

FahrRad!

Das Info-Magazin zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012

Ausgabe 03 Dezember 04



Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Sie halten die dritte Ausgabe des Info FahrRad! in den Händen. In dieser Ausgabe dreht sich alles um die Bedeutung des Fahrrades für Kinder und Jugendliche. Das Thema entbehrt nicht einer gewissen Brisanz, stellt es doch die bisherige Planungspraxis der Kommunen („Verkehrsplanung hauptsächlich für Erwachsene“) auf den Prüfstand.

Wir haben **FahrRad!**, das Info-Magazin mit einem neuen Kleid versehen. Die Redaktion hofft, Ihnen so die Informationen zum Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 noch näher bringen zu können. Wir sind auf Ihre Reaktion gespannt.

Ihre Redaktion

In der FahrRad! finden Sie folgende Themen:

- Das Fahrrad als Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche
- Kinder sind keine kleinen Erwachsenen
- Fünf Projekte aus Forschung und Praxis:
 - Nachhaltige Mobilität in der Schule
 - Straßenverkehrs- und Baurecht
 - Radfahr-Ausbildung ab 1. Klasse
 - Kooperative Planungsverfahren
 - Mit Sicherheit zur Schule
- „best for bike 2005“
- Kongress für Fahrradbeauftragte?
- Nationaler Radverkehrsplan online
- Kongress „Einladung zum Dialog“



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

Das Fahrrad als Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche

Warum unsere Städte kindgerechte Bewegungsräume brauchen



➤ Das Fahrrad ist für Kinder und Jugendliche mehr als einfach nur ein Verkehrsmittel. Das Fahrrad bietet Kindern Chancen und eröffnet Räume: Das Fahrrad hilft, fördert und unterstützt eine ganzheitliche Entwicklung unserer Kinder, also nicht nur körperlich/motorisch, sondern auch in Bezug auf soziales Verhalten, Entwicklung von Selbstbestimmung und der eigenen Persönlichkeit. Deshalb ist eine kindgerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raumes notwendig.

Unter der griffigen Formel „Kinder in Bewegung“ wurde im Rahmen des Nationalen

➔ Sicherheit

Die Erfahrung zeigt, dass Kinder mit guten motorischen Fähigkeiten seltener einen Unfall haben. Denn sie haben gelernt, Gefahren zu erkennen und ihre eigenen Fähigkeiten einzuschätzen. Bewegungsroutine wird nicht durch das „Eltern-Taxi“ vermittelt, sondern nur durch Eigen-Mobilität erreicht.

➔ Selbstbestimmte Mobilität

Das Fahrrad bietet für unsere Kinder und Jugendlichen eine große Chance, sich ohne Abhängigkeit von „Eltern-Taxi“ und Bus- und Bahn-Fahrplänen fortzubewegen. Der selbst

➔ Gesundheit

Bewegung ist gesund! Bewegung verhilft zu Kondition, stärkt Herz, Kreislauf und Abwehrkräfte. Kinder und Jugendliche leiden jedoch zunehmend unter Bewegungsmangel. Die sportliche Leistungsfähigkeit ist messbar gesunken, viele Schüler klagen über Rückenschmerzen und jedes fünfte Kind und jeder dritte Jugendliche ist übergewichtig. Mobilität durch eigene Bewegung wie beim Radfahren ist damit aktive Gesundheitsvorsorge und ergänzt sinnvoll das Schulsportangebot.

➔ Intellektuelle Leistungsfähigkeit

Bewegung macht schlau! In verschiedenen Untersuchungen wurde festgestellt, dass Kinder, die sich regelmäßig bewegen, auch bessere Noten erhalten. Sie können sich besser konzentrieren und folgen aufmerksamer dem Unterricht. Die körperliche Bewegung geht einher mit einer größeren geistigen Beweglichkeit.

➔ Alle 13 Minuten verunglückte 2003 ein Kind im Straßenverkehr, insgesamt mehr als 40.000 Kinder unter 15 Jahren.

➔ Fast 200 Kinder wurden 2003 im Straßenverkehr getötet, die Hälfte davon als Beifahrer im Auto.

➔ Soziales Verhalten

Der tägliche gemeinsame Schulweg ist wichtig für das Sozialverhalten der Schüler: Die Kommunikation zwischen den Kindern findet vor und weniger während des Unterrichtes statt. Bewegung auf dem Weg zur Schule hilft, Stress und Aggressionen abzubauen: Die Konzentrationsfähigkeit nimmt zu.

Fazit

Kinderunfreundliche Bedingungen fördern Bewegungsmangel und Übergewicht und führen zu einem erhöhten Unfallrisiko im Straßenverkehr. Andererseits sind die positiven Folgen kindgerechter Stadt- und Verkehrsplanung für unsere Kinder und für unsere Städte unverkennbar. Kinder werden selbstständiger, selbstbewusster, gesünder, ausgeglichener, mobiler, die Teilnahme am Verkehr wird sicherer.

Infos zu „Kinder in Bewegung“

➤ Eine 16-seitige Broschüre zum Thema erhalten Sie auf den Internet-Seiten der AGFS unter: www.fahrradfreundlich.nrw.de/visit/kinder_bewegen

Wussten Sie, dass...

➔ „... schon die alltägliche Verkehrsmittelerfahrung der 0 bis 9-jährigen Kinder durch das Auto beherrscht wird. Jeden zweiten Weg legen Vorschul- und Grundschulkinder als Mitfahrer im Auto zurück.“ Mobilität in Deutschland 2002, Ergebnisbericht, Seite 70, Berlin 2004

➔ ... nur 6 % aller Fahrradfahrer einen Helm tragen, es aber bei den unter 5-jährigen rund 60 % und bei den 5 bis 10-jährigen noch 38 % sind? „Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern“, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2003

Radverkehrsplanes auf der IFMA Cologne 2004 eine Impulsveranstaltung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS), der Stadt Köln und der Kölnmesse veranstaltet. Im Fokus der Veranstaltung standen Kinder als Verkehrsteilnehmer, deren Belange stärker zu berücksichtigen sind. Auch Kinder haben ein Anrecht auf ein bewegungsreiches, aktives Aufwachsen in sicheren und attraktiven Verkehrsräumen, und das aus guten Gründen:

bestimmbarer Aktionsradius wird erweitert, Mobilität wird damit zur Selbstverständlichkeit und fördert die Selbstständigkeit.

➔ Persönliche Entwicklung

Die physische und psychische Entwicklung unserer Kinder wird gefördert. Die Kinder lernen ihre nähere Umgebung unmittelbar kennen. Umwelt wird von Kindern als Gesamtheit wahrgenommen, die einzelnen Ziele (Schule, Sport ...) behalten ihren räumlichen Zusammenhang.

Kinder sind keine kleinen Erwachsenen

Paradigmenwechsel in der Stadt- und Verkehrsplanung notwendig

➤ Kinder brauchen viel Platz – also großzügig dimensionierte Aufenthalts- und Spielflächen und sichere Wege. Und dies im gesamten Wohnumfeld, denn der Aktionsradius von Kindern und Jugendlichen vergrößert sich mit zunehmendem Alter und somit auch der potenzielle Gefahrenbereich.

Die Verkehrsräume müssen also anders gestaltet sein, als es heute Praxis ist. Zum Beispiel ist in vielen Kommunen einhüftiges Parken auf dem Bürgersteig üblich: Wie sollen Kinder bis zehn Jahre auf dem Gehweg mit dem Fahrrad fahren, wenn dort noch eine Restbreite von einem Meter verbleibt? Und – Kinder bis acht Jahre müssen, Kinder bis zehn Jahre können mit dem Fahrrad den Gehweg benutzen. Oder: Wie sollen Kinder in verkehrsberuhigten Bereichen, ausgewiesen mit Zeichen 325 nach StVO, spielen, wenn dort vorrangig Pkws abgestellt werden?

Es geht also um eine Rückgewinnung und Aufwertung des Wohnumfeldes: „Die Stadt als Lebensraum“. Wichtige Forderungen dazu sind:

- ➔ Freihalten der Gehwege von Fremdnutzung/Parkern
- ➔ Vernetzung der Wege und Spielräume
- ➔ Entschleunigung des Kfz-Verkehrs im Wohnumfeld
- ➔ Im Straßenraum definierte sichere Querungsstellen
- ➔ Re-Privatisierung des Parkens – zumindest Teilverlagerung von Parken auf privaten Grund
- ➔ Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen

Große Bedeutung hat eine gute Infrastruktur-Ausstattung für wichtige Quelle-Ziel-Relationen. Radwege und Schutzstreifen sind nur einige mögliche Elemente. Genauso wichtig ist die Ausstattung der Ziele des Schüler-Radverkehrs mit guten und sicheren Abstellanlagen, Schließfächern für Helm und Tasche und weiteren Systemkomponenten (siehe dazu Info **FahrRad!** Nr. 1, „Radverkehr als System“).

Bei aller guten Ausstattung mit Infrastruktur und der Vorbereitung unserer

Kinder auf den Verkehr müssen sich auch Autofahrer angemessen im Verkehr verhalten und dafür sorgen, dass keine Kinder zu Schaden kommen. Letztendlich sind aber die Kommunen aufgefordert, ihre Stadt- und Verkehrsplanung auch an den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen auszurichten und diese aktiv in die Planungen mit einzubinden – ganz im Sinne einer Vision für eine kindgerechte und damit familienfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung:

➔ eine großzügige, sichere und kinderadäquate Wegeinfrastruktur schaffen, die es erlaubt, weitestgehend „elternfrei“ zumindest zur Schule, zu Sportstätten, Freizeiteinrichtungen und zu Freundinnen und Freunden zu kommen,

➔ ein Wege- und Verkehrssystem zu realisieren, das alle Möglichkeiten der individuellen, nichtmotorisierten Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad sowie für Inliner, Kickboarder und Skater bietet.



Aus Forschung und Praxis

Fünf Projekte kurz vorgestellt

„Nachhaltige Mobilität in der Schule“

➤ In dem auf zwei Jahre angelegten Forschungsprojekt des Umweltbundesamtes sollen Erfahrungen aus dem In- und Ausland zum Thema „Nachhaltige Mobilitätserziehung“ gesammelt und Bausteine für ein Curriculum „Bildung zu einer nachhaltigen Mobilität“ entwickelt werden. Interdisziplinäres Wissen, partizipatives Lernen und innovative Strukturen als Organisationsprinzipien einer „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ werden berücksichtigt. Und letztendlich wird ein Mobilitätsberatungskonzept erarbeitet, das an zehn Schulen beispielhaft umgesetzt wird.

➔ <http://www.vcd.org/kampan/06d.html>

„Mobilitätsbedürfnisse von Kindern im Straßenverkehrs- und Baurecht“

➤ Ziel des Forschungsprojektes ist es, Vorschläge für die Weiterentwicklung der Rechtsgebiete und der Regelwerke der Stadt- und Verkehrsplanung zu erarbeiten. Dabei soll insbesondere der Frage nachgegangen werden, welche Anforderungen aus der Perspektive von Kindern und Jugendlichen an Straßenräume und öffentliche Räume gestellt werden müssen, um verkehrliche und

nicht verkehrliche Belange gleichermaßen zu berücksichtigen und so dem Rechtsanspruch von Kindern und Jugendlichen auf eine angemessene körperliche, seelische und soziale Entwicklung gerecht zu werden. Die Ergebnisse des Forschungsprojektes, das von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betreut wird, werden im ersten Quartal 2005 erwartet.

Radfahr-Ausbildung in der ersten und zweiten Grundschulklasse

➤ Die sichere und selbstständige Teilnahme von Kindern am Verkehr ist natürlich auch an Voraussetzungen gebunden. Eine gute und intensive Schulung der Kinder ist unabdingbar, die Einhaltung der Regeln und das sichere Beherrschen des Rades müssen geübt werden. Die Radfahrausbildung in Schulen beginnt im Allgemeinen erst in der dritten oder vierten Klasse. Es sind jedoch über 90 % der Erst- und Zweitklässler bereits mit dem Fahrrad unterwegs, ohne ihr Rad sicher zu beherrschen. Deshalb hat das Land Schleswig-Holstein ein Modell entwickelt, das bereits ein Fahrradtraining für Erst- und Zweitklässler ermöglicht. Die Grundschullehrer können über die Unfallkasse des Lan-

des an Seminaren teilnehmen und erhalten dort die Befähigung, Schüler angemessen auszubilden. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Schleswig-Holstein hat dieses Vorgehen in einem Erlass festgeschrieben. Das erfolgreiche Projekt – für die Fortbildungsseminare bestehen Wartelisten – befindet sich in einer zweiten Stufe: Die Grundschulen werden mit Schulungsrädern in Klassensatzstärke ausgestattet, soweit es der begrenzte Etat erlaubt. Das Vorhaben und die Lehrpläne sind im Heinrich Vogel Verlag erschienen (Best.-Nr. 19258).

Kooperative Planungswerkstatt – Was wollen Kinder eigentlich?

➤ Um die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im örtlichen Kontext richtig erfassen zu können, gibt es mittlerweile Partizipationsmodelle für Kinder und Jugendliche in der Stadt- und Verkehrsplanung. Ein Beispiel für kooperative Planung ist das Verkehrskonzept Haste der Stadt Osnabrück. Im Pilotprojekt wurden Kinder im Alter von 7 bis 14 Jahren aus einer Grund- sowie Haupt- und Realschule in alle Phasen der Planung eingebunden. Die Schüler haben nach Ortsbesichtigungen Stärken-Schwächen-Analy-

Aktuelles

sen durchgeführt und Lösungsmöglichkeiten entwickelt. Die Ergebnisse sind in der Reihe „Stadtplanung im Gespräch“ als Heft 60 bei der Stadt Osnabrück 2003 erschienen.

Mit Sicherheit zur Schule

➤ Die Stadt Lingen ist Modellstadt im UBA-Projekt „Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Stadt“. Kinder und Jugendliche wurden auf vielfältige Weise in das Projekt mit einbezogen. So hat das Kinder- und Jugendparlament, das in Lingen seit 1998 besteht, an Schulen Ideen gesammelt und dem Projektbeirat übergeben. Gewünscht wurden z. B. Erste-Hilfe-Kästen für kleinere Reparaturen und eine stärkere Kontrolle von Autofahrern. Um Mängel an Schulwegen aufzudecken, verteilte die Stadtverwaltung an allen Schulen Mängelbögen, die in einer Datenbank systematisch erfasst wurden. Dass Verkehrssicherheitsarbeit auch Spaß machen kann, zeigte das Verkehrsquiz im Rahmen von Verkehrssicherheitstagen, die von der Stadtverwaltung angeboten wurden. Angelehnt an Quizsendungen im Fernsehen mussten jeweils zwei Klassen gegeneinander antreten und mal aus den vorgegebenen Vorschlägen oder auch frei die richtige Antwort finden.

Quergelinkt:

➤ www.beiki.de: Eine internetbasierte Schulungssoftware zum Thema Rad fahren, schön animiert und sehr umfangreich. Verantwortlich: Bundesministerium für Bildung und Forschung.

➤ www.planet-helmi.de: Eine liebevoll und detailliert animierte Website mit zahlreichen Funktionen und Erläuterungen zum Thema Verkehr. Verantwortlich: Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V. GDV

Quergelesen:

➤ „Und dann hört der Radweg einfach auf...“: Das pädagogische Projekt Fahrrad des ADFC Bayern. Dokumentation einer Unterrichtsreihe von 1996. Das Projekt wurde mittlerweile erweitert, das „Pädagogische Projekt Mobilität“ bietet eine Vielzahl von Angeboten. ➔ www.adfc-bayern.de

➤ Die Broschüre der EU-Kommission „Auf die Plätze - Kinder los!“ zeigt, wie wichtig die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern sind, und erläutert Initiativen, die Schulen, Verkehrsbetriebe oder Kommunalverwaltungen entwickelt haben, um das Wohlbefinden unserer Kinder zu verbessern. ➔ http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids_on_the_move_de.html

Quergehandelt:

➤ Zu Fuß zur Schule: Internationaler Aktionstag, der Kinder dazu anregen soll, mit den Verkehrsmitteln der Nahmobilität zur Schule zu kommen.

➔ www.iwalktoschool.de

Best for bike 2005

➤ Auf dem Radverkehrskongress „Miteinander fährt besser!“ am 16. September auf der IFMA Cologne wurde das Internet-Projekt „www.radroutenplaner.nrw.de“ als „Fahrradfreundlichste Entscheidung“ und Jochen Senf alias Tatort-Kommissar Palu als „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ ausgezeichnet.

In Ihrer Kommune gibt es auch etwas Preiswürdiges zum Thema „Radverkehr“? Dann bewerben Sie sich doch! Einfach eine E-Mail an bewerbung@best-for-bike.de mit einer kurzen Beschreibung Ihres Projektes senden, spätestens bis zum 15. März 2005. Das den Wettbewerb betreuende Büro wird dann Kontakt mit Ihnen aufnehmen.

➔ www.best-for-bike.de

Kongress für Fahrradbeauftragte?

➤ Soll es 2005 einen Kongress der Radverkehrsbeauftragten in Deutschland geben? Der Untereinheitskreis Kommunikation (UAK5) des Bund-Länder-Arbeitskreises Radverkehr bittet um Rückmeldung, welcher Radverkehrsbeauftragte Interesse an der Teilnahme an einem Kongress zur Radverkehrsförderung hat. Bitte senden Sie Ihre (unverbindliche) Interessenbekundung bis Ende Januar 2005 per E-Mail an Herrn Peter London im Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung in NRW.

➔ peter.london@mvel.nrw.de

Neues Fahrradportal im Internet

➤ Der Nationale Radverkehrsplan „Fahrrad! 2002–2012“ (NRVP) ist bereits seit längerem online. Jetzt ist ein „Internetportal zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes“ entstanden. Es hat zwei wichtige Aufgaben: Zum einen dient es verschiedenen Arbeitsgremien als Kommunikationsplattform. Im öffentlich zugänglichen Teil sind alle zur Verfügung stehenden Dokumente frei zugänglich: Forschungsvorhaben, Berichte, aktuelle Nachrichten. Eine umfangreiche Linksammlung und aktuelle Termine ergänzen diesen Bereich. Der weitere Ausbau sieht vor, hier eine Dokumenten- und Literatursammlung einzurichten.

➔ www.nationaler-radverkehrsplan.de

➔ www.bmvbw.de/Fahrradverkehr-423.htm

Einladung zum Dialog

➤ In einer gut besuchten Veranstaltung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 16. November in Berlin mit Entscheidungsträgern der Radverkehrsförderung aus Städten und Bundesländern und Vertretern von Fachverbänden und der Tourismus- und Fahrradwirtschaft wurden die verschiedenen Nutzenaspekte der Radverkehrsförderung erörtert. Hierbei standen die Themen Gesundheits-, Tourismus- und Wirtschaftsförderung sowie die Rolle des Fahrrades in einem modernen integrierten Verkehrssystem im Mittelpunkt. In einer Grundsatzrede zog Iris Gleicke, Parlamentarische Staatssekretärin, eine Zwischenbilanz der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans.

Begleitend zu den Vorträgen wurden an 15 Ständen auf einem „Marktplatz“ gute Beispiele aus Kommunen, Kreisen und Verbänden ausgestellt. Diese Anregungen stießen bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auf großes Interesse.

Herausgeber



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Referat A 13
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin
E-Mail: info-nrvp@bmvbw.bund.de
www.bmvbw.de

Redaktion, Gestaltung und Realisation



P3 Agentur für Kommunikation
und Mobilität, Köln
E-Mail: info@p3-agentur.de
www.p3-agentur.de
Titelfoto: pressdienst.fahrrad

Redaktioneller Beirat

Dr. Annette Rauterberg-Wulff, UBA
Sieglinde Loh, BMVBW
Bettina Cibulski, ADFC
Ulrike Saade
Juliane Krause
Peter London, MVEL
Welf Stankowitz, DVR

Mit freundlicher Unterstützung



Arbeitsgemeinschaft
Fahrradfreundliche Städte
und Gemeinden
in Nordrhein-Westfalen