

VCD-Position

Mit Kindern unterwegs

Anforderungen für kinder- und familienfreundliche Mobilitätsangebote

In Zusammenarbeit mit



Deutscher
Familienverband



Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	2
Mobilitätsverhalten von Kindern und Familien.....	4
Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Familien	5
Anforderungen	7
1. Für mehr Verkehrssicherheit im Straßenverkehr	7
2. Für einen kinder- und familienfreundlichen Umweltverbund.....	9
2.1 Fuß- und Radverkehr	10
2.2 Öffentlicher Personenverkehr.....	11
3. Für ein kinder- und familienfreundliches Wohnumfeld.....	13
4. Für mehr Beteiligung	15
Auf dem Weg zu einem kinder- und familienfreundlichen Mobilitätsangebot.....	16
4.1 Erfolgsfaktoren	16
4.2 Anknüpfungspunkte.....	17
Literaturverzeichnis.....	20
Anhang: »Checkliste für ein kinder- und familienfreundliches Mobilitätsangebot«	

Einleitung

Viele Kommunen bekennen sich zur Kinder- und Familienfreundlichkeit: Sie möchten für Familien ein attraktives Lebens- und Arbeitsumfeld schaffen und engagieren sich deshalb vor allem für die Bereitstellung von Kinderbetreuungsmöglichkeiten, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf oder eine familiengerechte Wohnungs(bau)politik. Selten jedoch rückt in diesem Zusammenhang ein kinder- und familienfreundliches Mobilitätsangebot in den kommunalen Fokus, dabei gehört dieses zu einem attraktiven Lebensumfeld untrennbar dazu.¹ Zwar setzen sich viele Kommunen ebenfalls für »mehr Verkehrssicherheit« ein, doch lassen sich kinder- und familienfreundliche Mobilitätsbedingungen darauf nicht beschränken. Der Ansatz muss vielmehr umfassender gewählt werden. Hierbei verfügen Kommunen über einen zentralen Einfluss: Sie erschließen Standorte verkehrlich, gestalten das lokale Verkehrsnetz, beeinflussen so auch die Attraktivität der einzelnen Mobilitätsformen und damit das Mobilitätsverhalten in der Kommune. Nicht zuletzt wirken sie gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ein. Damit aber Verkehrsunternehmen und Kommunen entsprechend agieren können, sind die politischen Entscheidungsträger auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene gefragt, die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Da an das kommunale Verkehrssystem sehr divergente Nutzungsansprüche gestellt werden, handelt es sich um eine besondere Herausforderung, ein attraktives verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsangebot für Kinder und Familien zu schaffen. Doch es lohnt sich, sich dieser Aufgabe zu stellen, denn kinder- und familienfreundliche sowie umweltverträgliche Mobilitätsangebote

- sind ein Bestandteil eines familien- und kinderfreundlichen Wohnumfeldes und damit ein Standortvorteil gegenüber anderen Regionen im Hinblick auf eine günstige Sozial-, Alters- und Qualifikationsstruktur,
- tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- zum Erhalt der Nahversorgung bei,
- stärken die Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- erhöhen die Auslastung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und reduzieren durch mehr Fahrgeldeinnahmen die kommunalen Nahverkehrsausgaben,
- gewinnen Kinder und Jugendliche als Nutzerinnen und Nutzer des Umweltverbundes von heute und morgen,
- leisten durch die mit dem Zufußgehen und Radfahren verbundene Bewegung einen Beitrag zur Gesundheitsförderung und
- tragen durch eine Reduzierung von Luftschadstoffen, CO₂-Emissionen und Lärm zum Umwelt- und Klimaschutz bei.

¹ »Wer heute vom Wohnen spricht, meint nicht nur das Gehäuse der Wohnung, sondern auch private und öffentliche Dienstleistungen, Verkehrsanbindungen, soziale und technische Infrastrukturen und die Qualität der Freiräume. Die Gestaltung, Sicherheit und vielfältige Benutzbarkeit von Parks, Spielplätzen und neuerdings auch Brachen und Abrissflächen spielen bei der Definition von Wohn- und Lebensqualität eine immer größere Rolle.« (BMVBS/BBR (Hg.) (2009): Stadtquartiere für Jung und Alt, S. 13).

Nicht zuletzt sind die Bedürfnisse von Familien in vielen Fällen mit denen älterer Bürger(innen) identisch. Insofern ist ein familienfreundliches Mobilitätsangebot auch eine unmittelbare Antwort auf den demographischen Wandel.

Das folgende Positionspapier stellt nach einer Einführung in das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Familien zentrale Aspekte für ein kinder- und familienfreundliches sowie umweltverträgliches Mobilitätsangebot in Kommunen vor und benennt Erfolgsfaktoren und Anknüpfungspunkte für die Umsetzung vor Ort. Es richtet sich an die politischen Entscheidungsträger auf kommunaler, Länder- und Bundesebene, um sie für diese Thematik zu gewinnen. Dafür werden zentrale Maßnahmen und wichtige Weichenstellungen benannt. Mithilfe der beigefügten Checkliste kann der Stand der kinder- und familienfreundlichen Mobilitätsgestaltung vor Ort geprüft werden bzw. ihr können Kommunen und Verkehrsunternehmen praktische Tipps für ein entsprechendes Angebot entnehmen.

Das Dokument ist das Ergebnis des von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt geförderten VCD-Projektes »Mit Kinder unterwegs – ökologisch und entspannt« und in Kooperation mit dem Deutschen Familienverband (DFV) sowie weiteren Partnern entstanden.² An dieser Stelle sei allen Beteiligten an den Projektworkshops noch einmal herzlich für Ihre Mitwirkung und Unterstützung bei der Erstellung der folgenden Publikation gedankt.

² An den beiden Projektworkshops haben Vertreterinnen und Vertreter von Kommunen, Verkehrsunternehmen, kommunalen Spitzenverbänden, universitären Einrichtungen sowie von weiteren Institutionen teilgenommen.

Mobilitätsverhalten von Kindern und Familien

Familien verfügen besonders häufig über einen eigenen Pkw: Über 90% aller Haushalte mit drei und mehr Personen besitzen mindestens ein eigenes Auto.³ Darin sehen viele Familien die Lösung für die sich durch den Familienzuwachs verändernden täglichen Wege: Diese nehmen zu, werden komplexer und damit zu einer organisatorischen Herausforderung. Schließlich müssen die Mobilitätsbedürfnisse der Kinder mit den privaten und beruflichen der Erwachsenen vereinbart werden.

Kinder sind von klein auf bereits sehr mobil: Während sie im Alter zwischen fünf und zehn Jahren durchschnittlich 22 km täglich zurücklegen, sind es bei 14- bis 17-Jährigen bereits 30 km. Dafür werden 62 bzw. 80 min täglich aufgewendet. Die Mehrzahl ihrer Wege legen Kinder als Mitfahrende in Pkw zurück: Bei Kindern im Alter bis zu zehn Jahren sind es knapp die Hälfte ihrer Wege, bei Kindern und Jugendlichen bis zu 17 Jahren immerhin noch rund ein Drittel.⁴ Dieses Mobilitätsverhalten prägt nicht nur das zukünftige Verhalten der Kinder, es beeinträchtigt auch ihre Sicherheit und Gesundheit. Schließlich erhöht die Fahrt mit dem Pkw das Verkehrsaufkommen, ersetzt die selbständige Bewegung und beschränkt den Erlebnisraum von Kindern. So hat bereits die »Freiburger Kinderstudie« von 1995 ergeben, dass Kinder zwischen fünf und elf Jahren in städtischen Gegenden nur rund 40 Minuten pro Tag frei und unkontrolliert mit Gleichaltrigen spielen. Dieser Durchschnittswert wird besonders vom Wohnumfeld beeinflusst. »Wenn die Bedingungen sehr schlecht sind, können Kinder nicht mehr als 20 Minuten draußen spielen. Unter guten Bedingungen dagegen nahezu eineinhalb Stunden.«⁵ Nach wie vor bewegen sich viele Kinder und Jugendliche zu wenig. Bewegungsmangel unterstützt aber nicht nur die Ausprägung von Übergewicht und Fettleibigkeit,⁶ es zeigt sich auch, dass die körperliche Leistungsfähigkeit von Kindern und Jugendlichen zurückgeht.⁷

Es ist vor allem die Sorge um die Sicherheit der Kinder, die Eltern dazu veranlasst, den selbstständigen Aktionsradius zu beschränken. Dabei sind es weniger Befürchtungen vor Kriminalität, als vor den Unfallgefahren des Verkehrs.⁸ Trotz sinkender Unfallzahlen ist die Sorge der Eltern vor Unfällen ein wichtiger Grund für die hohe Anzahl der Wege, auf denen

³ Vgl. infas/DLR (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur-Aufkommen-Emissionen-Trends, S. 61.

⁴ Vgl. infas/DLR (2009): Generation Auto?, Powerpointpräsentation, Folien 6 und 12.

⁵ Blinkert, Baldo (2003): Die Bedeutung des Wohnumfeldes für das Heranwachsen junger Menschen.

⁶ »Verglichen mit den Jahren 1985 bis 1999 gibt es heute 50% mehr Kinder und Jugendliche mit Übergewicht und doppelt so viele mit Adipositas.« (RKI (Hg.) (2006): Erste Ergebnisse der KiGGS-Studie zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland, S. 29).

⁷ Vgl. Opper/Worth u.a. (2007): Motorik-Modul (MoMo) im Rahmen des Kinder- und Jugendgesundheits surveys (KiGGS), in: Bundesgesundheitsblatt-Gesundheitsforschung-Gesundheitsschutz 5/6-2007, S. 886.

⁸ Saary, Katalin (2011): Eine kinderfreundliche Stadtplanung braucht die Verkehrsplanung, in: Deutsches Kinderhilfswerk e.V. (2010): 10 Jahre Spielzeitplanung. Erfolge, Herausforderungen, Ausblick, S. 10f, 10; Krause, Juliane (2009): Mobilität von Kindern und Jugendlichen im öffentlichen Raum, in: Friedrich, Bernhard (Hg.): Bewegung im Raum – Raum in Bewegung, S. 112; BMVBS (2009): Stadt als Wohnort für Familien, S. 23.

Eltern ihre Kinder im Alter bis zu zehn Jahren per Pkw bringen oder holen.⁹ Dabei wird übersehen, dass Verkehrssicherheit nur durch Praxis erworben werden kann. Wer nicht bereits als kleines Kind - zunächst in Begleitung - übt, sich selbstständig und sicher im Straßenverkehr zu bewegen, ist als Jugendliche(r) stärker gefährdet.

Nicht nur die Angst vor Verkehrsunfällen, sondern auch die Tatsache, dass Schulwahl und Freizeitaktivitäten immer häufiger unabhängig von der Wohnortnähe entschieden werden, führt dazu, dass der Hol- und Bringverkehr zunimmt. Während der Schüler(innen)verkehr noch weitgehend mit öffentlichen Angeboten gesichert ist, ist das Fahrangebot zu Nachmittagsaktivitäten in ländlichen Räumen eher eingeschränkt. Die Begleitwege schränken aber nicht nur die Selbständigkeit der Kinder ein, sie stellen auch für viele Eltern eine Belastung dar, schließlich müssen sie sich dafür eigene Zeiträume schaffen.¹⁰

Das bedeutet mit Blick auf ein attraktives Wohnumfeld: »Die Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen steht auf der Wunschliste von Familien [...] ganz oben.«¹¹ Dafür muss sich das Mobilitätsverhalten und analog das Mobilitätsangebot ändern.

Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Familien

Die Ausgestaltung eines kinder- und familienfreundlichen Angebotes muss seinen Ausgangspunkt bei den Mobilitätsbedürfnissen von Kindern und Familien nehmen. Eltern verfügen zwar, wie bereits ausgeführt, über einen hohen Pkw-Ausstattungsgrad, sie sind mit Kindern aber auch gern zu Fuß, per Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Dies ergab eine nicht-repräsentative Befragung im Rahmen des VCD-Projektes »Mit Kindern unterwegs«.¹² Geschätzt werden beispielsweise die Erlebnis- und Erkundungsmöglichkeiten, die sich zu Fuß eröffnen, Bewegungsaspekte und Zeitvorteile des Radfahrens sowie die Möglichkeit für gemeinsame Aktivitäten und der Erlebnischarakter, den das Bahnfahren für Kinder verspricht.

In der Studie wurden Familien auch nach den Hauptproblemen gefragt, die aus ihrer Sicht eine Mobilität mit Kindern per Umweltverbund erschweren. Mit Blick auf den Fuß- und Radverkehr wird eine verkehrssichere Infrastruktur für besonders wichtig empfunden. Als Beeinträchtigungen werden hohe Geschwindigkeiten, Sichteinschränkungen durch parkende

⁹ Vgl. infas/DLR (2009): Generation Auto?, Folie 11. Die Anzahl der Begleitwege hat in den letzten 20 Jahren deutlich zugenommen. Vgl. Krause (2009), S. 117.

¹⁰ 37% aller Eltern geben an, dass sich Familie und Beruf besser vereinbaren lassen, wenn sich Eltern nicht um den Weg ihrer Kinder zu Schule und Nachmittagsveranstaltungen kümmern müssten (Vgl. Köcher, Renate (2011): Die Betreuungssituation von Schulkindern aus Sicht der Eltern, in: BFSFJ/Lokale Bündnisse für Familien (Hg): Dokumentation. Lokale Bündnisse auf Erfolgskurs, S. 17-31, 23).

¹¹ BMVBS/BBR (Hg.) (2009): Stadtquartiere für Jung und Alt, S. 25. Dies bestätigt auch das Ergebnis der dem Familienbericht von Mülheim a.d.R. zugrunde liegenden Familienbefragung: »Besonders wichtig für Familien ist ein kindgerechtes Wohnumfeld. Dazu zählen z.B. Gründflächen und Spielplätze, ..., aber auch wenig Verkehr, damit Kinder auch alleine die Wohnung oder das Haus verlassen können. Mängel hinsichtlich dieser Wohnumfeldmerkmale haben für Eltern bei der Einschätzung der Wohnsituation und der Bewertung des Wohnumfeldes häufig eine größere Bedeutung als Merkmale der Wohnung selbst.« (ZEFIR (2007): Familienbericht Mülheim a.d.R. 2007, S. 131). Ähnlich auch die Befragungsergebnisse von Kindern: »Kinder und Jugendliche wünschen sich Sicherheit und weniger Autos im Verkehr« (Stadt Köln (2011): Stadt mit Zukunft. Gestalten mit Kindern und Jugendlichen, S. 16).

¹² Vgl. VCD (2010): Mit Kindern unterwegs. Ergebnisse der VCD-Befragung.

Fahrzeuge, mangelhafte oder fehlende Fahrbahnquerungshilfen und eine unzureichende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Gehwegbreite, Dichte des Fuß- und Radverkehrsnetzes, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder) genannt. Diese Ergebnisse werden von anderen Untersuchungen unterstützt.¹³

Die Vorteile und Hauptprobleme, die mit dem ÖPNV verbunden werden, unterscheiden sich zwischen städtischen und ländlichen Regionen. Daraus resultiert eine unterschiedliche Nutzungshäufigkeit. In Großstädten wird der ÖPNV vergleichsweise häufig und pragmatisch genutzt. Als Gründe hierfür werden längere Distanzen, schlechtes Wetter oder fehlende Alternativen genannt. Bemängelt werden überwiegend Serviceaspekte wie die unzureichende Ausstattung der Fahrzeuge, ungenügende Informationen, unfreundliches Personal oder zu geringe Taktfrequenzen.¹⁴ Demgegenüber wird in ländlichen Regionen mit einem relativ gering frequentierten Nahverkehr der Erlebnis- und Entspannungswert des ÖPNV-Fahrens geschätzt.¹⁵ In der Kritik stehen aber das unzureichende ÖPNV-Angebot und die Tarife, die als zu hoch angesehen werden.

Die Bahn wird unabhängig von Wohnort und Anzahl der Kinder überwiegend selten und dabei vor allem für Freizeitwege genutzt. Geschätzt werden das entspannte Reisen, die Möglichkeit für gemeinsame Aktivitäten und der Erlebnischarakter für Kinder. Als Hindernisse für eine verstärkte Bahnnutzung werden wenig familienfreundliche Bahnhöfe und Züge sowie fehlende bzw. unzureichende Kinderabteile genannt. Die Verbesserungswünsche unterscheiden sich auch hier in Abhängigkeit vom Wohnort. Ländliche Familien wünschen sich günstigere Tarife und einen Angebotsausbau, städtische Familien mehr Kinderabteile und einen besseren Service.¹⁶

Aus diesen Kritikpunkten leiten sich die folgenden vier Anforderungen an ein kinder- und familienfreundliches sowie umweltverträgliches Mobilitätsangebot ab:

¹³ Vgl. u.a. Krause (2009), S. 126; ZEFIF (2006): Familienbericht Oberhausen 2006, S. 142; Büro für Empirische Sozialforschung+Evaluation (2009): Abschlussbericht über die Durchführung und Ergebnisse der Familienbefragung in Bad Sassendorf 2009, S. 10.

¹⁴ Ähnlich TNS Infratest: »Die wichtigste Bedingung, um auf Busse oder Bahnen umzusteigen, ist für fast zwei Drittel der Befragten, direkter ans Ziel zu kommen – also weniger umsteigen zu müssen.« In ländlichen Regionen ist zudem eine in der Nähe befindliche Haltestelle entscheidend. Daneben werden günstige Preise und keine überfüllten Verkehrsmittel als weitere Prämissen genannt. Vgl. VDV (2008): Hintergrundpapier »Mobilität von Familien in Deutschland«: Ergebnisse einer Studie von TNS Infratest unter Familien.

¹⁵ Die unterschiedliche Bedeutung des Nahverkehrs für Bewohner von Stadt und Land bestätigt auch eine Befragung von TNS Infratest, wonach »(43% Prozent) in Ballungsräumen ab 500.000 Einwohnern den öffentlichen Verkehrsmitteln eine (eher) große Bedeutung zumessen.« In ländlicheren Regionen (50.000 bis max. 100.000 Einwohner) ist er dagegen »für fast zwei Drittel der Befragten nur von geringer oder gar keiner Bedeutung.« (Ebd., S. 1).

¹⁶ Ähnliche Ergebnisse mit Blick auf den Fernverkehr ergeben auch die Studien des VCD. Vgl. VCD (2010): VCD Bahntest 2010 – Hürdenlauf zur Abfahrt; VCD (2011): VCD Bahntest 2011 – Qualität und Service im Fernverkehr; abrufbar unter: www.vcd.org/bahntest.html

Anforderungen

1. Für mehr Verkehrssicherheit im Straßenverkehr

Verkehrssicherheit im Straßenverkehr ist eine zentrale Voraussetzung für attraktive Städte und Gemeinden. Wie sicher der Straßenverkehr in einer Kommune ist, hängt vom Engagement der Kommune, aber auch von vielen strukturellen Kriterien ab: dem Geschwindigkeitsniveau, den Anteilen der einzelnen Verkehrsarten (Modal Split), der Stadtstruktur, dem Anteil an Hauptverkehrsstraßen, von der Größe der Kommune, den Zahlen der Einwohner(innen) und Einpendler(innen) und vielem mehr. Dennoch ist der Stand der Verunglücktenzahlen ein zentrales Kriterium für die Verkehrssicherheit einer Kommune.¹⁷

Obwohl die Zahlen der bundesweit bei Straßenunfällen Verletzten und Getöteten seit dem Höchststand in den 1970er Jahren bis 2010 konstant gesunken sind, ist die Angst vor Verkehrsunfällen ein bestimmender Faktor bei der Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Der Anstieg der im Verkehr verunglückten Personen im Jahr 2011¹⁸ zeigt außerdem, dass Verkehrssicherheit kein Selbstläufer ist. Der »VCD Städtecheck Verkehrssicherheit« belegt außerdem, dass sich die Verkehrssicherheit in den deutschen Städten sehr unterschiedlich darstellt.¹⁹

Ziel muss es sein, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten auf Null zu reduzieren. Dies sollte eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe sein: Alle politischen Ebenen, aber auch die Fahrzeugindustrie, die Stadt- und Verkehrsplanung, Unternehmen, Kitas, Schulen und Freizeiteinrichtungen sollten Verantwortung übernehmen. Dabei handelt es sich um eine Kernforderung des Konzeptes »Vision Zero«, für das sich auch der VCD engagiert.²⁰ Ihm liegt das Leitbild zugrunde, dass sich der Mensch nicht an den Verkehr, sondern der Verkehr an den Menschen anpassen muss. Das heißt konkret, dass die Verkehrsinfrastruktur so gestaltet sein muss, dass der Verkehr Fehlverhalten toleriert und sich an der Verletzbarkeit des menschlichen Körpers ausrichtet. Insbesondere bei Kindern und älteren Personen ist das Verletzungsrisiko enorm.

Diesem Ziel dient in erster Linie eine generelle Entschleunigung des Verkehrs durch die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts.²¹ Eine reduzierte Geschwindigkeit macht den Verkehr übersichtlicher - insbesondere für Kinder, die Geschwindigkeiten

¹⁷ Basierend auf diesem Kriterium führt der VCD seit 2010 einen Städtecheck zur Verkehrssicherheit durch. Es handelt sich dabei bewusst um kein Ranking, vielmehr möchte der VCD mit dieser Studie die Diskussion in den Kommunen anregen und sie in ihren Bemühungen unterstützen. Weitere Informationen unter: www.vcd.org/vcd_staedtecheck.html

¹⁸ Vgl. Statistisches Bundesamt Deutschland (2011): 2011: Zahl der Verkehrstoten steigt voraussichtlich um 7% auf 3900.

¹⁹ Vgl. VCD (2010): VCD Städtecheck Verkehrssicherheit; abrufbar unter: www.vcd.org/vcd_staedtecheck.html

²⁰ Nähere Informationen vgl. VCD (2009): VCD Masterplan (Kurzfassung) Vision Zero.

²¹ Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit bedeutet, dass abgesehen von den wichtigsten Hauptstraßen auf allen anderen Straßen Tempo 30 als Standardtempo gilt. Berlin und Köln nutzen bereits den verfügbaren Regelungsspielraum nach den Kennzeichnungsrichtlinien der Straßenverkehrsordnung (StVO) und weisen für einen Großteil ihrer Straßen Tempo 30 aus.

anders wahrnehmen als Erwachsene - und vermindert den Anhalteweg, sodass besser auf Situationen, in denen Kinder unvermittelt auf die Fahrbahn laufen, reagiert werden kann.²²

Auch die Gestaltung von öffentlichen Räumen beeinflusst das menschliche Verhalten. Beim Neu-, Aus- und Umbau von Straßen und Quartieren sind gestalterische Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit erhöhen, konsequent mitzudenken. Eine gute Einsehbarkeit von Fahrbahnübergängen und Kreuzungsbereichen ist besonders für Kinder ein zentrales Sicherheitskriterium, da sie den Verkehr aufgrund ihrer geringen Körpergröße schlechter einsehen können und auch selbst schlechter sichtbar sind. Wenn neben dem Autoverkehr auch andere Nutzungsansprüche an den Raum gestellt werden und diese im Straßenbild erkennbar sind, führt das zu einem rücksichtsvolleren Fahrverhalten.

Die konkrete Planung dieser Maßnahmen sollte unter rechtzeitiger und umfassender Beteiligung von Kindern, Jugendlichen und anderer mobilitätseingeschränkter Personen erfolgen, denn ihre Wege und Wahrnehmungen des Verkehr unterscheiden sich sehr deutlich von Erwachsenen bzw. von Erwachsenen ohne Mobilitätseinschränkung.²³

Gleichermaßen ist es wichtig, Kindern und Eltern frühzeitig Angebote für ein Verkehrssicherheitstraining zu machen, bei denen eine sichere Verkehrsteilnahme in Schon- und Realräumen geübt wird.

Mit Blick auf verkehrssichere Städte und Gemeinden leiten sich neben notwendigen Verbesserungen an der Sicherheit von Fahrzeugen und bei der Fahrzeugführung - Aufgaben, die der Fahrzeugindustrie obliegen - folgende zentrale Forderungen ab:

An die Bundesebene

- Schaffen der Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften
- Sicherstellen der Finanzierung neuer Verkehrssicherheitsprogramme
- Ermöglichen restriktiverer kommunaler Parkraumkonzepte
- Zulassung der Begleitung von radfahrenden Kindern durch Erwachsene auf Gehwegen durch eine entsprechende Änderung in der Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Durchführen öffentlichkeitswirksamer Kampagnen für gegenseitige Rücksichtnahme und mehr Regelakzeptanz

An die Landesebene

- Aufnahme der Mobilitätserziehung als festen Bestandteil in die Lehrpläne der Primar- und Sekundarstufen

²² Laut einer Studie der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich hat die Einführung von Tempo 30 in den untersuchten Gebieten sowohl zu einer Verminderung der Unfallhäufigkeit und zu einer besonders deutlichen Reduzierung der Verunfalltenzahlen geführt. (Vgl. Lindenmann/Koy (2000): Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit, S. 4f).

²³ Hierfür empfiehlt sich die Durchführung von Sicherheitsaudits im Zuge der Planung von Straßen und Quartieren. Dieses Prüfverfahren hilft dabei, Sicherheitsdefizite rechtzeitig zu identifizieren, sodass diesen im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess noch rechtzeitig abgeholfen werden kann (Vgl. BAST (o.J.) Sicherheitsaudit von Straßen). Vgl. auch Punkt 3.

- Verankerung von definierten, altersgerechten Beteiligungsstrukturen (insbesondere von Kindern, Jugendlichen, Familien und weiterer Personengruppen, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen) bei Stadt- und Regionalplanungen
- Durchführen von Sicherheitsaudits für die Straßennetze

An die Kommunalebene

- Sicherung eines kinderverträglichen Geschwindigkeitsniveaus mit großflächiger Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo 30-Zonen sowie durch Geschwindigkeitskontrollen
- Schaffen sicherer und attraktiver Rad- und Fußverkehrsverbindungen
- Fördern der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, z.B. durch Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen und Shared Space

Weitere konkrete Forderungen an die kommunale Planung enthält die Checkliste im Anhang.

2. Für einen kinder- und familienfreundlichen Umweltverbund

Einen deutlichen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leistet ein verändertes Mobilitätsverhalten, in dem nicht mehr das eigene Auto im Vordergrund steht. Schließlich verursachen Kraftfahrzeugführer(innen) die meisten Unfälle und Benutzer(innen) von Pkw tragen nach denen von Mofas und Motorrädern das höchste spezifische Unfallrisiko.²⁴ Zudem reduzieren weniger Autos das Verkehrsaufkommen und damit die Komplexität des Verkehrs, was insbesondere Kindern und älteren Personen zugutekommt. Durch weniger Verkehr wird zugleich ein deutlicher Beitrag zum Umwelt- und Ressourcenschutz geleistet.²⁵

Doch noch dominiert die Mobilität per eigenem Pkw: Zwischen 1991 und 2007 sind die per Pkw zurückgelegten Kilometer in Deutschland um 26 Prozent gestiegen.²⁶ Die Zuwachsraten haben sich in den letzten Jahren zwar abgeschwächt, dennoch werden täglich 162 Millionen Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), d.h. vor allem mit dem Pkw zurückgelegt.²⁷ Bezogen auf den Modal Split handelt es sich dabei um 58 Prozent aller Wege.²⁸ Damit geht einher, dass der Pkw-Bestand weiter wächst, gegenwärtig gibt es über 42 Millionen Pkw.²⁹ Dieses Mobilitätsverhalten wird durch die heutige Siedlungsstruktur und Verkehrsgestaltung unterstützt, sie sind weitgehend durch den autogerechten Verkehr geprägt. Das geht zu Lasten der Mobilität zu Fuß, per Rad, Bus und Bahn: Unattraktive Angebote oder eine fehlende bzw. unzureichende Infrastruktur erschweren die Nutzung des Umweltverbundes und machen sie für viele unattraktiv.

Sollen Familien, aber auch andere Nutzer(innen)gruppen dafür gewonnen werden, den eigenen Pkw häufiger stehen zu lassen und dadurch den Modal-Split-Anteil des Umwelt-

²⁴ Vgl. Statistisches Bundesamt (2011): Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010, S. 25, 30.

²⁵ Vgl. VCD (2012): Umweltfolgen des Verkehrs.

²⁶ UBA (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland, S. 10.

²⁷ Vgl. infas/DLR (2010): Mobilität in Deutschland 2008, S. 3.

²⁸ Ebd., S. 25.

²⁹ Hinzu kommen 4,8 Millionen Nutzfahrzeuge und 3,8 Millionen Krafträder. (Vgl. KBA (2011): Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 1. Januar 2011.

verbundes zu erhöhen, muss das Nahverkehrsnetz barrierefrei, einfacher und nutzer(innen)-freundlicher werden. Dabei kommt es sowohl darauf an, die Infrastruktur der einzelnen Mobilitätsformen zu optimieren als auch ihre gute Verknüpfung, d.h. die Intermodalität zu gewährleisten.

Folgende Aspekte sind für ein familienfreundliches Mobilitätsangebot relevant:

2.1 Fuß- und Radverkehr

Kinder und Jugendliche legen ihre individuellen Wege überwiegend zu Fuß oder per Rad zurück. Um ihre eigenständige Mobilität zu befördern, muss die Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auf ihre spezifischen Bedürfnisse abgestimmt sein. Die daraus resultierenden Maßnahmen kommen aber auch allen anderen Nutzer(innen)gruppen zugute. So ist zunächst ein flächendeckendes und geschlossenes Fuß- und Radverkehrsnetz notwendig. Dieses muss die für Kinder relevanten Aufenthalts- und Spielorte direkt miteinander verbinden. Zugleich müssen aber auch zentrale Orte aus dem Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitbereich miteinander sowie mit den Wohnvierteln und dem öffentlichen Nahverkehr auf direktem Weg verknüpft werden. Eine schnelle Erreichbarkeit der Ziele ist wichtig, da Fußgänger(innen) und Radfahrer(innen) auf Umwege und Zeitverluste besonders sensibel reagieren. Das Netz muss darüber hinaus auch für Kinder verständlich ausgewiesen sein und eine sichere Nutzung sowohl tagsüber als auch bei Dunkelheit garantieren.

Für den Radverkehr sind weiterhin mindestens doppelt so viele sichere, zielnahe gelegene und weitgehend witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen wie Stellplätze für den MIV zu schaffen, die auch Platz für Kinderräder und Räder mit Anhängern bieten sollten.

Forderungen an die Bundesebene

- Verdoppelung der Bundesmittel zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes, zum Beispiel für ein Fahrradstationenprogramm, ein Sonderprogramm zur baulichen Sanierung von Radverkehrsanlagen und zur Beseitigung von Gefahrenschwerpunkten

Forderungen an die Landesebene

- Einsatz von mind. 20 Prozent des für Verkehrsplanung und -bau zuständigen Personals zur Förderung und Umsetzung der Belange des Fuß- und Radverkehrs und Benennung von jeweils mindestens einer qualifizierten Person in der Behörde als Nahverkehrsbeauftragte(r)
- Erarbeitung und Umsetzung von Fuß- und Radverkehrsstrategien und -konzepten
- Auflage von Förderprogrammen für den Fuß- und Radverkehr

Forderungen an die Kommunalebene

- Einsatz von mind. 20 Prozent des für Verkehrsplanung und -bau zuständigen Personals zur Förderung und Umsetzung der Belange des Fuß- und Radverkehrs und Benennung von jeweils mindestens einer qualifizierten Person in der Behörde als Nahverkehrsbeauftragte(r)
- Erarbeitung und Umsetzung von Fuß- und Radverkehrsstrategien im Rahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung,

- Orientierung der Stadtentwicklungsplanung am Leitbild »Stadt der kurzen Wege«, zentrales Element ist die Förderung der Nahmobilität.
- Erstellen von Schulwege- und Schulradverkehrsplänen
- Unterstützung bei der Organisation von Lauf- und Radlbussen

Weitere konkrete Forderungen an die kommunale Planung enthält die Checkliste im Anhang.

2.2 Öffentlicher Personenverkehr

Viele Familien ziehen das eigene Auto dem öffentlichen Personenverkehr vor, weil es Flexibilität und Unabhängigkeit verspricht.³⁰ Doch auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann das Unterwegssein bequem und schnell sein – ganz abgesehen davon, dass der ÖPNV umweltfreundlicher, sicherer und kostengünstiger ist als der MIV. Hierzu ist es aber entscheidend, das ÖPNV-Angebot an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten – nicht nur in Städten, sondern auch im ländlichen Raum, in dem immerhin 60 Prozent der Familien leben. Dazu gehört sowohl eine Linienführung, die die zentralen Quell- und Zielorte für Kinder und Familien in einer angemessenen Taktführung bedient. Dazu gehört aber auch ein verständliches Tarif-, Vertriebs- und Informationssystem, das nicht erst an der Haltestelle beginnt. Vielmehr sollte eine Auskunft über Verbindungen und Angebote telefonisch und mit neuen Medien möglich sein. Die gewünschten Fahrkarten sollten vor Ort einfach und risikolos zu erwerben sein. Des Weiteren sollten Fahrpläne nicht nur an Haltestellen, sondern auch in zentralen Einrichtungen der Kommune, wie z.B. in Rathaus, Kita, Schule oder Theater aushängen. Haltestellen und Fahrzeuge sollten kundenfreundlich gestaltet und barrierefrei sein. Zur Serviceorientierung gehört beispielsweise nicht nur, dass alle Haltestellen über einen Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten verfügen, sondern an zentralen Knotenpunkten auch über barrierefreie Sanitäreinrichtungen mit Wickelmöglichkeit.

Nicht nur Eltern schreiben der subjektiv empfundenen Sicherheit eine hohe Bedeutung zu. Neben einer verkehrssicheren Erreichbarkeit sind hierfür auch gut beleuchtete Haltestellen und ansprechbares Servicepersonal, sowie Angebote wie das Halten auf Zuruf von Wichtigkeit.

Der Schüler(innen)verkehr, insbesondere in ländlichen Regionen, sollte als Chance betrachtet werden. Damit Schülerinnen und Schüler auch als Erwachsene gern mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs sind, braucht es ein ansprechendes Angebot an die Zielgruppe. Dazu tragen Abstimmungen der Schulanfangszeiten mit Abfahrzeiten, eine abgestimmte Linienführung sowie der verstärkte Einsatz von Bedarfsverkehren bei. Dadurch können in diesen Spitzenzeiten der Nutzung Konflikte mit anderen Fahrgästen vermieden und auch das Fahrerlebnis der Schülerinnen und Schüler selbst angenehmer gestaltet werden.

Um diese betrieblichen und infrastrukturellen Anforderungen an eine gute Angebotsqualität im öffentlichen Nahverkehr erfüllen zu können, bedarf es aber einer angemessenen Mittelausstattung. Sowohl Verkehrsunternehmen wie auch Aufgabenträger müssen in der Lage

³⁰ Vgl. prognos (2010): Verbrauchermonitoring. Perspektiven der Verbraucher zum Klimaschutz: Mobilität&Ernährung, S. 72.

bleiben, familienfreundliche Mobilität finanzieren zu können. Dies ist zurzeit nicht gesichert.³¹ Für die Aufrechterhaltung eines öffentlichen Nahverkehrs, der die Mobilitätswünsche breiter Bevölkerungsschichten sowie von Familien mit Kindern erfüllen möchte, müssen die bisherigen staatlichen Finanzmittel für Betrieb und Infrastruktur auf der Grundlage eines umfassenden Nahverkehrskonzeptes nicht nur zwingend erhalten, sondern auch verbindlich aufgestockt werden. Denn die staatlichen Zuschüsse bilden im Zusammenspiel mit einer Finanzierungs- politik, die zukünftig stärker auf Transparenz und Effizienz setzen sollte, auch weiterhin das Rückgrat für einen leistungsfähigen ÖPNV.

Forderungen an die Bundesebene

- Beibehaltung und Stärkung der finanziellen Förderung des öffentlichen Personen- nahverkehrs

Forderungen an die Landesebene

- Bundesweit einheitliche Regelung der Fahrpreise für junge Menschen unter 18 Jahren und Auszubildende
- Finanzielle Unterstützung des Nahverkehrs (Bindung an Qualitätskriterien, wie Barrierefreiheit, Nutzer(innen)freundlichkeit, Transparenz der Fahrpläne und Tarife, ...)

Forderungen an die Kommunalebene

- Sicherstellen der Zugänglichkeit und Bedienbarkeit aller kommunalen Gebiete
- Beschleunigen des Nahverkehrs
- Förderung der Intermodalität durch attraktive Verknüpfungen (für »bike and ride«, »park and ride« oder Car-Sharing-Angebote)
- Unterstützung bei der Angebotsentwicklung für den Schüler(innen)verkehr (z.B. bei gestaffelten Schulanfangszeiten)

Weitere konkrete Forderungen an die kommunale Planung enthält die Checkliste im Anhang.

Forderungen an Verkehrsunternehmen

- Schaffen einer hohen Haltestellendichte bzw. der Möglichkeit »Halten auf Zuruf«
- Serviceorientierung und Barrierefreiheit von Fahrzeugen und Haltestellen
- Abstimmen der Fahrzeiten/ Fahrpläne auf Schulzeiten und sonstige zentrale Zeiten
- In ländlichen Regionen ergänzen des Schulbusverkehrs durch Bedarfsverkehrs- angebote
- Einsatz von kompetentem und freundlichem Servicepersonal
- Verständliche und günstige Kinder- und Familientarife

³¹ Sowohl die Regionalisierungs- wie auch die Entflechtungsmittel stehen 2013 bzw. 2014 vor einer Revision. Darüber hinaus entfällt im Jahr 2014 die Zweckbindung der Entflechtungsmittel für den kommunalen Verkehr. Zudem läuft im Jahr 2019 das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrs- finanzierungsgesetzes (GVFG) für große Infrastrukturprojekte aus. Vor dem Hintergrund der Haushaltskrise vieler Kommunen infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise und angesichts eines bereits erheblichen Investitionsstaus (Vgl. VDV (2009): Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025, Untersuchung im Auftrag des VDV, des Deutschen Städtetages und 13 Bundesländer, S. 6) im öffentlichen Nahverkehr ist die ÖPNV-Finanzierung stark gefährdet.

- Berücksichtigen der Bedürfnisse von Kindern und Familien im Kund(inn)enzufriedenheitsindex

Weitere konkrete Forderungen an die Verkehrsunternehmen enthält die Checkliste im Anhang.

3. Für ein kinder- und familienfreundliches Wohnumfeld

Die Lebens- und Wohnqualität einer Kommune oder eines bestimmten städtischen Quartiers wird von vielfältigen Faktoren geprägt. Aus Sicht von Familien ist neben der Verfügbarkeit von passendem Wohnraum eine gute Bildungs- und Versorgungsinfrastruktur wichtig. Nicht zu vernachlässigen ist aber auch der Aspekt der Aufenthaltsqualität, die das Wohnumfeld Jung und Alt bietet. Damit hängt unmittelbar die Frage zusammen, inwieweit Kinder und Jugendliche über freie Entwicklungsmöglichkeiten verfügen.

Bisher wird in der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung noch zu selten berücksichtigt, dass Spielplätze keine ausschließlichen Aufenthaltsorte von Kindern, geschweige denn von Jugendlichen sind. Obwohl Kinder und Jugendliche den Verkehr als Behinderung wahrnehmen, betrachten sie auch den Straßenraum oder öffentliche Plätze als Aufenthaltsorte. Insofern stellt die »Rückgewinnung der Straße als Lebensraum«³² eine zentrale Aufgabe dar. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Kreativität und Entwicklung von Kindern durch selbst zu gestaltende Bereiche gefördert wird, also nicht ausschließlich fertig gestaltete und definierte Aufenthalts- und Spielplätze geschaffen werden müssen. In diesem Sinne sollte eine Nutzung von zeitlich bedingten Brachen und Flächen ermöglicht werden.³³ Diese Flächen sollten auch in Kinderstadtteilplänen ausgewiesen werden. Diese Beispiele verdeutlichen, dass Kinder und Jugendliche vielfältige Räume brauchen und nutzen, um sich zu entfalten. Die Anforderungen sind alters- und geschlechtsabhängig, das heißt der Aktionsradius und die Kriterien an die gesuchten Aufenthaltsräume verändern sich. Daher kommt auch der sicheren Vernetzung dieser Orte durch attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindungen eine wichtige Bedeutung zu.³⁴

Von einer verkehrssicheren und barrierefreien Wohnumfeldgestaltung mit ausreichend, gut vernetzten Freiräumen, die Verweil- und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten bieten, profitieren nicht nur Kinder und Familien, sondern alle Bevölkerungsgruppen. Zu einer guten Aufenthaltsqualität dieser Orte gehört auch, dass sie über barrierefrei erreichbare öffentliche Toiletten mit Wickelmöglichkeiten sowie über Ruhezone mit entsprechender Möblierung verfügen.

Ein Wohnquartier wird zu einem Lebensraum, wenn er nicht nur Wohnraum bietet, sondern auch Nahversorgungsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen und Dienstleistungsangebote bereit hält sowie das Wohnen mit dem Arbeiten zusammenführt, d.h. durch Nutzungsmischung. Nicht nur, aber insbesondere für Kinder, Familien und Ältere ist es von Vorteil, Möglichkeiten zur Grundversorgung in unmittelbare Nähe erreichen zu können. Dies ermöglicht soziale Teilhabe, erspart Abhängigkeiten und unnötige Wege. Geschäfte und Cafés beleben nicht nur die Umgebung, sie sind Treffpunkte, schaffen Lebensqualität, halten die

³² Vgl. Krause (2009), S. 125.

³³ Vgl. Schuster/Wenzl (2010): Zukunft Kinder, S. 46f.

³⁴ Vgl. ebd., S. 126.

Kaufkraft in der Kommune und ermöglichen kommunale Einkünfte. Nicht zuletzt befördern sie auch die umweltverträgliche Nahmobilität.

Bei einer angedachten Überarbeitung bestehender räumlicher Strukturen sollte das Konzept »Stadt der kurzen Wege« bei der kommunalen Flächennutzungsplanung und bei der Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung zugrunde gelegt werden.³⁵ Zudem bietet es sich an, multifunktionale Nahversorgungszentren oder mobile Angebote zu unterstützen bzw. zu initiieren.

Einen Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen des Wohnumfeldes kann durch das Konzept Shared Space geleistet werden. Ziel dieses Konzeptes ist es, die Dominanz des Verkehrs im öffentlichen Raum aufzuheben und für eine Nutzungsmischung zu sorgen. Dafür wird auf spezifische Gestaltungselemente gesetzt. Diese fördern zugleich das gleichberechtigte und respektvolle Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden.³⁶

Forderung an die Bundesebene

- Spielleitplanung als Förderposition in die Städtebauförderung und in Förderprogramme wie z.B. der Dorferneuerung des Bundes aufnehmen

Forderung an die Landesebene

- Erlass eines Spielraumgesetzes³⁷ oder adäquater Spielentwicklungsstrategien oder -konzepte

Forderungen an die Kommunalebene

- Verabschiedung eines kommunalen Kinder- und Familienfreundlichkeitskonzeptes mit Maßgaben insbesondere für das Mobilitätsangebot
- Erlass einer kommunalen verpflichtenden Kinder- und Familienverträglichkeitsprüfung mit Vorgaben für die Stadtentwicklungs-, Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplanung
- Erarbeitung eines kommunalen Spielraumkonzeptes
- Entwickeln von Vorgaben für städtebauliche Verträge zur Schaffung öffentlicher Freiräume nach Maßgabe der kommunalen Kinder- und Familienfreundlichkeitsvorgaben
- Orientierung am Leitbild »Stadt der kurzen Wege«
- Einrichten von Shared Space-Zonen

Weitere konkrete Forderungen an die kommunale Planung enthält die Checkliste im Anhang.

³⁵ Vgl. UBA (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege.

³⁶ Weitere Informationen: Vgl. VCD (2009): VCD Position Shared Space.

³⁷ Gemeinden im österreichischen Bundesland Vorarlberg sind verpflichtet, Kindern das Spielen im Freien verstärkt zu ermöglichen. Dazu wird von ihnen u.a. verlangt, ein Spielraumkonzept zu erstellen. Weitere Informationen: Amt der Vorarlberger Landesregierung (2009) (Hrsg.): »Kinder in die Mitte« – Miteinander der Generationen.

4. Für mehr Beteiligung

In vielen Kommunen, aber auch bei vielen Verkehrsunternehmen ist die Haushaltslage sehr angespannt. Daher müssen die verfügbaren Mittel besonders sorgfältig eingesetzt werden. Eine Möglichkeit, der gezielten Steuerung von Infrastrukturprojekten und Angebotsplanungen bieten Beteiligungsverfahren.³⁸ Sie können nicht nur dazu beitragen, dass die Investitionen dem tatsächlichen Bedarf zugutekommen. Werden alle Teile der Bevölkerung berücksichtigt, kann vielfältiges lokales Wissen einfließen, welches die Vorhabenplanung auf verschiedenen Wegen unterstützt. Mitwirkungsprozesse helfen, Konfliktpotentiale rechtzeitig zu identifizieren und zu entschärfen. Darüber hinaus unterstützen Beteiligungsverfahren und eine transparente Beschlussfassung die Akzeptanz von Entscheidungen und erhöhen die Legitimation.³⁹ Nicht zu vernachlässigen ist, dass Prozesse, die die Bedürfnisse der Betroffenen ernst nehmen, auch den Bezug zur und die Bindung an die Kommune bzw. an das Verkehrsunternehmen erhöhen können.⁴⁰

Mit Ausnahme der Bauleitplanung und bei Planfeststellungsverfahren gibt es keine gesetzlich vorgeschriebene Pflicht zur Beteiligung der Bevölkerung. Sie ist jedoch eine wichtige Voraussetzung, um eine verkehrssichere als auch umweltverträgliche Mobilitätsgestaltung erfolgreich umzusetzen. Denn nur durch ein dezidiert an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer abgestimmtes Mobilitätsangebot wird dieses auch angenommen. Geeignete und erprobte Verfahren gibt es viele, zu nennen sind u.a. Verkehrsforen, projektbegleitende Beiräte, Runde Tische, Workshops, Arbeitsgruppen mit unterschiedlichen Teilnehmerkreisen, Stadtpaziergänge, internetbasierte Beteiligungsverfahren.⁴¹

Kinder und Jugendliche haben eine von Erwachsenen sehr unterschiedliche Wahrnehmung und andere Bedürfnisse. Sie sind, je nach Alter, auch nicht mit den auf Erwachsene ausgerichteten Methoden erreichbar. Um ihre Belange berücksichtigen zu können, müssen sie unter Anwendung geeigneter Methoden und Verfahren beteiligt werden.⁴²

Forderung an die Landesebene

- Festschreibung von Partizipation bei allen Planungsprozessen

Forderungen an die Kommunalebene

- Entwicklung einer Beteiligungsstrategie, die alle relevanten Akteursgruppen umfasst, für alle kommunalen Planungsvorhaben
- Verwaltungsstellen zur Berücksichtigung der Interessen von Kindern, Jugendlichen und Familien schaffen bzw. vorhandene einbinden

³⁸ Mit dieser Begründung hat sich z.B. die Stadt Langen für die Spielleitplanung entschieden. Vgl. Apel, Peter (2011): Der erfolgreichen Verbreitung der Spielleitplanung steht die geringe Verbindlichkeit als Fachplanung gegenüber, in: Deutsches Kinderhilfswerk e.V. (2011), S. 4.

³⁹ Ausführlich dazu: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.) (2011): Handbuch zur Partizipation, insbes. S. 58-60.

⁴⁰ Vgl. Willinger, Stephan (2011): Die Stadt als Freiraum – Kinder- und jugendfreundliche Stadtentwicklung als Herausforderung und Chance, in: Deutsches Kinderhilfswerk e.V. (2011), S. 2.

⁴¹ Vgl. BMVBS (2010): Freiräume für Kinder und Jugendliche; FGSV (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung.

⁴² Siehe Checkliste, Punkt 4.

Weitere konkrete Forderungen an die kommunale Planung enthält die Checkliste im Anhang.

Forderung an Verkehrsunternehmen

- Institutionalisierte Berücksichtigung von Nutzer(innen)interessen bei der Angebotsplanung, z.B. durch Befragungen und Workshops in Schulen, die Einbeziehung von Fahrgastbeiräten oder Jugendvertretungen (z.B. Kinder- und Jugendparlamente)

Weitere konkrete Forderungen an Verkehrsunternehmen enthält die Checkliste im Anhang.

Auf dem Weg zu einem kinder- und familienfreundlichen Mobilitätsangebot

Im Folgenden werden zentrale Voraussetzungen und Anknüpfungspunkte innerhalb der bestehenden kommunalen Strukturen benannt, um ein familienfreundliches Mobilitätsangebot zu schaffen.

4.1 Erfolgsfaktoren

Viele Kommunen bezeichnen sich bereits als familienfreundlich. Mangels eines einheitlichen Prüfverfahrens auf Kreis-, Landes- oder Bundesebene wurden jeweils eigene Kriterien erarbeitet und Prüfverfahren durchgeführt. Das Thema Mobilität wird daher sehr unterschiedlich berücksichtigt. Einheitliche Kriterien und Durchführungsbestimmungen ermöglichen zwar eine bessere Vergleichbarkeit unter den Kommunen und eine größere Bekanntheit des Verfahrens, doch auf allen Ebenen gibt es bereits gute Ansätze, die um das Themenfeld der kinder- und familienfreundlichen Mobilität mit den genannten Aspekten erweitert werden können. Es müssen also nicht zwingend neue Prozesse und Strukturen geschaffen werden. Berücksichtigt werden sollten aber die folgenden Kriterien:

Familienfreundlichkeit setzt gemeinsame Anstrengungen von kommunaler Politik, Verwaltung und externen Akteuren voraus. Dazu braucht es nicht nur ein Leitbild, das öffentlichkeitswirksam vertreten wird, sondern auch ein abgestimmtes, verbindliches und stringentes Handlungskonzept, das ein fester Bestandteil kommunaler Planungen ist. Dieses Leitbild sollte als langfristiges kommunales Ziel auch strukturell verankert werden.

Dessen Akzeptanz und damit auch Erfolg beginnt bereits auf der Ebene der Entwicklung. Die Konzepterarbeitung muss in einem transparenten und nachvollziehbaren Entscheidungsprozess unter Beteiligung aller relevanten gesellschaftlichen Akteure erfolgen. Nur so können alle bestehenden Interessen »eingefangen« werden, um möglichen späteren Konflikten vorbeugen zu können.

Da es sich bei der Etablierung als familienfreundliche Kommune um eine Querschnittsaufgabe handelt, ist es entscheidend, die Prozesse der Entwicklung und Umsetzung an die kommunale Führungsebene, das heißt an die Bürgermeisterin oder den Bürgermeister zu binden. Hinter einem solchen Prozess muss eine qua Amt angesehene Person stehen, die Neutralität verspricht und über Entscheidungsbefugnisse in möglichen Konfliktsituationen verfügt.

Weiterhin ist es entscheidend, im Rahmen des Gesamtkonzeptes für jeden Zuständigkeitsbereich terminierte Zielvorgaben zu vereinbaren bzw. zu beschließen, die in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Die Evaluationsergebnisse müssen in den Gesamtprozessplan eingearbeitet werden.

Ein zentraler Teil bei der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für die Umsetzung von Kinder- und Familienfreundlichkeit ist neben der Definition von Zielen und Kriterien auch die Festlegung der zu ergreifenden Einzelprojekte und der dafür geltenden Zuständigkeiten. Die thematische fachressortübergreifende Zusammenarbeit, die Einbindung externer Akteure sowie der Informations(rück)fluss zwischen den Beteiligten sollte von einer Koordinationsstelle mit inhaltlicher Kompetenz und Rückhalt von der Führungsebene gesteuert werden.⁴³

4.2 Anknüpfungspunkte

Bei der Förderung von Kindern und Familien handelt es sich um eine zentrale kommunale Aufgabe. Aufgrund breiter gesetzlicher Rahmenvorgaben (z.B. der UN-Konvention über die Rechte der Kinder) besteht ein großer Auslegungsspielraum, der es Kommunen aber auch ermöglicht, sich bei der Ausgestaltung direkt an den Gegebenheiten vor Ort zu orientieren.⁴⁴ Zu betonen ist, dass die beschriebenen Anforderungen an ein kinder- und familienfreundliches sowie umweltverträgliches Mobilitätsangebot nicht zwingend neue Strukturen und Prozesse voraussetzen. Vielmehr bestehen in den etablierten Abläufen bereits vielfältige Anknüpfungspunkte, so z.B.:

a) Verkehrssicherheitskonzepte

Viele Kommunen haben sich das Ziel gesetzt, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die insbesondere unter dem Punkt »1. Für mehr Verkehrssicherheit im Straßenverkehr« genannten Forderungen sowie die in der beigefügten »VCD-Checkliste für ein kinder- und familienfreundliches Mobilitätsangebot« enthaltenen Maßnahmen können die kommunalen Verkehrssicherheitskonzepte ergänzen und dazu beitragen, den Verkehr insbesondere für Kinder und Jugendliche sicherer zu machen.

b) Familienfreundlichkeitsprüfung

In vielen Kommunen wurden bereits Kriterien für Familienfreundlichkeit definiert. Diese sollten um den Punkt »Kinder- und familienfreundliches sowie umwelt-

⁴³ In Stuttgart und Salzgitter handelt es sich beim Büro der/s Kinderbeauftragten um eine Stabsstelle, die direkt dem Büro der/des Bürgermeisterin/s zugeordnet ist.

⁴⁴ Vgl. Hellmann, M./Kukat, M. (2002): Familien- und Kinderfreundlichkeit. Prüfverfahren – Beteiligung - Verwaltungshandeln. Ein Praxisbuch für Kommunen, S. 43ff.

verträgliches Mobilitätsangebot« mit entsprechenden Zielvorgaben, Kriterien und Checklisten ergänzt werden. Bei der inhaltlichen Aufbereitung sollten die genannten Erfolgskriterien berücksichtigt werden.

Die im Anhang beigefügte »VCD-Checkliste für ein kinder- und familienfreundliches Mobilitätsangebot« unterstützt Kommunen dabei, Mobilitätsaspekte in ihre bisherigen Prüfverfahren zu integrieren bzw. sich eigene Kriterien zu erarbeiten.

c) Städtebauliche Rahmenplanung

Ein passender Ansatzpunkt für die Überarbeitung bestehender Planungskriterien stellt die Erschließung neuer kommunaler Quartiere oder der Handlungsbedarf in bestehenden, sich stark wandelnden Vierteln dar. Für diese Bereiche kann - modellhaft - der Rahmen für ein kinder- und familienfreundliches kommunales Mobilitätsangebot erarbeitet und umgesetzt werden.

d) Städtebauliche Verträge

Gemeinden haben die Möglichkeit, städtebauliche Verträge abzuschließen. Insbesondere bei der Erschließung neuer Quartiere sollten Bauträger dazu verpflichtet werden, öffentliche und multifunktional nutzbare Freiräume zu schaffen.

e) Bestellungen Nahverkehr

Der Nahverkehr stellt eine öffentliche Dienstleistung dar, die von Ländern und Aufgabenträgern (Kommunen, Zweckverbände) beauftragt wird. Diese haben über die Formulierung der Ausschreibungskriterien, der Verkehrsverträge oder der Nahverkehrspläne die Möglichkeit, den Angebotsrahmen zu beeinflussen. Hier sollte Kinder- und Familienfreundlichkeit einbezogen werden.

f) Informationsangebot

Bestehende Angebote müssen bekannt sein, um genutzt zu werden. Kommunen nutzen bereits vielfältige Kanäle, um ihre Bürgerinnen und Bürger über kommunale Abläufe zu unterrichten. Diese können auch für kinder- und familienspezifische Informationen rund um das kommunale Mobilitätskonzept und -angebot genutzt werden. Zu nennen sind hier beispielhaft Amtsblätter oder der kommunale Internetauftritt. Darüber hinaus werden Familien von vielen Kommunen auch direkt angeschrieben, z.B. nach der Geburt eines Kindes oder im Rahmen des Neubürgermarketings. Einige Kommunen erstellen spezifische kommunale Informationsratgeber für Familien. Daneben sollten auch kindgerechte Informationswege genutzt werden.

Letztlich können Kommunen auch zentrale kommunale und öffentliche Einrichtungen oder kommunal geförderte Angebote für Familien motivieren, Informationen zur Erreichbarkeit per Umweltverbund weiterzugeben bzw. öffentlich zu publizieren.

Entscheidend ist, dass auf das Mobilitätsangebot und damit zusammenhängende Änderungen bzw. Neuerungen regelmäßig bekanntgemacht werden.

g) Wettbewerbe und Förderprogramme

Nicht nur Förderprogramme, sondern auch Wettbewerbe und Rankings geben Anstöße für inhaltliche Neuerungen. Sowohl auf Bundes-, Landesebene und Landkreisebene bestanden und bestehen verschiedene kommunale Vergleiche in Bezug auf Familienfreundlichkeit.⁴⁵ Sowohl bei Wettbewerben als auch bei Förderungen blieb der Aspekt eines kinder- und familienfreundlichen kommunalen Mobilitätsangebotes bisher eher unberücksichtigt. Die Vorteile einer guten Erreichbarkeit der kommunalen Infrastruktur auch ohne Auto wurden im Vorangegangenen erläutert. Sie legen nahe, das Mobilitätsangebot als Bewertungskriterium kommunaler Vergleiche oder Wettbewerbe sowie in Förderprogramme zum Stadtumbau oder für Klimaschutz aufzunehmen.

⁴⁵ Z.B. Familienatlas des Bundesfamilienministeriums (zuletzt: 2007); »Landeswettbewerb Familienfreundliche Kommune« Hessen (zuletzt: 2007); Landeswettbewerb »Familienfreundliche Kommune MV« 2011; »Familienfreundliche Gemeinde« im Landkreis Mühldorf (2010); »Familienfreundliches Oberfranken 2011«.

Literaturverzeichnis

- Amt der Vorarlberger Landesregierung (Hg.) (2009): »Kinder in die Mitte«– Miteinander der Generationen, Bregenz; abrufbar unter:
www.vorarlberg.at/pdf/handbuchentgueltig.pdf (Zugriff: Okt. 2011).
- Apel, Peter (2011): Der erfolgreichen Verbreitung der Spielleitplanung steht die geringe Verbindlichkeit als Fachplanung gegenüber, in: Deutsches Kinderhilfswerk e.V. (Hg.): 10 Jahre Spielleitplanung. Erfolge, Herausforderungen, Ausblick, Berlin, S. 4f.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (o.J.): Sicherheitsaudit von Straßen; abrufbar unter:
www.bast.de/nn_42742/DE/Aufgaben/abteilung-v/referat-v1/sicherheitsaudit/sicherheit_saudit.html (Zugriff: Okt. 2011).
- Blinkert, Baldo: Die Bedeutung des Wohnumfeldes für das Heranwachsen junger Menschen – Städte brauchen außerhäusliche Aktionsräume; abrufbar unter:
www.aba-fachverband.org/index.php?id=176 (Zugriff: Dez. 2011).
- Büro für Empirische Sozialforschung+Evaluation (2009): Abschlussbericht über die Durchführung und Ergebnisse der Familienbefragung in Bad Sassendorf 2009, Hilchenbach; abrufbar unter:
www2.bad-sassendorf.de/downloads/Abschlussbericht_Familienbefragung.pdf (Zugriff: Okt. 2011).
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)/ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) (2007): Stadtquartiere für Jung und Alt. Das ExWoSt-Forschungsfeld »Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere«, Bonn und Berlin.
- BMVBS (2009): Stadt als Wohnort für Familien. Ergebnisse der ExWoSt-Studie »Strategien und Aktionsfelder für städtisches Wohnen von Familien«, Berlin und Bonn; abrufbar unter:
www.bbsr.bund.de/nn_821164/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2009/StadtWohnortFamilien.html (Zugriff: Aug. 2011).
- Faktor Familie GmbH – Lokale Familienforschung und Familienpolitik; abrufbar unter:
www.faktorfamilie.de/faktor-familie/home/ (Zugriff: Dez. 2011).
- Hellmann, M./Kukat, M. (2002): Familien- und Kinderfreundlichkeit. Prüfverfahren – Beteiligung – Verwaltungshandeln. Ein Praxisbuch für Kommunen, Stuttgart.
- Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas)/Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur-Aufkommen-Emissionen-Trends, Bonn und Berlin; abrufbar unter:
www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_1.pdf (Zugriff: Dez. 2011).
- infas/DLR (2009): Generation Auto? Aktuelle Ergebnisse zur Kindermobilität. Präsentation auf dem Kinderkongress 2009; abrufbar unter:
<http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Follmer%20Kinderkongress%202009%20Generation%20Auto.pdf> (Zugriff: Dez. 2011).

- Kraftfahrzeugsbundesamt (KBA) (2011): Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 01.01.2011; abrufbar unter:
www.kba.de/dln_031/nn_124394/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand__inhalt.html?__nnn=true (Zugriff: Okt. 2011).
- Köcher, Renate (2011): Die Betreuungssituation von Schulkindern aus Sicht der Eltern, in: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend/Lokale Bündnisse für Familien (Hg.). (2011): Dokumentation. Lokale Bündnisse auf Erfolgskurs. Bundeskongress der Lokalen Bündnisse für Familie am 31. Januar 2011, S. 17-31; abrufbar unter:
www.lokale-buendnisse-fuer-familie.de/veranstaltungen/bundeskongress-der-lokalen-buendnisse-fuer-familie/bundeskongress.html (Zugriff: Sept. 2011).
- Krause, Juliane (2009): Mobilität von Kindern und Jugendlichen im öffentlichen Raum, in: Friedrich, Bernhard (Hg.): Bewegung im Raum – Raum in Bewegung (= Stadt und Land als Handlungsfeld, Bd. 6), Frankfurt/M., Berlin, Bern u.a., S. 111-134.
- Lindenmann, H.P./Koy, Th. (2000): Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit, in: Strasse und Verkehr, Heft 9/2000, S. 1-12, abrufbar unter:
www.ivt.ethz.ch/iv/research/tempo30/artikel_tempo30.pdf (Zugriff: Okt. 2011).
- Opper/Worth u.a. (2007): Motorik-Modul (MoMo) im Rahmen des Kinder- und Jugendgesundheits surveys (KiGGS), in: Bundesgesundheitsblatt-Gesundheitsforschung-Gesundheitsschutz 5/6-2007, S. 879-888, 886; abrufbar unter:
www.kinderumweltgesundheit.de/index2/pdf/gbe/6194_1.pdf (Zugriff: Oktober 2011).
- prognos (2010): Verbrauchermonitoring. Perspektiven der Verbraucher zum Klimaschutz: Mobilität&Ernährung, Berlin.
- Robert Koch Institut (RKI) (Hg.) (2006): Erste Ergebnisse der KiGGS-Studie zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland, Berlin; abrufbar unter:
www.kiggs.de/experten/erste_ergebnisse/elternbroschuere/index.4ml (Zugriff: Oktober 2011).
- Saary, Katalin (2011): Eine kinderfreundliche Stadtplanung braucht die Verkehrsplanung, in: Deutsches Kinderhilfswerk e.V. (2010): 10 Jahre Spielleitplanung. Erfolge, Herausforderungen, Ausblick, S. 10f., Berlin.
- Schuster, Wolfgang/ Wenzl, Roswitha (2010): Zukunft Kinder. Programm für ein kinderfreundliches Stuttgart, Stuttgart.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hg.) (2011): Handbuch zur Partizipation, Berlin.
- Stadt Köln. Der Oberbürgermeister (2011): Stadt mit Zukunft. Gestalten mit Kindern und Jugendlichen, Köln.
- Statistisches Bundesamt Deutschland (2011): 2011: Zahl der Verkehrstoten steigt voraussichtlich um 7 % auf 3 900. Pressemitteilung Nr.462 vom 12.12.2011, abrufbar unter:
www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2011/12/PD11__462__46241.psm1 (Zugriff: Febr. 2012).

- Umweltbundesamt (UBA) (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotentiale. Ein Sachstandbericht des Umweltbundesamtes, Dessau-Roßlau; abrufbar unter:
www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3773.pdf (Zugriff: Okt. 2011).
- UBA (Hg.) (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie, Dessau-Roßlau; abrufbar unter:
www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/4151.html (Zugriff: Jan. 2012).
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)(2009): VCD Masterplan (Kurzfassung) Vision Zero, Berlin; abrufbar unter:
www.vcd.org/visionzero.html
- VCD (2009): VCD Position Shared Space, Berlin; abrufbar unter:
www.vcd.org/shared_space.html > Download.
- VCD (2010): VCD Bahntest 2010 – Hürdenlauf zur Abfahrt, Berlin; abrufbar unter:
www.vcd.org/bahntest_ergebnisse_2010.html
- VCD (2010): Mit Kindern unterwegs. Ergebnisse der VCD-Befragung, Berlin; abrufbar unter:
www.vcd.org/mit_kindern_unterwegs.html > Downloads.
- VCD (2010): VCD Städtecheck Verkehrssicherheit, Berlin; abrufbar unter:
www.vcd.org/verweis_vcd_staedtecheck.html > Download.
- VCD (2012): Klimafolgen des Verkehrs, Berlin; abrufbar unter:
www.vcd.org/mit_kindern_unterwegs.html > Downloads.
- VCD Arbeitskreis Seniorenmobilität (2010): Gute Beispiele im ÖPNV, Berlin; abrufbar unter:
www.vcd.org/gutebeispiele.html > Downloads.
- VCD (2011): VCD Bahntest 2011 - Qualität und Service im Fernverkehr, Berlin; abrufbar unter:
www.vcd.org/bahntest_ergebnisse_2011.html
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2008): Hintergrundpapier »Mobilität von Familien in Deutschland«: Ergebnisse einer Studie von TNS Infratest unter Familien. Im Rahmen der Kampagne »Damit Deutschland mobil bleibt. Busse und Bahnen.« Die Studie wurde erstellt im Rahmen der (Jahres-)Kampagne »Vorfahrt für Familien«, die 2008 zusammen mit dem DFV durchgeführt wurde.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2009): Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025, Untersuchung im Auftrag des VDV, des Deutschen Städtetages und 13 Bundesländer, Köln.
- Willinger, Stephan (2011): Die Stadt als Freiraum – Kinder- und jugendfreundliche Stadtentwicklung als Herausforderung und Chance, in: Deutsches Kinderhilfswerk e.V. (2011): 10 Jahre Spielzeitplanung. Erfolge, Herausforderungen, Ausblick, S. 2f., Berlin.
- Zentrum für interdisziplinäre Ruhrgebietsforschung (ZEFIR) der Ruhr Universität Bochum (2007): Familienbericht Mülheim a.d.R. 2007. Lebenslage und Zufriedenheit von Familien in Kooperation mit der Stadt Mülheim an der Ruhr; abrufbar unter:
www.muelheim-ruhr.de/cms/familienbericht_muelheim_an_der_ruhr1.html
(Zugriff: Okt. 2011).

ZEFIF (2006): Familienbericht Oberhausen 2006. Lebenslage und Zufriedenheit von Familien in Kooperation mit der Stadt Oberhausen; abrufbar unter:
www.ruhr-uni-bochum.de/imperia/md/content/zefir/sozialberichterstattung/familienberichterstattung/familienbericht_oberhausen_2006.pdf (Zugriff: Okt. 2011).

Herausgeber

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

Rudi Dutschke-Straße 9

10969 Berlin

Fon 030/280351-0

Fax 030/280351-10

mail@vcd.org

www.vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© **VCD e.V./DFV 02/2012**

Checkliste für ein kinder- und familienfreundliches Mobilitätsangebot

Die Umsetzung eines kinder- und familienfreundlichen Mobilitätsangebotes ist eine kommunale Querschnittsaufgabe. Daher handelt es sich bei der vorliegenden Checkliste um eine Zusammenstellung von Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrssicherheit, des Umweltverbundes, des Wohnumfeldes und der Beteiligung.

Die Checkliste ist in intensivem Austausch mit Expertinnen und Experten aus Kommunen und Verkehrsunternehmen sowie mit Planerinnen und Planern entstanden. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen sind schon erprobt und konnten mit guten Praxisbeispielen hinterlegt werden. Bei anderen Maßnahmen herrscht zwar Einigkeit über ihre Bedeutung für eine familienfreundliche Mobilität, aber es fehlt noch an der Umsetzungsreife. Mit der Checkliste haben wir versucht, die wichtigsten Aspekte für eine familienfreundliche Mobilität auf kommunaler Ebene übersichtlich zusammenzustellen. Sie erhebt insofern keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sie kann gemeinsam ergänzt und angepasst werden. Am Ende jedes Themenkapitels wurden Erläuterungen, Tipps und gute Beispiele zusammengestellt, die bei der konkreten Umsetzung helfen können.

Die Checkliste möchte somit Kommunen und Verkehrsunternehmen unterstützen, die sich des Themas »Kinder- und familienfreundliche Mobilitätsangebote« neu annehmen möchten, sie möchte aber auch Kommunen und Verkehrsunternehmen, die diesbezüglich bereits sehr engagiert sind, in ihrem Vorgehen bestätigen und weitere Anregungen geben: So soll dieser Katalog einerseits dazu dienen, den bisherigen Stand kinder- und familienfreundlicher Mobilitätsangebote vor Ort zu erheben, er kann andererseits aber auch der Planung zugrundegelegt und für eine Erfolgskontrolle genutzt werden.

Die Checkliste richtet sich an die für Verkehr, Stadtentwicklung, Familien, Kinder und Jugendliche in Kommunen zuständigen Ämter, an Verkehrsunternehmen und an engagierte Initiativen.

Inhaltsüberblick

A. Verkehrssicherheit.....	3
B. Familienfreundlicher Umweltverbund.....	9
Allgemein	9
Fuß- und Radverkehr	9
Öffentlicher Nah- und Fernverkehr	10
C. Kinder- und familienfreundliches Wohnumfeld	15
D. Beteiligung	19

A. Verkehrssicherheit	✓
1. Verkehrsberuhigung/ Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 30 km/h innerorts, jedoch insbesondere in Wohngebieten, auf Kita-, Schul- und Freizeitwegen	
2. Schaffen von auch bei Dunkelheit sicheren und gut einsehbaren Räumen und Wegen für Kinder und Jugendliche	
3. Schaffen einer sicheren Infrastruktur für den Fußverkehr mit sicheren, gut einsehbaren Fahrbahnübergängen insbesondere auf Kinder- und Jugendwegen, d.h. vor allem in Wohngebieten, vor Kitas, Schulen, Spiel- und zentralen Aufenthaltsorten von Kindern und Jugendlichen sowie an allen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs	
4. Direkte, sichere und gut einsehbare Führung des Radverkehrs mit sicheren Knotenpunkten/ Kreuzungsbereichen	
5. Durchführen von Sicherheitsaudits bei Neu- und Umbauten von Verkehrsknotenpunkten und bei Fahrbahnübergängen und Einberufen von Unfallkommissionen	
6. Fuß- und radverkehrsfreundliche Ampelschaltung	
7. Getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrsnetzes bevorzugen	
8. Erstellen von Schulwegeplänen und Schulradverkehrsplänen für alle Schulen und Freizeiteinrichtungen unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen (Kinderwege- und Kinderradverkehrspläne) <ul style="list-style-type: none"> • Veröffentlichen der Informationen auf den Webseiten der Kommune, der Schulen und Freizeiteinrichtungen • Regelmäßige Aktualisierung der Pläne • Öffentliche Bekanntmachung/ Bewerbung der Pläne 	
9. Förderung der Mobilitätserziehung innerhalb und außerhalb von Kitas und Schulen	
10. Einrichtung eines Verkehrssicherheitsausschusses, z.B. als öffentlicher runder Tisch, so dass die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bzw. deren Interessensvertretungen möglich ist.	
11. Erhöhung der Sichtbarkeit von Fußgängern und Radfahrern mithilfe von Straßenbeleuchtungen und Aufklärungskampagnen	
12. Erhöhung der Sicherheit vor Kindergärten, Schulen und Freizeiteinrichtungen durch Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs	
13. Aufklärung von Eltern über das Unfallrisiko, das im Pkw mitfahrende Kinder bei nicht ausreichender Sicherung tragen.	

Anmerkungen/Erläuterungen

1. Es genügt nicht, direkt vor Kindergärten, Schulen und Freizeiteinrichtungen verkehrsberuhigte Bereiche oder Tempo-30 Zonen auszuweisen, da auch der Weg dorthin für die Verkehrssicherheit entscheidend ist. Die Wege müssen deshalb mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen erfasst und dokumentiert werden. Z.T. wird dies in Kinderstadtplänen geleistet.
2. Kinder und Jugendliche halten sich im gesamten kommunalen Gebiet auf. Daher sollten nicht nur einzelne Wege für Kinder und Jugendliche verkehrssicher gestaltet werden, sondern dies sollte möglichst flächendeckend geschehen. Insbesondere in Wohngebieten sollten gleichartige Verkehrsverhältnisse vorherrschen, um Kindern und Jugendlichen die Orientierung im Verkehr zu erleichtern. Darüber hinaus sollten die Wege sowohl unabhängig von Tages-, als auch von Jahreszeiten sicher zu nutzen sein. In diesem Zusammenhang sind auch unterschiedliche Routenführungen, d.h. Tages- und Nachtrouten denkbar.
3. Siehe unter 4.
4. Eine gute Einsehbarkeit von Fahrbahnübergängen und Kreuzungsbereichen ist besonders für Kinder aufgrund ihrer geringen Körpergröße zentral, denn sie können das Verkehrsgeschehen weniger gut übersehen und werden auch selbst schlechter gesehen. Die konkrete Planung dieser Maßnahmen sollte unter rechtzeitiger und umfassender Beteiligung von Kindern, Jugendlichen und anderer mobilitätseingeschränkter Personen erfolgen, denn ihre Wege und Wahrnehmungen des Verkehr unterscheiden sich sehr deutlich von Erwachsenen bzw. von Erwachsenen ohne Mobilitätseinschränkung (s. Abschnitt D: Beteiligung).

Konkret ist dafür notwendig:

- Ermitteln der Wege von Kindern und Jugendlichen
- Überprüfen der Erfordernisse: Ist eine Ampel notwendig? Ist ein Zebrastreifen sinnvoll?

Gute Maßnahmen sind außerdem

- Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln, da sie die Sichtbarkeit von Kindern erhöhen und das Sichtfeld erweitern. Bei Mittelinseln kommt hinzu, dass sie durch die Reduzierung auf den Einrichtungsverkehr die Komplexität des Verkehrs deutlich senken.
 - Parkraumbegrenzung oder/ und Reduzierung des unerlaubten Parkens auf Gehwegen und Radverkehrsverbindungen und in Kreuzungsbereichen durch Kontrollen und ggf. bauliche oder gestalterische Maßnahmen. Bewährt haben sich dafür z.B. in Hamburg Fahrradstreifen der Polizei, die u.a. Behinderungen im Radverkehrsnetz direkt an das Ordnungsamt gemeldet haben.
5. Sicherheitsaudits helfen dabei, Sicherheitsdefizite bei Straßenbau- und Quartierplanungen rechtzeitig zu identifizieren, sodass diesen im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess noch rechtzeitig abgeholfen werden kann. Weitere Informationen: BAST: Sicherheitsaudit von Straßen, (Vgl. www.bast.de/nn_42742/DE/Aufgaben/abteilung-v/referat-v1/sicherheit_saudit/sicherheitsaudit.html, Zugriff: 28.10.11)

Best Practise: In der Stadt Berlin werden Sicherheitsaudits bei allen Straßenbauprojekten durchgeführt. (Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2011): Verkehrssicherheitsbericht 2011. Berlin Sicher Mobil – Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010, S. 19.)

6. **Best Practise:** In Marl wurde damit begonnen, herkömmliche Fußgängerampeln an zentralen Knotenpunkten zu Kinderampeln umzurüsten. Sie zeichnen sich u.a. durch kürzere Wartezeiten und eine gleichberechtigte Phaseneinteilung für Fußgänger(innen), Radfahrer(innen) und Autofahrer(innen) aus. Die gesamte Umlaufzeit des Signalprogramms beträgt in der Regel 45 Sekunden, die Grün-Zeiten sind jeweils 15 Sekunden lang. Lag schon länger keine Fußgänger(innen)-Anforderung vor, erhalten diese innerhalb von 7 Sekunden Grün. Als weiteren Schutz für Kinder wurde eine zusätzliche »Angstsekunde« eingearbeitet. So vergehen an den Kinderampeln 5 Sekunden zwischen dem Fahrverkehr-Grün-Ende und dem Fußgänger(innen)verkehr-GRÜN-Beginn.

(Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_fussverkehr.htm)

7. Der Fuß- und Radverkehr sollte möglichst getrennt geführt werden. In verkehrsberuhigten Bereichen und in Tempo 30-Zonen ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu bevorzugen. Fahrradstreifen sind dafür besonders geeignet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich viele Personen, insbesondere Kinder oft unsicher fühlen, wenn sie im Fließverkehr mitfahren sollen. Dieses subjektive Unsicherheitsgefühl steht jedoch in Diskrepanz zur objektiven Gefahrensituation. Wer an Kreuzungen von Gehwegen auf die Fahrbahn herunterfährt, noch dazu auf der falschen Fahrbahnseite trägt als Radfahrender ein bis zu fünfmal höheres Unfallrisiko. (Vgl. Deutsches Institut für Urbanistik (2010): Seminarunterlagen »Verkehrssicherheit und Radverkehr«; Bundesanstalt für Straßenwesen (2009): Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern (=Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen), Bergisch-Gladbach.) An Schulen sollten deshalb regelmäßig Informationsabende zur Sicherheit im Radverkehr stattfinden.
8. Schulweg- und Schulradwegpläne sind eine wichtige Hilfestellung für Eltern. In vielen Kommunen gehören Schulwegpläne zum Standard. Oft werden sie aber nicht ausreichend kommuniziert, sodass viele Eltern sie nicht kennen und berücksichtigen können. Die Pläne können z.B. auf Elternabenden oder in kommunalen Informationsbroschüren vorgestellt werden. Sie sollten aber auch auf den Homepages der Kommune, der Schulen und Freizeiteinrichtungen genannt werden und auffindbar sein. Dazu müssen sie auf kommunalen Seiten z.B. unter Familie, Kinder oder Schule verlinkt sein und nicht nur unter dem Punkt Verkehr.

Eine Hilfe zur Erstellung von Schulwegplänen bietet: www.Schulwegplaner.de (Zugriff: 9.02.2012)

Best Practise: In Heidelberg wurde begonnen, Kinderwegepläne für alle Stadtteile zu erstellen. Diese sind im Internet abrufbar, sie werden aber auch an Schulen und anderen Einrichtungen für Kinder ausgehängt und liegen in den Bürgerämtern zur Abholen bereit.

(Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_fussverkehr.htm)

9. Nachhaltige Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitstrainings müssen sich am Prinzip des lebenslangen Lernens orientieren. D.h. schon für den Kindergarten müssen Bildungsangebote zur Verfügung stehen, bis hin zur Berufsschule, Universität und der mehrstufigen Fahrprüfung.

Dabei ist es wichtig, nicht nur Kinder und Jugendliche weiterzubilden, sondern auch die Eltern. Die Kommunen können dies z.B. durch die Förderung außerschulischer Bildungsangebote machen, durch Schulkampagnen und Aktionstage und durch Weiterbildungsangebote für Lehrer(innen) und Erzieher(innen) (Siehe hierzu z.B. www.vcd.org/bildungsservice.htm).

Darüber hinaus ist es wichtig, die Öffentlichkeit mit Aktionstagen und die Fachplanungs-ebene mithilfe von Weiterbildungen immer wieder dafür zu sensibilisieren, dass Kinder aufgrund ihres Alters und ihrer geringen Größe besondere Anforderungen an den Straßenverkehr stellen.

Bei Kommunen mit multikultureller Bevölkerung sollten Materialien in mehreren Sprachen bereitgestellt und ggf. gezielte Kampagnen für Menschen mit Migrationshintergrund durchgeführt werden. Darüber hinaus sollten Genderaspekte Berücksichtigung finden (S. hierzu auch das Kapitel Beteiligung).

Best Practise:

- Im Rahmen des Mobilitätsmanagements der Stadt München »Gscheid Mobil« sollen auch Kinder und Jugendliche – also die mobilen Erwachsenen von morgen – für ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten sensibilisiert werden. Dafür werden an Kindergärten und Schulen verschiedene Projekte durchgeführt. (Kontakt: Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, Verkehrssysteme; www.muenchen.de/verkehr.html, Zugriff: 9.02.2012)
- Viele Verkehrsunternehmen führen mit Schülerinnen und Schülern Busschulen durch, um sie mit dem öffentlichen Nahverkehr vertraut zu machen.

10. Siehe hierzu auch Abschnitt D.

11. Die Sichtbarkeit von Radfahrenden und Zufußgehenden kann erhöht werden, indem eine ausreichende Straßenbeleuchtung auf zentralen Wegen sichergestellt ist. Darüber hinaus sollte regelmäßig über individuelle Schutzmaßnahmen aufgeklärt werden, z.B. über Aktionstage an Schulen in Zusammenarbeit mit externen Partnern oder durch regelmäßige Beleuchtungschecks wie sie beispielsweise der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) oder die Polizei durchführt. (Vgl. www.adfc.de/technik/fahrradteile-und-zubehoer/beleuchtung/adfc-beleuchtungschecks/adfc-beleuchtungschecks, Zugriff: 9.02.2012)

Auch Gruppen werden im Straßenverkehr besser wahrgenommen. Das spricht für den gemeinsam zu Fuß oder per Rad zurückgelegten Schulweg. (Vgl. u.a. www.vcd.org/vcd_laufbus.htm)

12. Gerade vor Kindergärten, Schulen und Freizeiteinrichtungen entstehen häufig gefährliche Verkehrssituationen durch den Hol- und Bringverkehr und das Parken bzw. Halten in unübersichtlichen Situationen. Die Kommunen und die Einrichtungen können dagegen Einiges tun:

- Einrichten eines strikten Halteverbotes vor den Einrichtungen, um die Sichtbarkeit und Sicherheit zu erhöhen
- Ausweisen von sicheren Haltemöglichkeiten, z.B. auf Parkplätzen von in der Nähe gelegenen Einkaufsläden etc. und Ausweisen dieser Haltemöglichkeiten als Umstiegs- punkte z.B. für einen Laufbus, mit dem Kinder den Rest des Weges sicher zu Fuß zurücklegen. Diese Haltestellen sollten auch in Schulwegplänen aufgenommen werden.

Best Practise: In Bremen bestehen mehrere Elternhaltestellen, die über Sitz- und Spielmöglichkeit verfügen. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_fussverkehr.htm)

- Unterstützung von Kampagnen und Aktionen für den »Kita- und Schulweg zu Fuß« z.B. www.vcd.org/vcd_laufbus.html oder www.zu-fuss-zur-schule.de (Zugriff: 9.02.2012)

- Bei öffentlicher Förderung von Einrichtungen: Verpflichtung der Einrichtung zur Information über sichere Fuß- und Radverkehrsverbindungen und Organisation von gemeinschaftlichen Hol- und Bringdiensten (z.B. Laufbus, Shuttle-Bus etc.)

13. Insbesondere auf Kurzstrecken wird oft auf notwendige Sicherheitsmaßnahmen verzichtet.

B. Familienfreundlicher Umweltverbund	✓
Allgemein	
1. Beteiligung der Bevölkerung (insbesondere von Kindern und Jugendlichen) bei der Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes für den Fuß-, Rad-, ÖPNV- und Individualverkehr	
2. Schaffen guter infrastruktureller Voraussetzungen als wesentliche Bedingung für die Förderung des Umweltverbundes	
3. Ermöglichen der guten Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen sowie von zentralen Familienangeboten durch den Umweltverbund	
4. Benennen einer zentralen Ansprechperson für die Belange des Umweltverbundes	
5. Förderung der Intermodalität durch <ul style="list-style-type: none"> • aufeinander abgestimmte Taktung im öffentlichen Verkehr • Ermöglichen der Fahrradmitnahme • Fahrradausleihe (inkl. Kindertransportmöglichkeiten) • ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zentralen Orten der Kommune 	
6. Verknüpfen der kommunalen Förderung von Kindereinrichtungen, Sportvereinen, Musikschulen etc. mit der Auflage, die Mobilität zur Einrichtung per Fuß, Rad, öffentlichem Nahverkehr oder Mitfahrgelegenheiten zu bewerben	
7. Unterstützung von Kampagnen zur Förderung des Umweltverbundes	
Fuß- und Radverkehr	
8. Durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz	
9. Berücksichtigung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)	
10. Schaffen einer ausreichenden Anzahl sicherer und zielnah gelegener Fahrradabstellanlagen im gesamten kommunalen Raum	
11. Bereitstellen von Abstellanlagen für Kinderfahrräder und Räder mit Anhängern	
12. Bereitstellen der Infrastruktur für Elektrofahrräder (insbes. Diebstahlgeschützte Radabstellanlagen mit Ladevorrichtungen)	

Öffentlicher Nah- und Fernverkehr	
13. Nahverkehr (NV): Alle Wohnbereiche werden durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen	
14. NV: Schaffen eines dichten Linien- und Haltestellennetzes	
15. NV: Orientierung der Linienführung an zentralen Quell- und Zielorten für Kinder, Jugendliche und Familien	
16. NV: Beschleunigen des Nahverkehrs	
17. NV: Attraktive Fahrpreisangebote für Schülerinnen und Schüler im Freizeitverkehr	
18. NV: Entlastung des Schüler(innen)verkehrs durch Bedarfsverkehre	
19. NV: Abstimmen der Fahrpläne auf Unterrichts- und sonstige zentrale Zeiten	
20. NV: Durchführen von Busschulen und Betriebshofführungen für Schülerinnen und Schüler	
21. NV: Berücksichtigung von Nutzer(innen)interessen und des lokalen Wissens bei der Angebotsplanung (z.B. über Fahrgastbeiräte)	
22. Fernverkehr (FV): Ausstattung aller Fahrzeuge mit Familienabteilen und Wickelmöglichkeit	
23. FV: Schaffen von kostenlosen Aufenthalts- und Sitzgelegenheiten mit Spielecken und Wickelmöglichkeiten an Bahnhöfen	
24. FV: Günstiger Familientarif beim Gepäckdienst	
25. NV/FV: Angemessene Taktung und transparente, verständliche Fahrpläne	
26. NV/FV: Zielgruppenspezifische Bewerbung der Angebote	
27. NV/FV: Gute Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß und per Rad	
28. NV/FV: Barrierefreie Haltestellen mit Witterungsschutz	
29. NV/FV: Haltestellen an zentralen Knotenpunkten mit Sanitäreinrichtungen und Wickelmöglichkeiten ausstatten	
30. NV/FV: Umfassende und barrierefreie Serviceangebote für Auskunft, Ticketerwerb und Fahrtbegleitung	
31. NV/FV: Einsatz von kompetentem und freundlichem Servicepersonal	
32. NV/FV: Barrierefreie Fahrzeuge mit ausreichend Platz für Gepäck/	

Fahrräder/Kinderwagen o.Ä.	
33. NV/FV: Verständliche, einfache Tarifübersichten und günstige Familientarife	
34. NV/FV: Berücksichtigen der Bedürfnisse von Kindern und Familien im Kund(inn)enzufriedenheitsindex	
35. NV/FV: Zielgruppenspezifisches Marketing	

Anmerkungen/Erläuterungen

4. In vielen Kommunen gibt es bereits Radverkehrsbeauftragte. Doch auch die Belange des Fuß- und öffentlichen Verkehrs sollten durch eine zentrale kommunale Instanz vertreten werden bzw. es sollte dafür eine zentrale Ansprechperson geben. Um die Intermodalität zu gewährleisten bzw. zu optimieren, erscheint es hilfreich, eine zentrale Instanz für die Belange des Umweltverbundes einzurichten.
6. Viele Eltern kennen die bestehenden Angebote des Umweltverbundes nicht. Kommunen können den Umweltverbund auch dadurch fördern, dass sie kommunal geförderte Angebote für Kinder, Jugendliche und Familien mit der Auflage verknüpfen, die Angebote des Umweltverbundes (stärker) zu bewerben.
7. Die Stellung des Umweltverbundes in der Öffentlichkeit und die Kenntnisse über seine Angebote können durch ein öffentlichkeitswirksames Bekenntnis der Kommune zum Umweltverbund erhöht werden. Hierzu trägt auch die Unterstützung von entsprechenden extern initiierten Kampagnen durch die Kommune bei.
10. Grundstückseigentümer(innen) können über die Bauordnung verpflichtet werden, eine ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen.
Best Practise: In Berlin sind Grundstückseigentümer(innen) laut Bauordnung verpflichtet, Stellplätze für Fahrräder zu schaffen. (Vgl. Bauordnung für Berlin (2011), § 48, abrufbar unter: www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/BauOBIn.pdf, Zugriff: 1.12.2011)
11. **Best Practise:** Das Umweltbundesamt hat mehrere Abstellplätze für Fahrräder mit Anhängern geschaffen. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_radverkehr.html)
15. **Best Practise:** Der Familienbus der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH ist seit 2010 in der Gemeinde Erlensee unterwegs. Das Angebot richtet sich an Familien und Senioren und wurde in enger Abstimmung mit der Gemeinde so konzipiert, dass die für diese Zielgruppen zentralen öffentlichen und privaten Einrichtungen angefahren werden. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_nahverkehr.html)
16. Die Attraktivität des Nahverkehrsangebotes wird gesteigert, wenn Wegstrecken zügiger oder direkter bedient werden können als mit dem eigenem Pkw. Dazu dienen u.a. Busspuren oder eigene Zufahrtsmöglichkeiten.
19. Bei der Koordination der Schulanfangszeiten mit den Fahrtzeiten des öffentlichen Nahverkehrs sollte die Kommune unterstützend tätig werden.
Best Practise: Der Jugendbus Melsungen fährt Jugendliche an Freitagen und Samstagen zu Freizeitangeboten ins benachbarte Kassel. Die Abfahrtszeiten am Abend bzw. in der Nacht und die Abfahrts- und Ankunftspunkte wurden gemeinsam mit Jugendvertreterinnen und -vertretern bestimmt. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_nahverkehr.html)
Best Practise: Der »Kinobus« der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig (KVG) bringt Fahrgäste von Hanau zum Luxorfilmopalast nach Nidderau und zurück. Der Fahrplan wurde an die Anfangs- und Schlusszeiten des Kinos angepasst. (Vgl. www.vcd.org/koenig-kunde-publikumspreis.html)

21. Um die Kenntnis der Angebote des öffentlichen Nahverkehrs sowie seine Akzeptanz zu fördern, sollten lokale Bezüge gewahrt bleiben, so z.B. bei der Benennung von Haltestellen oder der Ausgestaltung der Angebote.

Best Practise: Der Familienbus der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH ist mit Comicfiguren gestaltet, die ein lokaler Künstler geschaffen hat. Die Figuren nehmen auf lokale Gegebenheiten Bezug. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_nahverkehr.html)

23. An Umsteigebahnhöfen sollten kostenlos zu benutzende Wartehallen mit Sitz-, Spiel- und Wickelgelegenheiten eingerichtet werden. Häufig erfordern Bahnverbindungen einen Umstieg. Reisende mit Kindern, aber auch Senior(inn)en benötigen dabei im Regelfall mehr Zeit und wählen deshalb Verbindungen mit einer längeren Umsteigezeit. Sie sollten nicht gezwungen werden, Cafés oder andere Versorgungseinrichtungen aufzusuchen, um witterungsgeschützt auf den Anschluss zu warten.

25. Eine regelmäßige und damit einprägsame Taktung ist fahrgastfreundlich und erhöht die Kund(inn)enzufriedenheit sowie Nutzungshäufigkeit. Die Fahrpläne sollten auch für Kinder verständlich sein.

29. **Best Practise:** An vier zentralen U-Bahnhöfen sowie am Zentralen Omnibusbahnhof Nürnbergs stehen Wickelmöglichkeiten in Damentoiletten und an zwei Stationen auch zusätzlich in Herrentoiletten zur Verfügung. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_nahverkehr.html)

30. Auskunft: Familienrelevante Informationen sollten gebündelt zur Verfügung stehen.

Best Practise: Die Stuttgarter Verkehrsbetriebe haben eine eigene Familienseite. (Vgl. www.vvs.de/unterwegs-im-raum-stuttgart/jung-und-alt/familien/, Zugriff: 9.02.2012)

Fahrbegleitung: Für Eltern ist die sichere Mobilität ihrer Kinder entscheidend. Dazu gehört das Wissen, dass die Kinder ihr Ziel sicher erreichen. Damit wird häufig auch die Notwendigkeit von »Eltern-Taxis« begründet. Doch diese Aufgabe muss nicht zwingend von den eigenen Eltern wahrgenommen werden. Analog zum Lauf- oder Radlbus, bei dem ältere Schüler(innen), Eltern oder Senior(inn)en eine Gruppe von Kindern zu Fuß oder per Rad in einem Anfangszeitraum begleiten, kann auch der Schulweg per ÖPNV durch Schulwegpaten begleitet werden.

Best Practise:

- Innerhalb des Regionalverkehrs von Baden-Württemberg übernehmen ehrenamtlich tätige Reisebegleiter(innen) die Fahrtbegleitung zwischen Start- und Zielbahnhof. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_nahverkehr.html)
- Die Stadtwerke Münster setzen Busbegleiter(innen) für Schüler(innen) und Senior(inn)en ein. (Vgl. www.stadtwerke-muenster.de/fahrgaeste/service-kontakt/busbegleiter-unterwegs.html, Zugriff: 9.02.2012) Für das begleitete Fahren von Senior(inn)en gibt es viele weitere Angebote. (Vgl. VCD Arbeitskreis Senioren (2010): Gute Beispiele im ÖPNV; abrufbar unter: www.vcd.org/gutebeispiele.html)

In ländlichen Regionen übernehmen diese Aufgabe auf freiwilliger Basis auch Busfahrer(innen). Ein persönlicher Kontakt gibt nicht nur Eltern Sicherheit, sondern kann auch Kindern Spaß am Busfahren vermitteln. In diesem Zusammenhang sind Fahrer(innen)-schulungen über die Belange von Kindern und Familien als Zielgruppen zu empfehlen.

35. Im ersten VCD-Projektworkshop »Mit Kindern unterwegs« im Jahr 2010 wurden mit Vertreterinnen und Vertretern von Kommunen und Verkehrsunternehmen, kommunalen Spitzenverbänden, Familienverbänden und weiteren Institutionen auch Maßnahmen für die Bewerbung des Umweltverbundes gesammelt. Für ein zielgruppengerechtes Marketing des öffentlichen Verkehrs sind aus Sicht der Teilnehmenden folgende geeignet:

- Kampagnen
Best Practise: Jugendkampagne »Nachhaltig unterwegs mit Bus und Bahn«
(Vgl. www.youthmove.de, Zugriff: 9.12.2010)
- Neubürger-Marketing
Best Practise: Mobilitätsmanagementprogramm der Stadt München »Gscheid mobil«
(Vgl. www.muenchen.de/verticals/Mobilitaet/Mobilitaetsprojekte/344542/index.html, Zugriff: 9.12.2010)
- Tickets für Einsteiger:
 - Schnupperticket
 - Baby-Ticket
Best Practise: Die Familien-plus-Karte ermöglicht es einer von vier möglichen Begleitpersonen ein halbes Jahr lang mit dem Baby kostenfrei auf allen Bus- und Straßenbahnlinien der HAVAG zu fahren. Ein vergleichbares Angebot haben auch die Leipziger Verkehrsbetriebe eingeführt.
(Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_nahverkehr.htm)
 - E-Ticket, Handy-Ticket
 - Best-Price-Ticket
 - Freifahrtticket für Eltern und Kinder zur Übung/Verkehrssicherheit
 - Kombitickets für Fahrt und Eintritt
- Aktionstage
 - die zum Probieren einladen
 - Aktionsangebote auf kommunaler Ebene bündeln, um sie koordiniert bewerben und durchführen zu können (höhere Resonanz durch besseres Angebot)
 - Auto-frei-tag
- Unterstützung beim Neu-, Quer- und Wiedereinstieg in den Busverkehr
Best Practise: Einsteigerbus der Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade GbR (VEJ)
(Vgl. www.einsteigerbus.de, Zugriff: 9.12.2010)
- Kundenbindungsmaßnahmen kommen bisher zu kurz: »Dankeschön-Aktionen« stärken
- Patenschaften (Kita und Schulen werden unterstützt)
- Meilen-Sammel-Programme/ kostenlose Tickets für unter 6-Jährige
Best Practise: u.a. 4er Ticket für Kinder der moBiel GmbH
(Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_nahverkehr.htm)
- Gewinnspiele
- Geburtstagsglückwünsche für Abo-Kunden

Die Dokumentation des VCD-Projektworkshops (Dezember 2010) ist abrufbar unter:
www.vcd.org/gute_mobilitaetsangebote.html

C. Kinder- und familienfreundliches Wohnumfeld	✓
1. Nutzungsmischung bei der räumlichen Verteilung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Freizeit (Ort/Stadt/Gemeinde der kurzen Wege)	
2. Planung der sicheren eigenständigen Erreichbarkeit von kinderbezogenen Orten und Einrichtungen	
3. Anwohner(innen)beteiligung ermöglichen	
4. Schaffen altersgerechter Spiel- und Aufenthaltsräume für alle Generationen	
5. Ermöglichen informeller Kinder- und Jugendtreffs	
6. Eröffnen von (temporären) Spielmöglichkeiten außerhalb von ausgewiesenen privaten und öffentlichen Grünflächen (z.B. entlang von Fußwegen oder auf Baulücken) sowie Ermöglichen von beispielbaren Straßenflächen (z.B. temporäre Spielstraßen) oder größerer Fußwegbereiche	
7. Sicherung von wohnungsnahen öffentlichen und halböffentlichen Frei- bzw. Grünflächen auch über die Mindestrichtwerte hinaus	
8. Unterstützung von Projekten und Kampagnen, die die eigenständige Mobilität von Kindern fördern	
9. Haltestellen für den öffentlichen Nahverkehr bei der Umstrukturierung von Quartieren oder bei Neubaugebieten planen und zeitnah realisieren	
10. Verpflichtung von Grundstückseigentümern zur Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen für Fahrräder. Dabei sollten auch Fahrräder mit Anhängern und Kinderräder berücksichtigt werden.	

Anmerkungen/Erläuterungen

1. Die Binnenentwicklung sollte der Erschließung neuer Siedlungsflächen vorgehen. Bei einer Neuanlage sollte eine gute Anbindung durch den Umweltverbund zwingend berücksichtigt werden.

Best Practise:

- In Tübingen ist es gelungen, ein ehemaliges Kasernenviertel erfolgreich umzustrukturieren und in eine Siedlungsfläche mit Mischnutzung zu überführen.

(Nähere Informationen zum Französischen Viertel u.a.: www.tuebingen.de/1544.html, Zugriff: 1.12.2011)

- Freiburg erstellte ein Märkte- und Zentrenkonzept, um den Einzelhandel am Stadtrand zu begrenzen. (Vgl. www.fwtm.freiburg.de/servlet/PB/menu/1174549_11/index.html?QUERYSTRING=zentrenkonzept, Zugriff: 12.12.2011)
- In Darmstadt wird die Neugestaltung eines US-Militärgeländes unter Bürgerbeteiligung durchgeführt. Leitbild der Planungen ist die Stadt der kurzen Wege. (Vgl. www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/konversion/index.htm, Zugriff: 12.12.2011)

Sowohl auf kommunaler als auch auf Bundesebene gibt es Förderprogramme zum Erhalt und zur Revitalisierung bestehender Zentren:

- Die Bundesregierung fördert die Revitalisierung von Stadtkernen im Rahmen ihres Städtebauförderprogramms »Aktive Stadt- und Ortsteilzentren«. Nähere Informationen unter www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/aktive-stadt-und-ortsteilzentren.html (Zugriff: 01.12.2011)
- Das Land Berlin hat das Programm »Aktive Stadtzentren« gestartet. Nähere Informationen unter www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/aktive_stadtzentren/ (Zugriff: 01.12.2011)

2. Bei der selbständigen Erreichbarkeit von Kindereinrichtungen ist die Wegelänge entscheidend. Dieser Aspekt sollte bei der Standortwahl von Schulen berücksichtigt werden.

6. Best Practise:

- In der Stadt Bremen unterstützt die vom Bremer Senat und Deutschem Kinderhilfswerk getragene Gemeinschaftsaktion »Spielräume schaffen« Initiativen, die zusätzliche Spielmöglichkeiten in Wohngebieten schaffen. (Vgl. www.spiellandschaft-bremen.de, Zugriff: 16.01.2012)
- Einrichtung temporärer Spielstraßen
 - in Bremen: Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_fussverkehr.html
 - in Griesheim: Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_fussverkehr.html
- Spielgeräte, Bänke und beispielbare Kunstobjekte entlang von Wegeverbindungen oder in Vorgärten machen das Wohnumfeld nicht nur kinderfreundlich, sondern motivieren Kinder dazu, Wege zu Fuß zurückzulegen:
 - In Regensburg findet sich im Fußgängerbereich eine beispielbare Skulptur. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_fussverkehr.html)
 - In Griesheim wurden entlang von Gehwegen verschiedene Spielgeräte aufgestellt. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_fussverkehr.html)

- Zwischennutzungen von Brachflächen
 - In allen Stadtbezirken Stuttgarts wird seit dem Jahr 2006 geprüft, ob eine Zwischennutzung von Brachflächen als Spielfläche möglich ist. (Vgl. Schuster, Wolfgang/ Wenzl, Roswitha (2010): Zukunft Kinder. Programm für ein kinderfreundliches Stuttgart, Stuttgart, S. 46f)
 - Als Spielfläche in Berlin-Pankow-Weißensee (Vgl. www.spielplan-berlin.de/drei-beispielprojekte-aus-dem-spielplan/, Zugriff: 17.01.2012)
 - Für Urban Gardening in Berlin-Kreuzberg (Vgl. <http://prinzessinnengarten.net/wir/>, Zugriff: 17.01.2012)
 - Eltern können sich in Bremen mithilfe des Spielflächeninformationssystems über bestehende Spielgelegenheiten informieren. (Vgl. www.spielandschaft-bremen.de, Zugriff: 17.01.2012) Der Familienstadtplan dient darüber hinaus der sicheren Wegeplanung. Er enthält zusätzlich Hinweise zu Beratungs- und Bildungsangeboten für Familien. (Vgl. www.bremer-familienstadtplan.de, Zugriff: 17.01.2012)
8. Der VCD möchte u.a. mit der seiner Jugendkampagne »FahrRad! Fürs Klima auf Tour« Schülerinnen und Schüler motivieren, möglichst viele Schul- und Freizeitwege mit dem Fahrrad zurückzulegen. (Vgl. www.klima-tour.de, Zugriff: 9.02.2012) Kommunen können diese und ähnliche Initiativen dadurch unterstützen, dass sie schulische und außerschulische Einrichtungen über derartige Angebote informieren und zur Teilnahme auffordern.
 9. Neuerschließungen und Neustrukturierungen von Quartieren bieten Bewohnerinnen und Bewohnern, aber auch Berufstätigen die Gelegenheit, bestehende Mobilitätsroutinen zu hinterfragen und neue zu entwickeln. Damit ein Umstieg auf den Umweltverbund erfolgt bzw. ein Umstieg auf den mobilisierten Individualverkehr vermieden wird, ist es entscheidend, die Infrastruktur für den Umweltverbund von Anfang an zu berücksichtigen und bevorzugt zu realisieren.

Best Practise: Das Wohngebiet Freiburg Rieselfeld wurde bereits vor Fertigstellung der Wohnflächen von der Straßenbahn erschlossen. (Vgl. www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1179601_11/index.html, Zugriff: 12.12. 2011)

D. Beteiligung	✓
1. Bei allen relevanten Planungen (Straßen, Plätze, Grünanlagen etc.) ist eine Beteiligungsstrategie für Kinder, Jugendliche und Eltern im Vorfeld immer mit zu berücksichtigen, zeitlich zu beachten, zu finanzieren und umzusetzen. Diese muss altersdifferenziert und genderspezifisch sein und frühzeitig erfolgen.	
2. Durchführen der Spielleitplanung oder der Kinderbeteiligung mittels Kiezdetektiven unter Berücksichtigung verschiedener Altersgruppen mit alters- und gendergerechten Methoden	
3. Verkürzung der Umsetzungszeiträume durch das Vorziehen von unstrittigen Sofortmaßnahmen	
4. Regelmäßiger Austausch mit den Zielgruppen	
5. Förderung von Lern- und Erfahrungsangeboten für Kinder, Jugendliche und Erwachsene zum Thema, Stadtentwicklung und Verkehr	

Anmerkungen/Erläuterungen

1. Die Beteiligungsstrategie muss über eine punktuelle Beteiligung hinausgehen und soll sich nicht auf eine Altersgruppe beschränken. Sie muss sinnvolle Beteiligungszeiträume, Methoden und Maßnahmen zur Ansprache der unterschiedlichen Zielgruppen beinhalten. Bei der Erarbeitung einer Beteiligungsstrategie von Kindern und Jugendlichen sollte die Fachkompetenz der Jugendämter, Jugendeinrichtungen, Schulen etc. genutzt werden. Die Ansprache und Methodenwahl für die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen muss
 - altersspezifisch sein: Ab etwa vier Jahren können Kinder i.d.R. ihre Meinung klar äußern, wenn es um ein konkretes Projekt in ihrem Lebensumfeld geht. Die Methoden müssen dem Alter entsprechend gewählt werden.
 - genderspezifisch sein: Die Interessen von Jungen und Mädchen an den öffentlichen Raum sind sehr verschieden. Eine Beteiligungsstrategie muss diese Unterschiede berücksichtigen.
 - den Migrationshintergrund berücksichtigen: Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sind auch wesentlich von ihrer kulturellen Erziehung und Prägung abhängig. Eine Beteiligungsstrategie muss deshalb im Blick haben, welchen Migrationshintergrund die zu beteiligenden Kinder haben sowie entsprechende Methoden und Anspracheformen wählen.
 - Chancengleichheit für Kinder aus sozioökonomisch schwachen Haushalten bieten: Gerade für Kinder aus ärmeren Haushalten ist es häufig schwer, an gesellschaftlichen Angeboten teilzuhaben. Demgegenüber ist der öffentliche Raum gerade für sie ein wichtiger Aufenthalts- und Spielraum. Bei der Partizipation von Kindern und Jugendlichen muss deshalb besonders bei der Ansprache darauf geachtet werden, auch Kinder aus sozioökonomisch schwächeren Familien zu erreichen.
 - die Integration von behinderten Kindern und Jugendlichen gewährleisten: Kinder und Jugendliche mit Behinderungen brauchen Beteiligungsmethoden, die auf ihre jeweiligen Handicaps abgestimmt sind.

Kinder und Jugendliche sind eine hochsensible Zielgruppe. Wer Kinder und Jugendliche ernsthaft und erfolgreich beteiligen will, muss sich darüber im Klaren sein, dass die Beteiligung an einer Planung oft der erste Kontakt mit Politik ist. Für eine erfolgreiche Partizipation sind deshalb folgende Rahmenbedingungen wesentlich:

- Beteiligung als interdisziplinäre Aufgabe: Bei der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen sollte ressortübergreifend zusammengearbeitet werden: Fachplanung, Jugendämter, Schulen und andere relevante Jugendeinrichtungen sollten gemeinsam eine Strategie entwickeln
- Verbindlichkeit: Kinder und Jugendliche nehmen ihr Engagement sehr ernst. Sie sollten deshalb nur dann beteiligt werden, wenn es auch Entwicklungsspielräume gibt, die sie mitgestalten können und wenn sichergestellt ist, dass die Ideen und Wünsche nachvollziehbar in die Umsetzung einbezogen werden können.
- Zeitnahe Umsetzung: Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen verändern sich durch den Wachstumsprozess besonders schnell. Es ist deshalb besonders wichtig die Planungszeiträume zumindest teilweise zu verkürzen und unstrittige Sofortmaßnahmen schnell umzusetzen. Darüber hinaus ist die Durchführung paralleler Planungs- oder Kontrollverfahren insbesondere in homogenen Siedlungsstrukturen zu empfehlen.

Andernfalls besteht die Gefahr, dass die unter Beteiligung gewonnenen Erkenntnisse zu spät realisiert werden und die befragten Kinder davon gar nicht mehr profitieren, da sie in der Zwischenzeit auf andere Probleme stoßen, andere Wünsche entwickelt haben oder erwachsen sind. Nur so kann das Engagement von Kindern und Jugendlichen für politische Arbeit, Partizipation und bürgerschaftliches Engagement dauerhaft, positiv gestärkt werden.

Literatur:

- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hg.) (2005): Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht. Schlussbericht, Braunschweig/Aachen. (Vgl. www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/DB0023.pdf, Zugriff: 17.01.2012)
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2010): Freiräume für Kinder und Jugendliche (=Werkstatt: Praxis, Heft 70), Berlin. (Vgl. www.bbsr.bund.de/nr_23486/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/2010/H70.html, Zugriff: 17.01.2012)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. Köln
- Hänel/Kracker/Verhülsdonk/Walther (2005): Nicht ohne uns! Kinder und Jugendliche beteiligen sich an Verkehrsplanungen, in: Technische Universität Berlin (Hg.): Barrierefreie Mobilität und Partizipation in der Verkehrsplanung (= Schriftenreihe des Institut für Land- und Seeverkehr), Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hg.) (2011): Handbuch zur Partizipation, Berlin. (Vgl. www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/partizipation/de/handbuch.shtml, Zugriff: 16.01.2012)
- Fachliche Standards und Leitlinien zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Außenraumplanungen in Berlin sowie Hinweise zur Durchführung von Beteiligungsprojekten: Vgl. Stiftung Sozialpädagogisches Institut »Walter May«: Informationsplattform für die Partizipation junger Menschen in Berlin unter http://mitbestimmen-in-berlin.de/mitbestimmen/main.php?lnk=/ger/profiwissen/mitbestimmen/060_fachliche_standards.php&navanchor=1010264&schrift= (Zugriff: 9.02.2012)

Mit Blick auf Beteiligung von Familien sind als erster Schritt Befragungen, Workshops oder Ähnliches denkbar, die die Familie direkt als Familie anspricht. Hierzu eignet sich die kommunale Familienberichterstattung, zu der im Rahmen eines Modellprojektes in Nordrhein-Westfalen ein standardisiertes Verfahren entwickelt wurde. Deren Ergebnisse sind aber nicht nur für eine familienfreundliche Mobilitätsgestaltung von Belang, sondern erlauben insgesamt die Situation der Familien und die Familienfreundlichkeit vor Ort fundiert zu beurteilen. Auf dieser Grundlage können mögliche Defizite unter Beteiligung der Betroffenen bearbeitet werden. (Vgl. Faktor Familie GmbH – Lokale Familienforschung und Familienpolitik, unter: www.faktorfamilie.de/faktor-familie/home/, Zugriff: 12.12.2011)

2. Mit Blick auf eine kinderfreundliche Stadtgestaltung haben verschiedene Kommunen bereits gute Erfahrungen mit dem Instrument der »Spilleitplanung« gemacht. Dadurch wird versucht, die Bedürfnisse von Kindern stärker bei der Wohnumfeldgestaltung zu berücksichtigen. Sie kann ein geeignetes Instrument sein, um Aufschluss über wichtige Wege und Orte von Kindern und Jugendlichen zu erhalten. Sie sollte als Grundlage bei anderen Planungen mitberücksichtigt werden.

Weitere Informationen:

- Deutsches Kinderhilfswerk e.V.: Kinderfreundliche Stadtgestaltung, unter: www.kinderfreundliche-stadtgestaltung.de/index.php (Zugriff: 12.12.2011)
- www.spielleitplanung.de (Zugriff: 9.02.2012)

Best Practise: Im Berliner Bezirk Pankow-Weißensee wurde ein Spielleitplan erstellt, der nach einem Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung in weitergehende Stadtplanungen für das Gebiet einbezogen werden soll. (Vgl. www.vcd.org/gute_angebote_fussverkehr.htm)

Sind Mittel für die Spielleitplanung nicht vorhanden, können Kinder auch über die Methode der Kiezdetektive, d.h. der Stadtteilerkundung aus der Sicht von jungen Menschen, beteiligt werden. Auch hierbei werden positive und negative Belange erhoben und können dann verändert werden.

Best Practise: Im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wird das Projekt »Kiezdetektive – Kinderbeteiligung für eine gesunde und zukunftsfähige Stadt« durchgeführt. (Vgl. www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/verwaltung/org/planleit/kiedetektive-projektbeschreibung.html, Zugriff: 16.01.2012)

3. siehe 1. Zeitnahe Umsetzung
4. Ein regelmäßiger Austausch kann erfolgen z.B. über Bürgersprechstunden, den regelmäßigen Austausch mit bestehenden Netzwerken z.B. den Bündnissen für Familie etc. Dabei ist es wichtig, nicht nur über die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen zu reden, sondern auch mit ihnen, z.B. über die Einbeziehung von Schülervertretungen etc.
5. Mit interessanten Workshops und Weiterbildungsangeboten kann das Interesse von Kindern und Jugendlichen an Stadt- und Verkehrsplanung geweckt und gestärkt werden. Das ist eine wichtige Voraussetzung um die Akzeptanz für Beteiligungsangebote zu schaffen.

Best Practise: Die Architektenkammer Berlin bietet z.B. seit einigen Jahren Projekte unter dem Titel: Architektur und Schule an. (Vgl. www.ak-berlin.de/publicity/ak/internet.nsf/tindex/de_aus_initiative.htm, Zugriff: 1.2.2012)