

Gender Mainstreaming im Verkehrswesen

Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmende

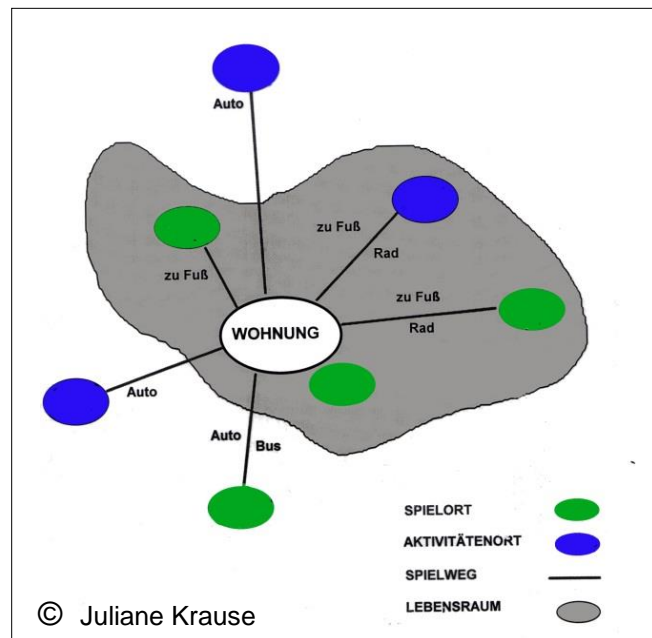


Inhaltsverzeichnis	Folien
Rechtliche Grundlagen	3
Bedeutung der unabhängigen Mobilität	4
Verkehrsverhalten	5 - 6
Mobilitätsverhalten	7 - 14
Verkehrssicherheit	15 - 16
Kinder- und Jugendorte	17 - 19
Handlungsfelder	20 - 24
Fazit	25

Rechtliche Grundlagen

Kinder und Jugendliche haben einen Anspruch auf eine menschenwürdige, gesunde Entwicklung

- UNO-Konvention über die Rechte des Kindes (Recht auf körperliche Unversehrtheit)
- Europäische Fußgängercharta (Pkt. 3: Recht auf Integration)



Lebensräume unserer
Kinder und Jugendlichen
sichern

Die Situation in unseren Städten behindert die eigenständige Mobilität unserer Kinder:

- Verkehrs- und Siedlungsstruktur sind auf eine automobilen Gesellschaft ausgerichtet.
- Lärm und Abgase beeinträchtigen Gesundheit und Leistungsniveau.
- Sind Kinder und Jugendliche eigenständig mobil, sind sie überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs.
- Eltern reagieren aus Angst um ihre Kinder (Verkehrsunfälle) mit Schutz und Einschränkungen (Elterntaxi, Begleitmobilität)
- Kinder und Jugendliche sind in ihrer Bewegungsfreiheit erheblich eingeschränkt.
- Bei Planungen werden die Belange von Kindern und Jugendlichen selten berücksichtigt.

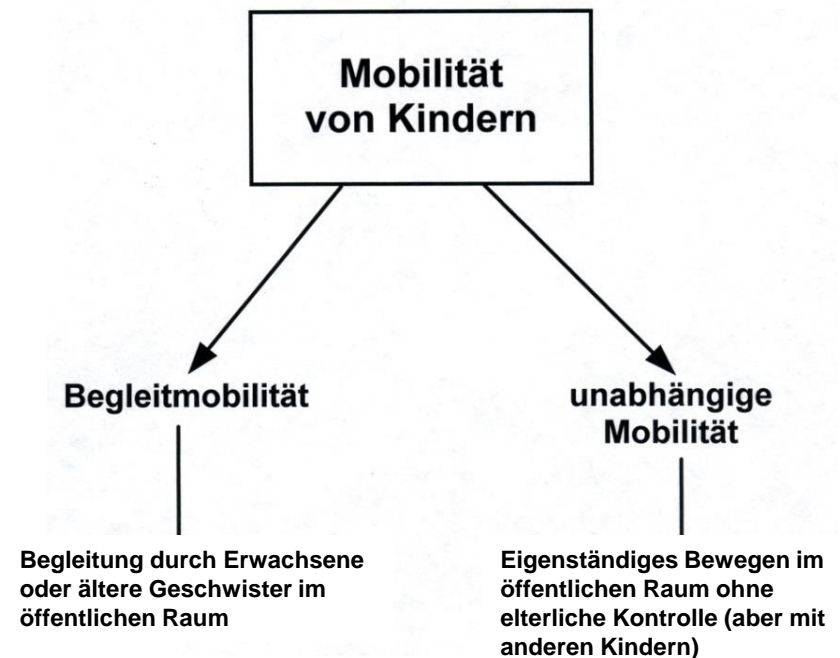


Bedeutung der unabhängigen (selbstständigen) Mobilität

- Wesentliches Element einer gesunden Entwicklung von Kindern
- Voraussetzung für das Einüben von altersgemäßem Auseinandersetzen, Erproben von eigenen Normen und Werten

Folgen fehlender unabhängiger (selbstständiger) Mobilität:

- Motorische Fehlentwicklungen („Unsere Kinder können nicht mehr rückwärts gehen“)
- Ablöseprobleme von den Eltern
- Schwierigkeiten, soziale Bindungen einzugehen
- Risiko von Übergewicht und damit verbundenen Krankheiten



Verkehrsverhalten

Fähigkeiten zu sicheren Verkehrsteilnahme¹

Gefahren- und Sicherheitsbewusstsein

- 5-6 Jahre: akutes Gefahrenbewusstsein
- mit ca. 8 Jahren: vorausschauendes Gefahrenbewusstsein
- mit ca. 9-10 Jahren: Präventionsbewusstsein

Entfernungs- und Geschwindigkeitsschätzung

- ab ca. 7 Jahren: realistische Entfernungsschätzung
- mit ca. 10 Jahren: realistische Geschwindigkeitsschätzungen

Soziale Fähigkeiten

- ab ca. 8 Jahren: Einfühlungsvermögen in andere Personen

Aufmerksamkeit und Konzentration

- ab ca. 8 Jahren: Konzentrationsfähigkeit über längere Zeit (z. B. Dauer des Schulweges), jedoch leicht ablenkbar
- ab ca. 14 Jahren: Konzentrationsfähigkeit voll ausgebildet

¹ nach Limbourg, 2008.

Verkehrsverhalten

Fähigkeiten zur sicheren Verkehrsteilnahme nach Verkehrsmitteln¹

zu Fuß gehen

- ab 8 Jahren „einigermaßen sicher“

Radfahren

- ab 8 Jahren deutliche Verringerung des Fehlverhaltens
- ab 14 Jahren sicheres Radfahren
- jungenspezifisches Risikoverhalten führt zu erhöhtem Unfallrisiko

ÖV nutzen

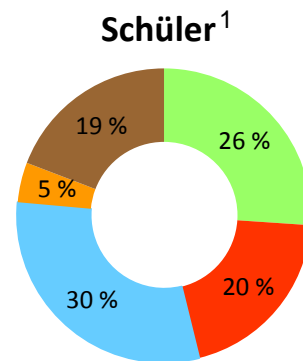
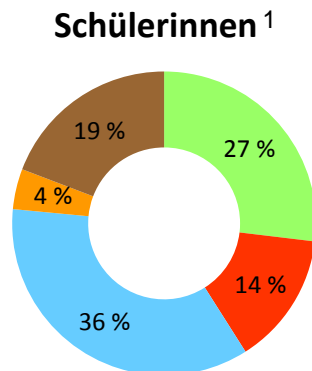
- im Grundschulalter Fähigkeit zur selbstständigen ÖV-Nutzung
- ab 11 bis 12 Jahren Fähigkeit zur umfassenden ÖV-Nutzung

¹ nach Limbourg, 2008.



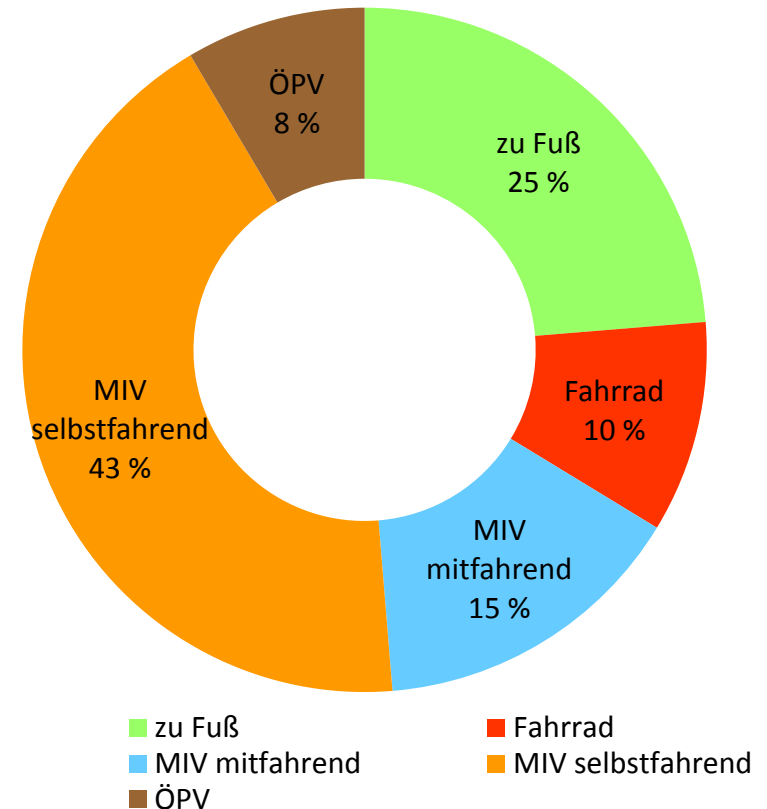
Mobilität: Verkehrsmittelwahl

- Schüler nutzen das Rad zur Ausbildung mehr als Schülerinnen.
- Schülerinnen werden häufiger zur Schule gefahren.



¹ definiert als Lebensphase (Tätigkeit einer Person).

Hauptverkehrsmittel – insgesamt –
(Gesamtbevölkerung)



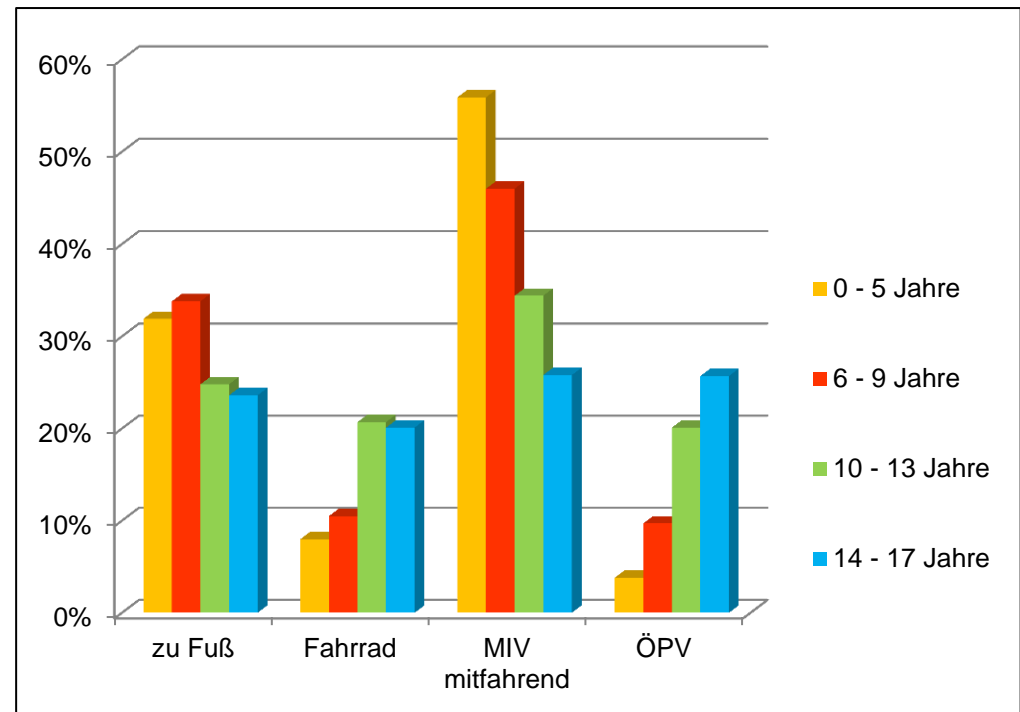
Quelle: MID, 2008.

Mobilität: Verkehrsmittelnutzung

Die Verkehrsmittelnutzung hängt vom Alter ab.

In welcher Altersgruppe wird welches Verkehrsmittel am häufigsten genutzt?

- Mitfahrt in Pkw (0-5 Jährige)
- Zu Fuß (6-9 Jährige)
- Radfahren (10-13 Jährige)
- Bus und Bahn (ÖPV) (14-17 Jährige)



Quelle: MID, 2008.

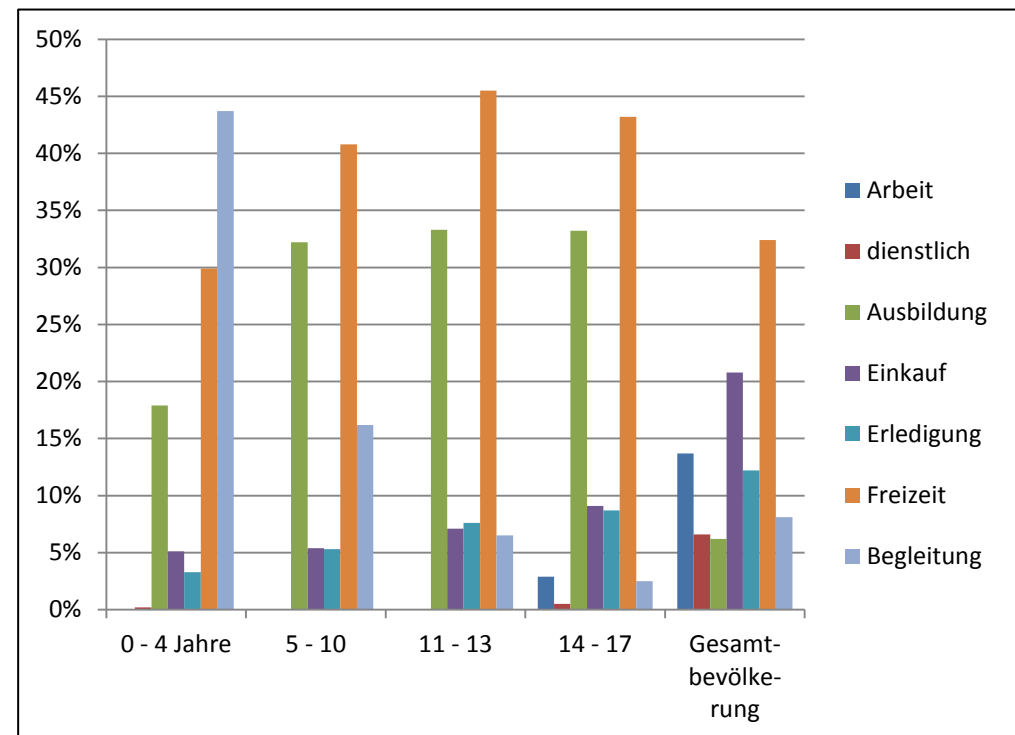
Mobilität: Aktivitäten von Kindern und Jugendlichen

Hauptwegezweck

- Ausbildung (Schule)
- Freizeit (Aktivitäten nachmittags)

Jüngere Kinder

- Begleitung:
Kinder begleiten Erwachsene bei deren Aktivitäten (z. B. Arztbesuch, Einkauf)

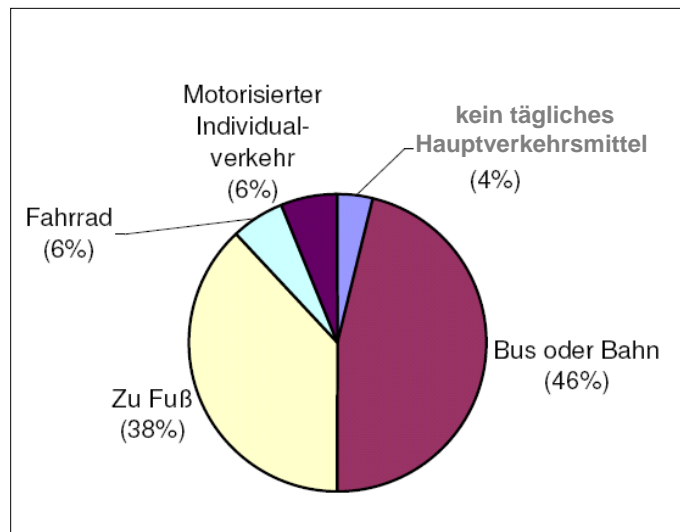


Quelle: MID, 2008.

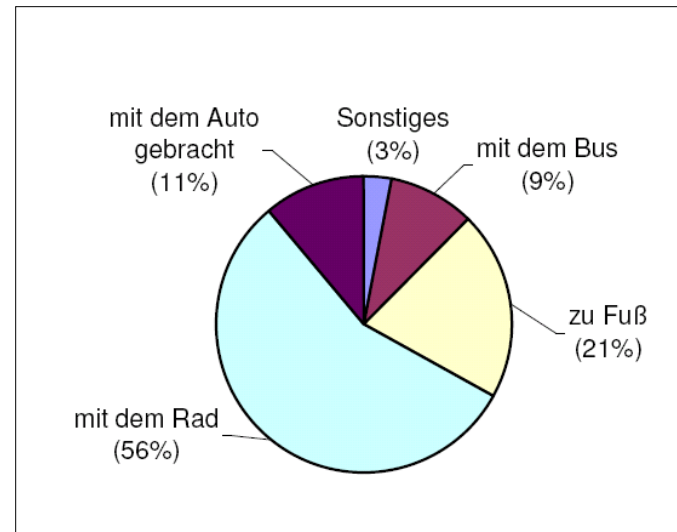
Mobilität: Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule

Abhängig von

- Größe der Stadt
- Verkehrsinfrastruktur/ Modal Split
- Mobilitätskultur



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Schülerbefragung (aller Schulen) (2005/2006).



Quelle: Gemeinde Kleinmachnow, Schülerbefragung (aller Schulen) (2008).

Mobilität: Begleitmobilität

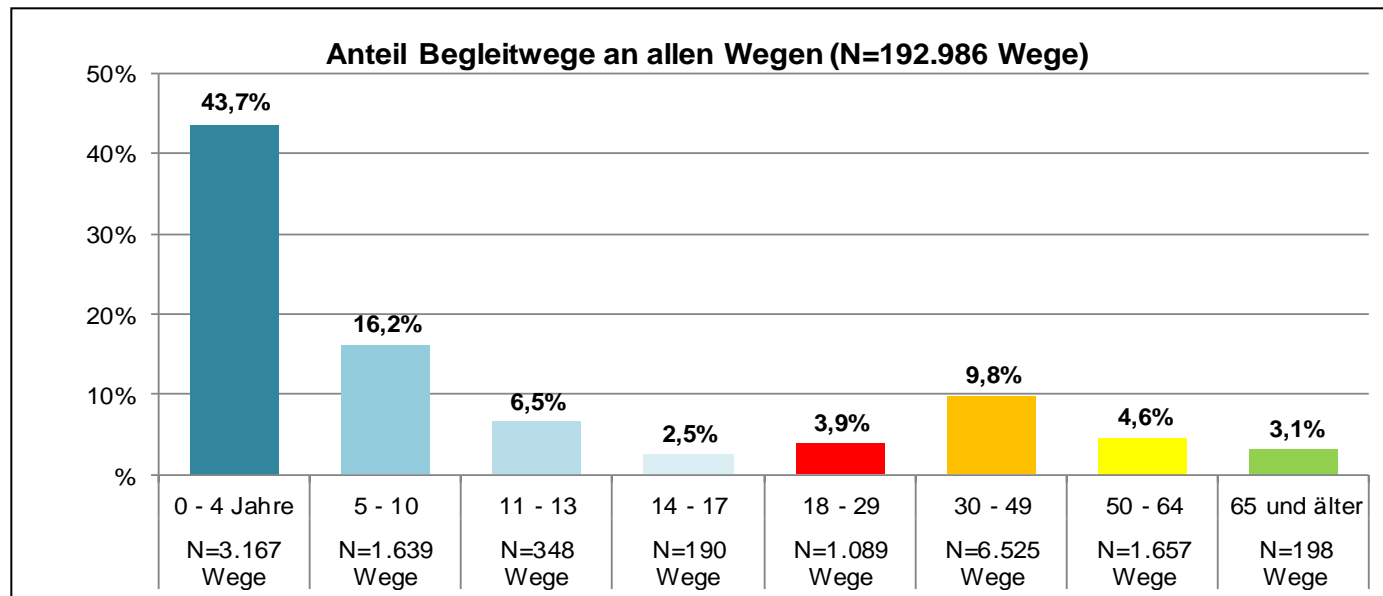
- Die Begleitung ist altersabhängig.
- Die selbstständige Verkehrsteilnahme beginnt i. d. R. im 5./ 6. Lebensjahr.
- Der Anteil an selbstständigen Wegen hat deutlich abgenommen:
1985 waren 35 % der 7-10-Jährigen selbstständig unterwegs (Kinder-KONTIV),
2008 nur noch 20 % (MID 2008).



Mobilität: Begleitmobilität

Hauptwegezweck Begleitung nach Altersgruppen

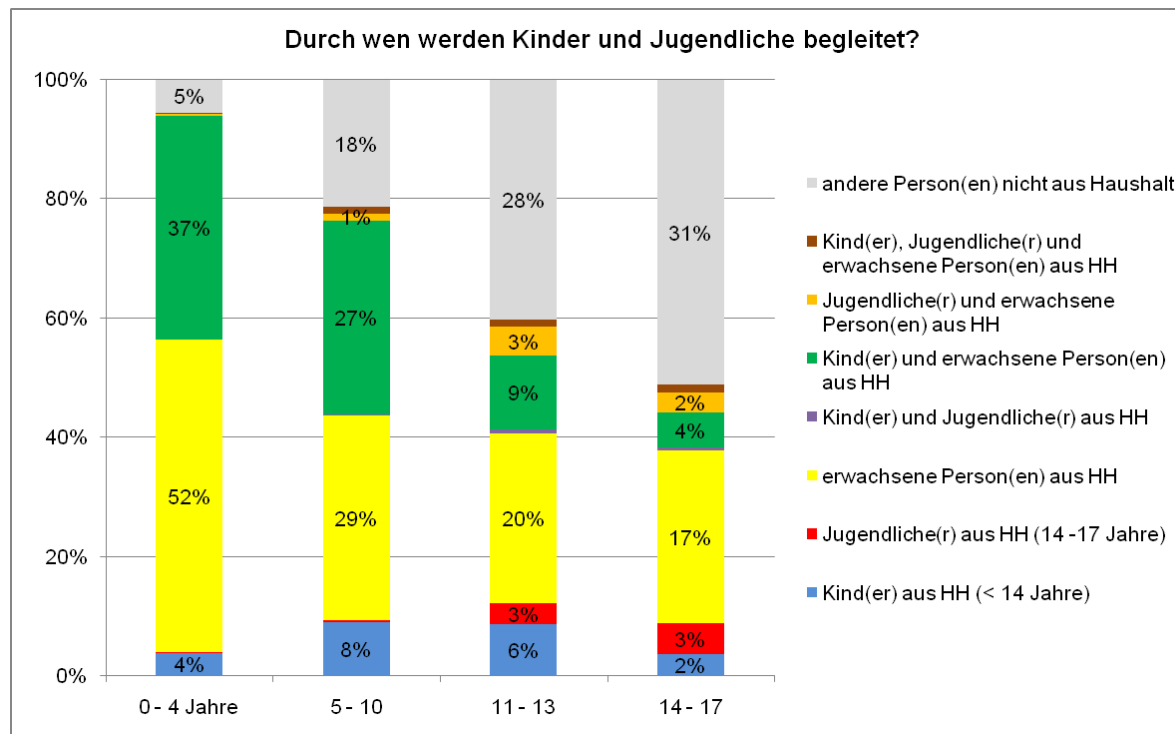
Vor allem jüngere Kinder (0 bis 10 Jahre) werden häufiger von anderen Personen mitgenommen (Begleitung als Hauptwegezweck). Auch bei Erwachsenen zwischen 30 und 49 Jahren macht die Begleitung anderer Personen einen relativ hohen Anteil aus (und dies sind überwiegend Frauen).



Quelle: MID, 2008.

Mobilität: Begleitmobilität¹

Mit zunehmendem Alter werden Kinder und Jugendliche weniger von Familienmitgliedern, aber mehr von anderen Personen begleitet.



Quelle: MID, 2008.

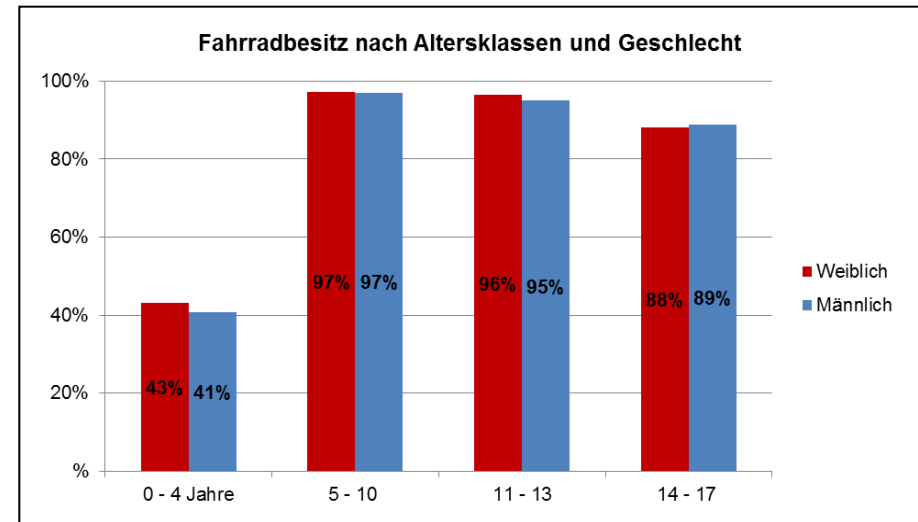
¹ Definition (MiD): Hauptwegezweck Begleitung einer anderen Person.

Mobilität: Das Fahrrad - Verkehrsmittel und Spielgerät

- Das Einstiegsalter liegt bei etwa 4 Jahren.

Fahrradbesitz

- Bei den 5 Jährigen
38 % (2002)
50 % (2008)
- Bei den 6 -10 Jährigen
93 % (2002)
98 % (2008)



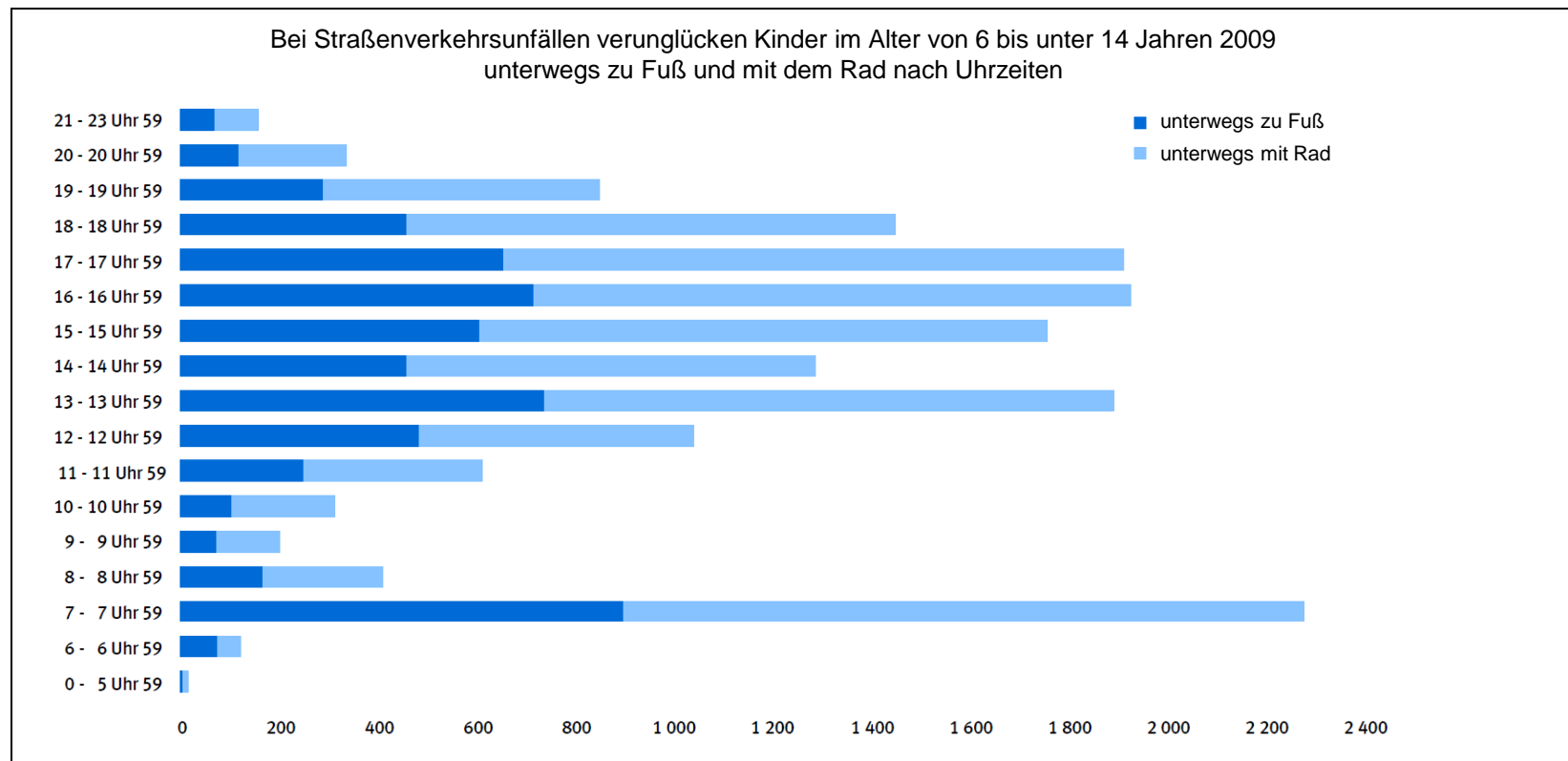
Quelle: ILS 2012, eigene Berechnungen nach MID 2008.

Bedeutung des Fahrrades (13-14 Jährige)

- Jungen haben im Schnitt positivere Einstellung zum Radfahren.
- Sie schätzen es als Transportmittel und Sportgerät.
- Sie stufen das Radfahren als zuverlässiger, schneller, vertrauter und schöner ein als Mädchen.

Verkehrssicherheit

Kinder verunglücken am häufigsten zwischen 7.00-8.00 Uhr / 13.00-14.00 Uhr (Schulweg), noch häufiger zwischen 16.00-18.00 Uhr (Spielwege).



Quelle: Stat. Bundesamt, Kinderunfälle, 2010.

Verkehrssicherheit

- Die Unfallbeteiligung steigt mit zunehmendem Alter.
- Mehr als ein Drittel der Kinder verunglücken als Insassen im Pkw.
- Mädchen verunglücken seltener als Jungen.
- 50 % der Unfälle geschehen in einem Umkreis von 500 m, 90 % in einem Umkreis von 1000 m von der Wohnung.
- Die Unfallbeteiligung von Kindern aus Familien mit niedrigem Sozialstatus ist höher (sie wohnen eher an Hauptverkehrsstraßen und spielen häufiger alleine draußen).

Verunglückte Kinder (2010):

- mit dem Rad 33 %
- als Pkw-Mitfahrende 35 %
- zu Fuß 26 %

Häufigste Unfallbeteiligung nach Verkehrsmitteln und Alter:

- < 6 Jährige als Insasse im Pkw
- 6-9 Jährige als Insasse im Pkw und zu Fuß
- 11-15 Jährige mit dem Rad
- 15-17 Jährige mit motorisierten Zweirädern

Quelle: Stat. Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2010.

Anforderungen an den öffentlichen Raum aus Sicht von Kindern und Jugendlichen

- Anforderungen sind altersabhängig

Grundschul Kinder (6-11 Jahre):

- Sicher zu Fuß
- Aufenthaltsqualität
- Sicher mit Rad/gute Radwege
- Freunde treffen auf Straßen und Plätzen

Ältere Kinder (12-14 Jahre):

- Verkehrssicherheit
- Soziale Sicherheit
- Wenig Lärm und Abgase
- Gute ÖPNV-Anbindung
- Durchgängige Radverkehrsverbindungen

Kinderorte sollten Aktivitäten zulassen, die viel Platz benötigen

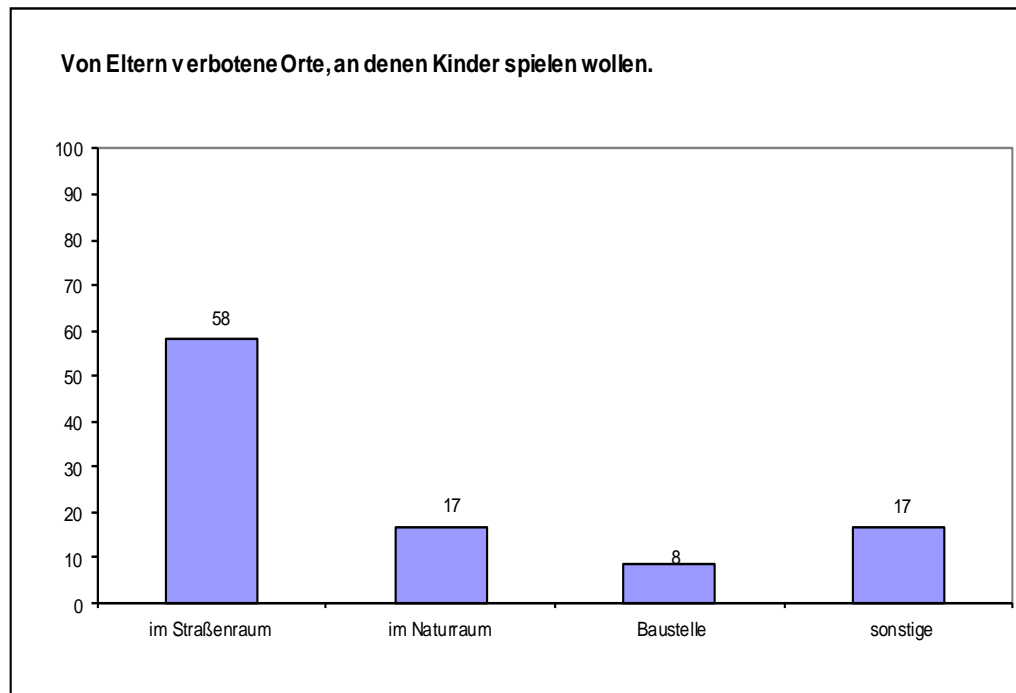
- Ballspiele
- Fangspiele
- Verstecken
- Radfahren

Spiel- und phantasieanregend sind

- Hecken
- Bäume
- Zäune
- Treppen
- Wasserläufe

Anforderungen an den öffentlichen Raum aus Sicht von Kindern und Jugendlichen

- Straßenraum ist wichtiger Aufenthaltsort für Vorschul- und Grundschulkinder



Quelle: Krause/Beckmann et al., 2005.



Aufenthaltsorte von Jugendlichen

Beliebte Jugendorte (im öffentlichen Raum):

- Innenstadt
- Zentrale Plätze
- Einkaufszentren
- Grünanlagen, Parks
- Haltestellen des ÖPNV



Jugendliche haben das Bedürfnis zur Teilnahme an der Öffentlichkeit und zur Selbstdarstellung

Anforderungen:

- Offene Räume im gesamten Stadtgebiet
- Räume als Rückzugsmöglichkeit



Handlungsfelder: Was kann die Planung tun?

Beispielhaft seien genannt:

- Spielraumvernetzung
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Schulwegsicherheit
- Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule



Handlungsfeld: Spielraumvernetzung

Sichere und attraktive Fuß- und Radverkehrsnetze

Quellen und Ziele:

- Schwerpunkte der Wohnbebauung
- Kindertagesstätten
- Schulen, zunehmend auch nachmittägliche Treffpunkte
- Einkaufsmöglichkeiten, auch Kioske
- die Innenstadt / das Zentrum
- Sport- und Spielanlagen
- (Park-)Plätze
- Freizeiteinrichtungen
- Parks
- Haltepunkte des ÖV
- Übergangsstellen in die freie Landschaft



Quelle: Verkehrskonzept Haste.

Handlungsfeld: Schulisches Mobilitätsmanagement

Zielfelder

**Erhöhung
Verkehrssicherheit**

**Förderung
Bewegung +
Gesundheit**

**Stärkung
Sozialverhalten**

**Vermittlung
Umweltbewusstsein**

Handlungsfelder

Infrastruktur und Verkehrsregelungen

- Zuwege ausreichend breit / freihalten
- Querungsangebote
- Verkehrsberuhigtes Umfeld ausweisen
- Schulwege als Spielwege gestalten
- Temporär für Kfz-Verkehr sperren
- Haltestellen sichern
- Fahrradwerkstatt

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

- Mobilitätserziehung im Unterricht
- Schulung von ÖPNV-Nutzung
- Aktions-/Projektwochen
- (Fahrad-)Ausflüge mit spielerischem Training (Polizei, Verkehrswacht)
- Fortbildung Lehrkräfte
- Elternworkshops („Wir sind Vorbilder“)

Organisation und Information

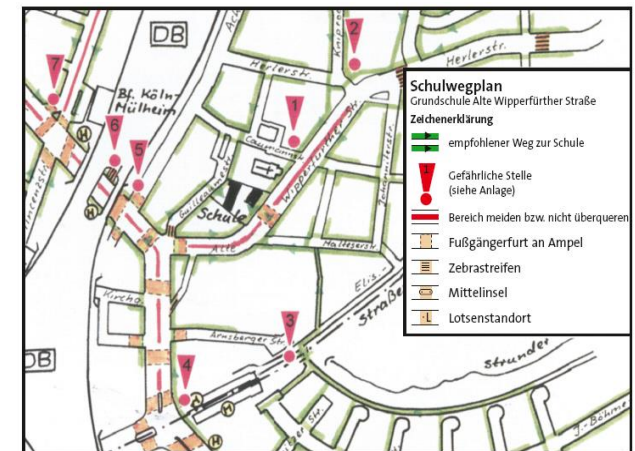
- Schulwegepläne (Fuß und Fahrrad) erstellen
- Geh-/ Radgemeinschaft („Pedi-Bus“) einrichten
- Schülerlotsen / Busbegleiter ausbilden
- „Kummerkasten“ einrichten
- Info-Flyer erstellen
- Kinderstadtplan mit allen relevanten Infos

STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Handlungsfeld: Schulwegsicherheit

Bausteine

- Unfallanalysen
- Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen
- Verkehrs- und Mobilitätserziehung
- Schulwegpläne

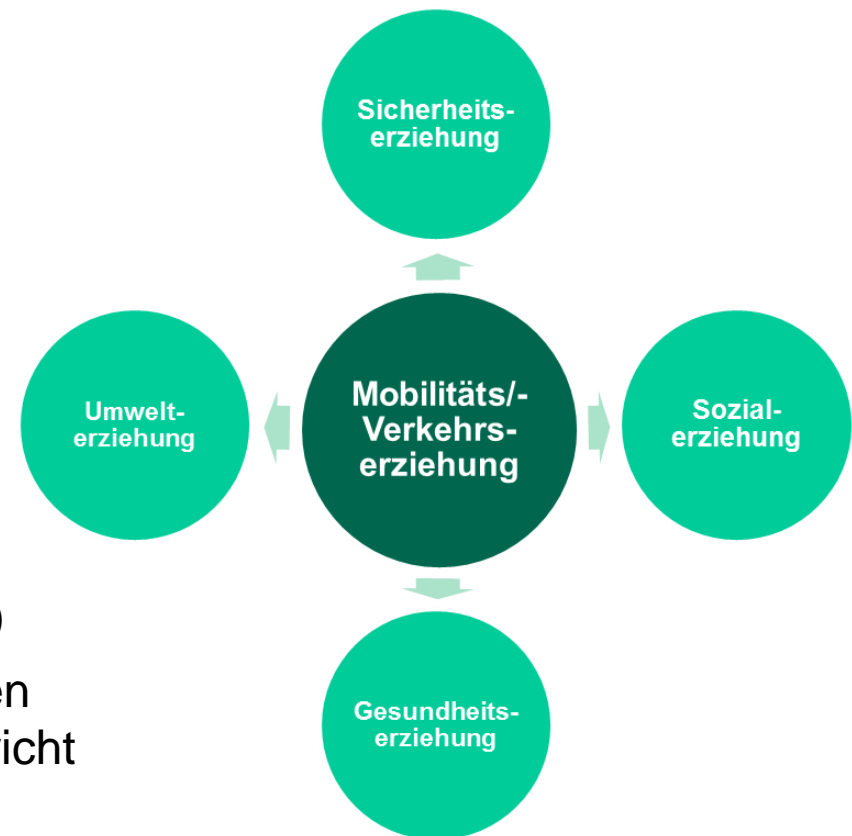


Quelle: GDV, 2008 (www.udv.de).

Handlungsfeld: Mobilitäts- /Verkehrserziehung in der Schule

Ziele der Mobilitätserziehung

- Selbstständige Mobilität
- Sicheres Verhalten im Verkehr
- Soziales Verhalten im Verkehr
- Umweltbewusste Verkehrsmittelwahl
- Mitgestaltung der Verkehrsumwelt
- Mobilitätskompetenz



Grundlage: KMK-Rahmenrichtlinie (1994)

- Integration von Verkehrsthemen in allen Schulstufen, Schularten, in Fachunterricht und in Form von Projekten

Fazit

- Kinder und Jugendliche nehmen gleichberechtigt am Verkehr teil, haben spezifische Anforderungen an öffentliche Räume.
- Die Förderung der selbstständigen Mobilität ist ein wesentliches Element der gesunden Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.
- Neben der Entschleunigung des Autoverkehrs hat die Vernetzung der Spielräume durch sichere und attraktive Verbindungen deshalb eine hohe Bedeutung.
- Kinder und Jugendliche sind wichtige Partner und sollten stärker beteiligt werden.



Literatur

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern und Jugendlichen in die Verkehrsplanung. Köln
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. – Unfallforschung der Versicherer (GDV) (2010): Planerheft Schulwegsicherung. Bonn (Download unter www.udv.de)
- Verkehrsclub Österreich (VCÖ) (2004): Kinder – Die Verlierer im Verkehr. Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 2/2004. Wien
- Beckmann, Klaus-J./ Krause, Juliane/ Erke, Heiner et al. (2005): Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht. FE. 77.465 / 2002). Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.). Bergisch Gladbach (Download unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/DB0023.pdf).



Impressum

Der Foliensatz „Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmende“ ist Teil eines Gesamtfoliensatzes. Er wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt. Zum thematischen Hintergrund sei auf den Foliensatz „Einführung“ verwiesen.

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Annette Albers, Stuttgart

Dr.-Ing. Karin Arndt, Hofheim am Taunus

Dr.-Ing. Solveigh Janssen, Hannover

Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen

Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig

Dipl.-Geogr. Ursula Lehner-Lierz, Männedorf/Zürich (CH)

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt

Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Dortmund

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt): plan&rat