA ein Fachkongress durchgeführt, der sich ausschließlich mit dem Thema Kindermobilität befasste. Schwerpunkte des Kongresses waren die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr sowie der Bewegungsmangel von Kindern und dessen Folgen. In diesem Jahr vertieft der Kongress, der wiederum vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW unterstützt wird, das Thema „Kinder in der Stadt“. Die Referenten zeigen auf, wie Regierung, Verwaltung, Planer und Zweiradindustrie zu einer kindgerechten Stadt beitragen können.

Kinder sind keine kleinen Erwachsenen

Städte und Verkehrssysteme werden von Erwachsenen geplant und für Erwachsene realisiert. Kinder, Jugendliche und ihre spezifischen Bedürfnisse werden nicht berücksichtigt. Kinder haben sich anzupassen. Kinder werden dazu erzogen sich in der Erwachsenenwelt zurecht zu finden. Aber Kinder sind keine kleinen Erwachsenen. Immer noch verunglückt in Deutschland alle 14 Minuten ein Kind im Straßenverkehr. 2004 waren es insgesamt über 37.000 Kinder. Rund Drei Viertel davon verunglückten innerorts, also in ihrem Wohnumfeld, in ihrem Lebensraum. Sicherlich, die Anzahl der verunglückten Kinder geht seit Jahren kontinuierlich zurück. Das stimmt aber nur in Bezug auf die absoluten Zahlen. Setzt man die Anzahl in Relation zur Zeit, die die Kinder auf der Straße verbringen, so verunglücken sie deutlich häufiger als vor 30 Jahren, als Fußgänger doppelt so oft, Radfahrer viermal so häufig.

Akuter Bewegungsnotstand

Das Kinder immer weniger Zeit auf der Straße verbringen zeugt von einem akuten Bewegungsnotstand. Fernseher, PC, Playstation etc. werden mehr und mehr zu Bewegungskillern. Die virtuelle Realität ist inzwischen attraktiver als die authentische Wirklichkeitserfahrung. Studien belegen, dass Kinder weniger Leistungsfähig sind als noch vor 30 Jahren. Auch Koordinations- und Reaktionsfähigkeiten haben deutlich nachgelassen. Fähigkeiten, die insbesondere auch bei kritischen Situationen im Straßenverkehr entscheidend sein können. Zudem weisen immer mehr Kinder körperliche Beeinträchtigungen und Übergewicht auf. Es ist absehbar, dass die Gesundheitskosten der nachfolgenden Generationen weiter ansteigen werden.

Aber wo sollen sich Kinder heute noch im Alltag bewegen? In unseren Städten finden sich oftmals im Wohnumfeld nur noch Restflächen für Fußgänger. Spielen ist hier unmöglich. Auch die ehemals als „Spielstraßen“ eingeführten verkehrsberuhigten Bereiche können heute zumeist nur noch als „Parkstraßen“ bezeichnet werden.

Problemfaktoren

Das Thema „Kinder in der Stadt“ beinhaltet mehrere Problemfaktoren:

- Verhäuslichung

Verlust des Alltagsraumes für Bewegung und Aktion; Leben im virtuellen Raum (TV, PC, PS2) statt authentischer Wirklichkeitserfahrung)

- Verinselung

Reservate für Kinder (Spielplätze, Sportanlagen, Skaterbahnen ...) ohne Vernetzung

- Regression

Folgen (Gesundheit, Übergewicht, Leistungs-, Bewegungs- und Koordinationsdefizite)

- Verkehrsunsicherheit

Der untaugliche Versuch, das verkehrstaugliche Kind zu erzeugen

Planer und Entscheider sind gefragt

Wir als Stadt- und Verkehrsplaner sind gemeinsam mit den Entscheidern aus Politik und Verwaltung gefordert, Kindern wieder kindgerechte urbane Bewegungsräume zu schaffen, die ihnen die alltägliche selbstständige Mobilität ermöglichen. Das dafür erforderliche Handlungsprogramm umfasst:

- Rückgewinnung und Aufwertung des Wohnumfelds „Stadt als Lebensraum“
- Re-Privatisierung des Parkens – Verlagerung von Parkern in private Garagen
- Renaissance des Bürgersteigs als Aufenthalts-, Geh-, Fahr- und Aktionsraum im besonderen für Kinder
- Vernetzung der Wege und Spielräume
- im Straßenraum definierte, sichere Querungsstellen
- Entschleunigung des Kfz-Verkehrs im Wohnumfeld (T30km/h und Spielstraßen)
- Partizipation
- Kommunikation

Kinderwünsche ernst nehmen

Vor allem sollten Kinder an der Gestaltung ihres Umfeldes teilhaben. Die Phantasie und Kreativität von Kindern führt zu erstaunlichen, phantastischen Welten, bereichert unsere Sicht als Erwachsene und erweitert unseren Horizont. Dabei geht es weniger um die direkte Umsetzung als vielmehr darum die Wünsche von Kindern zu erfahren, zu verstehen und bei der Realisierung zu berücksichtigen. Denn Kinder haben Wünsche wie:

- Geselliges Wohnen von Jung und Alt zusammen
- Klare Orientierungsmöglichkeiten
- Angstfreies Leben durch bessere Ausleuchtung und freundliche Gestaltung
- Grünere Städte
- Größere Freiheiten durch viel Platz und mehr Erlebnisraum

Kinder sind unsere Zukunft

Wer das Thema Familienfreundlichkeit ernst nimmt muss organisatorische, finanzielle und infrastrukturelle Voraussetzungen für eine kindgerechte Stadt schaffen. Indem wir die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen bei unserer täglichen Arbeit berücksichtigen, tragen wir zur Zukunftsfähigkeit unserer Städte bei.

„Das Lachen und Weinen der Kinder, ihre Fragen und ihre Neugier, ihre Unvernunft und ihr Geschrei, ihre Ideen und ihre Einfälle - das und nur das ist die Zukunft unserer Gesellschaft ...“

(Prof. Dr. Di Fabio, 2005)

Jörg Ortlepp

Planerbüro Südstadt / P3 Agentur

Breite Straße 161-167

50667 Köln

Tel. 02 21/20 89 40

Referent:

Benjamin Koch, Institut für Kreislaufforschung und Sportmedizin, Deutsche Sporthochschule Köln

„Bewegte Kinder – schlaue Köpfe“ Warum unsere Städte kindgerechte Bewegungsräume benötigen

Das natürliche Bedürfnis nach Bewegung, Spiel und körperlicher Aktivität ist im Kindesalter besonders stark ausgeprägt. Kinder sammeln Erfahrungen in ihrer Umwelt rollend, laufend, werfend, krabbelnd, balancierend und hüpfend. Und diese Prozesse sind wichtig: Heute gilt es als gesichert, dass Bewegung und körperliche Aktivität unverzichtbare Voraussetzungen für eine gesunde physiologische, kognitive und psychosoziale Entwicklung unserer Kinder darstellen. In Zeiten, in denen sich juveniles Übergewicht und Adipositas epidemisch in unserer Gesellschaft ausbreitet, immer mehr Kinder gravierende motorische Defizite aufweisen, und passive Freizeitgestaltung, wie Fernsehen, Videospiele oder das Tauschen von Spielkarten, längst als „normal“ empfunden werden, erscheint diese Erkenntnis alarmierend und zum Handeln auffordernd zugleich.

Neben der Verbesserung der motorischen Leistungsfähigkeit durch ein vermehrtes Sporttreiben ist ein weiterer wichtiger Aspekt – spätestens seit der *Pisa-Studie* – in den Blickpunkt der Fachwelt und der Öffentlichkeit gerückt: So belegen wissenschaftliche Untersuchungen, dass Lernfähigkeit, Lernbereitschaft und Konzentration der Kinder durch körperliche Aktivität positiv beeinflusst werden: Verbesserungen der geistigen und schulischen Leistungen sind die gern gesehene Folgen. Ebenfalls ist zu beobachten, dass Kinder, die sich sportlich mehr betätigen, ein positiveres Selbstkonzept entwickeln, das besonders in der Entwicklung der kindlichen Gesamtpersönlichkeit zu einer ganzheitlich gesunden Lebensführung beitragen kann.

Kinder, die durch alltägliche körperliche Aktivität ihre Raum- und Zeitwahrnehmung sowie die realistische Einschätzung der eigenen Fähigkeiten verbessern, sind zudem im Straßenverkehr sicherer unterwegs und dementsprechend deutlich weniger an Verkehrsunfällen beteiligt.

Obwohl diese Erkenntnisse hinlänglich bekannt sind, scheint sich das Phänomen ‚Bewegungsmangel‘ im Kindesalter mehr und mehr zu manifestieren. Die Ursachen hierfür sind komplex. Im Wesentlichen wird das veränderte Bewegungsverhalten auf ungünstige Umgebungsbedingungen zurückgeführt. Waren früher Gehwege und Strassen noch typische Spielorte für Kinder, ist dies infolge der verstärkten Verbauung und Motorisierung nicht mehr möglich.

Renommierte primärpräventiv ansetzende Maßnahmen, wie das Modell „Bewegte Schule“, das „OPUS“-Netzwerk oder das „CHILT“-Projekt, sind in der Bewegungsförderung von Kindern vorbildlich und haben sich bewährt; allerdings müssen letztendlich auch die äußeren Rahmenbedingungen stimmen, um kindliche Bewegung und Aktivität wieder vermehrt in den Alltag integrieren zu können, eben Bewegungsräume und Zeitfenster, die dem Kind Platz und Raum geben, sich selbständig und eigeninitiiert zu bewegen! Hierzu gehört u.a. der sichere Schulweg genauso wie großzügig angelegte und gut zu erreichende Spielflächen in Wohnortnähe.

Benjamin Koch

Sporthochschule Köln

Institut für Kreislaufforschung und Sportmedizin

Karl-Diem-Weg

50993 Köln

Tel. 02 21/49 82 52 30

6

Referent:

Gunnar Fehlau, Fachbuchautor und Inhaber des pressedienst fahrrad

Kindermobilität – Unterwegs in der Stadt mit Rad und Kind

1. Teil

- Kindermobilität ist Familienmobilität
- Familie muss als System gedacht werden
- Die Idealfamilie ist der Minderheit
- Kinder sind erst mit 6 oder 8 Jahren wirklich alleine im Verkehrsraum unterwegs

2. Teil

- gesunde, sichere und sinnvolle Familienmobilität wird (systematisch?) behindert
- Aufrichtige & sorgsame Eltern werden in den Tod oder die Illegalität getrieben
- 1. Eltern dürfen nicht auf den Bürgersteig, Kinder müssen drauf
- Das „Gesetz der Straße“ ist ein anderes: Verkehrsteilnehmer verteilen sich gemäß ihrer Geschwindigkeiten auf Straße, Seitenstreifen, Radweg oder Bürgersteig
- 2. Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren.
- Wie sollen Eltern ihre Kinder sinnvoll / lebensrettend decken/abschirmen?
- 3. Wollen die nicht, können die nicht oder sollen die nicht? warum sind Bürgersteige wie der Hillary-Stepp angelegt.: Auch abgesenkte Kanten bleiben ein Hindernis, verhältnismäßig höher, bei kleinen Laufrädern. Das geht auch anders, aber warum nicht überall?
- 4. Schon einmal versucht mit einer Familie (mit Anhänger) über einen 08/15 innerstädtischen Radweg zu fahren?.... Schon einmal versucht mit einem Scania samt Hänger durch die Altstadt von Lissabon zu fahren? Der Raum, den deutsche Städte dem Fahrrad in der Stadt zur Verfügung gestellt haben mag der Radnutzung der 60er Jahre entsprechen, aber er hinkt weit hinter dem Potenzial des Fahrrades als Verkehrsmittel hinterher! Und er reicht auch für eine sinnvolle Familienmobilität mit dem Rad nicht aus!
- 5. Schon einmal das Fahrrad auf der Straße abgestellt, um im Supermarkt einkaufen zu gehen? Nicht, warum stehen dann immer so viele Autos auf dem Radweg und Bürgersteig?
- Der parkende Verkehr verhindert sichere und gelungene Familienmobilität in der Stadt
- Im Verkehr herrscht Krieg: Hauen und Stechen um Platz, Sicherheit, Optionen der freien Mobilität (= „Freiheit“ im Sinne vieler Bundesbürger)

3. Teil

- Familienmobilität & Gesellschaft
- „Pisa & Puky“
- Bewegung mach schlau
- Kinder müssen sich bewegen, um sich entwickeln zu können
- Radfahren lernen fängt lange vor dem Radeln an:
- Krabbeln
- Rutscher
- Roller
- Laufrad
- Kinderspielrad
- Kinderstraßenrad
- Jugendfahrrad
- Erlebte Mobilität prägt

- Das Mentalsetting „Mobilität“ wird bei Kindern durch partizipierte und beobachtete Mobilität gebildet. Was hier versäumt wird, kann auch die BMX und Co. nicht mehr „reingeholt“ werden.
- Wer in 15 Jahren weniger Autos in der Stadt haben will, der muss dem heute Dreijährigen dies vorleben (lassen) und erleben lassen.
- Mobilität macht gesund, schlank und vital
- Wer sich bewegt baut Spannungen ab
- Wer sich bewegt verbrennt Kalorien
- Wer sich bewegt stimuliert alle Sinne, Muskel, Immun- und Herz-Kreislauf-System

Epilog

- Familienmobilität wollen rechtliche Freiräume/Sicherheit
- Familienmobilität braucht Platz
- Familienmobilität braucht Unterstützung
- Familienmobilität braucht Vorbilder
- Familienmobilität bringt Vitalität in die Stadt (zur grünen Wiese radelt man nicht)
- Familienmobilität von heute bringt Verkehrsentslastung von heute
- Familienmobilität braucht Verkehrs- und Bauamtsplaner, die an die kleinsten Mobilisten denken: Richten Sie eine Kinder-Test-Truppe für Ihre Stadt ein ... die Kleinen zeigen Ihnen, wie Ihre Stadt groß rauskommt! Und wenn die Kleinen gut zurecht kommen, dann tun es die Alten auch. Bedenken Sie, „eine alternde Gesellschaft ist eine radelnde Gesellschaft“, aber das ist ein anderes Thema

Gunnar Fehlau

Wilhelm-Raabe-Str. 22
 37083 Göttingen
 Tel: 0551/50 31 545
 gf@pd-f.org

Referent:

Lothar Eisenmann, ifeu-Institut Heidelberg

Kreativ und kindgerecht – Ein neuer Bildungsansatz für nachhaltige Mobilität

Problemstellung und Inhalt

Zu viele Kinder werden mit dem Auto in den Kindergarten und in die Schule gefahren. Gleichzeitig alarmieren Schlagzeilen über dicke Kinder das Land. Kann die Stärkung einer nachhaltigen Mobilität in den Schulen Abhilfe schaffen? Gerade das Querschnittsthema Mobilität, das in vielen Fächern einen Platz haben könnte, wird häufig kaum in der Schule behandelt. Prinzipiell ist es aber sehr gut geeignet, um die Bildung für eine nachhaltige Entwicklung in den Unterricht zu integrieren. Dabei wird aber die bisher dominierende lehrerzentrierte Verkehrssicherheitserziehung ergänzt durch die Einbeziehung von Umwelt-, Gesundheits- und Sozialthemen. Außerdem ist eine Stärkung der Handlungsorientierung und der Partizipation von Schülerinnen und Schülern bei der Umsetzung im Unterricht wünschenswert. Glücklicherweise gibt es bereits viele erprobte Beispiele aus aktiven Schulen, die vielfach übertragbar sind. Im Vortrag werden konkrete Praxiserfahrungen präsentiert, die das ifeu-Institut im Rahmen eines mehrjährigen Projekts im Auftrag des Umweltbundesamtes sammeln konnte.

Das ifeu-Institut

Das ifeu-Institut ist ein unabhängiges ökologisches Forschungsinstitut, das 1978 von Wissenschaftlern der Universität Heidelberg gegründet wurde. Es beschäftigt etwa 30 festangestellte Wissenschaftler und Ingenieure verschiedener Fachdisziplinen; dazu kommen noch Praktikanten und Diplomanden. Das ifeu-Institut verbindet die Entwicklung anwendungsorientierter Konzepte mit der konkreten Beratung von Politik, Verbänden, Unternehmen und Kommunen und bringt durch wissenschaftliche Studien den Stand des Wissens voran. Das ifeu-Institut arbeitet zu den Themen Energie und Verkehr, Abfallwirtschaft, Ökobilanzen, Umwelt- und Stoffstrommanagement, Nachhaltigkeit und Umweltbildung.

Der Vortragende

Lothar Eisenmann, Jahrgang 1965, studierte Physik an der Universität Heidelberg und Energiewirtschaft (Aufbaustudiengang) an der Fachhochschule Darmstadt, arbeitet seit 1995 als Projektleiter am ifeu-Institut im Fachbereich Energie und Umwelt. Schwerpunkte seiner bisherigen Arbeit: Leitung von Umweltbildungsprojekten an Schulen zu den Themen „Energie“, „Nachhaltige Mobilität“, „Öko-Audit“, „Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung“, Energieberatung für private Haushalte, CO₂-Bilanzierung in Kommunen, Moderation bei lokalen Agenda-21-Prozessen, Öffentlichkeitsarbeit zu Energiethemen (Erstellung von Broschüren und Internetseiten). Als weiteren Schwerpunkt bearbeitet er das Thema „Energiepässe für Gebäude“.

Projekt „Nachhaltige Mobilität in der Schule“, im Auftrag des Umweltbundesamtes.

Projektbearbeitung: ifeu-Institut Heidelberg, Herr Lothar Eisenmann (Leitung); Projektpartner:

Bereich Mobilität: VCD e. V., Frau Michaela Mohrhardt, Frau Petra Bollich; Bereich Pädagogik:

Hochschule Schwäbisch Gmünd, Prof. Dr. Hansjörg Seybold.

Ansprechpartner:

Lothar Eisenmann

ifeu-Institut Heidelberg

Fon: 06221 4767-52

lothar.eisenmann@ifeu.de

www.ifeu.de

Referentin:
Jana Fraedrich, Kinderbeauftragte Stadt München

München - Auf dem Weg zu einer kinderfreundlichen Stadt und die Partizipation von Kindern

Man braucht sich als Erwachsener nur einmal auf die Augenhöhe eines Kinder zu begeben. Die Welt sieht in 1,10 m Höhe oder darunter ganz anders als aus der Perspektive eines Erwachsenen: Da werden dicht an dicht parkende Autos am Straßenrand zum fast unüberwindbaren Hindernis, weil jede Einsicht versperrt ist. Jeder Versuch, die Straße zu queren, verläuft nach dem Schema "trial and error", Versuch und Irrtum, es sei denn, Kind wagt sich zum Schauen ganz weit in die Straße hinein. Auch beim Spielen oder in der Wahrnehmung ihrer Umwelt haben Kinder (und Jugendliche) ihre eigenen Perspektiven.

Kinder (und Jugendliche) planen nicht besser als Erwachsene, sie planen anders! Auf ihre besondere Sicht der Welt kommt es an, auf ihre Perspektive. Kinder (und Jugendliche) sind Expertinnen und Experten in eigener Sache. Und nicht immer wissen Erwachsene, was für sie das Beste ist. Das stellen mehr und mehr auch Planer und Planerinnen, Pädagoginnen und Pädagogen oder politisch Verantwortliche fest und nutzen dieses besondere Wissen, diese besonderen Kompetenzen von Kindern - und beteiligen sie an Planungen und Umsetzungen.

Städtisches Leitziel: Kinderfreundlichkeit

Die Landeshauptstadt München hat sich zum Ziel gesetzt, kinder- und familienfreundlicher zu werden, mit dem Konzept und dem Aktionsprogramm "München - Stadt für Kinder". Kinder sollen demnach zum Beispiel überall dort beteiligt werden, wo ihre Belange tangiert sind, künftig noch mehr (und das trotz oder gerade wegen allen notwendigen städtischen Sparmaßnahmen). Referate der Stadt, freie Träger der Jugendhilfe und viele Initiativen arbeiten in München zusammen, um die Qualität der Beteiligung zu verbessern und Kinder, Jugendliche und Erwachsene mehr und mehr sinnvoll und effizient an Planungen und (Stadtteil-) Politik zu beteiligen.

Methodenset zur Beteiligung

Doch vielerorts ist noch gar nicht bekannt, wie sinnvoll es ist, Kinder, Jugendliche und Familien partizipieren zu lassen. Häufig fehlt es an geeigneten Methoden und an der Fantasie von Erwachsenen, wie Mädchen und Jungen für Beteiligungsprojekte zu begeistern sind, wie sie engagiert und mit viel Spaß im Stadtteil und bei Planungsvorhaben mitwirken können.

Dem soll unter anderem das Methodenset "Auf die Perspektive kommt es an! Münchner Kinder mischen mit" mit fünf Kinder-Aktions-Koffern und einem Kinder-Plan-Bau-Wagen abhelfen.

Der Kinder-Aktions-Koffer

Der Kinder-Aktions-Koffer ist so konzipiert, dass er von Laien ausgeliehen werden kann. Er liefert eine Bestandsaufnahme des Kinderalltags aus der Perspektive von Kindern für die Großstadt München. Eingesetzt wird er über einen begrenzten Zeitraum in einem ausgewählten Stadtteil. Maximal zwei Stadtteileinsätze sind pro Jahr möglich. Erwachsene aus Politik, Verwaltung und Planung erfahren durch den Aktions-Koffer aus erster Hand, was Kinder brauchen und wollen. Gemeinsam mit Kindern wird erkundet, wie kinderfreundlich ein Stadtteil ist, wo Handlungsbedarf besteht und wie die Veränderungen aussehen können. Die Ergebnisse fließen in eine

Dokumentation ein, die zeitnah erstellt wird.

Der Kinderplanbauwagen

Beim Einsatz des Kinder-Plan-Bau-Wagens braucht es fachliche Unterstützung und ein konkretes Planungsvorhaben. Erst wenn der zeitliche, personelle, finanzielle und planerische Rahmen abgesteckt ist, wenn also die professionellen Voraussetzungen stimmig sind, kann mit dem Kinder-Plan-Bau-Wagen gearbeitet werden. Konkrete Vorhaben zur Wohnumfeld- und Spielraumverbesserung und viele andere Planungs- und Realisierungsprojekte können dann gemeinsam mit Kindern gestartet werden. Der Kinder-Plan-Bau-Wagen bietet einerseits das notwendige, kindgerechte Instrumentarium (wird je nach Bedarf zusammen gestellt, komplettiert durch Karten und Luftbildaufnahmen in einem für Kinder und Jugendliche nachvollziehbaren Maßstab). Andererseits hilft er, komplexe Vorgänge der Fachplanung für Kinder und Jugendliche transparenter, einfacher und verständlicher zu machen.

Der Einsatz von Koffer und Plan-Bau-Wagen im Münchner Stadtteil Ramersdorf

Am besten ist es im Münchner Stadtteil Ramersdorf gelungen, ein Stadtteil-Partizipations-Projekt idealtypisch zu realisieren. Das hatte sicher auch damit zu tun, dass die Ergebnisse – sowohl des Koffer- wie auch des Plan-Bau-Wagen-Einsatzes – sehr kindgerecht und gleichzeitig konkret waren, jedoch weit entfernt von „Kinderspielereien“. Ganz wichtig sind in diesem Zusammenhang zwei Faktoren: die Kommunikation und die „Haltung“ der Beteiligten und der Verantwortlichen. In Ramersdorf war gut zu beobachten, wie erfolgreich auch in Zeiten strenger kommunaler Sparauflagen gearbeitet werden kann – im Sinne der Kinder und mit ihnen. Voraussetzung: Die „Haltung“ der Erwachsenen und die Kommunikationsstrategie sind stimmig. In Ramersdorf war diese „Haltung“ stark geprägt von der übereinstimmenden Meinung der Erwachsenen, dass alle „an einem Strang ziehen“ wollen, im Sinne der Kinder. Eine gegenseitige Wertschätzung und Achtung der jeweiligen Professionen war dabei das tragende Element. Die Kommunikation war sowohl Kindern als auch anderen Erwachsenen gegenüber „offen“, auch und gerade, wenn es Konflikte gab.

Braucht es zusätzlich eine Kinderinteressenvertretung durch Erwachsene?

Wenn Kinder ihre Interessen selbst vertreten können, braucht es dann eine institutionalisierte Form der Kinderinteressenvertretung in einer Millionenstadt wie München? Braucht es so etwas wie Kinderanwälte und Kinderbeauftragte? Zugegeben: Kinder können ihre Interessen selbst vertreten. Aber es braucht Konzepte, Strukturen und Unterstützersysteme, damit ihre Interessen auch wirklich gehört werden, damit sie in den politischen und planerischen Alltag einfließen und bei Realisierungen ernst genommen werden.

Flankiert werden alle Maßnahmen, Projekte und Beschlüsse durch eine professionelle Medien- und Öffentlichkeitsarbeit, sowohl extern als intern. Schritt für Schritt lässt sich so auf unterschiedlichen Wegen und mit unterschiedlichen Methoden das Ziel einer kinderfreundlichen Stadt verwirklichen.

Eine kinderfreundliche Stadtentwicklung und die Bewegung von Kindern

Bewegung spielt für alle Kinder eine große Rolle. Schon bei den ganz Kleinen. Untersuchungen haben ergeben, dass rund ein Viertel aller Kinder bei der Einschulung motorische Defizite aufweisen. Motorische Defizite, auch das belegen Untersuchungen eindrucksvoll, setzen sich häufig in anderen Bereichen fort, auch die soziale und die kognitive Entwicklung leidet, wenn sich Kinder nicht ausreichend bewegen können. Und wo bewegen sich Jungen und Mädchen in den ersten Lebensjahren bis zum Schuleintritt? Vorwiegend im Wohnumfeld.

Gerade dort aber haben Kinder und Eltern besonders häufig mit Konflikten und Kritik zu kämpfen. Rund die Hälfte aller Anliegen, die an das Büro der Kinderbeauftragten als Ombudsstelle (anwaltschaftliche Kinderinteressenvertretung) herangetragen werden, haben mit dem Wohnumfeld zu tun.

Aber auch bei den Stadtteileinsätzen des Kinder-Aktions-Koffers setzt sich die Thematik fort. Auch hier werden Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten für Kinder stark eingeschränkt. Auch für ältere Kinder und Jugendliche kommt es durch die (rechtlichen) Rahmenbedingungen dazu, dass altersgerechte Spiel- und Bewegungsräume nicht vorhanden sind und noch nicht einmal planbar sind. Das Bundesimmissionsschutzgesetz setzt Bolzplätze und solche für bewegungsintensives Spielen Sportstätten gleich und fordert Abstandswerte zur Wohnbebauung zwischen 90 und 140 Metern. Wo sind diese in hoch verdichteten Städten noch herstellbar?

Allerdings müssen hinderliche Rahmenbedingungen und wenig kinder- und jugendfreundliches Verhalten nicht klaglos hingenommen werden. Wie in München versucht wird, trotz alledem eine kinderfreundliche Politik und Planungswirklichkeit zu gestalten, wird anhand einiger Beispiele veranschaulicht.

Jana Fraedrich
Stadt München
Kinderbeauftragte
Prielmayerstraße 1
80335 München
Tel: 089/233 49555
kinderbeauftragte.soz@muenchen.de

Referentin:

Antje Flade, Institut Wohnen und Umwelt Darmstadt

Ansprüche an eine kinder- und familiengerechte Stadt aus der Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung

Die Wohnumgebung ist insbesondere für Kinder nicht nur Verkehrsraum, sondern zugleich auch Lebensraum. Die Perspektive der Verkehrsplanung ist, für Kinder kurze und verkehrssichere Wegeverbindungen zu schaffen, aus der Sicht der Stadtplanung geht es um anregungsreiche Lebensräume. Die Ansprüche, die eine kinder- und familiengerechte Stadt erfüllen sollte, lassen sich aus dem Ziel ableiten, Kinder in ihrer Entwicklung zu fördern. Diese umfasst nicht nur die motorische und körperliche, sondern auch die psychische, d.h. die kognitive, motivationale und soziale Entwicklung. Wird die Entwicklung behindert, sind davon also nicht nur die motorischen Fähigkeiten betroffen, sondern auch die Entwicklung der Intelligenz, der Leistungsmotivation und des Sozialverhaltens. Charakteristische Merkmale einer entwicklungsfördernden Stadt sind:

- Platz für Kinder zum Spielen und sich Treffen, ohne dass andere Personen gestört werden
- Natur – und anregungsreiche Freiräume in Wohnnähe
- verkehrssichere Wegeverbindungen und Wohnumgebungen, so dass Eltern ihren Kindern ausreichend Autonomie gewähren können
- kinder- und familienfreundliche Verkehrsangebote, die Kindern eine eigenständige Mobilität ermöglichen, so dass die Eltern nicht die Rolle eines Transportunternehmens übernehmen müssen
- Fuß- und Radwegenetze, die eine sukzessive Ausdehnung des kindlichen Lebensraums ermöglichen.

Die beiden grundsätzlichen Wege, um zu einer kinder- und familiengerechten Stadt zu gelangen, sind eine ausreichend genaue Bestandsaufnahme und Analyse, um etwaige Hemmnisse gezielt beseitigen zu können, und die Demonstration und Bekanntmachung nachahmenswerter Lösungen und positiver Beispiele, die sich auf stadt- und verkehrsplanerische, organisatorische und informatorische Maßnahmen beziehen.

Die Analyse kann in folgender Weise erfolgen:

- durch Kinderverkehrsunfallanalysen, d.h. die Feststellung, wo sich in den letzten Jahren im Stadtgebiet Unfälle ereignet haben, an denen Kinder als Zu fuß Gehende oder Radfahrende beteiligt waren.
- durch Befragung von Kindern über ihre Aktionsräume in der Wohnumgebung sowie ihre Schul- und Freizeitwege
- durch Befragung von Eltern über Gefahrenpunkte und Probleme in der Wohnumgebung und Restriktionen, um Kinder vor Gefahren zu schützen
- durch sozialwissenschaftliche Forschung.

Es gibt eine breite Palette an Maßnahmen, um Städte kinder- und familiengerechter zu machen. Dazu sind zu rechnen:

- Umnutzung von Verkehrsflächen in Aufenthaltsräume
- verstärkte Priorisierung der nicht-motorisierten Personen in der Verkehrsplanung
- Herstellung dichter Netze von Fuß- und Radwegen bzw. Schließung von Lücken im Wegenetz
- Überquerungshilfen an Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Stärkung der Aufenthaltsfunktion und Reduzierung der Verkehrsfunktion von Straßen in Wohngebieten
- Erhalt und Schaffung sicherer Spielflächen in Wohnnähe
- Mehr grüner Freiräume in Wohnumgebungen, um deren Anregungsgehalt zu erhöhen und Naturerfahrungen zu ermöglichen
- Ansprechpersonen wie Ombudsmänner und Kinderbeauftragte
- Nutzung der neuen Medien für eine zeitgemäße Mobilitätserziehung wie z.B. die Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“.
-

Städte, die den Anspruch haben, kinder- und familienfreundlich zu sein, müssen vor allem auch die Altersgruppe der 10-bis 14-Jährigen im Auge haben, die besonders oft mit dem Fahrrad unterwegs und dabei einem vergleichsweise hohen Unfallrisiko ausgesetzt ist. Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs wirken sich in mehrfacher Hinsicht positiv aus:

- Es wird ein positives Fahrradklima geschaffen, das dazu beiträgt, dass insgesamt mehr Rad und weniger Pkw gefahren wird
- Das hohe Unfallrisiko der Rad fahrenden Kinder wird gesenkt
- Eltern erleben weniger Stress, sie können ihren Kindern mehr Autonomie gewähren
- Die Entwicklung wird gefördert, wenn sich Kinder eigenständig in ihrer Wohnumgebung bewegen können.

Dr. Antje Flade

Institut für Wohnen und Umwelt GmbH
Annastraße 15
64285 Darmstadt

Tel: 06 15 1/29 04 49
a.flade@iwu.de