



Richard Schröder

Verkehrsbe(un)ruhigungen

■ Verkehrsprojekte mit Kindern

Baustein C 4.9

Veröffentlichung im Rahmen der Beteiligungsbausteine des
Deutschen Kinderhilfswerkes e.V. (www.kinderpolitik.de)

Entwicklung und wissenschaftliche Leitung:
Professor Dr. Waldemar Stange, Leuphana-Universität Lüneburg

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|---|
| 1. Überblick | 3 |
| 2. Einleitung | 3 |
| 3. Ein Beispiel: das Projekt „Wege sollen sicher sein“ | 4 |

1. Überblick

Im Vergleich zu früheren Jahren hat das Verkehrsaufkommen in Deutschland rapide zugenommen. Demzufolge mangelt es heute nicht nur an unbebauten Flächen zum Spielen – für unsere Kinder ist es immer gefährlicher geworden, sich im Wohnort frei zu bewegen.

Der Idee eines dänischen Verkehrs-Projektes folgend werden in Hertzen (nahe Recklinghausen im Ruhrgebiet) Kinder und Jugendliche bei der Verkehrsplanung beteiligt, um vor allem für sichere Schulwege zu sorgen.

2. Einleitung

Autos statt Kinder. So könnte ein Resümee heißen, betrachtet man die Entwicklung der vergangenen 30 Jahre in Deutschland. Ausgehend von einem Gleichstand im Jahre 1970 mit je ca. 14 Millionen Autos und Kindern hat sich bei einem Rückgang der Kinderzahlen die Zahl der Autos verdreifacht. Damit hat sich das „liebste Kind der Deutschen“ auch zum stärksten Kind gemausert, gegen das unsere wirklichen Kinder doch sehr klein aussehen.

Es ist noch gar nicht so lange her, da waren unsere Wohnorte geprägt von kleinräumigen, überschaubaren Siedlungen mit Wohnhäusern, Arbeitsstätten und Freizeiträumen. Die Verkehrssituation war entspannter. Und größere Freiflächen standen zum Spiel zur Verfügung. Straßen, Wege und Plätze waren überschaubarer und konnten von Kindern selbständig genutzt werden, was zu einer Fülle von Erfahrungen führte, die unabhängig von Erwachsenen gemacht werden konnten.

Die Lebenswelt der heutigen Kinder hat sich durch zunehmende Bebauung auch von Brachflächen und durch das immer größer werdende Verkehrsaufkommen sehr stark verändert. Die selbständig zurückgelegten Wege von Kindern bergen häufig eine Fülle von Gefahren. Aus diesem Grunde behüten und begleiten heute Eltern ihre Kinder auf den Wegen zum Kindergarten, zur Schule oder zu Freizeitangeboten länger als früher, mit der Folge, dass die Selbständigkeit von Kindern – sich im Wohnumfeld und im Straßenverkehr zu bewegen – immer später einsetzt.

Jährlich verunglücken in Deutschland ca. 45.000 Kinder unter 15 Jahren als Fußgänger, Radfahrer oder Mitfahrer. Anders ausgedrückt: Alle 12 Minuten kommt ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden. Müssen diese Zahlen als unvermeidbar, als natürliches Resultat einer modernen Gesellschaft akzeptiert werden? Nein! Ein seit vielen Jahren regelmäßig durchgeführter Vergleich mit anderen europäischen Staaten zeigt ein für Deutschland erschreckendes Ergebnis. Bezogen auf je 100.000 Einwohner der Altersgruppe bis 15 Jahre verunglückten im Jahr 1999 zum Beispiel in Schweden „nur“ 100 Kinder, in Frankreich 132 Kinder und in Italien 144 Kinder (Statistisches Bundesamt, 2001). Unangefochten an der Spitze lag die Bundesrepublik Deutschland mit 380 Kindern. Das heißt, dass in unserem Lande fast dreimal so viele Kinder verunglückten wie im Nachbarland Frankreich und fast viermal so viele wie in Schweden.

Besonders jüngere Kinder sind im Straßenverkehr gefährdet. Zum einen liegt das an den oben beschriebenen Bedingungen, die sie auf ihren Wegen vorfinden, zum anderen daran, dass sie – abhängig von ihrer jeweils altersbedingten körperlichen und geistigen Entwicklung – den Verkehr ganz anders einschätzen als Erwachsene. Kinder sehen den Verkehr wegen ihrer Größe aus einer ganz anderen Perspektive, sie können nur schlecht über parkende Autos hinwegsehen, kaum Geschwindigkeiten einschätzen und heran-nahe Fahrzeuge wahrnehmen und werden selbst gar nicht oder erst zu spät gesehen. Kinder machen kleinere Schritte als Erwachsene und sind so bei einer Fahrbahnüberquerung länger im Gefahrenbereich. Bis etwa zum 6. Lebensjahr liegt der Körperschwerpunkt bei Kindern deutlich höher als bei Erwachsenen, was bei schnellem Laufen und Unebenheiten zu einem überraschenden Gleichgewichtsverlust führen kann. Kleine Kinder können ihren Lauf nicht abrupt unterbrechen und haben von daher längere Reaktionszeiten. Bis zum Alter von 6 Jahren können Kinder Geräusche nur unzureichend wahrnehmen. Sie haben Schwierigkeiten, die Richtung zu bestimmen, aus der akustische Reize kommen, sie können sich daher nicht wie Erwachsene nach ihrem Gehör orientieren. Kinder haben ein deutlich kleineres Blickfeld, können nur wenig aus den Augenwinkeln sehen. Erst ca. ab dem 7. Lebensjahr entwickeln Kinder eine angemessene Links-rechts-Orientierung im Straßenverkehr. Kinder handeln auch im Straßenverkehr sehr ich-bezogen, sie lassen sich schnell ablenken und nehmen nur die Dinge wahr, mit denen sie sich beschäftigen. Kinder sind somit aufgrund ihrer ganz natürlichen Entwicklung im Straßenverkehr sehr viel gefährdeter als Erwachsene.

Bei der Verbesserung der Situation von Kindern im Verkehr kann es nicht um die Verbesserung nur einzelner Aspekte gehen. Es muss eine Vernetzung von baulichen, verkehrlenkenden, aufklärenden, beratenden und erzieherischen Aktivitäten gefordert werden. Neben einer falschen Verkehrsplanung, die allzu oft das Auto in den Vordergrund stellt, setzt die Verkehrserziehung oft nur beim Kinde an, um dieses auf den Verkehr vorzubereiten. Die Erwachsenen aber werden mit der Perspektive von Kindern zu wenig vertraut gemacht, eine Bewusstseinsbildung bei den Erwachsenen findet kaum statt und die eigentlich Betroffenen, die Kinder, werden gar nicht in die Verkehrsplanung einbezogen.

Verkehrssicherheitsarbeit ist Teamwork: Planer und Behörden, Erzieher und Eltern, die die verschiedenen Maßnahmen einleiten und ausführen, müssen gemeinsam und koordiniert handeln. Und dabei dürfen die Kinder und Jugendlichen nicht vergessen werden. Sie sind auch Experten, wenn es z. B. darum geht, Gefahrenpunkte auf ihren Wegen im Straßenverkehr zu benennen, da sie oft einen – im wahrsten Sinne des Wortes – anderen Blick für ihre konkreten Problemsituationen haben als Erwachsene. Wollen nun Erwachsene etwas tun, um Wege und Straßen der Kinder und Jugendlichen sicherer zu machen, müssen folglich die Erfahrungen, Sichtweisen und Blickwinkel der Kinder und Jugendlichen als Grundlage für weitere Planungen dienen.

3. Ein Beispiel: das Projekt „Wege sollen sicher sein“

Ein in der dänischen Stadt Odense durchgeführtes Schulwegprojekt lag der Idee des im Folgenden beschriebenen Projektes zugrunde. In Odense machten sich Stadtplaner auf den Weg, die Unfallzahlen mit Beteiligung von Kindern zu senken. Als Grundlage ihrer

Analyse diente die Unfallregistrierung der Krankenhäuser. Um die Ursache der Unfälle zu erfahren, wurde ein Projekt mit Lehrern und Schulkindern der Klassenstufe 3, 6 und 9 durchgeführt. Auf Luftbildaufnahmen ihrer Wohnumgebung zeichneten die Schüler ihre Schul- und Freizeitwege ein und beschrieben Problemsituationen.

Die von den Schülerinnen und Schülern entwickelten Problemlösungen wurden von den Planern aufgenommen und umgesetzt, wie z. B. Aufpflasterungen durch Schwellen. Das Projekt umfasste den Zeitraum von 1981 – 1986. Nach den Umbauten gingen laut Projektbericht die registrierten Personenschäden mit Kindern um 82 % (!!!) zurück. Ob dieses sehr positive Ergebnis nur auf die umgebauten Bereiche oder auf das gesamte Stadtgebiet zu beziehen ist, geht aus dem Bericht der Stadt Odense nicht hervor. Jedoch ist festzuhalten, dass hier über die Befragung von Kindern und Einbeziehung ihrer Lösungsvorschläge in Verkehrsplanungen problematische Stellen auf den Straßen entschärft werden konnten.

In Anlehnung an dieses Projekt entwickelte ProKids ein auf die Stadt Herten (68.000 Einwohner) übertragbares Konzept. Anders als in Odense lief die Unfallfassung nicht über die Krankenhäuser, sondern durch Unfallmeldungen der Polizei. Dank der sehr guten Zusammenarbeit mit der Polizei in Herten erhält das ProKids-Büro schon seit zwanzig Jahren polizeiliche Meldungen über jeden registrierten Unfall mit Beteiligung von Kindern im Alter bis 17 Jahren. Daraus wurden schon Unfallanalysen und eine Übersichtskarte (Unfallsteckkarte), auf dem jeder Unfall sichtbar gekennzeichnet ist, erstellt.

Die Schwerpunkte des Projektes in Herten:

- Repräsentative Befragung von Schülerinnen und Schülern zu Gefahrenpunkten auf den Schul- und Freizeitwegen
- Bündelung der Ergebnisse
- Erarbeitung von Problemlösungsmöglichkeiten durch die Schüler

Die Ergebnisse des Projektes wurden den zuständigen Fachbereichen der Verwaltung vorgestellt, um die Entschärfung der Gefahrenstellen und somit eine Senkung der Unfallzahlen zu erreichen. Gleichzeitig sollten durch dieses Projekt Erwachsene, Lehrer und Verantwortliche der Stadt für das Thema Verkehrssicherheit sensibilisiert und die Sicht der Schüler in Bezug auf die jeweiligen Problembereiche deutlich gemacht werden. Die intensive Beteiligung der Schülerinnen und Schüler an den Arbeitsschritten hatte nicht nur das inhaltliche Ziel, Informationen über Gefahren zu erhalten, sondern sollte den Schülern Handlungsmöglichkeiten aufzeigen, wie sie sich für ihre täglichen Belange einsetzen und wie demokratische Beteiligungsprozesse ablaufen können. Auf überörtlicher Ebene sollte das Projekt Handlungsmöglichkeiten für andere an diesem Thema interessierte Städte aufzeigen.

Individuelle Schulwegpläne für alle Grundschulen

Die Ergebnisse des Projektes „Wege sollen sicher sein“ sind in die Entwicklung neuer Schulwegpläne für Erstklässler eingeflossen. Gefahrenpunkte und sichere Querungsbereiche wurden in die Pläne eingearbeitet. Für den Einzugsbereich jeder Grundschule stehen die Pläne zur Verfügung, in die der individuell sicherste Schulweg jedes Kindes eingetragen werden kann.