



Junge Menschen und Mobilität. Mobilitätskompetenz und Sicherheit partnerschaftlich fördern ... und finanzieren! **Dokumentation der Fachtagung vom 20./21. Oktober 2005 in Dortmund**

Fachtagung „Junge Menschen und Mobilität“

**Mobilitätskompetenz und Sicherheit partnerschaftlich
fördern ... und finanzieren!**

Dokumentation des Fachgesprächs am
20./21. Oktober 2005 im Rathaus Dortmund

Bearbeitung:

Evelin Unger-Azadi unter Mitarbeit von Ronald Harmel

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)

Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkung	5
2.	Einleitung	5
3.	Programmablauf	6
4.	Mobilitätskompetenz im Kindes- und Jugendalter: Bedeutung und Ansätze der Förderung	9
5.	Partnerschaft und Verbindlichkeit durch freiwillige Verträge: Das Beispiel der „School agreements for safe and sustainable mobility!“ in Belgien	12
6.	Ideenmarkt.....	16
7.	Zwischen Pflicht und Kür: Ergebnisse zweier bundesweiter Forschungsprojekte	17
8.	Finanzierungsmöglichkeiten von Projekten zur Förderung der Mobilitätskompetenz im Kindes- und Jugendalter	20
9.	Möglichkeiten der Drittmittelakquisition im Themenfeld Mobilität und Verkehr	30
10.	Podiumsgespräch: Durch Rahmenvereinbarungen zu neuen Partnerschaften und mehr Verbindlichkeit? – Förderung von Mobilitätskompetenz und Sicherheit (z. B.) im Rahmen der offenen Ganztags(grund)schule	41
10.1	Statement Werner Blanke, Polizei Dortmund.....	41
10.2	Statement Hans-Peter Frittgen, Dortmunder Stadtwerke.....	43
10.3	Statement Reinhold Heimer, Ministerium für Schule und Weiterbildung NRW, Düsseldorf	44
10.4	Statement Martin Kraft, Deutsche Verkehrswacht e. V., Bonn.....	45
10.5	Statement Peter Paul Wagner, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW, Düsseldorf.....	46
10.6	Statement Bernd Wiechert, Institut für Aus- und Fortbildung der Polizei NRW, Neuss	47
11.	Themengruppe 1: Kompetenzfeld „Eigenständige Mobilität“	48
11.1	Mobilität im Umfeld der Schule: Vorstellung von Materialien und Projekten mit Hinweisen zur Umsetzung im Unterricht	48
11.2	Die Lernsoftware „deintown – virtuelle Stadtsimulation“	50
11.3	„Erlebnis Mobilität – Familien in Bewegung bringen“ – Werkstattbericht der Berliner Herbstferienaktion im FEZ Berlin.....	54
11.4	Zusammenfassung der Diskussion	58
12.	Themengruppe 2: Kompetenzfeld „ÖPNV“	59
12.1	Gemeinsam für den ÖPNV: Zusammenarbeit von Kommune und Verkehrsbetrieb am Beispiel des kommunalen Mobilitätsmanagements in München.....	59
12.2	Schülerkonzept des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) für die 3. – 8. Klasse; Überblick zu Jugendprojekten der SBB	66
12.3	Lern-Materialien für den ÖPNV	77
12.4	Vandalismusprävention durch Partizipation: Ergebnisse der Evaluierung von Busbegleiterprojekten	78

12.5	Zusammenfassung der Diskussion	85
13.	Themengruppe 3: Kompetenzfeld „Rad- und Fußverkehr“	87
13.1	Rad- und Fußverkehr aktiv fördern: Walking Buses und Radfahrgemeinschaften auf dem Schulweg	87
13.2	Kommunale Unterstützung von Schulen zur Förderung des Radfahrens	90
13.3	„Bike im Trend“: Mobil und sicher mit dem Rad zur Schule	93
13.4	Zusammenfassung der Diskussion	96
14.	Themengruppe 4: Kompetenzfeld „Sicherheit“	98
14.1	Kinderunfälle im Verkehr: Unfallanalysen, Präventionsmaßnahmen und Best-Practice-Beispiele	98
14.2	Den sicheren Schulweg mitgestalten: Das Projekt „Schule bewegt“ und andere Ansätze zur Förderung von Prävention und Sicherheit	100
14.3	Sicherheit aktiv gestalten: Das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS“	102
14.4	Zusammenfassung der Diskussion	104

1. Vorbemerkung

Mit der Fachtagung „Junge Menschen und Mobilität“ wurde die gleichnamige bundesweite Veranstaltungsreihe durch den Veranstalter Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW) in Kooperation mit dem ACE Autoclub Europa, der traffiQ – lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt und der Schulberatung des Hamburger Verkehrsverbundes fortgeführt. Die Tagung fand am 20. und 21. Oktober 2005 im Rathaus Dortmund statt.

In der vorliegenden Tagungsdokumentation sind die Kurzfassungen der Beiträge aller Referentinnen und Referenten und die Statements der Teilnehmer der Podiumsdiskussion in der Abfolge des Programms zusammengestellt. Darüber hinaus finden sich einige Fotos vom Ideenmarkt, der die Tagung an beiden Tagen begleitet hat.

2. Einleitung

Die Vermittlung von Mobilitätskompetenz wird neben der Förderung der Verkehrssicherheit seit einigen Jahren von schulischen und außerschulischen Akteuren ausdrücklich als Ziel einer modernen Mobilitätserziehung formuliert.

Mobilitätskompetenz steht dabei für die Fähigkeit, die unterschiedlichen Verkehrsarten, wie das zu-Fuß-Gehen, das Radfahren, das (Mit-)Fahren im Pkw und das Bus- und Bahnfahren, sicher und souverän handhaben zu können und mit deren Vorzügen und Risiken vertraut zu sein. Doch sieht die Theorie häufig vielversprechender aus, als die praktische Arbeit vor Ort. Neben der Einsicht in die Notwendigkeit einer komplexen Betrachtung fehlt es nicht selten an Zeit, Geld und verbindlichen Grundlagen für die kontinuierliche Beschäftigung mit dem Themenkomplex Mobilität.

Eine vernetzte Zusammenarbeit von Schule, Kommune, Mobilitätsdienstleistern, Verbänden und Initiativen, Elternvertretungen, Polizei und Politik ist jedoch unerlässlich, um der komplexen Zielsetzung gerecht zu werden. Neben informellen Kooperationen bedarf es tragfähiger, verbindlicher Vereinbarungen und Verträge, die einer modernen Mobilitätserziehung zu mehr Durchsetzungskraft verhelfen. Und nicht zuletzt stellt sich die Frage einer soliden finanziellen Basis für diese wichtige gesellschaftliche Aufgabe.

Die Veranstaltung lieferte neben grundsätzlichen Beiträgen zahlreiche – verkehrsmittelübergreifende – Beispiele für gelungene Kooperationsprojekte zur Förderung von Mobilitätskompetenz und Sicherheit auf kommunaler Ebene. Darüber hinaus wurde auf einem Podiumsgespräch die Diskussion über verbindliche Vereinbarungen für die Mobilitätserziehung thematisiert. In einzelnen Themengruppen wurden am zweiten Veranstaltungstag verschiedene Kompetenzbereiche (Eigenständige Mobilität, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, Sicherheit) in Arbeitsgruppen vertieft.

Der Ideenmarkt bot auch in diesem Jahr die Möglichkeit, konkrete Projekte und Initiativen einem breiten Fachpublikum vorzustellen.

Die Tagung richtete sich gleichermaßen an Lehrerinnen und Lehrer bzw. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schulischer Einrichtungen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen, kommunalen Verwaltungen, Verbänden, wissenschaftlichen Einrichtungen und Consultern sowie an politische Entscheidungsträger, die am Thema nachhaltige Mobilität interessiert sind.

3. Programm

Donnerstag, den 20. Oktober 2005

09.30 Kaffee-Empfang

10.00 Begrüßung

Ullrich Sierau, Stadtrat der Stadt Dortmund

10.10 Begrüßung

Dr. Herbert Kemming, ILS NRW – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW, Dortmund

10.20 Mobilitätskompetenz im Kinder- und Jugendalter: Bedeutung und Ansätze der Förderung

Dr. Antje Flade, Institut für Wohnen und Umwelt, Darmstadt

11.00 Kaffeepause

11.20 Partnerschaft und Verbindlichkeit durch freiwillige Verträge: Das Beispiel der „School agreements for safe and sustainable mobility!“ in Belgien

Sara van Dyck, Mobiel 21, B-Leuven

12.00 Eröffnung des Ideenmarktes

Dr. Herbert Kemming, ILS NRW, Dortmund

12.30 Mittagspause

14.00 Zwischen Pflicht und Kür: Mobilitätserziehung in der Schule. Ergebnisse zweier bundesweiter Forschungsprojekte

*Lothar Eisenmann, ifeu-Institut, Heidelberg
Evelin Unger-Azadi, ILS NRW, Dortmund*

14.40 Podiumsgespräch

Durch Rahmenvereinbarungen zu neuen Partnerschaften und mehr Verbindlichkeit? Förderung von Mobilitätskompetenz und mehr Sicherheit (z. B.) im Zuge der offenen Ganztags(grund)schule

16.00 Kaffeepause

16.30 Vorstellung der Themengruppen für den 2. Tag

17.15 Ende des ersten Tages

Freitag, den 21. Oktober 2005

08.30 Kaffee-Empfang

09.00 Videopräsentation: Erlebnis Mobilität – Familien in Bewegung bringen

Matthias Knobloch, ACE Autoclub Europa, Berlin

09.15 Finanzierungsmöglichkeiten von Projekten zur Förderung der Mobilitätskompetenz im Kindes- und Jugendalter

Andreas Lieberum, ecoLO, Bremen

Möglichkeiten der Drittmittelakquisition im Themenfeld Mobilität und Verkehr

Evelin Unger-Azadi, ILS NRW, Dortmund

10.00 Beginn der Themengruppen

TG 1: Kompetenzfeld „Eigenständige Mobilität“

Impulsreferat: Mobilität im Umfeld der Schule: Vorstellung von Materialien und Projekten mit Hinweisen zur Umsetzung im Unterricht

Dr. Andreas Huber, Schulberatung, Hamburger Verkehrsverbund

Lutz Richert, Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen, Kiel

Matthias Winter, Universität Dresden

Ko-Referat: Die Lernsoftware „deintown – virtuelle Stadtsimulation“

Raimo J. Harder, JAVIDO GbR, Weimar, Bauhaus Universität Weimar

Ko-Referat: „Erlebnis Mobilität – Familien in Bewegung bringen“ – Werkstattbericht der Berliner Herbstferienaktion im FEZ Berlin

Hans-Conrad Walter und Eva Neumann, Agentur causales, Berlin

Matthias Knobloch, ACE Autoclub Europa, Berlin

Moderation: *Andreas Huber, Schulberatung des Hamburger Verkehrsverbunds*

TG 2: Kompetenzfeld „ÖPNV“

Impulsreferat: Gemeinsam für den ÖPNV: Zusammenarbeit von Kommune und Verkehrsbetrieb am Beispiel des kommunalen Mobilitätsmanagements in München

Martin Schreiner, Stadt München

Sabine Nallinger, Münchner Verkehrsgesellschaft

Ko-Referat: Schülerkonzept des Züricher Verkehrsverbundes (ZVV) für die 3. - 8. Klasse; Überblick zu Jugendprojekten der SBB

Christian Rieger, moveQuality, CH-Schänis

Ko-Referat: Lern-Materialien für den ÖPNV

Melanie Landefeld, traffiQ – lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH, Frankfurt/Main

Ko-Referat: Vandalismusprävention durch Partizipation: Ergebnisse der Evaluierung von Busbegleiterprojekten

Jens Leven, Bergische Universität Wuppertal

Moderation: *Swantje-A. Küpper, K + K Küpper, Bonn*

TG 3: Kompetenzfeld „Rad- und Fußverkehr“

Impulsreferat: Rad- und Fußverkehr aktiv fördern: Walking buses und Radfahrgemeinschaften auf dem Schulweg

Udo Lutz, Stadt Marl

Ko-Referat: Kommunale Unterstützung von Schulen zur Förderung des Radfahrens

Theo Jansen, Stadt Brühl

Ko-Referat: “Bike im Trend“: Mobil und sicher mit dem Rad zur Schule

Jürgen Blum, Umweltlernen in Frankfurt e. V.

Moderation: *Patricia Reich, Mobilität & Service, Ennepetal*

TG 4: Kompetenzfeld „Sicherheit“

Impulsreferat: Kinderunfälle im Verkehr: Unfallanalysen, Präventionsmaßnahmen und Best-Practice-Beispiele

Dirk Boenke, Bergische Universität Wuppertal

Ko-Referat: Den sicheren Schulweg mitgestalten: Das Projekt „Schule bewegt“ und andere Ansätze zur Förderung von Prävention und Sicherheit

Petra Bollich, Verkehrsclub Deutschland, Berlin

Ko-Referat: Sicherheit aktiv gestalten: Das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS“

Annegret Neumann, Koordinierungsstelle „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche beim VRS“, Köln

Moderation: *Dr. Susanne Feuerbach, Büro für Nahverkehr, Frankfurt*

12.30 Mittagspause

14.00 Fortsetzung der Themengruppen

16.00 Präsentation der Ergebnisse der Themengruppen

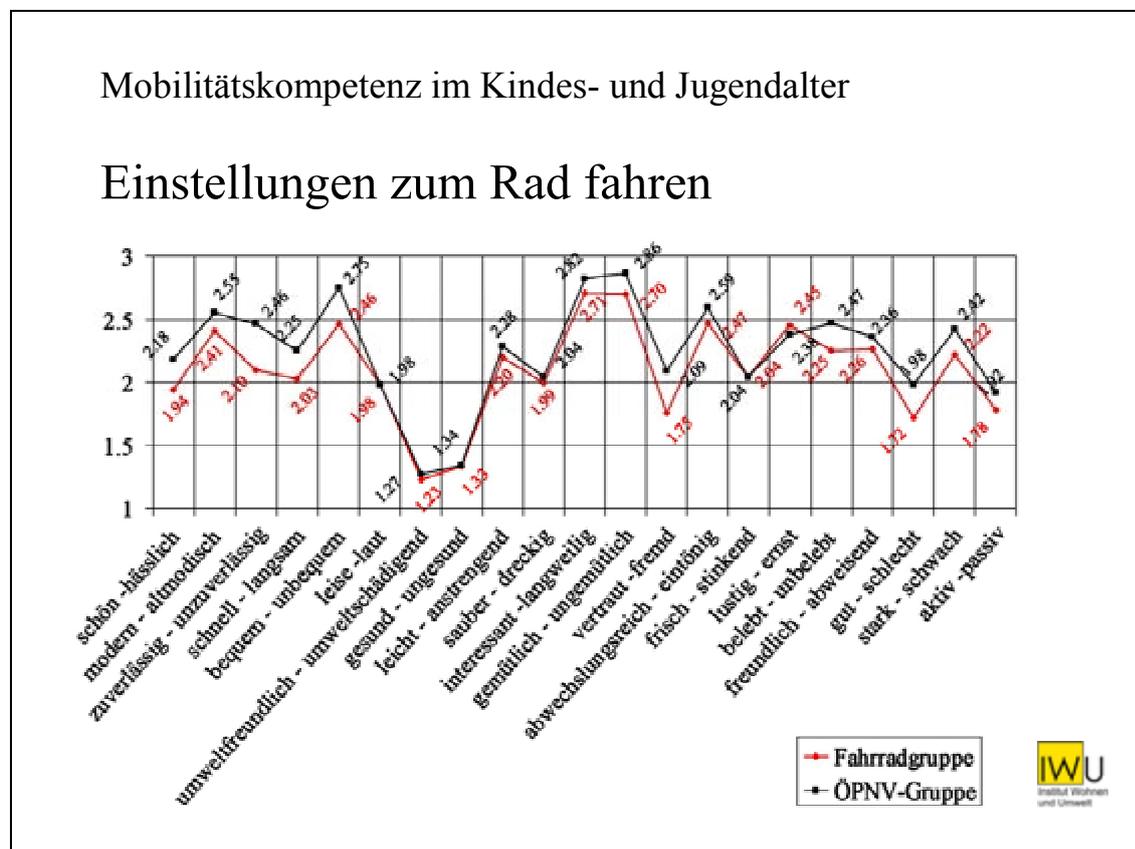
17.00 Ende des zweiten Tages

4. Mobilitätskompetenz im Kindes- und Jugendalter: Bedeutung und Ansätze der Förderung

Dr. Antje Flade, Institut für Wohnen und Umwelt, Darmstadt

Der Beitrag setzt sich aus vier Teilen zusammen. Im ersten Teil wird der Begriff „Mobilitätskompetenz“ erarbeitet. Mobilitätskompetenz ist eine interne Wissensstruktur, welche es ermöglicht, das Verkehrsgeschehen zu verstehen, sich selbst als Teil des Verkehrsgeschehens wahrzunehmen und sich aus dieser Position heraus umwelt- und sozialverträglich zu verhalten. Wer Mobilitätskompetenz besitzt, erfährt den Verkehr nicht mehr als unabwendbares Schicksal, sondern ist in der Lage zu erkennen, dass er von Menschen gemacht und dementsprechend auch veränderbar ist.

Im zweiten Teil wird untersucht, inwieweit die aktuellen Einstellungen der Jugendlichen zum Radfahren und ihre Zukunftsvorstellungen zur Verkehrsmittelnutzung auf Mobilitätskompetenz schließen lassen. Konsens bei den im Rahmen eines Forschungsprojekts befragten 13- bis 14-Jährigen ist, dass Radfahren umweltfreundlich und gesund ist.



Aus den Vorstellungen zur künftigen Verkehrsmittelnutzung im Erwachsenenalter ist indessen zu entnehmen, dass rund 40 % der 13- bis 14-Jährigen noch nicht ausreichend mobilitätskompetent sind.

Im dritten Teil wird die Mobilitätssozialisation in den Vordergrund gerückt. Damit gelangt zugleich auch das Verkehrsverhalten der Eltern als den wichtigsten Bezugspersonen im Kindesalter ins Blickfeld. Sie führen tagtäglich vor, welches das „richtige“ Verhalten ist. Wie wichtig die Eltern als Vorbilder sind, zeigt sich daran, dass ihr Verkehrsverhalten mit den Zukunftsvorstellungen der Jugendlichen zur Verkehrsmittelnutzung korreliert. Beispielsweise zeigte sich, dass die Absicht, im Erwachsenenalter weiterhin häufig Rad zu fahren, eher besteht, wenn auch die Eltern häufig Rad fahren.

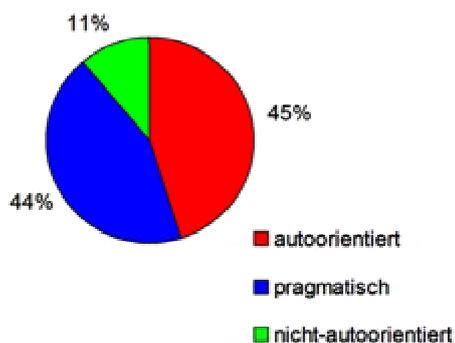
Die Rolle der Eltern ist indessen auch noch in anderer Hinsicht bedeutsam. Wie weit der Aktionsradius von Kindern reicht, hängt außer von den Umweltbedingungen auch davon ab, wie viel Autonomie Eltern ihren Kindern gewähren. Zur Autonomie rechnet auch die eigenständige unbegleitete Mobilität, die Voraussetzung für die Erkundung der Umwelt und deren Nutzung als Erfahrungs- und Handlungsraum ist. Die Kehrseite ist eine entwicklungshemmende überstarke Kontrolle.

Dies wirkt sich auch auf die Zukunftsvorstellungen aus: Kinder, die relativ oft im Pkw mitfahren, stellen sich häufiger vor, dass sie als Erwachsene viel oder sehr viel Auto fahren werden, als Kinder, die autonomer bzw. eigenständig mobil sind.

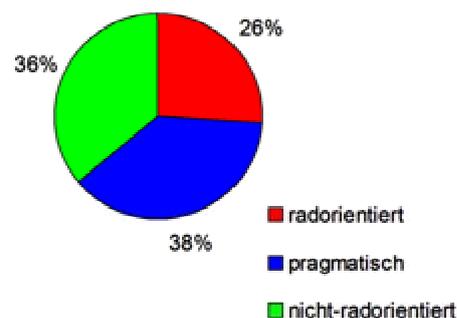
Mobilitätskompetenz im Kindes- und Jugendalter

Ausmaß der Auto- bzw. Radorientierung bei Jugendlichen

"Wirst du als Erwachsener viel Auto fahren?"

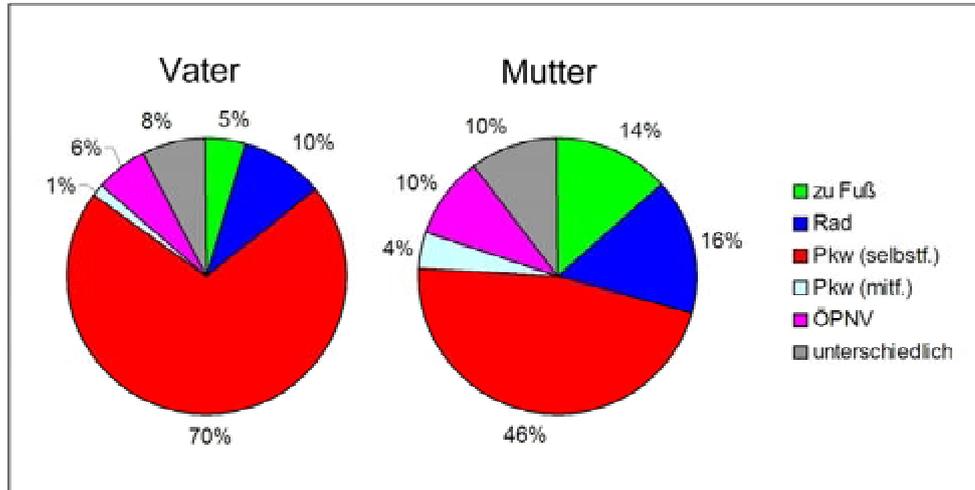


"Wirst du als Erwachsener viel Rad fahren?"



Mobilitätskompetenz im Kindes- und Jugendalter

Verkehrsmittelnutzung der Eltern



Im vierten Teil wird exemplarisch ein Ansatz zur Förderung von Mobilitätskompetenz vorgestellt. Die Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ wurde für Kinder und Jugendliche ab der 5. Klasse entwickelt. Mit der Lernsoftware werden nicht nur Informationen über Mobilität und Verkehr vermittelt, sondern gleichzeitig wird die Motivation erzeugt, sich mit solchen Fragen und Inhalten eingehender zu befassen.

Die Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ ist im Internet unter <http://www.beiki.de> und als CD verfügbar.

Doch Lernen findet nicht nur vor dem Computer oder im abgeschotteten Klassenraum statt. Negative Lernerfahrungen in der wirklichen Umwelt, die zu Resignation und dem Gefühl, hilflos zu sein, führen, stellen die Zielerreichung in Frage. Mobilitätskompetenz kann nur erworben werden, wenn die physischen, sozialen und gesellschaftlichen Umweltbedingungen dem nicht entgegenstehen. Mangelnde Mobilitätskompetenz ist zum großen Teil auch ein Sozialisationsergebnis, an dem die Umwelt mitgewirkt hat.

5. Partnerschaft und Verbindlichkeit durch freiwillige Verträge: Das Beispiel der „School agreements for safe and sustainable mobility!“ in Belgien

Sara van Dyck, Mobiel 21, Leuven (Belgien)

What?

The traffic junction at a school gate seems very difficult to unravel. This is why we keep looking for solutions to break the vicious circle of parents driving their children to school with their car because of the traffic safety. A positive and constructive co-operation between all the different involved partners can ensure a sustainable solution. The local authorities and the schools need to uptake their role as responsible partner.

The school agreement is a tool to bring about a new form of partnership. It's an agreement on traffic and mobility concluded by the local authority for a certain time frame with all the schools from their municipality, town or city.

The agreement contains of all engagements contributing to safe and sustainable trips to school. The involved partners are: the local authority, the school management, parental committees, pupils and the public transport company.

A school agreement can compile initiatives and actions concerning the infrastructure, transport organisation, information, awareness raising and education. All the partners can engage themselves for different tasks.



Abbildung 1: Bicycle pool (Quelle: Mobiel 21)

Mobiel 21 (former Langzaam Verkeer) was leader of the cluster Education in the former EU MOST project (<http://www.mo.st>). Our demonstration in the Province of Limburg leads to the establishment of a complete program stimulating safe and sustainable modes of transport for schools. Our mobility management project for schools started with a very basic involvement from the schools by participating in the traffic snake game. The schools, parents and pupils were introduced further in transport and mobility by setting up projects such as bicycle pooling, walking pool and so on. Once the different partners in the school were committed to work on traffic safety in their environment and to stimulate the use of sustainable modes of transport, we encouraged the schools and local authorities to work on a school transport

plan. In this plan each partner takes up his own responsibility. Even one step further was the establishment of a school agreement, connecting all schools of the municipality or city to each other and thus working for the same goal. At the end of the MOST project only one municipality had signed a school agreement with all their schools. This one example was stimulating and convincing enough for other cities to follow this example and sign a school agreement.

Why?

One and one is three. Local authorities doing their best to improve the infrastructure and design safe cycle routes, while schools are not promoting cycling to school is not motivating. Schools and parents working on awareness campaigns to promote safe parking behaviour, while the local authorities don't want to invest in safe parking lots doesn't improve the situation.

Forming a new partnership can lead to solutions when the different partners uptake their responsibilities and tasks. The strength of this partnership is that it leads to concrete solutions within a certain time frame; it's not just a paper to exchange empty promises.

Advantages:

For local authorities:

- Possibility to work in a structural way.
- No more ad hoc decisions where only schools with the best lobbying get support.
- Decisions are based on an integral outlook on mobility: infrastructure together with awareness raising, education, transport organisation.
- Concrete results.
- Increased chances to convince parents and children to make the daily school trip in a safe and sustainable mode.



Abbildung 2: Bicycle training (Quelle: Mobiel 21)

For schools:

- Guarantee for consultation on traffic safety with the local authority where the needs and demands of the schools are listened to.
- Possibility to suggest solutions.
- Clarity on what support they can expect from the local authority.
- Chance to characterize the school in their concern for traffic safety.
- Possibility to co-operate closely on the same theme with other schools to ensure the engagements from the local authority.

Initiatives from the local authorities

The local authorities can engage themselves to initiate infrastructure measures to ensure traffic safety in the school environments as a way to stimulate sustainable modes of transport. They are also an ideal partner to spread information and start or support awareness raising activities.

Some examples are:

- School transport plan
- Initiatives to improve the transport organisation
 - On foot: course for authorized supervisors
 - Bicycle: bicycle pool
 - Public transport: improve bus stop accommodation
- Carpool
- Information campaigns
 - Information evenings on the mobility plan
 - Support for organising car free school days
- Traffic and mobility education
- Initiatives to improve routes to school and increase traffic safety in school environments

Initiatives from schools

The contribution of schools can be very diverse. Schools can support information activities for their teachers, pupils and parents on sustainable modes of transport or safe routes to school. They can raise awareness through different initiatives in a way to stimulate walking and cycling to school.

Some examples are:

- School transport plan
- Initiatives to improve the transport organisation:
 - On foot: walking bus
 - Bicycle: bicycle pool, bicycle sheds
 - Public transport: walking pool to the nearest bus stop
 - Carpool
 - Organisation of parking lots for teachers and parents
- Information initiatives: articles on website advising safest walking routes to school
- Awareness raising initiatives: traffic snake game
- Traffic and mobility education

Transferability

The dangerous situations at school gates are very similar in the different EU countries. Parents bring their children to school with their car because traffic situations are a danger at the school gate due to all the cars that are present at peak hours.

Signing a school agreement in a way to establish a new form of partnership in the municipality to increase safe and sustainable mobility proves to be a solution. Due to the fact that the development of this agreement is not solely based on typical Belgian or Flemish conditions, makes it a tool that will be easily transferable to other EU countries. The commitments that are made by the different partners are decided by themselves. Mobiel 21 gives inspiring ideas and suggestions but it's the school management, the parents, the pupils, the local authority, the police ... who decide what their responsibility will be in this agreement. This, of course, can differ in other EU countries based on their experience and needs.

The positive results and feedback that we receive from the different municipalities, schools and parents encourage us to spread this tool and show that it will work not only in Flanders.

6. Ideenmarkt

(Fotos: ILS NRW)



7. Zwischen Pflicht und Kür: Ergebnisse zweier bundesweiter Forschungsprojekte

Evelin Unger-Azadi, ILS NRW, Dortmund

Lothar Eisenmann, ifeu-Institut, Heidelberg

Nachhaltige Mobilität in der Schule soll Schülerinnen und Schüler über die kompetente Verkehrsteilnahme hinaus auch zur Auseinandersetzung mit der eigenen Mobilität und zur bewussten Mobilitätsmittelwahl befähigen. Kennzeichen einer nachhaltigen Mobilität in der Schule sind:

- Thematisierung des Unterschiedes zwischen Verkehr und Mobilität
- Befähigung zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den derzeitigen Mobilitätsformen
- Befähigung zum sicheren Bewegen im Verkehr und zur Vermeidung von Unfällen
- Bewusste Wahrnehmung der Auswirkungen von Verkehr auf Umwelt, Gesundheit und soziale Entwicklung der Menschen
- Entwicklung von Gestaltungskompetenz, die Schülerinnen und Schüler befähigt, zukunftsfähige Entscheidungen in Bezug auf Mobilität zu treffen
- Befähigung zur selbständigen Mobilität und damit zur bewussten Verkehrsmittelwahl
- Einsatz pädagogischer Ansätze wie Projekt- und Werkstattunterricht, handlungsorientiertem Unterricht, Schülerzentrierung und interdisziplinäre Behandlung
- Möglichkeit von Schülerinnen und Schülern zur Partizipation

Damit geht nachhaltige Mobilität über eine Verkehrssicherheitserziehung, wie sie lange Praxis war, weit hinaus. Bereits im Jahr 1994 hat die Kultusministerkonferenz beschlossen, dass in der Schule neben den sicherheitsrelevanten Bereichen verstärkt auch soziale, gesundheitliche und Umweltaspekte angesprochen werden. Die Umsetzung wurde in einem UBA-Vorhaben „Nachhaltige Mobilität in der Schule“ während der vergangenen zwei Jahre untersucht und steht kurz vor der Veröffentlichung.

Obwohl mehrere Bundesländer eigene Rahmenpläne zur nachhaltigen Mobilität entwickelt und in Kraft gesetzt haben, in anderen Bundesländern einzelne Elemente nachhaltiger Mobilität den Bildungsplänen hinzugefügt wurden und zahlreiche Materialien zu diesem Thema entstanden, ist die Umsetzung vor allem in den weiterführenden Schulen noch nicht ausreichend gelungen. Ein gutes Beispiel für eine langfristig angelegte Strategie zur Stärkung nachhaltiger Mobilität in der Schule ist die Hansestadt Hamburg, wo die curriculare Absicherung durch attraktive Fortbildungen und gute Materialien ergänzt werden.

Dort besitzt das Thema nachhaltige Mobilität an den Schulen einen großen Stellenwert. Hinzu kommen noch die Angebote von außerschulischen Partnern und des Verkehrsdienstleisters. Kommen zu diesen Elementen noch eine verbesserte Ausbildung von Lehrerinnen und Lehrern im Bereich nachhaltiger Mobilität und vor allem eine stärkere Vernetzung zwischen den Bundesländern zum Beispiel zum Austausch geeigneter Materialien, lässt sich dieser Themenbereich an den Schulen stärken. Dies ist einerseits vor dem Hintergrund der UNESCO-Weltdekade zur Bildung für nachhaltige Entwicklung sinnvoll. Andererseits bildet der Themenbereich Mobilität eine ausgezeichnete Grundlage für handlungsorientierten und fächerübergreifenden Unterricht, der den Forderungen der PISA-Studien gerecht werden kann.

In der Vergangenheit wurde das Thema „Verkehr“ in der Schule vorrangig unter dem Sicherheitsaspekt behandelt – in der Verkehrserziehung und der Verkehrssicherheitsarbeit für den Schulweg, die sich auf die Unfallvermeidung, das Erlernen von Verkehrsregeln und ihre Einübung konzentrierte. Grundlage der herkömmlichen Verkehrserziehung sind in erster Linie das Einüben des Schulweges für Grundschüler mit der Polizei sowie das Radfahrtraining für

die Schülerinnen und Schüler der dritten bzw. vierten Grundschulklassen. Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit sind die Schulwegepläne, die die Grundschule in den meisten Bundesländern entwickeln.

Nachhaltige
Mobilität in der
Schule

Beispiel: Bildungsplan Hamburg

Grundschule		Sek I			Sek II
Klassenstufe	Inhalt	HfR	GS	Gy	
1 - 4	<ul style="list-style-type: none"> Erkundung der Verkehrssituation im Stadtteil Die Radfahrausbildung Der Hamburger Verkehrsverbund 				
5 - 8		<ul style="list-style-type: none"> Mobil mit Bus und Bahn im HVV Fahrrad und Umwelt 			
9 - 10		<ul style="list-style-type: none"> Mobilität und ihre Folgen in und um Hamburg 			
11 - 13		<ul style="list-style-type: none"> Mofa-Projekt: Verkehr und Umwelt 	<ul style="list-style-type: none"> Einstieg in den motorisierten Straßenverkehr 		<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität



Nachhaltige Mobilität in der Schule





Über die herkömmliche Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit an der Schule hinaus, muss das Thema in einem fächerübergreifenden, handlungsorientierten Unterricht aufgegriffen werden, in dem Zusammenhänge sowie Kenntnisse über eine umweltschonende Mobilität vermittelt und Gefahren im Straßenverkehr veranschaulicht werden. Außerhalb des Fachunterrichts können Aktionstage, Projekte und Aktionen im Stadtteil die Verkehrs- und Mobilitätserziehung ergänzen und unterstützen. Hier ist die Unterstützung durch kommunale Kooperationspartner von besonderer Bedeutung. Ziel ist es, den Schülerinnen und Schülern den Umgang mit verschiedenen Verkehrsmitteloptionen auf dem Schulweg und ihren Alltagswegen zu vermitteln und somit ihre Mobilitätskompetenz zu stärken.

Die Möglichkeiten, dies auch außerhalb des Unterrichts zu tun, sind vielfältig. In der Grundschule wurden schon erfolgreich folgende Ansätze erprobt:

- Stadtteilerkundungen: Erkundungsgänge, Verkehrsbeobachtungen, Erstellen von Mängelbögen
- Verkehrsdetektive: Analysieren von Gefahrenpunkten im Straßenverkehr
- Kinderstadtteilplan: von Kindern gestaltete Stadtteilpläne
- Tempomessungen: Verkehrsaufklärung Erwachsener durch Kinder
- Fußgängergemeinschaften „Walking Bus“: Begleitete Gehgemeinschaften auf dem Schulweg
- Selbständig mit Bus und Bahn: Ausflüge mit dem ÖPNV, Betriebsbesichtigung
- Straßenraumgestaltung durch Kinder: Spielstraßen-Aktionen, Kinder bauen Modelle

In den weiterführenden Schulen gibt es deutlich weniger Aktivitäten als in den Grundschulen. Dennoch gibt es vielfältige Möglichkeiten, Schulunterricht mit Aktionen zu Verkehr und Mobilität zu verknüpfen:

- Fahrzeugbegleiter in öffentlichen Verkehrsmitteln: Konfliktbewältigung im Bus durch Schüler
- ÖPNV-Rallye „Jagd nach Mister X“, „Wo ist der Fuchs?“, Verfolgungsjagd mit dem ÖPNV
- „Ökologische“ Klassenfahrten: mit dem Rad oder mit dem ÖPNV von Schülerinnen und Schülern organisiert
- Förderung des Radverkehrs: Ausflüge per Rad, Radwegeuntersuchung, Fahrradwerkstatt, bewachte Fahrradabstellmöglichkeit
- Bildung von Fahrradpools: Begleitete Radfahrgemeinschaften, z. B. in Marl und Herne
- Modellversuch Mobilitätsausbildung Kooperation Schule – Fahrschule: Integration „nachhaltiger Mobilität“ in die Fahrausbildung
- Mobilitätsberatung in der Schule von Schülerinnen und Schülern organisiert

Vor dem Hintergrund, dass es gerade für die Schülerinnen und Schüler ab der 8. Klasse kaum Ansätze zum Mobilitätsmanagement an der Schule gibt, hat das ILS NRW seit Dezember 2003 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen das Projekt „Mobilitätsmanagement an Schulen“ durchgeführt, das das Ziel hatte, ein schulisches Mobilitätsmanagement-Konzept als Bestandteil eines altersgerechten Gesamtansatzes zu entwickeln. Teilgenommen haben zwei Dortmunder Schulen: die Albrecht-Dürer-Realschule und das Goethe-Gymnasium.

An der Albrecht-Dürer-Realschule hat sich über ein Schuljahr ein Wahlpflichtfach mit dem Thema „Mobilität“ auseinandergesetzt. In diesem Jahr haben die Schülerinnen und Schüler die ÖPNV-Anbindung an der Schule untersucht und sich mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen auseinandergesetzt sowie die Revitalisierung des stillgelegten Fahrradkellers betrieben, der in den nächsten Wochen mit einer Fahrradwache wieder eröffnet werden soll.

Im Goethe-Gymnasium war das Thema „Mobilität“ die Vorgabe zur Bearbeitung eines Jahrgangsstufenprojekts, das in der 11. Jahrgangsstufe zu bearbeiten war. In sechs Projektgruppen beschäftigten sich die Schülerinnen und Schüler mit Themen wie einer individuellen Zugangskarte, die auch als ÖPNV-Ticket nutzbar ist, der Verkehrssicherheit auf der Straße vor dem Schulgebäude, der Einrichtung einer bewachten Fahrradabstellanlage, den zu vollen Schulbussen, einem Begleitservice für jüngere Schüler und der öffentlichkeitswirksamen Aufbereitung des eigenen Projekts.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Einbindung des Themas „Mobilität“ begleitend zu solchen Maßnahmen in den Schulunterricht unabdingbar ist. Dazu gehört auch, dass interessierte Fachlehrerinnen und Fachlehrern die Möglichkeit haben sollten, sich in diesem Bereich fortzubilden. Hilfreich ist, wenn an der Schule das Thema „Mobilität“ schon über einen längeren Zeitraum eine gewisse „Kultur“ hat.

Ist an der Schule ein Projekt geplant, sollte die Bearbeitung des Themas verbindlich innerhalb der Schulstruktur verankert und mit einem festen Zeitbudget ausgestattet sein. Das Thema muss unbedingt bei den Schülerinnen und Schülern auf Akzeptanz stoßen, um nicht im Laufe der Bearbeitung Frustration auszulösen. Aus demselben Grund sollte das Projekt nicht mit zu hochgesteckten Zielen verbunden sein, die sich im Nachhinein als nicht handhabbar herausstellen. Auch in höheren Jahrgängen sollten solche Projekte von einer Lehrkraft betreut werden.

8. Finanzierungsmöglichkeiten von Projekten zur Förderung der Mobilitätskompetenz im Kindes- und Jugendalter

Andreas Lieberum, ecoLO, Bremen



Selbstverständnis

- EcoLO verbindet sein Know-How im Bereich Umwelt und Soziales mit einer professionellen Kommunikationskompetenz
 - EcoLO versteht, worüber seine Kunden reden und kann dies optimal vermitteln
- „EcoLO macht Ihre Sache rund“



Agentur für Ökologie und Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Kernkompetenzen

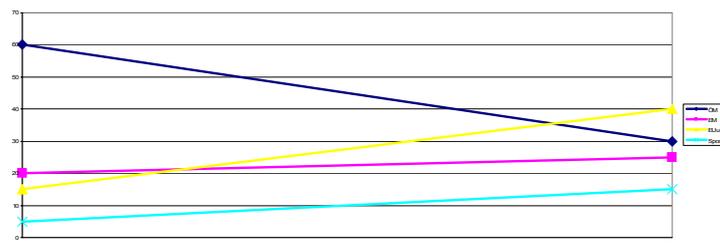
- Konzeptentwicklung und Finanzierung (Ideenschmiede, Förderprogramme, Sponsoring)
- Projektmanagement (EU-Projekte u. a.)
- PR- und Öffentlichkeitsarbeit
- Umweltkommunikation und –marketing
- Webdesign
- Eventmanagement
- Kampagnenmanagement
- Dokumentation und Projektpräsentation
- Informationsrecherche



Agentur für Ökologie und Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Woher kommt das Geld für Projekte?

- Eigene Mittel
- Einnahmen
- Fördergelder (öffentliche: lokal, regional, EU)
- Stiftungsgelder
- Sponsoring





Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Woher kennt man Sponsoring?

- Motorsport
- Fußball
- Produktplatzierung
- Gebäude/Großereignisse
- swb Marathon



Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Was heißt Sponsoring?

- Sponsus: lat. für Bräutigam
- Sponsieren: Einem Mädchen den Hof machen
- Sponsor: Gönner, Förderer, Geldgeber
- Sponsoring ist die Bereitstellung von Geld, Sachmitteln oder Dienstleistungen. Eine Gegenleistung wird erwartet.



Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Was gibt es noch?

- **Spende:** freiwillige Geld- oder Sachzuwendung ohne Gegenleistung
- **Mäzenatentum:** Förderung des Gemeinwohls ohne jegliche Gegenleistung
- **Fundraising:** Beschaffungsmanagement von Non-Profit-Organisationen



Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Daten und Fakten

- **Sponsoringmittel von Unternehmen in D:**
60 Mrd. €
davon 2% für den Bereich Umwelt
(85% für Sport)
- **10.000 Stiftungen, davon 10% Umwelt**
Volkswagen-Stiftung (2,3 Mrd. €)
DBU (1,3 Mrd. €)



Agentur für Ökologie und Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

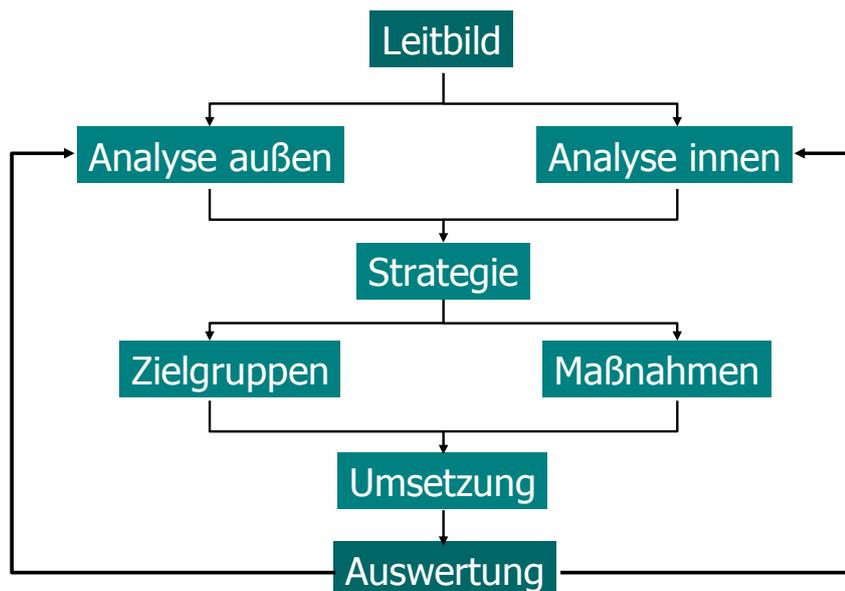
Grundregeln

- Sponsoring als Teil der Mittelbeschaffung begreifen
- Sponsoring ist immer zeitlich befristet
- Sponsoring einbinden in ein internes Beschaffungsmarketing (Fundraising)
- Fundraising als Konzept mit Langzeitwirkung



Agentur für Ökologie und Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Prozesskreislauf



Quelle: Nicole Fabisch „Fundraising“



Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Kriterien für ein Leitbild

- Glaubwürdigkeit
- Authentizität
- Überzeugungskraft
- Ehrlichkeit
- Verlässlichkeit
- Transparenz



Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Ethische Grenzen

- Abgrenzung
- Image
- Werbesprache
- Werbemittel
- Werbemethode





Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Vorüberlegungen

- Wer ist nah am Thema?
- Wer hat ähnliche Zielgruppen?
- Wie kommuniziere ich die Inhalte?
- Welche Medien werden bedient?
- Welches Forum kann ich bieten?
- Wer ist noch dabei?
- Welchen Imagegewinn kann ich erreichen?



Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Creating Better Cities - 2001

- Viele Partner
 - Viele kleine Anträge
 - Zwei große Sponsoren
- 100.000 Euro (300.000 Euro)



Ecolo
Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Creating Better Cities - 2000



Ecolo
Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -





Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

UITP Konferenz „PT and Car-Sharing“

- Viele kleine Sponsoren
 - Ausstellungsfläche
 - Nennung auf Medien
 - Präsentationsplattform
- 15.000 Euro (70.000 Euro)



Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Gibt es hierfür Sponsoren?

- Stiftungen
 - Heinrich-Böll-Stiftung
Die Durchführung von Seminaren und Veranstaltungen zur politischen und kulturellen Kinder-, Jugend- und Er-wachsenenbildung
 - Eugen-Otto-Butz-Stiftung
Die Eugen-Otto-Butz-Stiftung setzt ihre Mittel dazu ein, die wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Wechselwirkung zwischen Mensch und Verkehr zu fördern. Ihr Hauptaugenmerk liegt auf:
 - Sicherheit im Verkehr
 - Abwicklung und Gestaltung des Verkehrs
 - Verkehr und Umwelt
 - Friedrich-Ebert-Stiftung
Die Zukunft der Mobilität entscheidet sich im Ausräumen von wirtschaftlicher Notwendigkeit, gesellschaftlichen Bedürfnissen, ökologischer Rücksicht und technologischem Fortschritt. Dabei sind die Fragen zu diskutieren, wie die politisch umstrittene Verteilung des Mobilitätsbedürfnisses auf die verschiedenen Verkehrsträger aussehen soll, wie die Finanzierung der Infrastruktur zu sichern ist und wie das zukünftige, steigende Bedürfnis nach Mobilität von Individuen und Wirtschaft zu bewältigen sein wird.
- Sponsoren
 - Verkehrsunternehmen
 - Energieversorger
 - Versicherungen



Agentur für Ökologie und
Kommunikation
- medien - pr - events -
kampagnen - beratung -

Fazit

- Kontakte aufbauen und pflegen
- Klare Zuständigkeiten formulieren
- Zielvereinbarungen treffen
- Erfolgskontrolle und Auswertung
- Projekte nicht langfristig auf Sponsoring aufbauen
- Fundraisingkonzept entwickeln

9. Möglichkeiten der Drittmittelakquisition im Themenfeld Mobilität und Verkehr

Evelin Unger-Azadi, ILS NRW, Dortmund

Doris Bäumer, ILS NRW, Dortmund

Drittmittelprojekte / Drittmittelforschung: Fördermöglichkeiten

- Bundesländer: z. B. Landesministerien, Enquete-Kommissionen
- Nationale Ebene: Bundesministerien und nachgeordnete Behörden (z. B. BBR), Stiftungen
- Europa: Generaldirektionen und Forschungsrahmenprogramme



Drittmittelprojekte / Drittmittelforschung: Fördermöglichkeiten auf nationaler Ebene

z. B.:

- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (www.bbr.bund.de)
- Bundesanstalt für Straßenwesen (www.bast.de) ★
- BM für Bildung und Forschung (www.bmbf.de) ★
- BM für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (www.bmvbw.de) ★
- Umweltbundesamt (www.umweltbundesamt.de) ★
- Bertelsmann-Stiftung (www.bertelsmann-stiftung.de) ★ ★
- Volkswagenstiftung (www.volkswagen-stiftung.de) ★



Ausschreibungsschwerpunkte
und Programme



Initiativbewerbungen möglich



Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen (BMVBW):

Forschung Stadtverkehr

Das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) ist ein Programm des BMVBW zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden.

Straßenverkehrssicherheit

Die Forschungs- und Untersuchungsprojekte auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit werden im Auftrag des BMVBW durch die Bundesanstalt für Straßenwesen an Dritte vergeben, betreut und ausgewertet.



Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen (BMVBW):

Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS):

- Ziel: Erarbeitung anwendungsorientierter, wissenschaftlicher und praktischer Erkenntnisse für die Entscheidungsträger im Bereich Stadt- und Regionalverkehr.
- Mittelpunkt: anwendungsbezogene Erforschung von Fach- und Sachfragen, deren Beantwortung auch eine Übertragung der Forschungsergebnisse auf das gesamte Bundesgebiet sicherstellen.
- Procedere: Dritte können dem BMVBW über die Länderverkehrsministerien und den kommunalen Spitzenverbände interessante Projektvorschläge vorlegen. Zusammen mit den Ländern und mit Unterstützung einer wissenschaftlichen Beraterkommission wird aus den Themenvorschlägen die Projektliste Forschungsprogramm Stadtverkehr erstellt. Die Projektliste wird im Internet veröffentlicht. (<http://www.fops.de>)

Das neue Forschungsprogramm 2006/2007 wird Anfang des Jahres 2006 eingestellt.



Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen (BMVBW) / Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt):

Straßenverkehrssicherheit:

- Ziel: Technisch-wissenschaftliche Fragestellungen als Grundlage für die Ausarbeitung von Vorschriften und Normen auf allen Gebieten des Straßenwesens als Entscheidungshilfe für das BMVBW.
- Mittelpunkt: Forschungsfragen zielen auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems, die Reduktion von Umweltbelastungen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Procedere: Wissenschaftler/Wissenschaftlerinnen oder Institutionen, die an der Bearbeitung der Forschungsvorhaben interessiert sind, können dies der BASt formlos schriftlich mitteilen. Geeignete Wissenschaftler/Wissenschaftlerinnen und Institutionen werden zum geplanten Vergabezeitpunkt zur Abgabe eines Angebots aufgefordert und erhalten Unterlagen zur formalen und inhaltlichen Gestaltung der Angebote.



Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF):

Forschungsprogramme mit wechselnden Themenschwerpunkten

- Ziel: Erarbeitung anwendungsorientierter, wissenschaftlicher und praktischer Lösungen für anstehende Zukunftsfragen als politische Entscheidungshilfe für Kommunen und andere Gebietskörperschaften.
- Mittelpunkt: Forschungsfragen, die sich mit der Verringerung des Verkehrsaufkommens und den damit zusammenhängenden Umweltbelastungen auseinandersetzen vor dem Hintergrund aktueller Veränderungen.
- Procedere: Projektthemen vom BMBF werden öffentlich ausgeschrieben. Im Forschungsprogrammen Bauen + Wohnen und im Mobilitätsforschungsprogramm werden jährlich neue Themen ausgeschrieben. (<http://www.tuvpt.de>)



Drittmittelprojekte / Drittmittelforschung: Fördermöglichkeiten EU

A. Forschungsrahmenprogramm

6. Forschungsrahmenprogramm (2002 - 2006)

7. Forschungsrahmenprogramm (2007 – 2013)

Generaldirektion Energie und Verkehr

Generaldirektion Forschung

B. STEER

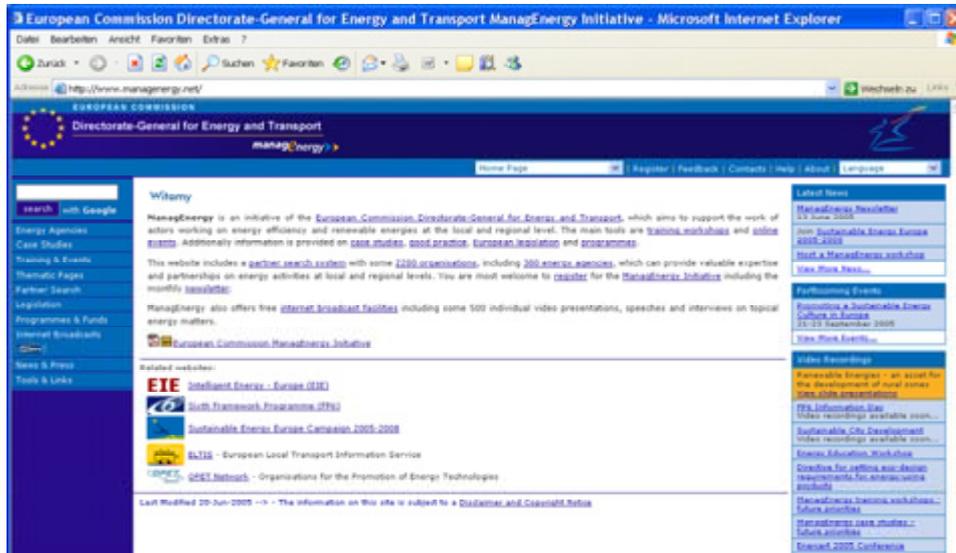
Intelligent Energy – Europe

C. INTERREG



Generaldirektion Energie und Verkehr

<http://www.managenergy.net>



6. FRP: Struktur

Struktur des Forschungsrahmenprogramms							
Bündelung und Integration der Forschung							
Thematische Prioritäten				Spezielle Maßnahmen			
Biowissenschaften, Genomik und Biotechnologie im Dienste der Gesundheit Technologien für die Informationsgesellschaft Nanotechnologien, multifunktionale Werkstoffe, neue Produktionsverfahren und -anlagen Luft- und Raumfahrt Lebensmittelsicherheit Nachhaltige Entwicklung, globale Veränderungen und Ökosysteme Bürger und Staat in der Wissensgesellschaft	Politikorientierte Forschung		Künftiger Wissens- und Technologiebedarf (NEST)		KMU-spezifische Maßnahmen		Gemeinsame Forschungsstelle (GFS) des EFR
	Internationale Zusammenarbeit (INCO)				Gemeinsame Forschungsstelle (GFS)		
	Ausgestaltung des EFR ⁺				S Gemeinsame Forschungsstelle des EFR ⁺		
	Innovation	Humanressourcen und Mobilität	Infrastrukturen	Wissenschaft und Gesellschaft	Koordinierung von FuE-Aktivitäten	Kohärente Entwicklung der F+I ² Politik	

Quelle: <http://www.eubuero.de/6rp>



6. FRP

CORDIS (<http://www.cordis.lu>): F&E Informationsdienst




6. FRP

Weitere Informationen über FRP z.B. Eu-Büro des BMBF (<http://www.eubuero.de/>) ...



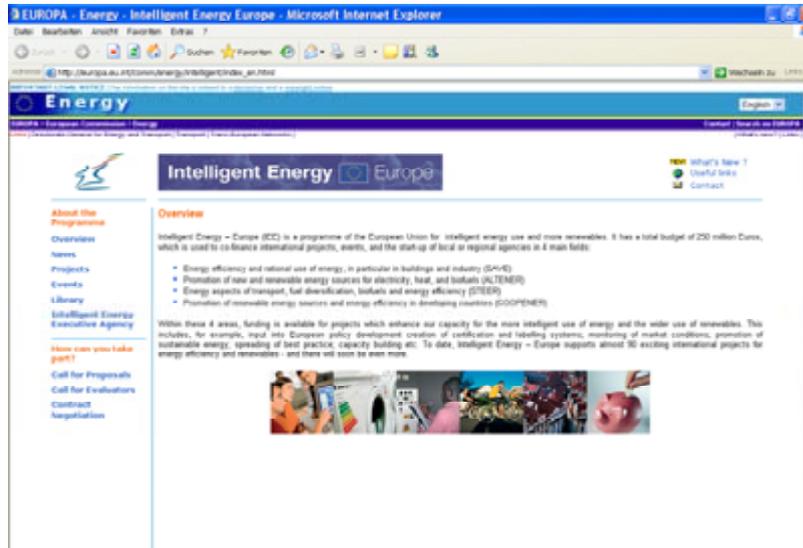
6. FRP

... oder über die Nationale Kontaktstelle Verkehr des BMBF beim Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen, TÜV Rheinland (<http://www.eu.tuvpt.de/seiten/index.php4>)

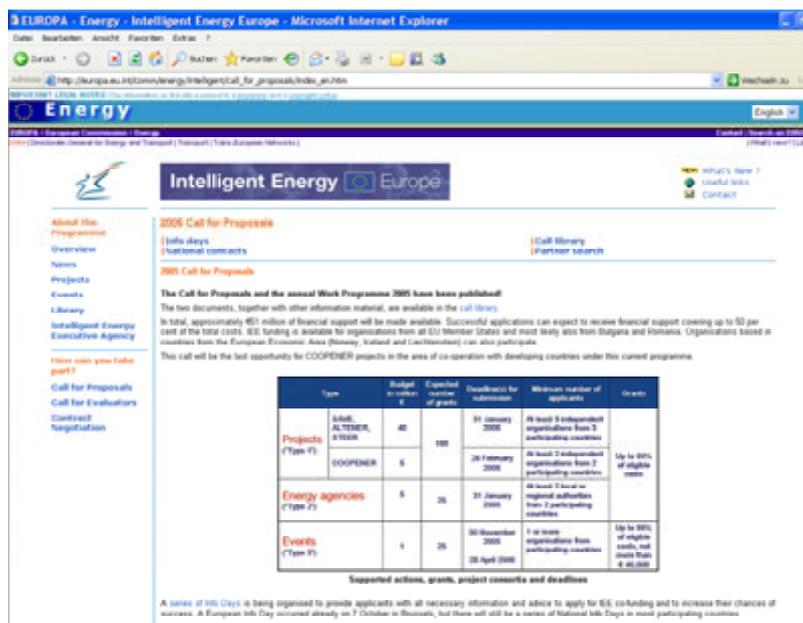


STEER (ehemals SAVE)

Informationen über die Seite <http://www.managenergy.net> oder [http://www.europa.eu.int/\(comm/energy/intelligent/index_en.html](http://www.europa.eu.int/(comm/energy/intelligent/index_en.html)

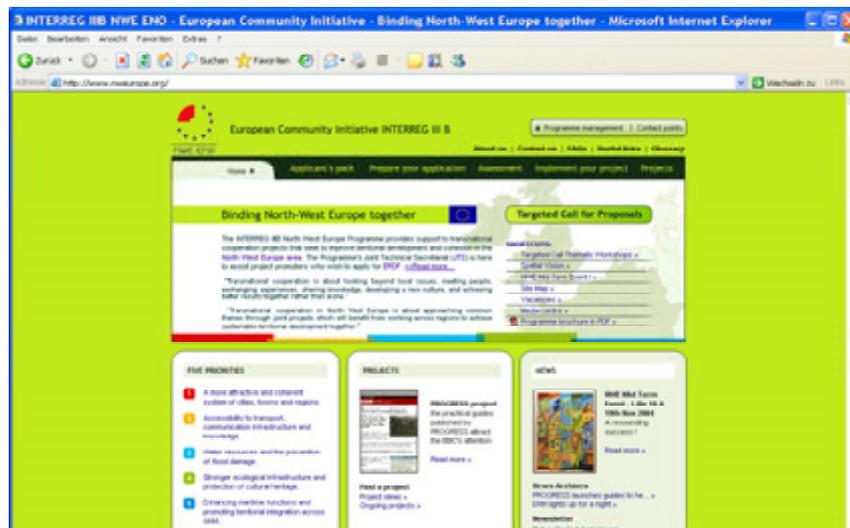


STEER (ehemals SAVE)



INTERREG III B

Informationen über <http://www.nweurope.org/>



INTERREG III B



50% Finanzierung

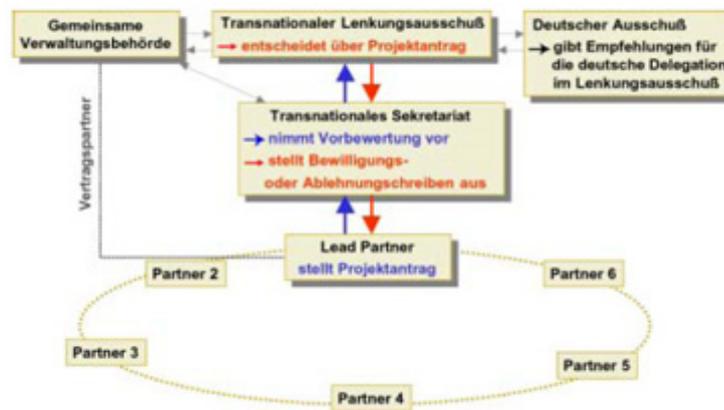
Antragsteller: öffentliche Körperschaften

Programmsekretariat Lille



INTERREG III B

Transnationale Projekte



Quelle: Leitfaden für Antragsteller, http://www.bbr.bund.de/raumordnung/europa/download/interreg_leitfaden.pdf

10. Podiumsgespräch: Durch Rahmenvereinbarungen zu neuen Partnerschaften und mehr Verbindlichkeit? – Förderung von Mobilitätskompetenz und Sicherheit (z. B.) im Zuge der offenen Ganztags(grund)schule



(Quelle ILS NRW)

10.1 Statement Werner Blanke, Polizei Dortmund

Ich nehme Stellung als Verkehrssicherheitsberater des Kommissariats Vorbeugung, der seit 26 Jahren in diesem Bereich tätig ist und entsprechende Veränderungen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit hautnah miterlebt hat. Weitere wesentliche Erfahrungen kann ich mit einbringen als Vater von drei inzwischen erwachsenen Kindern sowie als ehrenamtlich Tätiger in verschiedenen Bereichen, nämlich dem Verein zur Förderung der Methode Puppenspiel in der Kriminal- und Verkehrsprävention, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, der Verkehrswacht, des Runden Tisches zur Prävention von Kinderunfällen und verschiedener anderer Gremien wie Jugendring, dem Agenda Arbeitskreis Mobilität oder der § 78 Arbeitsgemeinschaften des Jugendamtes.

Aus dieser Einleitung ist zu entnehmen, dass ich nicht die offizielle Meinung der Polizei vertreten kann. Diese kann nur von den zuständigen autorisierten Personen des Ministeriums kommen.

War der Ursprung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in der Prävention ausschließlich der Vermeidung von Verkehrsunfällen gewidmet, so hat auch bei uns in etwa zeitgleich mit der Herausgabe der Rahmenvorgabe zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule ein wesentlicher Richtungswechsel in Richtung Gesundheits-, Umwelt-, Sicherheits- und Sozialerziehung stattgefunden.

Wir haben große Hoffnungen in den Runderlass des Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder gesetzt, wurde hiermit doch endlich die Verkehrs- und Mobilitätserziehung aus ihrer vorherigen Unverbindlichkeit gelöst und als Unterrichts- und Erziehungsauftrag der Schule verbindlich dargestellt, mit der zusätzlichen Verbindlichkeit, dass die Schulleiterinnen bzw. Schulleiter für die Durchführung verantwortlich sind.

Die Ernüchterung kam jedoch bald und zwar nicht nur in Dortmund, sondern flächendeckend im ganzen Land.

Wir Verkehrssicherheitsarbeiter marschierten mit dem Erlass unter dem Arm zu den Schulen und erhielten in den meisten Fällen nur ein Achselzucken.

Dieses desto mehr, desto weiter wir in die Schulen des Sekundarstufe-I- oder sogar Sekundarstufe-II-Bereiches vordrangen.

Aus vielen Gesprächen mit Verantwortlichen, aber auch mit Schülern, ist zu entnehmen, dass Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulen trotz der Verbindlichkeit noch nicht standardisiert ist.

Es hängt nach wie vor von einzelnen Personen oder Geschehnissen ab, inwieweit diese Art des Unterrichtes an den Schulen stattfindet.

Beispiel 1: Ich begeben mich zu einer Grundschule, um dort wegen des verbindlichen Fahrradtrainings nachzufragen. Antwort des damaligen Schulleiters: Unsere Eltern verlangen von meinen Schülern, dass sie auf das Abitur vorbereitet werden. Daher haben wir dafür keine Zeit. Keine vier Wochen später verunglückt ein Schüler am Bahnübergang schwer. Seitdem wird nicht nur das Fahrradtraining an dieser Schule intensiv auch mit polizeilicher Begleitung durchgeführt.

Beispiel 2: Eltern sprechen mich an, warum an ihrer Schule keine Verkehrserziehung mehr stattfindet. Die Anfrage an der Schule ergibt, dass der dafür zuständige Lehrer versetzt wurde und nunmehr niemand mehr da ist.

Neben diesen negativen Beispielen kann ich aber auch viel Positives berichten:

- In Dortmund sind sowohl für die Grund- als auch für die Sonderschulen von den Fachberatern für Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitsberatern der Polizei und Fachleuten der Verkehrswacht und des ADFC, Programme entwickelt worden, die den Schulen als Anleitung zur Verfügung gestellt wurden und genutzt werden können.
- Im Rahmen der jährlichen Verkehrssicherheitstage sind wiederkehrende Veranstaltungen wie die Fahrradstafette der Sonderschulen und die Fahrradaktionstage der Hauptschulen installiert worden.
- Neben stadtbezirksweiten Fahrradrallys fand in diesem Jahr das erste Mal mit viel Erfolg eine Fußgänger- und ÖPNV-Rallye im Primarbereich statt.
- Mit Hilfe des Runden Tisches zur Prävention von Kinderunfällen wurden sowohl der „Walking Bus“ im Primarbereich als auch die Erstellung von Schulwegplänen im Sekundarstufe I-Bereich initiiert.

Wie aus dem bisher Berichteten zu entnehmen ist, bestehen aus meiner Sicht noch erhebliche Umsetzungsprobleme der Rahmenvorgaben des Landes Nordrhein-Westfalen.

Allein auf das Engagement von Aktiven, egal ob ehren- oder hauptamtlich, zu setzen, halte ich nicht für ausreichend.

Daher würde ich Rahmenvereinbarungen bzw. Leitfäden für die Umsetzung der Mobilitätskompetenz begrüßen.

Da die örtlichen Bedingungen oft ausschlaggebend für die Umsetzung sind, halte ich diese auf kommunaler Ebene für besonders wertvoll.

Die offenen Ganztagschulen bringen insbesondere für ehrenamtlich Tätige erhebliche Vorteile, da Berufstätige eher im Nachmittags- als im Vormittagsbereich Möglichkeiten zur Mitarbeit haben.

Wegen der doch schleppenderen Umsetzung im Sekundarstufe-I-Bereich bieten sich auch hier vielleicht besondere Möglichkeiten zur Umsetzung der nachhaltigen Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Polizei wird wie bisher im Rahmen ihrer Möglichkeiten und ihres Auftrags an der praktischen Umsetzung mitwirken.

10.2 Statement Hans-Peter Frittgen, Dortmunder Stadtwerke

Die Dortmunder Stadtwerke (DSW21) befürworten und unterstützen als Verkehrsunternehmen – und somit als Mobilitätsdienstleister – jegliche Förderung von Mobilitätskompetenz.

Für unsere Unternehmens-Zielsetzung mögen die bereits bestehenden Rahmenvorgaben ausreichen.

Unser Angebot an Mobilitätsdienstleistungen, insbesondere das Angebot an verkehrspädagogischen Projekten und Aktionen für Schulen wurde in den letzten Jahren ausgeweitet und intensiviert.

Beispiele wie „MOBILE KIDS? – Aber sicher!“ (Unterrichtsmaterialien für die 4. Klasse), Bus-Schule, Erlebnistage auf den Betriebshöfen, Fahrzeug- und Haltestellengestaltung, Bus&Bahn-Show, SAW-Seminare, Mobilitätsspiele und Präventionsprojekte etc. werden äußerst positiv angenommen und bewertet.

Hierbei hat sich der direkte Kontakt zu den Schulen/Schulleitung und Lehrkräften sehr bewährt.

Gleichwohl sehen wir das Problem und auch die Notwendigkeit Mobilitätserziehung nachhaltig in Schulen zu verankern, z. B. durch Rahmen- und Kooperationsvereinbarungen, um dem Ganzen mehr Bedeutung und Durchsetzungskraft zu geben.

In Bezug auf die offene Ganztags(grund)schule bietet sich für uns die Chance durch Kooperationen mit der Stadt Dortmund, dem Familien-Projekt und den Trägern einen aktiven Beitrag zur Mobilitätserziehung zu leisten.



(Quelle: ILS NRW)

10.3 Statement Reinhold Heimer, Ministerium für Schule und Weiterbildung NRW, Düsseldorf

Moderne pädagogische Ansätze wie „Schülerorientierung“, „Handlungsorientierung“ und „Öffnung von Schule“ sind in der Verkehrs- und Mobilitätserziehung unverzichtbar. Die Schulen müssen sich gerade in diesem Bereich an den Bedürfnissen ihrer Schülerinnen und Schüler orientieren. Sie müssen sich auf die Verkehrsumwelt und auf das Verkehrsangebot vor Ort einstellen. Außerdem sollten sie bei den Schülerinnen und Schülern nicht nur Kognitionen und Emotionen, sondern auch mobilitätsbezogene Verhaltensweisen ausbauen und verändern. Dies wird erleichtert durch eine Öffnung der Schule nach außen. Eine Kooperation der Schule mit außerschulischen Partnern ist daher wünschenswert und sinnvoll.

Die Zusammenarbeit mit den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei ist hierfür beispielhaft und hat sich bewährt. Durch Informationsveranstaltungen des Ministeriums für Schule und Weiterbildung des Landes NRW werden zum Beispiel am Polizeifortbildungsinstitut in Neuss Verkehrssicherheitsberater in das neue Konzept der Verkehrs- und Mobilitätserziehung integriert.

Die Schulen sollten im Hinblick auf die neuen Ziele der Verkehrs- und Mobilitätserziehung nach weiteren neuen außerschulischen Partnern Ausschau halten. Für Kooperationen dieser Art kommen beispielsweise Verbände für Auto- und Radfahrer, die Deutsche Verkehrswacht, öffentliche Verkehrsbetriebe, Kinder- und Unfallkliniken sowie Naturschutzorganisationen in Frage. Von ganz besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang auch die Medien (Presse, Lokalradio und Fernsehen). Sie können zur Präsentation von Projektergebnissen aus den Schulen beitragen und den Forderungen der Schülerinnen und Schüler an die Stadtverwaltung, an das Verkehrsamt oder an die Autofahrer Nachdruck verleihen.

Ich appelliere deshalb an die Schulen, eine intensive Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnern und Verbänden, wie beispielsweise den gerade genannten, zu suchen. Beiderseitig vorhandene Kompetenzen können so zusammengeführt und ausgebaut werden. Wir nennen das bekanntlich Synergieeffekt. Schule kann nicht nur einen Beitrag leisten, dass Kinder und Jugendliche gesellschaftlichen Anforderungen gewachsen sind. Vielmehr erwerben sie auf diese Weise wichtige Voraussetzungen, sich an der Gestaltung unserer Gesellschaft zukünftig aktiv zu beteiligen.



(Quelle: ILS NRW)

10.4 Statement Martin Kraft, Deutsche Verkehrswacht e. V., Bonn

Nordrhein-Westfalen hat sich entschieden, die Ganztagschule einzuführen und vor allem auf das Modell der Offenen Ganztagschule zu setzen. Hierbei organisiert in der Regel ein Träger in Abstimmung mit der Schule die Übermittag-Betreuung sowie die Nachmittagsbetreuung mit eigenen Angeboten und durch die Integration der vor Ort tätigen Bildungs- und Freizeiteinrichtungen. Die für den Vormittag verantwortlichen Lehrkräfte kommen dabei nicht oder nur vereinzelt zum Einsatz. Rahmenvereinbarungen zwischen dem Land und möglichen Anbietern von Angeboten sollen die Versorgung der Schulen sicherstellen und neue Angebote für den Nachmittagsunterricht an den offenen Ganztagschulen generieren.

Kritiker sehen in der offenen Ganztagschule lediglich die Betreuung der Kinder sichergestellt und sprechen vom „Bikini-Modell“, das aus zwei nicht miteinander verbundenen Einzelteilen bestehe, die jeweils nur das Nötigste abdecken und zudem nur von einem Teil der Schülerinnen und Schüler auf freiwilliger Basis wahrgenommen wird. Die in einigen Bundesländern diskutierten Alternativen orientieren sich dagegen an der „echten“ Ganztagschule mit Unterricht von 8.00 bis 16.00 Uhr, die allerdings deutlich mehr Lehrkräfte voraussetzt und daher nicht bezahlbar sein dürfte. Insofern wäre viel gewonnen, wenn es gelingt, den Ganztag mit hochwertigen zusätzlichen Maßnahmen anzureichern und nicht nur die von außerschulischen Institutionen bereits durchgeführten Veranstaltungen in die Räume der Schule zu verlagern.

In der Grundschule findet die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung bisher in vergleichsweise gutem Umfang im Unterricht statt. Das Spektrum der Themen reicht vom spielerischen Training der psychomotorischen Grundlagen, von der Bewältigung der Schulwege und allen Fragen der Verkehrsteilnahme in diesem Alter bis zur theoretischen und praktischen Radfahrausbildung. Angebote für den Nachmittag gibt es bisher kaum.

10.5 Statement Peter Paul Wagner, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW, Düsseldorf

Kooperationen der Schulen mit außerschulischen Partnern, wie z. B. der Polizei, Verkehrsbetrieben, Verkehrswachten, Interessenvertretungen wie ADFC, Fuss e.V. oder Automobilclubs etc. können die Verkehrs- oder Mobilitätserziehung des regulären Unterrichts sinnvoll ergänzen und helfen, die Mobilitätskompetenz der Schülerinnen und Schüler zu verbessern.

Das setzt voraus, dass sich die Pädagogen mit den nichtpädagogischen Hilfskräften der Kooperationspartner im außerschulischen Bereich abstimmen und eine Rhythmisierung von Unterricht und außerschulischen Angeboten herbeiführen. Wenn der reguläre Unterricht am Vormittag keine Elemente der Mobilitätserziehung enthält, macht es keinen Sinn, die Schülerinnen und Schüler nachmittags mit außerschulischen Angeboten aus dem Verkehrs- bzw. Mobilitätsbereich zu konfrontieren. Beides muss miteinander korrespondieren, wenn es erfolgreich sein will.

Außerdem muss sich die Pluralität der außerschulischen Partner in außerunterrichtlichen Angeboten widerspiegeln, damit auch eine realitätsnahe, umfassende und kritische Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität möglich ist.

Ob das außerunterrichtliche Engagement auch finanziell unterstützt werden soll, wenn es im eigenen Interesse des Kooperationspartners liegt, sollte im Einzelfall geprüft werden.

Das Ministerium für Bauen und Verkehr NRW unterstützt mit einem eigenen Mobilitätserziehungskonzept den integrierten Verkehrs- bzw. Mobilitätsunterricht in den Schulen der Primarstufe. Dieses Konzept orientiert sich an den Rahmenvorgaben für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung an den Schulen in NRW und wurde von einer Kreativ-Agentur zusammen mit Frau Prof. Dr. Limbourg, Universität Duisburg-Essen, und engagierten Lehrerinnen und Lehrern entwickelt. Es schließt Eltern, Kinder, Lehrerinnen und Lehrer mit ein und zielt darauf, aus Schülerinnen und Schülern verantwortungsvolle und souveräne Verkehrsteilnehmer zu machen. Sie sollen als Akteure die Möglichkeiten ihrer eigenen Mobilität entdecken und reflektieren, ihre Verkehrsmittel gezielt auswählen mit dem Bewusstsein, dass ihre Wahl und ihre Gestaltungsmöglichkeiten von Mobilität auch auf zukünftige Generationen Auswirkungen haben.

10.6 Statement Bernd Wiechert, Institut für Aus- und Fortbildung der Polizei NRW, Neuss

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei stellt wie die Bekämpfung der Kriminalität einen unverzichtbaren Beitrag zur Inneren Sicherheit dar.

Vorrangiges Ziel polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit ist die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen und die Minimierung von Unfallfolgen. Neben der Verkehrsüberwachung und der Mitwirkung bei der sicheren Gestaltung des Verkehrsraumes sind die Verkehrserziehung und die Verkehrsaufklärung (Verkehrssicherheitsberatung) die Schwerpunkte polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit.

Verkehrssicherheitsberatung ist ein lebensbegleitender Prozess, der vom Kindergarten- bis ins Seniorenalter kontinuierlich andauert. Erfolg versprechende Verkehrssicherheitsarbeit setzt konzeptionelles und systematisches Denken und Handeln voraus. Dazu bedarf es zielgruppenspezifischer Konzepte, deren Inhalte systematisch aufeinander aufbauen und zwischen den Beteiligten abgestimmt sein müssen.

Die Polizei muss sich dabei wegen der begrenzten personellen Ressourcen auf die Tätigkeitsfelder konzentrieren, die polizeilichen Sachverstand erfordern. Dazu wurden polizeiliche Kernaufgaben – u. a. durch Standards für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit – festgeschrieben. Nur in enger Kooperation mit den erwachsenen Bezugspersonen lassen sich langfristige Erfolge bei der schulischen Verkehrserziehung erzielen. Dazu ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Polizei, Schule, Elternhaus und beispielsweise der Verkehrswacht, Verkehrsbetrieben, Hilfsorganisationen sowie Radfahrer- und Autofahrerverbänden zwingend erforderlich. Um die Themen und die Aufgabenverteilung konkret festzulegen, sind nach Analyse der Ursachen möglichst gemeinsam erarbeitete und abgestimmte Konzepte zu erstellen.

Dazu hat das Innenministerium den Polizeibehörden ein Handbuch zur Verfügung gestellt, das insbesondere den Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberatern sowie den Bezirksbeamtinnen und Bezirksbeamten Hinweise gibt, wie die Themen der Verkehrssicherheitsberatung zielgruppenspezifisch vermittelt und mit welchen Inhalten, mit welchen Methoden und mit welchen Medien die Zielgruppen am wirkungsvollsten angesprochen werden können.

Die Polizei wird auch weiterhin Eltern/Bezugspersonen Hilfen für die Verkehrserziehung ihrer Kinder anbieten und die Verkehrs- und Mobilitätserziehung der Schulen unterstützen. Dabei wird sie sich auf die Vermittlung von Grundinformationen und die Durchführung praktischer Übungen zur Teilnahme am Straßenverkehr als Fußgänger, als Radfahrer sowie als Benutzer des ÖPNV konzentrieren.

Die für Schulen und die Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen geltenden Richtlinien und Rahmenvorgaben für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung sind zwischen den zuständigen Ministerien abgestimmt und geben eindeutige Hinweise zur Aufgabenverteilung und zur Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten. Rückmeldungen aus den Polizeibehörden belegen, dass die Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei auf örtlicher Ebene zunehmend reibungsloser funktioniert. Auftretende Probleme und Schwierigkeiten werden in gemeinsamen Besprechungen auf örtlicher Ebene und in einem regelmäßigen Informationsaustausch zwischen Schul- und Innenministerium erörtert und Verbesserungsmöglichkeiten abgesprochen.

11. Themengruppe 1: Kompetenzfeld „Eigenständige Mobilität“

11.1 Mobilität im Umfeld der Schule: Vorstellung von Materialien und Projekten mit Hinweisen zur Umsetzung im Unterricht

Dr. Andreas Huber, Schulberatung, Hamburger Verkehrsverbund
Lutz Richert, Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen, Kiel
Matthias Winter, Technische Universität Dresden

In diesem Workshop-Beitrag wurden neue Unterrichtsmaterialien zur Mobilitätserziehung vorgestellt und von den Teilnehmern in praktischen Übungen erprobt. Der Ablauf sah etwa folgendermaßen aus:

1. „Verkehr im Umfeld der Schule – Wir mischen uns ein!": Ein Projektbeispiel aus Hamburg/Schleswig-Holstein.

Dieses Projekt ist im Kontext der UN-Dekade „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung (2005 - 2014)“ zu sehen, wobei hier neben den klassischen Aspekten nachhaltiger Entwicklung (Ökologie, Ökonomie, Soziales) auch und vor allem das Moment der aktiven Teilhabe an der Gestaltung von Mobilität (Partizipation) betont wird. In selbst-organisierten Lernprozessen erarbeiten sich die Schülerinnen und Schüler Kenntnisse über die komplexen Zusammenhänge von Mobilitätsbedürfnissen, Verkehrsinstrumenten und Umweltfolgen des Verkehrs; darüber hinaus werden sie ermuntert sich in Planung und Gestaltung des Verkehrs in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld einzumischen.

Das Projekt umfasst verschiedene Bausteine, u. a. das Angebot einer Diskussionsveranstaltung zum Thema „Auto-Mobilität“, eine Lernsoftware für eigenständige Untersuchungen zur Verkehrssituation im Umfeld der Schule sowie die Durchführung eines Wettbewerbes, der die öffentliche Präsentation der Schülerarbeiten erlaubt.

2. In praktischen Übungen zu den Themen „Flächenzerschneidung“, „Lärm“ und „Ressourcen/Energie“ wurde von den Teilnehmern die Arbeit mit den vorgestellten Unterrichtsmaterialien (Lernsoftware „Wohin geht die Fahrt?, Themenmappe „Menschen erfinden Verkehrsmittel“) erprobt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beschäftigten sich arbeitsteilig mit einem der drei thematischen Bereiche, dabei nahmen sie eigene Messungen und Untersuchungen vor Ort vor, schließlich berichteten sie den anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmern über ihre Ergebnisse und Erfahrungen und reflektierten die Materialien kritisch.
3. Herr Winter, Mitarbeiter des Lehrstuhls für Verkehrsökologie/TU Dresden, erläuterte das Selbstverständnis und die Arbeitsschwerpunkte des Lehrstuhls, stellte Erfahrungen bisheriger Kooperationen mit Praxispartnern vor und erläuterte Möglichkeiten zukünftiger Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und -verbänden.

Durchgängig standen in diesem Workshop u. a. folgende Aspekte im Mittelpunkt:

- Was bedeutet selbstgesteuertes Lernen?
- Wie steht es mit der emotional-affektiven Dimension von (rationalen) Lernprozessen?
- Partizipation – nur ein Schlagwort oder reale Handlungsmöglichkeit?
- Verhältnis von fachwissenschaftlichem Anspruch und der Notwendigkeit einer didaktischen Reduktion.

Und last not least: Wie lassen sich solche Materialien und Projekte auch in Zukunft unter den Bedingungen knapper öffentlicher Kassen finanzieren?

Die vorgestellten Materialien:

1. Menschen erfinden Verkehrsmittel. Themenmappe für den 9. und 10. Jahrgang.
Hrsg.: Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen Schleswig-Holsteins.
2. Wir bewegen uns fort. Themenmappe für die Jahrgangsstufe 7/8.
Hrsg.: Praxis integrierter naturwissenschaftlicher Grundbildung (PING).
Infos unter: <http://www.ping.lernnetz.de>
3. „Wohin geht die Fahrt? – Verkehrsplanung im Umfeld der Schule“ (Lernsoftware).
Hrsg.: HVV-Schulberatung.
Infos unter: <http://mms.uni-hamburg.de/productsupport>

11.2 Die Lernsoftware „deintown – virtuelle Stadtsimulation“

Raimo J. Harder, Javido GbR, Weimar / Bauhaus-Universität Weimar

Die Lernsoftware virtuelle Stadtsimulation deintown ist eine neuartige, innovative Form von Software, die vorrangig im regulären Schulunterricht ab der 7. Jahrgangsstufe eingesetzt werden soll. Nach der erfolgreichen Entwicklung des Verkehrssimulationsspiels MOBILITY beinhaltet das Folgeprodukt deintown neben dem Simulations-Modul insbesondere auch schulisches Basiswissen in Form von Texten, Fotos, Grafiken und Animationen. Mit Hilfe der Lernsoftware sollen die komplexen Zusammenhänge der Themenbereiche Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung im Unterricht verdeutlicht und spielerisch erfahren werden. Unter Berücksichtigung der örtlichen realen Gegebenheiten kann das Programm auch das lokale Verkehrsgeschehen abbilden.

These 1: In einer sich immer rascher verändernden Gesellschaft mit zunehmend komplexeren Strukturen werden bestimmte Schlüsselqualifikationen immer bedeutsamer. Hierzu zählen bspw. Kommunikationsbereitschaft, Teamfähigkeit, Selbständigkeit, Kreativität, Problemlöse- und Argumentationsvermögen und das Denken in Zusammenhängen. Diesen Qualifikationen, die mit den globalen Zielen des Unterrichts korrespondieren, folgend, orientiert sich die pädagogisch-didaktische Ausrichtung der Lernsoftware an dem Grundsatz, dass der Einsatz neuer Medien dort gerechtfertigt ist, wo er hilft, die Unterrichtsziele, die primär ohne Blick auf die neuen Technologien definiert sind, leichter, effizienter und dauerhafter zu erreichen.

These 2: Ursachen und Folgen einer ständig wachsenden Mobilität als Bestandteil der Lebensqualität unserer Gesellschaft sind zentrale Fragestellungen der Gegenwart und Zukunft. Offene Grenzen in Europa, der Binnenmarkt und der stetige Anstieg der Freizeitaktivitäten bringen einen weiteren Anstieg der Mobilität mit sich und stellen weitere Faktoren im komplexen Wirkungsgefüge „Mobilität und Verkehr“ dar. In diese Entwicklung ist der Mensch als Bestandteil der Gesellschaft aktiv und passiv eingebunden. Entsprechend seinem Alter, seinen Lebensgewohnheiten und seinen Überzeugungen wird er als Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel, Kfz-Führer) in Erscheinung treten und die Verkehrsprozesse beeinflussen und mitgestalten. Heranwachsende müssen als Verkehrsteilnehmer auf den Straßenverkehr mit seinen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt vorbereitet werden. Neben einem ausgeprägten Sicherheitsbewusstsein ist ebenso ein sozial- und umweltbezogenes Mobilitätsverhalten wichtig.

Hier setzt die virtuelle Stadtsimulation deintown an: Sie bildet die unterschiedlichen Lebensbereiche des Menschen in ihrer Vernetzung am persönlichen Umfeld der Lernenden ab, ermöglicht damit neben dem Erlernen fachspezifischen Wissens auch die Aneignung methodischer und sozialer Kompetenzen. Durch die Unterstützung einzelnen Phasen und Formen des Lernens (Spielen, Vermuten, Fragen und Beantworten, Argumentieren und Begründen) leistet deintown einen besonderen Beitrag zu einem lebendigen, zeitgemäßen Unterricht unter Einbezug traditioneller und neuer Medien.

Neben der Kenntnis dieser Komplexität und der in ihr liegenden gesellschaftlichen Zukunftsherausforderungen sollen die Schülerinnen und Schüler Mobilitätskompetenzen erwerben. Über das Verständnis der vielschichtigen Zusammenhänge zwischen Mobilitätsursachen, Verkehrsentstehung und Verkehrsfolgen soll bei den Heranwachsenden ein nachhaltiges umweltgerechtes Mobilitätsbewusstsein erreicht werden.

Deintown orientiert sich an den Lehrplänen der Sekundarstufen I und II der allgemein bildenden Schulen. Das Programm ist geeignet für den Einsatz ab der siebten Klassenstufe insbesondere in den Fächern Geographie, Sozialkunde, Wirtschaft und Umwelt sowie dem fächerübergreifenden Thema Verkehrserziehung. Kernzielgruppen sind die höheren Klassen-

stufen 10 bis 13. Der themenbezogene Einsatz innerhalb von Projektwochen, Seminarfächern oder Schullandheimaufenthalten ermöglicht die Einbindung verschiedener Unterrichtsfächer im Rahmen eines fächerverbindenden Unterrichts.

Die angebotenen Lerneinheiten sind in vier Themenbereiche einsortiert:

- A) Strukturen und Prozesse im städtischen Raum
- B) Wechselwirkungen zwischen Stadt und Umland
- C) Wirtschaftsstandort und Verkehr sowie
- D) Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Jede Lerneinheit kann in etwa 45 Minuten erarbeitet werden. Der Themenbereich A behandelt die Lerneinheiten

- die Entwicklung von Städten vom Mittelalter bis heute,
- die Eigenschaften und Auswirkungen verschiedener Stadtstrukturen,
- Merkmale und Funktionen der City und
- die ökologischen Folgen des Verkehrs.

Der Themenbereich B befasst sich mit

- Prozessen der Suburbanisierung,
- Pendlerverkehren und
- Verkehrskonzepten zur Entlastung verdichteter Räume.

Die Lerneinheiten zu C beschäftigen sich mit

- Standortfaktoren für Gewerbetreibende,
- der Erschließung neuer Gewerbegebiete und
- den verkehrlichen Auswirkungen von Gewerbegebieten.

Im vierten Themenkomplex D gibt es Lerneinheiten zu

- Nahverkehrsplanung,
- Radverkehrsplanung und
- Planung von Umgehungsstraßen.

Am Ende jedes Abschnittes innerhalb der Lerneinheiten können kleine Quizfragen gelöst werden. Diese Fragen werden in Form von

- Single Choice,
- Multiple Choice,
- Richtig/Falsch-Fragestellungen,
- Hot Spot (Objekte in einer Grafik auswählen),
- Drag and Drop (Zuordnung von Begriffen zu Kategorien) und
- Lückentextaufgaben (Ausfüllen von Textfeldern)

gestellt.

Am Schluss jeder Lerneinheit gibt es eine Aufgabe im Zusammenspiel mit dem Verkehrssimulationsmodell. Die Aufgaben beziehen sich auf das zuvor Erlernte und haben eine Bearbeitungsdauer von etwa fünf bis zehn Minuten. Die Aufgabenstellung und die anschließende Bewertung mittels ausgewählter Indikatoren werden ausführlich erklärt.

Umfangreichere Simulationsaufgaben bietet die Lernsoftware deintown an zentraler Stelle innerhalb des Programms an. Die Bearbeitungszeiten dieser so genannten Komplexaufgaben reichen von 30 Minuten bis etwa 90 Minuten.

Ein besonderes Feature von deintown ist die wieder erkennbare Abbildung realer Städte. Die Wiedererkennbarkeit wird mit Hilfe von markanten Gebäuden der Stadt, dem Hauptstraßennetz und dem ÖPNV-Netz mit seinen Bus- und Bahnlinien erreicht. Zunächst werden die

Städte Hannover, Darmstadt und Weimar vom Entwicklungsteam vorbereitet und in die Software integriert. Mit Hilfe von örtlichen Förderern bzw. Sponsoren sollen weitere Städte nach und nach umgesetzt werden.

Die Abbildung von realen Städten bietet die Möglichkeit, lokale Fragestellungen zu diskutieren und zu beantworten. Über die Identifikation mit dem persönlichen Umfeld und das Wissen über die eigene Stadt und ihre Besonderheiten wird eine erhöhte Lernmotivation erreicht. Die Lernenden können sich dabei - nicht zuletzt auch durch die Integration der Lerneinheiten - in die Rolle verschiedener Entscheidungsträger (Politiker, Stadt- und Raumplaner, Verkehrsplaner, Nahverkehrsbetriebe, Umweltverbände) versetzen und erleben deren unterschiedliche fachspezifische Sichtweisen. Durch Experimentieren an der eigenen Stadt erarbeiten sich die Schülerinnen und Schüler nicht nur Fachwissen, sondern eignen sich auch methodische und soziale Kompetenzen an.

Weitere besondere Bestandteile der Software sind:

- Sammelkasten mit Exportmöglichkeit aller Grafiken in 300 dpi Druckqualität
- ein umfangreiches Glossar
- Fortschrittsanzeige der bearbeiteten Lerneinheiten
- Wissenstest zur Lernzielkontrolle für den Lehrenden
- Querverweise zu Internetquellen

Parallel zur Software-Entwicklung wird das Internet-Portal www.verkehrswissen.de als zentrale Anlaufstelle für Inhalte und Fragen rund um die Lernsoftware aufgebaut. Es bietet vertiefende Materialien und Links zu den auf der CD-ROM enthaltenen Lerninhalten und dient dem Austausch von Erfahrungen der Lehrenden und Lernenden beim Einsatz des Programms.

Das Projekt wird vom Hessischen Landesinstitut für Pädagogik (HeLP, seit 1.1.2005 Amt für Lehrerfortbildung) und dem Thüringer Institut für Lehrerfortbildung, Lehrplanentwicklung und Medien (ThILLM) pädagogisch-didaktisch begleitet. Die verkehrstechnische Modellierung der Simulation wird wissenschaftlich durch die Professur Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Bauhaus-Universität Weimar entwickelt. Die Evaluierung der Lernsoftware übernimmt die Professur Lernen und Neue Medien der Universität Erfurt. Die didaktische Integration in den Ablauf der Schulstunden wird von mehreren Pädagogen sowie Schülerinnen und Schülern beteiligter Schulen aus Thüringen, Hessen und Niedersachsen unterstützt.

Die Lernsoftware deintown wird voraussichtlich ab Februar 2006 verfügbar sein.

Nahverkehrsplanung
Kennzahlen des ÖPNV
D2-4

Modell D2 - v. 0.95.0820

- Grundlagen des ÖPNV
- Definitionen
- Finanzierung
- Kennzahlen des ÖPNV**
- Planung
- Verkehrnetzgestaltung
- Beispiel zur Verkehrsnetzgestaltung
- Linienkosten
- Eigenschaften verschiedener Verkehrsmittel
- Planung einer Bushaltestelle
- Taxis, Fahren ohne, Fahrausweisautomaten
- Quiz

Von den rund drei Wagen, die pro Tag durchschnittlich von jeder Person in Deutschland zurückgelegt werden, entfallen derzeit knapp 10% auf den ÖPNV (davon 81% Bus und 19% Bahn). Von besonderer Bedeutung ist der ÖPNV dabei für den Ausbildungsvorteil, wo er einen Anteil von 36,3% (Stand: 2000) ausweist. In Ballungsräumen liegt der Anteil des ÖPNV am Gesamtwegekommunen bei rund 22,3% (Stand: 1996), in den drei größten Städten Deutschlands beträgt der Wert

- 28,5% in München,
- 27,4% in Berlin und
- 25,1% in Hamburg.

In der Summe werden im ÖPNV in Deutschland jeden Tag etwa 27 Mio. Fahrten gezählt. Generell zeigt sich, dass in Städten mit leistungsfähigen Schnellbahnsystemen der ÖPNV auf bestimmten Streckenabschnitten mit einem Anteil am Modal Split von bis zu 80% eine attraktive Alternative zum MVV darstellen kann.

Im Durchschnitt fährt jeder Einwohner Deutschlands 97 mal im Jahr mit dem ÖPNV. Berlin hat in der Statistik der beförderten Personen im Linienverkehr 2003 den Spitzenwert mit 242 Fahrten im Jahr - Schlusslicht ist Brandenburg mit 55 Fahrten je Einwohner und Jahr.

Derzeit lässt sich für das ÖPNV-Angebot in Deutschland feststellen, dass innerhalb von 10 min Fußweg rund 86% aller Haushalte eine Bushaltestelle erreichen können sowie 22% eine Haltestelle von U-, S- oder Straßenbahnen.

Bundesland	Beförderte Personen im Linienverkehr 2003 (Fahrten je Einwohner und Jahr)
Berlin	242
Bremen	210
Hamburg	205
Nordrhein-Westfalen	110
Sachsen	99
Saarland	98
Bayern	92
Baden-Württemberg	88
Thüringen	79
Sachsen-Anhalt	78
Hessen	75
Schleswig-Holstein	74
Mecklenburg-Vorpommern	73
Rheinland-Pfalz	68
Niedersachsen	64
Brandenburg	55

Beförderte Personen im Linienverkehr 2003
Fahrten je Einwohner und Jahr

Beförderte Personen im Linienverkehr nach Bundesländern



11.3 „Erlebnis Mobilität – Familien in Bewegung bringen“ – Werkstattbericht der Berliner Herbstferienaktion im FEZ Berlin

Hans-Conrad Walter, Eva Neumann, Agentur causales, Berlin
Matthias Knobloch, ACE Autoclub Europa, Berlin

Das FEZ-Berlin ist Europas größtes, gemeinnütziges Kinder-, Jugend- und Familienzentrum. Es bietet kreatives Spiel, Spaß und Erholung. Gelegen in einem 120 ha großen Waldpark sorgen die Spiel- und Sportplätze, Badesee und Freilichtbühnen für Freizeitspaß. Das grüne Terrain wird umfahren von der Kinderparkeisenbahn. Für die Familien bieten die FEZ an Wochenenden ein attraktives Programm. Ob Kocholympiade, Schultütenfest, Familientriathlon oder Reisemesse – an 50 Wochenenden bestimmt jeweils ein anderes Thema das Geschehen im Haus. Highlights im FEZ sind die Ferien. Ferienattraktionen wie „FEZITTY – die Hauptstadt der Kinder“, „Erfinderferien“ oder „Lampenfieber – die FEZ-Filmstadt“ sind von den Kindern als „die Renner“ benannt worden. Von Kindertagesstätten und Schulklassen wird das FEZ als außerschulischer Lernort für Bildungsarbeit oder auch als Ausflugsort genutzt.

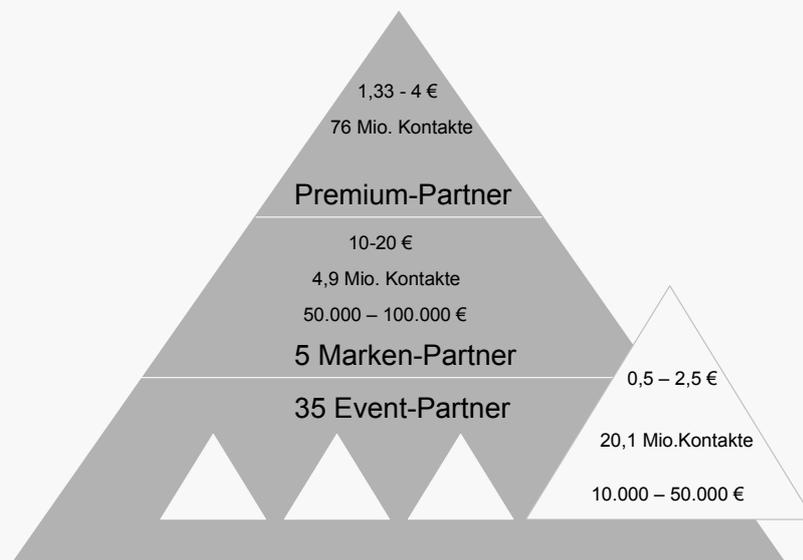
Die Herbstferienaktion 2005 stand unter dem Motto „Erlebnis Mobilität – Familien in Bewegung“. Im Mittelpunkt steht die Vermittlung von Kenntnissen und Informationen rund um die Verkehrsträger Auto, Bahn, Flugzeug und Schiff in einer erlebnisorientierten Art und Weise. Im Wechsel zwischen Experimentier-, Spiel- und Aktionsbereichen werden Besucher mit den vielfältigen Aspekten des Themas zu Lande, zu Wasser und in der Luft bekannt gemacht. Partner und Unterstützer der Ferienaktion waren der ACE Auto Club Europa, die Deutsche Bahn, Scandlines, Transrapid International und die Autostadt. Daneben waren viele Vereine und Initiativen mit engagiert. Die Herbstferienaktion wurde von 16.279 zahlenden Gästen besucht (Einzeleintritt 2 €, Familienkarte 5 €).

Angeboten wurden u. a. verschiedene Workshops und Bastelaktionen, Inlinerskating und Verkehrsschule in der FEZ-Turnhalle, Rudern und „Fährfahrten“, Radfahren und Bewegungsspiele im Außenbereich. An zwei Wochenenden wurden die zusätzlichen Schwerpunkte Verkehrssicherheit und Oldtimerausstellung angeboten. Der ACE war 16 Tage mit einem Infostand und Aktionen präsent, in denen spielerisch Verkehrssicherheit erlebt werden konnte. Angeboten wurden ein Radfahr-Simulator, die Aktion „Hell+Dunkel“, in der es um Fahrradbeleuchtung/Reflektoren etc. ging und die Aktion „Toter Winkel“. Zielgruppe der Aktion waren unter der Woche hauptsächlich Kinder aus den Grundschulhorten (6-12 Jahre), auch an den Wochenenden waren Eltern mit Kindern hauptsächlich aus dieser Altersgruppe da. Betrachtet man die Ferienaktion unter dem Aspekt, ob sie an andere Orte übertragbar ist, so muss natürlich gesehen werden, dass das FEZ mit seinen großräumigen Anlagen und den Raumangeboten natürlich relativ einzigartig ist. Dazu kommt, dass das FEZ als Veranstaltungsort für Kinder und Jugendliche eine langjährige Tradition in (Ost-)Berlin hat und damit viele Besucher „einfach mal so kommen“ um zu sehen, was angeboten ist. Dazu kommt die personelle Ausstattung des FEZ, indem sich bspw. Eventmanager um die Organisation kümmern. Auch wenn diese Betrachtung zunächst nahe legt, dass die Aktionsform kaum übertragbar ist, relativiert sich der Eindruck schnell:

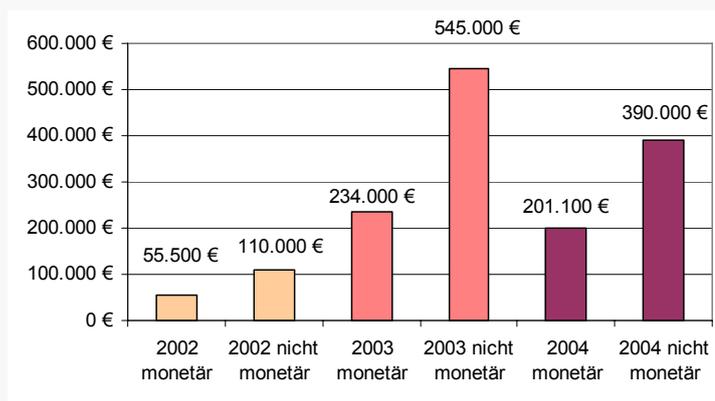
- Auch wenn das FEZ als Einrichtung der Stadt Berlin öffentliche Mittel für den laufenden Betrieb erhält, können Sonderveranstaltungen nur mit Hilfe von Sponsoren und durch ehrenamtliches Engagement realisiert werden; die Situation ist also vergleichbar zu anderen Städten.
- Das FEZ hat durch seine Tradition für Sponsoren in Berlin einen besonderen Reiz (bbspw. ist es für die Deutsche Bahn AG auch wegen der oben genannten Kindereisenbahn interessant). Da es sich aber um ein regionales Event handelt, auf dem Sponsoren regional Kunden ansprechen wollen, ist es für Regionalevents an anderen Orten unerheblich, dass andere Orte nicht eine ähnlich gute Infrastruktur besitzen.
- Kennzeichnend für die „Ferienaktion“ war der „Erlebnischarakter“. Dieser Erlebnischarakter lässt sich durch Einbeziehung lokaler Firmen, Vereine etc. auch an anderen Orten erzielen.
- Ein „Eventmanager“ wird auch an anderen Orten notwendig sein, logischerweise muss dieser Eventmanager aber bei kleineren Aktionen noch hauptberuflich arbeiten. Sponsoren und auch ehrenamtliche Mitwirkende brauchen aber eine entscheidungsbefugte Ansprechperson, die die Fäden in der Hand hält.

Zentral für den Erfolg – und damit auch ein wichtiger Hinweis für die Gestaltung ähnlicher Aktionen – ist der Erlebnischarakter. Ein Ereignis, bei dem sich Kinder mit den verschiedensten Aspekten der Mobilität beschäftigen, muss „erlebbar“ sein und muss Vielfalt bieten, sowohl von der Quantität der Angebote, als auch von der Qualität, d. h. Workshops und Aktionselemente müssen sich abwechseln. Die Einschätzung ist, dass das „Erlebnis Mobilität“, das in Berlin mit großer Infrastruktur und über einen langen Zeitraum stattgefunden hat, bei Berücksichtigung dieses Aspektes grundsätzlich „skalierbar“ sein dürfte. Natürlich werten Akteure wie die Autostadt und die Deutsche Bahn AG ein Event auf, der Zielgruppe ist aber egal, ob ein Workshop vom Autohaus um die Ecke oder von der Autostadt GmbH durchgeführt wird. Das heißt, bei der Ausgestaltung lokaler Events muss aus der Perspektive der Kinder gedacht werden, nicht aus der Perspektive der großen Namen. Nahe liegend sind dann bspw. auch der lokale Fahrradladen, der Modelleisenbahnclub etc., die die Öffentlichkeit erreichen wollen und sich beim Event engagieren. Für Veranstalter und Anbieter kann so eine Win-Win-Situation entstehen. Wichtig ist es dabei für Sponsoren und Unterstützer „logische Anknüpfungspunkte“ zu finden, das Event sollte einen „Rahmen“ bekommen. Lässt sich aus Kapazitätsgründen kein Event über alle Verkehrsmittel organisieren, scheint es deutlich sinnvoller, sich auf ein Verkehrsmittel zu konzentrieren und hier verschiedene Aktionen anzubieten, als ein Gesamtkonzept zu versuchen, das bspw. nur eine Station pro Verkehrsmittel anbietet und damit „gewollt“ wirkt. Das Event und der Aufwand mögen damit „skalierbar“ sein, die Ansprüche an eine qualitativ hochwertige Ansprache von Sponsoren und Unterstützern und an die Öffentlichkeitsarbeit bleiben aber. In diesem Sinne ist auch der nachfolgende Schwerpunkt „Partnerschaften mit Wirtschaftsunternehmen“ übertragbar: Nicht jeder Unterstützer kann oder will sich finanziell beteiligen, jeder engagierte Unterstützer kann aber zum Gelingen einer Aktion beitragen. Die Grundsätze die für die Arbeit mit Sponsoren gelten, gelten damit in abgewandelter Form auch für die Arbeit mit Ehrenamtlichen, Verbänden etc.

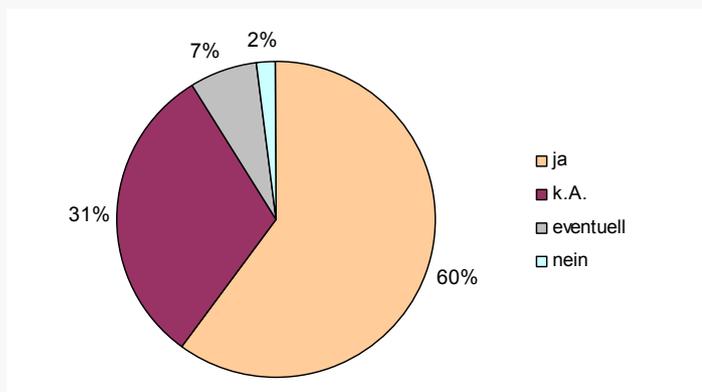
Sponsoringmöglichkeiten für das FEZ-Berlin



Sponsoring-Income 2002-2004



Sponsoren-Akzeptanz bei Besuchern



11.4 Zusammenfassung der Diskussion

Evelin Unger-Azadi, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW), Dortmund

Überwiegend wurden in dem Kompetenzfeld „Eigenständige Mobilität“ Unterrichtsmaterialien bzw. -medien für den Einsatz in der Sekundarstufe – ca. ab dem 9. Schuljahrgang – vorgestellt. Mit der Lernsoftware des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) und der Stadtsimulation „deintown“ wurde Lehrmaterial vorgestellt, mit dem Verkehr und Mobilität und dessen Auswirkungen auf die Stadt und die dort lebenden Menschen mit Hilfe eines Computerprogramms simuliert werden kann. Auf der Grundlage der Themenmappe „Menschen erfinden Verkehrsmittel“ vom IQSH (siehe oben) wurden praktische Versuche zu den Themen Lärm, Flächenzerschneidung und Energie durchgeführt, wie sie auch Schülerinnen und Schüler im Unterricht durchführen würden. So konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieser Themengruppe sehr praxisnah und anschaulich Unterrichtsmaterialien anwenden, ausprobieren und anschließend auch bewerten.

Während die beiden Lernsoftware-Programme in erster Linie im Erdkundeunterricht oder im Fach Sozialwissenschaften zum Einsatz kommen können, war die Themenmappe „Menschen erfinden Verkehrsmittel“ auf den naturwissenschaftlichen Unterricht zugeschnitten. Es wurde allgemein positiv bewertet, dass die vorgestellten Materialien für den Einsatz in einem handlungsorientierten Unterricht bestimmt sind und insbesondere Methodenwissen vermitteln. Dies sei für das Lernen in der Oberstufe neben dem Verstehen, Darstellen, Analysieren von Sachverhalten der wesentliche Lernbereich.

Wichtig für den Einsatz von Unterrichtsmaterialien zum Thema „Verkehr und Mobilität“ ist, dass die Zielgruppe nicht nur Schülerinnen und Schüler sind, sondern dass auch deren Eltern und insbesondere aber auch die Lehrer, die diese Materialien im Unterricht einsetzen sollen, angesprochen werden. Bei der Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler ist zu beachten, welche Themen interessieren, dass auch komplexe Inhalte verständlich dargestellt sind und dass sie die sehr inhomogene Gruppe der Schülerinnen und Schüler berücksichtigt. Da der Einsatz der Materialien ganz entscheidend von der Bereitschaft einzelner Lehrerinnen bzw. Lehrer abhängt, sollte das Lehrmaterial ohne viel Aufwand eingesetzt werden können und klar definieren, auf welchen Einsatzrahmen (Projekt, Projektwoche, Fachunterricht) es zugeschnitten ist.

Das Beispiel des FEZ aus Berlin vertiefte den Vortrag am Vormittag zum Thema Sponsoring im Zusammenhang mit einem Event zum Thema „Erlebnis Mobilität“ für Kinder von sechs bis 14 Jahre. Die Themen Gewinnung von Werbepartnern, Projektplanung und Sponsoring-Vertragsgestaltung zwischen Sponsoringnehmer und Sponsor stieß auf allgemeines Interesse.

12. Themengruppe 2: Kompetenzfeld „ÖPNV“

12.1 Gemeinsam für den ÖPNV: Zusammenarbeit von Kommune und Verkehrsbetrieb am Beispiel des kommunalen Mobilitätsmanagements in München

Martin Schreiner, Stadt München

Sabine Nallinger, Münchner Verkehrsgesellschaft

Das Kreisverwaltungsreferat der Stadt München wurde am 28.7.2004 in einem einstimmigen Beschluss vom Stadtrat aufgefordert ein Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement zu erstellen. Parallel sollen Pilotprojekte die konzeptionellen Überlegungen mit praktischer Erfahrung unterfüttern. Wesentlicher Teil des Gesamtkonzepts ist die Frage, wie Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche künftig in München auf breiter Basis dauerhaft, systematisch und mit Nachdruck umgesetzt werden könnte.

In allen Themenbereichen und Pilotprojekten ist München auf interne und externe Partner angewiesen. Als wichtigster externer Partner hat sich die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) in herausragender Weise engagiert. Sie betreibt U-Bahnen, Busse und Straßenbahnen in München.

Die MVG hat erkannt, dass Kundenbindung und Neukundengewinnung und ein Bestehen im Wettbewerb nur gelingen kann, wenn sie sich zusätzlich zum Kerngeschäft grundsätzlich offen für neue Themen und Kooperationen zeigt. Der Kunde, so die These, will nicht nur mit dem ÖPNV von A nach B, sondern er erwartet vom größten Mobilitätsdienstleister Münchens grundsätzlich umfassende Informationen, Beratung und Dienstleistungen rund um das komplette Thema Mobilität in München.

Der ÖPNV kann durch ein offensives Engagement in dem neuen Themenfeld des multimodalen nachhaltigen Mobilitätsmanagements seine Interessen eigenständig und aktiv vertreten und somit die Gesamtrichtung in der Interessengemengelage der verschiedenen Partner auch strategisch mitbestimmen.

Dabei führt der Weg zu einem wirklich kooperativen multimodalen Vorgehen über verschiedene Abschnitte und Stufen:

- Multimodalisierung bewährter Marketinginstrumente des ÖPNV (z. B.: Informationsmedien)
- Kooperation auf der Produktebene (z. B.: Gemeinsame Vermarktung und Vergünstigungen von Jahresabonnements und Car Sharing)
- Beteiligung an neuen multimodal angelegten Marketinginstrumenten der Landeshauptstadt München (z. B.: Mobilitätsportal unter www.muenchen.de, Betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Gemeinsame Initiierung neuer multimodaler Marketinginstrumente mit der Landeshauptstadt München (z. B.: Neubürgerberatung)
- Entwicklung und Erprobung zunächst nur auf den ÖPNV ausgerichteter Marketingaktionen. Nach erfolgreichem Test Multimodalisierung und Integration in das Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement der LH München

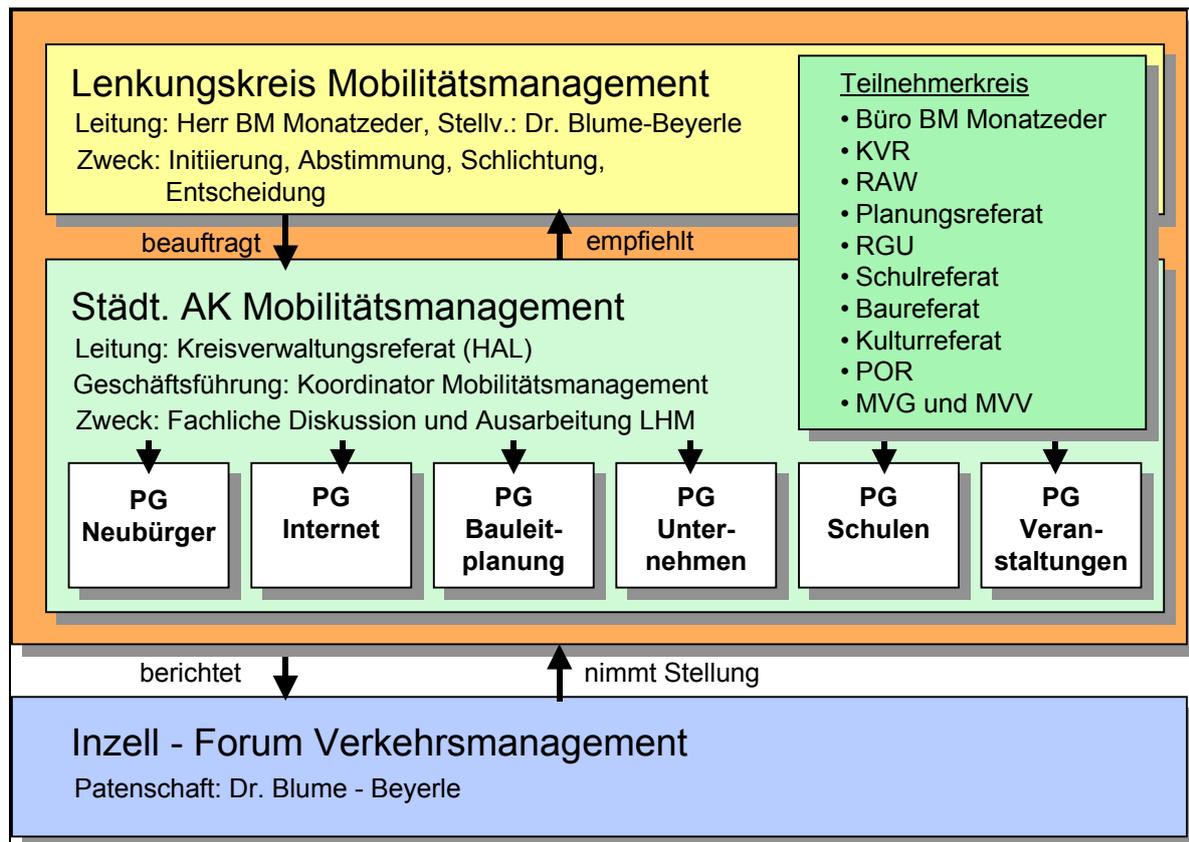


Abbildung 1: Prozessorganisation Mobilitätsmanagement in München

Ein Beispiel für den letztgenannten Punkt ist Mobi-Race. Die Landeshauptstadt München plant, das Projekt in ihr Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement aufzunehmen und im Frühjahr 2006 zur Förderung durch den Stadtrat unter der Maßgabe der Multimodalisation vorzuschlagen.

Das MVG-Projekt Mobi-Race

Ausgangslage

Fast alle Schülerinnen und Schüler haben nach der Grundschule den Fahrradführerschein absolviert und wissen im Idealfall auch, wie sie sich zu Fuß auf dem Schulweg verhalten sollten. Schüler, die den ÖPNV auf dem Schulweg nutzen, beherrschen selbst in der Sekundarstufe I jedoch meist nur ihre tägliche Routinefahrt. Bei anderen Aktivitäten und Fahrzielen, besonders in der Freizeit, bestehen oft noch Unsicherheiten und Ängste der Schülerinnen und Schüler bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ohne Begleitung von Erwachsenen. Ein Großteil der Eltern ist selbst nicht mit dem ÖPNV vertraut und fördert die Unselbstständigkeit der Schüler noch zusätzlich durch das so genannte „Mama-Taxi“. Gerade im Freizeitverkehr verzeichnet der ÖPNV einen relativ geringen Anteil am Modal Split. Hier besteht ein Potenzial MIV-Fahrten zu verlagern.

Projektziele

Ein Anliegen der MVG ist es, Schülerinnen und Schülern die selbstständige Nutzung des ÖPNV nahe zu bringen, um so von der Zielgruppe nicht nur als Teil der Schulpflicht wahrgenommen zu werden, sondern als echte Mobilitätsalternative im Stadtbereich.

Dazu wurde 2005 mit „Mobi-Race“ ein neues Projekt gestartet, eine Art Stadtrallye mit vorbereitendem Unterricht, welches folgende Ziele verfolgt:

- Förderung einer selbstständigen Mobilität von Jugendlichen durch praktische Anwendung
- Förderung des ÖPNV als geeignetes Verkehrsmittel auch im Freizeitverkehr
- Aufbau des Mobilitätsmanagements an weiterführenden Schulen in München, Verankerung des ÖPNV im Lehrplan (langfristig)
- Platzierung der Marke MVG, um den Jugendlichen eine Alternative zur Entfaltung ihrer Mobilität positiv darzustellen (ÖPNV ist „in“, MVG ist „sympathisch“)
- Imagegewinn des ÖPNV bei Nützlichkeit und Umweltfreundlichkeit
- langfristige Kundenbindung

Als Zielgruppe wurden die 5. Klassen der weiterführenden Schulen ausgewählt, da diese Schüler bedingt durch den Schulwechsel neue Wege (Freunde, Freizeit,...) zurücklegen müssen und für eine selbstständige Orientierung im Stadtgebiet alt genug sind.

Projekttablauf

Vor dem Projektstart war es wichtig, die entscheidenden Akteure vom Projekt zu überzeugen. Bei der Auswahl der Schulen war von besonderer Bedeutung, dass die Lehrer das Projekt unterstützen und die Schule sich freiwillig für eine Teilnahme meldet. Durch eine Aufforderung, sich für das Projekt zu bewerben, konnten über einen Schulverteiler alle weiterführenden Münchner Schulen errichtet werden. Die ausgewählten drei Schulen sind im Stadtgebiet verteilt, repräsentieren die drei Schularten Gymnasium, Realschule und Hauptschule und waren bereit, drei Schultage für den „Sonderunterricht ÖPNV“ zu investieren.

Um die Lehrerinnen und Lehrer auf die Durchführung vorzubereiten und über das Projekt zu informieren, wurde im Vorfeld eine zweistündige Lehrerfortbildung veranstaltet. Der Ablauf des Projekts und das Sicherheitskonzept am Rallyetag standen dabei im Vordergrund.

In der eigentlichen Durchführungsphase besuchten an drei Schulvormittagen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der MVG (Busfahrer) und Green City e. V., einer gemeinnützigen Umweltschutzorganisation, die fünften Klassen. Die Unterrichtsgestaltung wurde dabei von Green City betreut, die Busfahrer standen für Fachfragen zum Verkehr zur Verfügung und auch für die eine oder andere Geschichte aus der Praxis. Die Lehrerinnen und Lehrer sorgten durch die Kenntnis ihrer Schülerinnen und Schüler für die Einteilung der Gruppen sowie für Ruhe und Ordnung und mussten sich nicht um die inhaltliche Vorbereitung und Durchführung des Mobi-Race kümmern. Während der Hofpause stand am zweiten Schultag jeweils das MVG-Infomobil mit aktuellen Fahrplänen und Netzplänen auf den Pausenhöfen der Schulen. Die Schülerinnen und Schüler konnten sich und den Eltern so ganz einfach die wichtigsten Informationen in gedruckter Form beschaffen.

Nach Durchführung des Projektes fand bei der MVG ein Abschlussworkshop mit den Lehrerinnen und Lehrern der drei Schulen und allen weiteren Beteiligten statt. Ziel war es, die Evaluationsergebnisse vorzustellen, das Projektkonzept weiter zu verbessern und auf die Zielgruppe Schülerinnen/Schüler und Lehrerinnen/Lehrer zuzuschneiden.

U  Unterrichtsinhalte 		
Grundlagen	Karten lesen	Verkehrslinienplan, Schnellbahnnetzplan, (Nachlinienetzplan)
	Informationen beschaffen	Anlaufstellen für Schüler und Eltern, Kundencenter, Hotline usw ..
	(Tarife kennen)	Schwarzfahren, allg. Tarife optional
Rallyevorbereitung	Münchner Verkehrsmittel kennen	U-Bahn, Bus, Tram, S-Bahn mit jeweiligen Besonderheiten
	Haltstellen kennen	Piktogramme, Zugzielanzeige, Notruf..
	Routen planen	Fahrpläne und Netzpläne aller Verkehrsmittel im ÖV, Umsteigen
Zusatzinfos	Verkehrsmittel auswählen	Vor- und Nachteile des ÖPNV, Fahrrad, Fuß, (MIV), Carsharing...
	ÖPNV in Freizeit nutzen	Ziele in München, Ideen, Anfahrts Hilfen
	Geschichte des ÖPNVs in München kennen	Historie von Pferdetransport, bis C-Zug
Sabine Nallinger		VB-SP, Strategische Planungsprojekte

Materialien

Für die Vermittlung der Inhalte im Unterricht wurden eigens für das Mobi-Race ein Schülerheft und Arbeitsblätter, für den Rallyetag die Rallyeunterlagen erstellt. Diese beinhalten alle öffentlichen Verkehrsmittel in München. Diese Materialien stellen ein Kernstück des Projektes dar und wurden notwendig, da keine anderen Materialien für Schülerinnen und Schüler zur Nutzung des ÖPNV verfügbar waren.

Das Schülerheft besteht aus 32 Seiten und bildet die Basis des Unterrichts. Es verbleibt nach dem Projekt bei den Schülerinnen und Schülern und kann somit auch weiter benutzt werden. Zur Unterstützung und praktischen Aufgabenbearbeitung wurden 14 Arbeitsblätter entwickelt. Diese sollen das Gelesene und Gelernte durch die Bearbeitung von Aufgaben festigen. Die Rallyeunterlagen für den dritten Schultag sind Fragebögen, die von den Gruppen unterwegs an bestimmten Punkten und in den Verkehrsmitteln auszufüllen sind.

Evaluationsergebnisse

Vor der eigentlichen Durchführung der drei Schultage fand eine Vorherbefragung der Schüler und Eltern statt. Die Schülerinnen und Schüler wurden in einer Schulstunde, die Eltern zuhause über ihre Einstellung zum ÖPNV, ihre Kenntnisse und ihr Mobilitätsverhalten schriftlich befragt (Rücklauf Schülerinnen und Schüler: 95%, Eltern: 86%). Die gleiche Befragung wurde nach der Projektdurchführung wiederholt, um so Veränderungen zu registrieren (Rücklauf Schülerinnen und Schüler: 85%, Eltern: 82%).

Insgesamt war das Projekt ein voller Erfolg, was auch die Evaluationsergebnisse zeigen. Die wichtigsten Ergebnisse sowie einige schulspezifische Aussagen werden hier dargelegt.



Zufriedenheit + Bewertung

Bei den Schülerinnen und Schülern wurde eine hohe Zufriedenheit bei der Rallye gemessen. Besonders „dass sie ohne Lehrerin bzw. Lehrer unterwegs waren“ kam sehr gut an. Der Unterricht hat in der Benotung der Schülerinnen und Schüler ebenfalls gut abgeschnitten. Ausnahme hier war das Gymnasium, denn hier bemängelten einige Schülerinnen und Schüler, dass es zu viele Arbeitsblätter gab. Auch bei der Lehrerbefragung kam die – bedingt durch das hohe Leistungsniveau - grundsätzliche Unterforderung der Schülerinnen und Schüler, welche dann durch die Vielzahl der bearbeiteten Arbeitsblätter ausgeglichen wurde, zum Ausdruck. Das Schulheft wurde von den Schülerinnen und Schülern als sehr gut bewertet. „Schön gemacht“ und „verständlich“ finden es 95% bzw. 90% der Schülerinnen und Schüler.

Die befragten Eltern finden zu 96% die Idee des Mobi-Race sehr gut. Besonders die Tatsache, dass die Schülerinnen und Schüler sich selbstständig in der Stadt bewegen und die öffentlichen Verkehrsmittel kennen lernen, finden die Eltern gut. Erstaunliche 90% hatten ein gutes Gefühl dabei, dass die Kinder ohne Lehrerin bzw. Lehrer unterwegs waren. Fast alle Kinder haben laut Elternbefragung zuhause vom Mobi-Race erzählt.

Nach Einschätzung der Lehrerinnen und Lehrer entsprachen die Inhalte dem Standard der Realschule hervorragend, die Hauptschüler waren etwas über-, die Gymnasiasten etwas unterfordert.

Alle Lehrerinnen und Lehrer vertreten die Meinung, dass die Schülerinnen und Schüler in der Lage sind, den gelernten Stoff auch tatsächlich praktisch zu nutzen. Insgesamt bescheinigen die Lehrkräfte ein gutes Konzept und vermuten langfristige Effekte.

Kenntnisstand

Insbesondere der Kenntnisstand beim Routenplanen der Schülerinnen und Schüler hat sich stark verbessert.

Eine Fahrt mit dem ÖPNV „gut“ planen, können nun nach eigenen Angaben 67% der Schülerinnen und Schüler. Vor dem Mobi-Race waren es nur 49%, bei der Realschule gar nur 33%.

In der Nachherbefragung zum Lieblingsverkehrsmittel der Schülerinnen und Schüler erreichen die öffentlichen Verkehrsmittel zusammen 27% und konnten damit um 5 Prozentpunkte zulegen. U- bzw. S-Bahnen gewannen dabei am deutlichsten.

Image

Die MVG gewinnt bei den Schülerinnen und Schülern an guten Imagewerten bei Schnelligkeit und Umweltfreundlichkeit hinzu. Bei den Eltern steigen die Werte bei Freundlichkeit und Flexibilität. Insgesamt hat sich das Bild der MVG bei 21% der Eltern verbessert und nur bei 2% verschlechtert.

Empfehlungen und Projektfortführung

Grundsätzlich hat sich das Mobi-Race für alle Schularten als ein geeignetes Projekt zur Förderung der selbstständigen Nutzung des ÖPNV bei Jugendlichen herausgestellt. Der Kenntnisstand der Schülerinnen und Schüler ist je nach Schulart und Anbindung der Schulen durch den ÖPNV sehr heterogen. In der Hauptschule sollte der Lehrstoff auf das Wesentliche reduziert werden, da Zeitprobleme auftraten. Besonders das Routenplanen muss geübt werden. Das Projekt war sehr genau auf die Bedürfnisse der Realschülerinnen und -schüler zugeschnitten und kann so fortgeführt werden. Für die Gymnasien sollte eine Verkürzung des Projektes auf zwei Tage getestet werden, da der notwendige Stoff bei den Schülerinnen und Schülern schnell zu vermitteln war und auch schon ausreichende Vorkenntnisse vorlagen.

Durch die 2005 geleisteten Basisarbeiten, wird 2006 das Projekt auf eine größere Anzahl von Schulen ausgedehnt werden, um so langfristig Breitenwirkung zu entfalten.

Die Landeshauptstadt München integriert Mobi-Race künftig nicht nur konzeptionell, sondern leistet Hilfestellung bei der internen und externen Koordination im Zuge der geplanten Modalisierung mit den zahlreichen notwendigen Partnern, z. B. dem städtischen Schulreferat oder dem staatlichen Schulamt ebenso wie den verschiedenen Mobilitätsdienstleistern. Hierzu stellt sie den städtischen Koordinator Mobilitätsmanagement, sowie eine Prozessorganisation, die gewährleistet, dass inhaltlich und politisch effektiv und effizient gearbeitet werden kann.

Fazit: Die Vermittlung von Mobilitätskompetenz ist nur dann befriedigend und erfolgreich, wenn sie auf breiter Front, dauerhaft und systematisch erfolgt. Hierzu ist die Einbindung in ein Gesamtkonzept und die sorgfältige inhaltliche wie politische Abstimmung notwendig. Dies leistet die Landeshauptstadt München. Die Mobilitätsdienstleister müssen erkennen, dass sie im Wettbewerb und mit Blick auf die oberste Priorität der Kundenbindung nur dann bestehen können, wenn sie gerade Kinder und Jugendliche als Zielgruppe ernst nehmen und sich für Kooperationen hin zu ganzheitlichen, auf jeden Fall in der Perspektive multimodalen Marketingprojekten mit Ideen und Ressourcen engagieren. Die Münchner Verkehrsgesellschaft ist hierfür ein herausragendes Beispiel.

12.2 Schülerkonzept des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) für die 3. – 8. Klasse – Überblick zu Jugendprojekten der SBB

Christian Rieger, moveQuality, CH-Schänis

Unsere Kunden der Zukunft!



„ÖPNV-Rundschau Schweiz“

- Ziele im CH-Schüler- und Jugendmarkt
- Strategien und Methoden in der Projektrealisierung & Marktbearbeitung
- Erfolgsfaktoren für Kooperationen und Partnerschaften mit kommunalen Organisationen und Schulen

„ÖPNV-Rundschau Schweiz“

Rundschau mit Praxis-Beispielen:

- Schülerprogramm Zürcher Verkehrsverbund
- Jugendticket „Gleis 7“ der SBB
- U-Abo Tarifverbund Nordwestschweiz
- Kinder- und Schüler Club „magicticket“ der SBB
- Zürcher Ferienpass

Zielsetzungen im Schüler- und Jugendmarkt

- Wissensvermittlung über öffentlichen Verkehr mit dem Einsatz von Lehrmitteln und Schülerprogrammen
- Absatz- und Umsatzsteigerung durch die Gewinnung von Neukunden oder Mehrverkehr
- Imagesteigerung, Erstkontakte generieren und Schnupperkunden gewinnen

Strategien und Methoden Zielsetzung „Wissensvermittlung“

- Zwingende Kooperationen und intensive Zusammenarbeit mit Bildungsbehörden und weiteren kommunalen Organisationen
- Lehrmittel und Schulunterlagen erstellen, welche von den Lehrmittelkommissionen anerkannt werden
- Lehrmittel gemeinsam mit Lehrkräften erstellen und Kommunikation/Vertrieb durch Bildungsbehörden sicherstellen

Strategien und Methoden Zielsetzung „Wissensvermittlung“

- Immer zwei Zielgruppen (Lehrkräfte/Schüler) im Fokus. Wissensvermittlung durch einen attraktiven Mix aus Praxis und Theorie.
- Keine Gratis-Abgabe der Lehrmittel und Schüler-Unterlagen. Bei Praxiseinheiten können die Schulen den ÖPNV gratis benutzen.
- Der ÖPNV ist der Hauptfinanzierer. Die Bildung ist der entscheidende „Türöffner“ und „Wegbereiter“ für ein erfolgreiches Projekt.

Praxisbeispiel Zielsetzung „Wissensvermittlung“

Schülerprogramm Zürcher Verkehrsverbund:

- Film und Lehrmittel (4. bis 6. Klasse)
- Trophy (7. bis 9. Klasse)

Schülerprogramm Zürcher Verkehrsverbund

Film und Lehrmittel 4. bis 6. Klasse

Ein Film (13 Minuten) bildet zusammen mit dem umfassenden Lehrerordner das Programm der Mittelstufe. Der Film bildet für Schüler und Lehrkräfte den optimalen Einstieg ins vielseitige Thema. Der Lehrerordner enthält Lerneinheiten zu 10 bis 12 verschiedenen Themen, welche sich auf die Film-inhalte rund um den öffentlichen Verkehr beziehen. Der Ordner bietet den Lehrkräften eine grosse **Palette an fixfertigem Schulstoff.**

moveQuality

Ko-Referat ÖPNV-Rundschau
Schweiz

9

Schülerprogramm Zürcher Verkehrsverbund

- Lehrerordner
„Ich bin auch ein Lehrmittel“



moveQuality

Ko-Referat ÖPNV-Rundschau
Schweiz

10

Schülerprogramm Zürcher Verkehrsverbund

Trophy 7. bis 9. Klasse

Schulklassen treten gegeneinander an und testen ihr Wissen über den Tarifverbund. In Gruppen reisen die Schüler mit Bahn, Bus, Tram und Schiff durch den Verbund und sammeln Punkte für ihre Klasse. Dabei lernen sie sich selbständig im Netz zu bewegen. Den Siegerklassen winken attraktive Preise. Die ganze Teilnahme ist für die Schulklassen kostenlos. Die Lehrer erhalten alle Informationen über eine Internetseite. Ebenfalls über diese Plattform erfassen die Schüler nach Abschluss der Trophy ihre Antworten.

Schülerprogramm Zürcher Verkehrsverbund

- ZVV-Trophy



Zukunft - Schülerprogramm Zürcher Verkehrsverbund

- Das Schülerprogramm wird unter der Leitung von Frau Andrea Larry (Tagungsteilnehmerin) laufend weiterentwickelt.
- Frau Andrea Larry steht Ihnen jederzeit für weitere Detailauskünfte gerne zur Verfügung.

Schülerprogramme in der Schweiz

- moveQuality wird im Jahr 2006 neue Lehrmittel und Schulprogramme für verschiedene Verbunde und Regionen in der Schweiz entwickeln.

Strategien und Methoden Zielsetzung „Neukunden“

- offensive und aggressive Preisstrategie
- attraktive Zusatznutzen und Vergünstigungen
- zielgruppengerechte und aktuelle Kommunikation
- starke Partnerschaften (Sponsoring)

Praxisbeispiel Zielsetzung „Neukunden“

- SBB - Gleis 7
- Tarifverbund Nordwestschweiz U-Abo

SBB – Gleis 7

Mit der Gleis-7-Karte können Jugendliche bis 25 Jahre ab 19.00 Uhr in der 2. Klasse in der ganzen Schweiz unterwegs sein.

Für nur 99.- Franken (ca. 65 EURO) ein ganzes Jahr auf dem SBB-Streckennetz und über 100 Transportunternehmungen! Als Voraussetzung müssen sie ein Halbtaxabonnement (Fr. 150.-) besitzen.

gleis .ch

Tarifverbund Nordwestschweiz U-Abo

Im Tarifverbund Nordwestschweiz (Raum Basel) können die Schüler und Jugendlichen bis 25 Jahre für ca. 75 Cents pro Tag den ganzen Verbund benutzen. (Jahresabo 265 EURO)

 **U-Abo**

Strategien und Methoden Zielsetzung „Image – Kontakt“

- emotionaler Erstkontakt und Bindung mit Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 16 Jahren
- preiswertes Schnupperangebot offerieren und aktiv verkaufen
- Kooperationen mit verschiedenen grossen Freizeit Anbietern und –einrichtungen

Praxisbeispiel Zielsetzung „Image - Kontakt“

- SBB - magicticket
- Zürcher Ferienpass

Praxisbeispiel SBB - magicticket

- Internetplattform für Kinder und Jugendliche von 6 bis 16 Jahren. Wissen, Events, Fun, Forum und eine attraktive Junior-Karte (Fr. 20.- bzw. 13 EURO) Mit der Junior-Karte fahren die Kinder und Jugendlichen ein ganzes Jahr in Begleitung eines Elternteils gratis.



Praxisbeispiel Zürcher Ferienpass

Für Fr. 31.- (ca. 20 EURO) haben alle Kinder während den Sommerferien (5 Wochen) freie Fahrt im Zürcher Verkehrsverbund und kostenlosen Eintritt in Zoos, Badeanstalten, Fussballspiele und diverse Museen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit für die Teilnahme an verschiedenen Veranstaltungen (Kochen, Sport, Natur, etc.).

12.3 Lern-Materialien für den ÖPNV

Melanie Landefeld, traffiQ – lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH, Frankfurt

Wie das Laufen oder Fahrradfahren will auch das Fahren mit Bussen und Bahnen von Kindern und Jugendlichen gelernt sein. Deshalb bietet traffiQ, die lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, seit 2003 ein umfangreiches Angebot für den Schulunterricht an, um die Schülerinnen und Schüler für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fit zu machen. Die traffiQ Mobilitätsberatung in Frankfurter Schulen soll auch dazu dienen, das „Taxi Mama“ seltener zum Einsatz kommen zu lassen.

Das Angebot für den Unterricht ist umfangreich und deckt alle Wissensgebiete für das leichte und sichere Nutzen des ÖPNV ab. Hier ist eine Auswahl des Angebotes:

- Umgang mit dem Fahrplanbuch (z. B.: Was ist ein Fahrplanbuch und wie lese ich es? Was ist eine Endhaltestelle? Wie steige ich um?)
- Optimaler Schulweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- In der Freizeit sicher und eigenständig mit dem ÖPNV unterwegs
- Sicherheit in Fahrzeugen und an Haltestellen
- Planung von Klassenausflügen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln
- Bedienung der RMV-Fahrkartenautomaten
- Fahrradmitnahme in den Bussen und Bahnen

Die Mobilitätsberater/-innen von traffiQ gehen in den Unterricht und gestalten diesen mit eigens konzipiertem Unterrichtsmaterial. Das in Zusammenarbeit mit Frankfurter Schülern konzipierte Heft „Tipps für Einsteiger“ dient dabei im Unterricht der Klassenstufen 3 bis 6 als Leitfaden und nach dem Unterricht als beliebtes Nachschlagewerk.



Wie komme ich am besten ans Ziel?	Seite 3
Wie lese ich einen Fahrplan?	Seite 4
Das wäre ja gelacht!	Seite 6
Beispiel-Fahrplan	Seite 7
Straßen-, U- und S-Bahnplan	Seite 8
An der Haltestelle	Seite 9
Wie bekomme ich eine Fahrkarte?	Seite 10
traffiQ-Kreuzwörterrätsel	Seite 11

Abbildung 1: Unterrichtsheft zum Download unter www.traffiQ.de (Quelle: traffiQ)

Die traffiQ Mobilitätsberatung in Frankfurter Schulen wurde im Rahmen des EU-Forschungsprojektes „Step by Step – Public Awareness for Clean Urban Transport“ entwickelt. Ausführliche Informationen sind auf der Homepage www.eu-stepbystep.net bereit gestellt. Das Projekt stammt aus dem SAVE-Programm der Europäischen Union.

Weitere Informationen und Auskünfte zur traffiQ Mobilitätsberatung in Frankfurter Schulen erteilt Melanie Landefeld: m.landefeld@traffiQ.de.

12.4 Vandalismusprävention durch Partizipation: Ergebnisse der Evaluierung von Busbegleiterprojekten

Jens Leven, Bergische Universität Wuppertal

Für die Erarbeitung eines strategischen Aktionsplanes um Vandalismusschäden zu reduzieren, werden Lösungsansätze aufgezeigt, die für die Mehrheit der mittleren und größeren Verkehrsunternehmen eine attraktive und wirtschaftliche Lösung für das Vandalismusproblem sein können.

Einleitung

Vandalismusschäden im ÖPNV haben eine Größenordnung erreicht, die von allen Beteiligten aktives Handeln erfordert. Je nach Quelle verdeutlichen geschätzte Gesamtschäden von bundesweit 100 bis 200 Mio. €/pro Jahr den Handlungsbedarf.

Neben den dadurch verursachten Instandsetzungskosten sind damit auch Kundenunzufriedenheiten und ein beeinträchtigtes Sicherheitsempfinden verbunden.



Abbildungen 1 und 2: Vandalismus und unheimliche Ecken (Quelle: Leven)

Zudem kündigt sich ein neuer und deutlich gefährlicher Trend an, der unter dem Begriff „Etching“ (Verätzungen mit Flusssäure) zukünftig traurige Berühmtheit erlangen wird.

Mit einer restriktiveren Gesetzgebung oder so genannten „Null-Toleranz-Strategien“ könnte ein Schritt zur Reduzierung von Vandalismusschäden gemacht werden. Um die Bilanzen der Verkehrsbetriebe aber nachhaltig zu verbessern, reichen Opfer-Folien, Videotechnik und fahrzeugseitige Materialwahl als Gießkannenlösungen offenbar noch nicht aus.

Ausgangslage

Bisher wird sich dem Problem des Vandalismus im ÖPNV insgesamt nicht adäquat gewidmet, da noch nicht alle wirtschaftlich nutzbaren Potenziale erschlossen sind.

Als Hauptursache kann festgestellt werden, dass statistische Zahlen über Art und Häufigkeit der Schäden nur eingeschränkt verfügbar sind. Darüber hinaus scheint ein ganzheitlicher Ansatz aus Gründen innerbetrieblicher Zuständigkeiten und Strukturen nur schwer umsetzungsfähig zu sein.

Dabei ist die Liste möglicher Maßnahmen technischer, betrieblicher und präventiver Art zur Eindämmung von Vandalismusschäden sehr variantenreich:

- Videobeobachtung und -aufzeichnung (fahrzeug- und haltstellenseitig)
- Opfer-Folien
- Materialwahl Fahrzeugausstattung
- Anordnung der Bestuhlung
- diebstahlgehemmte Nothämmer
- Instandsetzungsintervall
- Wageneinsatzplanung
- Anstriche und bauliche Maßnahmen
- Materialien und Ausstattung von Fahrgastunterständen
- Sicherheits- und Servicekräfte
- „Gestalten statt zerstören“
- Fahrzeugbegleiter/-innen
- „Jugend und Graffiti“
- „ZeRP“ im VRR
- Ordnungspatenschaften
- Haltestellenpatenschaften
- „Mobilitätserziehung“

Dem Vandalismus in seinen Ursachen, Erscheinungsformen und Ausprägungen strategisch zu begegnen heißt, ein hochkomplexes Problem zu behandeln. Immer häufiger werden verschiedene Teilaspekte auf national und international ausgerichteten Kongressen mit dem Hintergrundthema des Vandalismus behandelt (z. B. „1. Internationaler Anti-Graffiti-Kongress“ in Berlin auf Initiative des Vereins „nofitti“ oder auch die VDV-Tagung „Vandalismus und nachhaltige Strategien zur Prävention und Bekämpfung“ in Frankfurt).

Fakt ist, dass es bislang kaum möglich zu sein scheint, mit ausreichender Sicherheit Aussagen darüber zu treffen, ob sich der Einsatz bzw. die Umsetzung einer Maßnahme überhaupt betriebswirtschaftlich rentiert. Zudem ist auch in den Verkehrsunternehmen der so genannte „Pinguineffekt“ zu erkennen. Bislang wird wohl eher „abgewartet“ als „angepackt“. Eine Ursache könnte darin liegen, dass bislang lediglich die Kostenseite für eine Maßnahme beziffert werden konnte. Der resultierende Nutzen war nur in Ausnahmefällen zu kalkulieren, weil weder das Potenzial, noch über das Problem selbst, belastbare und (nach Höhe und Verteilung) quantifizierbare Zahlen verfügbar waren.

Der vorliegende konzeptionelle Ansatz schließt hier an und bietet die Möglichkeit der Entwicklung eines zielorientierten, punktgenauen Maßnahmenplanes zur Eindämmung von Vandalismusschäden.

Vorgehen

Abbildung 3 zeigt die Struktur des Ansatzes, die sich in sechs Abschnitte gliedern lässt und nachstehend näher erläutert wird:

1. Grundlagenermittlung
2. Aufbau einer Datenbank
3. Dezentrale Erfassung der Schäden
4. Auswertung und Entwicklung des Maßnahmenplanes
5. Planumsetzung
6. Erfolgskontrolle

Der Ansatz ist eine Querschnittsaufgabe. Somit sind zahlreiche Abteilungen vom Marketing über das Controlling bis zum Betrieb und der Instandhaltung eines Verkehrsunternehmens frühzeitig und partnerschaftlich mit einzubinden

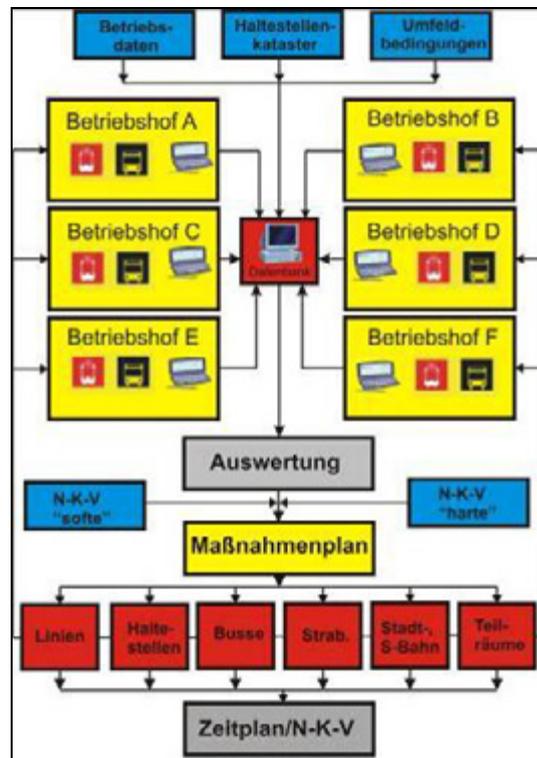


Abbildung 3: Projektaufbau (Quelle: Leven)

Grundlagenermittlung

Zu Beginn ist eine aktuelle Bestandsaufnahme über die bestehenden Konzepte und Maßnahmen zur Reduzierung von Vandalismusschäden erforderlich.

Zur Vermeidung von Fehlern, die aufgrund falscher Annahmen entstehen können, ist es erforderlich, die aktuellen Erfahrungsberichte und Untersuchungsergebnisse zu Einzelaspekten zu berücksichtigen.

Die Kosten sowie die mit der Maßnahme verbundenen Nutzen zur Reduzierung von Vandalismusschäden werden ausgewertet (N-K-V „softer“ und „harter“ Maßnahmen). Diese vorhandenen Erkenntnisse sind wesentliche Hilfsgrößen zur Erarbeitung des Maßnahmenplanes für Haltestellen, Linien und Teilräume mit auffälligen Schadenshäufigkeiten.

Da über die Zusammenhänge „harter“ technischer Maßnahmen, wie dem Einsatz von Videotechnik oder Opfer-Folien bereits vieles bekannt ist, wird im Rahmen dieses Aufsatzes darauf nicht näher eingegangen. Exemplarisch werden hier einige Hinweise zu den Wirksamkeiten „softer“, pädagogisch präventiver Ansätze gegeben.

Ein Schwerpunkt mit dem Ziel der Vandalismusprävention ist dabei das Fahrzeugbegleiter-Projekt. Mindestens 37 Verkehrsunternehmen bilden derzeit bundesweit bereits ehrenamtlich tätige jugendliche Fahrzeugbegleiter aus. Neben dem eigentlichen Hauptziel der „Befriedung“ des Schülerverkehrs weisen diese „Peer-to-Peer“-Ansätze offenbar eine hohe Wirksamkeit bei der Vandalismusvermeidung auf. Im Rahmen des Projektes „Evaluation der verkehrspädagogischen Projekte Busschule und Busbegleiter in Meerbusch (NRW)“ konnte für die Projekte ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (N-K-V) ermittelt werden. Weitere Ergebnisse über die Entwicklung von Vandalismusschäden liegen z. B. von der BOGESTRA

oder der BVG vor, die von geringeren Schäden im Schülerverkehr berichten (minus 40 bis 90 %).

Besonders positive Effekte können mit Projekten wie „Gestalten statt Zerstören“ erreicht werden. Von den Schülern selbst gestaltete Fahrgastunterstände zeigen meist eine lange „Halbwertszeit“. Die abgebildeten Beispiele aus Hilden und Meerbusch gelten als erfolgreich.



Abbildungen 4 und 5: Hier wurde „gestaltet statt zerstört“ (Quelle: Leven)

Aufbau Datenbank

Zentrales Element des Projektansatzes ist der Aufbau einer Datenbank. Hierfür stehen geeignete Systeme und Module zur Verfügung.

In die Datenbank sollen dabei im Wesentlichen folgende Parameter aufgenommen werden:

- Haltestellenkataster
- Besitzverhältnisse
- Ausstattungsmerkmale
- Umfeldbeschreibung
- Linienbeschreibung
- Vandalismusschäden
- Betriebsdaten

Die Datenbank bildet die Grundlage für die Auswertung, Zuordnung und Darstellung der Schäden z. B. nach:

- zeitlichen Ganglinien
- Linie
- Haltestelle
- Schadensart
- Arbeitskosten
- Materialkosten
- Wagennummer

Dezentrale Erfassung der Schäden

Für die im Beispiel (Abbildung 3) dargestellten sechs Betriebshöfe ist ein Konzept zur Erfassung von Vandalismusschäden an Haltestellen und Fahrzeugen zu entwickeln. Dabei kann auf die Erfahrungen aus dem Projekt „Evaluierung der verkehrspädagogischen Projekte Busschule und Busbegleiter in Meerbusch“ zurückgegriffen werden.

Die Erfassung von Vandalismusschäden hat danach möglichst drei Bedingungen zu erfüllen:

1. keine Mehrarbeit
2. keine Mehrkosten
3. hoher Erfassungsgrad

Nähert man sich mit dem Erfassungskonzept diesen drei Grundregeln an, kann auch mit Akzeptanz in den Betriebshöfen und Werkstätten gerechnet werden.

Die Erfahrungen aus dem genannten Forschungsprojekt haben gezeigt, dass die linienbezogene Erfassung von Schäden mit geeigneten Instrumenten und unter Beachtung der drei Grundregeln möglich ist. Etwa 70 % der Schäden an den Bussen eines Betriebshofes konnten in diesem Projekt einzelnen Linien zugeordnet werden.

Eine Schadenserfassung in mehreren Betriebshöfen ist möglich, erfordert aber aufgrund der Datenmengen den Einsatz von technischen Hilfsmitteln.

Hierzu kommen zwei Verfahren in Betracht:

- maschinenlesbare Meldebögen
- Eingabe mittels PDA

Aus praktischen und finanziellen Gründen wird empfohlen, die Datenaufnahme kontinuierlich durch die mit den jeweiligen Aufgaben betrauten Stellen (Werkstätten) durchführen zu lassen.

In den Werkstätten vorhandene moderne Instandhaltungs-, Planungs- und Steuerungssysteme, die in einigen Verkehrsbetrieben vorhanden sind, können gegebenenfalls als Datenbanksystem verwendet werden. Sind derartige Lösungen nicht vorhanden, kann eine einfach strukturierte, internetbasierte Datenbankanlösung eingesetzt werden.

Um die in den Werkstätten an den Fahrzeugen erfassten Schäden auch einer Linie zuordnen zu können, muss eine Verknüpfung der Vandalismusschäden, z. B. mit den Betriebsdaten (Ausfahrdaten) der Wageneinsatzplanung erfolgen. Kriterien der Zuordnung können hier das Datum des Betriebstages und die Wagennummer sein.

Auswertung und Maßnahmenkatalog

Auf Grundlage der Erhebungsdaten und der Grundlagenermittlung kann ein Maßnahmenkonzept zur Reduzierung von Vandalismusschäden im Untersuchungsraum erarbeitet werden. Hierbei kommt das eingangs genannte Maßnahmenpektrum in Betracht.

Unter Berücksichtigung des Aufwandes für eine Maßnahme und den zu erwartenden Nutzen erfolgt eine Maßnahmenempfehlung (bei $N-K-V > 1$).

In dem Maßnahmenkatalog können z. B. die Bereiche Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und Haltestellen, getrennt nach Schwerpunkten, berücksichtigt werden. Bei verschiedenartigen, gleichzeitig umgesetzten Maßnahmen müssen Synergieeffekte beachtet werden.

Eine Handlungsempfehlung für eine Maßnahme erfolgt immer dann, wenn die erforderlichen Kosten zur Umsetzung im betrachteten Zeitraum Einsparungen in mindestens gleichem Umfang der Investition zur Vandalismusprävention erwarten lassen.

Eine Finanzierung des Maßnahmenkataloges durch Dritte wäre somit entbehrlich.

Die Maßnahmenempfehlung kann in drei Kategorien dargestellt werden:

- A) Vordringlicher Bedarf mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis (> 1)
- B) Geringer Bedarf mit ausgeglichenem Nutzen-Kosten-Verhältnis ($= 1$)
- C) Kein wirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (< 1)

Aus dem Maßnahmenkatalog kann ein Gesamtkonzept abgeleitet werden. Aus der Anzahl der Einzelmaßnahmen können die voraussichtlichen Gesamtkosten bestimmt und dem Gesamtnutzen gegenübergestellt werden. Für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen ist ein Zeitplan zu entwickeln.

Unabhängig von dieser betriebswirtschaftlich geprägten Herangehensweise können in die Betrachtung weitere Bewertungskriterien einfließen. Dies können z. B. Häufungen von Straftaten, massive Fahrgastbeschwerden, Beschwerden von Eltern oder dem Fahrpersonal etc. sein.

Planumsetzung

Die Ergebnisse der Erfassung der Vandalismusschäden im Rahmen des Projektes „Evaluation der verkehrspädagogischen Projekte Busschule und Busbegleiter in Meerbusch“ haben gezeigt, dass ein hoher Prozentsatz der Schäden an wenigen Orten schwerpunktmäßig auftritt. Der Grafik in Abbildung 2 ist zu entnehmen, dass von einer 50 %-Schwelle ausgegangen wird. 50 % der Schäden entstehen an wenigen (ca. 10 %) der Linien, Fahrzeugen oder Haltestellen.

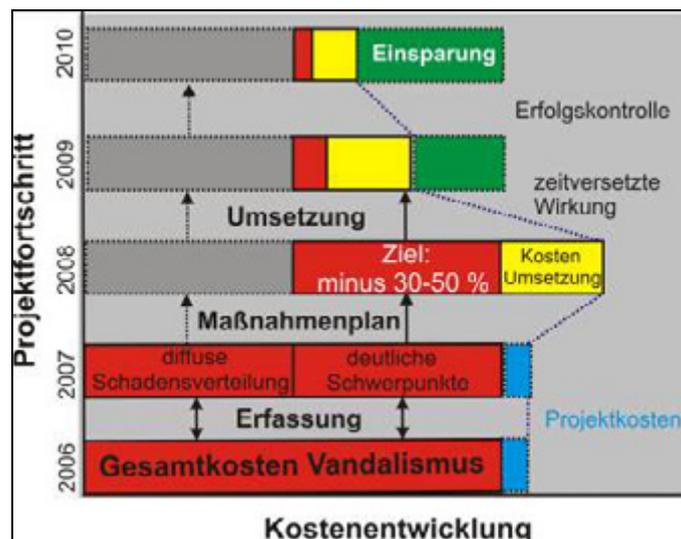


Abbildung 6: Schema der prognostizierten Kostenentwicklung im Projektverlauf (Quelle:Leven)

Die übrigen 50 % der Schäden verteilen sich auf niedrigem Niveau im gesamten Bediengebiet und sind durch gezielte Maßnahmen nicht zu vermeiden. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wäre hier nicht mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis (N-K-V) für Maßnahmen zu rechnen (Gießkannenprinzip).

Bei den Schäden mit deutlich erkennbaren Schwerpunkten setzt der Maßnahmenplan zielgenau und unter Maßgabe eines positiven N-K-V an. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass trotz einer gezielten Maßnahme nicht mit einem vollständigen Rückgang der Schäden zu rechnen ist. Dieser Wunschvorstellung wird man sich wahrscheinlich nie ganz nähern. Dennoch kann als Ziel angestrebt werden, mit dem Maßnahmenplan die Vandalismusschäden um 50 % zu reduzieren.

Mit der Planumsetzung von Maßnahmen sind allerdings zunächst Kosten verbunden.

Die Wirksamkeiten von kurzfristigen und langfristigen Strategien treten naturgemäß verzögert ein. Insofern ist zunächst mit Investitionen zur Umsetzung des Maßnahmenplanes zu rechnen. Aufgrund der Maßgabe des positiven N-K-V resultieren aus den Investitionen Einsparungen für die Beseitigung von Vandalismusschäden.

Abbildung 2 zeigt, dass nach der Erfassung der Schäden und der Erarbeitung und Umsetzung des Maßnahmenplanes in den Folgejahren direkte Einsparungen bei den Vandalismusschäden zu erwarten sind. Um die positive Entwicklung zu verifizieren und ggf. nachzusteuern, wird ein Monitoring und eine Erfolgskontrolle empfohlen.

Erfolgskontrolle

Nach Umsetzung des bzw. von Teilen des Maßnahmenkataloges sollte eine Erfolgskontrolle durchgeführt werden. Diese dient der Überprüfung der Zielgenauigkeit des Maßnahmenpektrums und zur Zielerreichung der prognostizierten Entwicklung der Vandalismusschäden.

Grundlage der Erfolgskontrolle ist zweckmäßigerweise eine Erfassung der Schäden, wie sie unter Punkt 3 beschrieben wurde.

Fazit

Mit dem vorgestellten Ansatz Vandalismusschäden im ÖPNV zu reduzieren, steht ein Gesamtkonzept zur Verfügung, das sowohl traditionelle technische Maßnahmen als auch pädagogisch präventive Ansätze gleichgewichtig integriert und dabei wirtschaftlich und umsetzungsfähig ist.

Der Projektansatz ist dabei unbedingt als innerbetriebliche Querschnittsaufgabe zu verstehen.

Durch die Maßgabe, dass eine Einzelmaßnahme nur dann zur Umsetzung empfohlen wird, wenn mit großer Sicherheit ein positives N-K-V zu erwarten ist, ist jede Investition lohnend. Dabei können bei der Gewichtung der Maßnahmen auch andere, besondere Problemlagen berücksichtigt werden.

Anmerkung zur Kurzfassung für die Tagungsdokumentation

Der vorliegende Text ist entlehnt aus einer gleich lautenden Veröffentlichung in der Fachzeitschrift Nahverkehrspraxis Ausgabe 12/2005. Mitautor dieser Veröffentlichung ist Olaf Scholz-Knobloch, OSK-Consult, Meerbusch

12.5 Zusammenfassung der Diskussion

Swantje-A. Küpper, K + K Küpper, Bonn

Die Diskussion konzentrierte sich auf folgende drei Aspekte:

Der Schwerpunkt der Arbeitsgruppe lag eindeutig im Informationsaustausch, was in der extremen Unterschiedlichkeit der vorgestellten Projekte gründete. Die ausschließlich regionalen Beispiele ließen die Frage der Übertragbarkeit von Inhalten wie Vorgehensweisen in den Vordergrund treten. Grundkonsens war, dass es offenbar an übergreifenden Ansätzen bislang in Forschung wie Praxis mangle. Der Fokus liege anscheinend nach wie vor auf überwiegend kleineren Projekten, die inhaltlich wie räumlich, aber auch finanziell in einem engen Korsett realisiert werden. Bei allem Engagement in Einzelvorhaben ließe sich somit ein Plädoyer für einen stärker konzeptionellen Ansatz formulieren.

Der Arbeitskreis konstatierte, dass das Material für Schulungen und Mobilitätsberatungen für und mit Schülern als ausreichend vorhanden bewertet werden kann. Das Material ist in der Regel lediglich stark regional ausgestaltet, müsste also im Übertragungsfall an die spezifische Region angepasst werden. Das Material wird teilweise kostenpflichtig an Interessenten abgegeben, ist aber grundsätzlich zugänglich. Viele Verkehrsunternehmen und Zweckverbände haben jahrgangsspezifische Arbeitsmappen entwickelt. Ein „williger“ Lehrer hat also grundsätzlich die Möglichkeit, das Thema ÖPNV im Unterricht zu behandeln. Die Lehrerinnen und Lehrer über die Quellen und Methoden zu informieren, stellt eine Herausforderung dar, denn eine flächendeckende Schulung von Seiten eines Verkehrsunternehmens oder Zweckverbandes wurde als nicht realistisch eingeschätzt.

Die vorgestellten Vorhaben unterschieden sich vollständig sowohl inhaltlich als auch organisatorisch und in der finanziellen Ausstattung. Befasste sich der Arbeitskreis bzgl. der Vorhaben „Jugendprojekte der SBB/Zürich“ und „Lern-Materialien für den ÖPNV“ vor allem mit Fragen der Übertragbarkeit im Hinblick auf die konkreten Angaben bei der Durchführung (Stundenaufwand der Rallye bzw. Unterrichtseinheiten Schule) sowie auf die Produktionskosten der Materialien, standen in der Diskussion über das „Mobilitätsmanagement München“ und „Vandalismusprävention“ übergreifende Fragen im Vordergrund.

Die Diskussion über die beiden letztgenannten Projekte nahm viel Raum ein, da die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mehrheitlich bekannten, dass viele Einzelinitiativen und -projekte als Eintagsfliegen an der mangelnden übergreifenden Einbindung in Strukturen versacken.

Im Münchener Mobilitätsmanagement ist die Schulung von Schülern, d. h. das gesamte Lernfeld ÖPNV, in ein gesamtstädtisches Mobilitätsmanagementkonzept eingebunden, dem nunmehr seit über sieben Jahren durch große Forschungsvorhaben und Pilotprojekte der Weg bereitet wurde. An dieser Stelle wurde deutlich, dass eine Implementierung des Lernfeldes ÖPNV auch einen verwaltungsstrukturellen Umbruch bedeutet, den zu gehen Kommune, Schulverwaltung, Verkehrsunternehmen etc. bereit sein müssen. Im Hinblick auf die organisatorische Einbindung hat das Münchener Vorgehen gegenwärtig bundesweit Pilotcharakter.

Der Aspekt der Finanzierung wurde überwiegend weniger systematisch in den Projekten angepackt. Immerhin stellt die Forschungsarbeit über „Vandalismusprävention durch Partizipation“ erstmals einen systematischen Zusammenhang zwischen dem Einsatz von Busbegleitern (Düsseldorf) und finanziellen Effekten bzgl. Vandalismusschäden her.

Zusammenfassend kann formuliert werden:

- Es ist ausreichend Lehr-Material vorhanden, wenn auch mit regionalen Beispielen. Das Problem der ÖV-Kompetenz liegt nicht an einem Materialmangel, sondern an dessen mangelndem Einsatz im Unterricht sowie an der mangelnden Kenntnis über die Menge potenziell vorhandener Unterrichtsvorlagen und Schulungsmaterialien.
- Eine flächendeckende Schulung ist von Trägern des Nahverkehrs nicht zu leisten. Es müssen Multiplikatoren (z. B. Lehrerinnen und Lehrer) ausgebildet werden.
- Eine wirksame Verbesserung der ÖV-Kompetenz ist nur durch eine systematische Verankerung in Organisationsstrukturen zu erreichen. Dies setzt einen Paradigmenwechsel voraus.
- Der Aufgabenträger des ÖPNV wird auch zukünftig nicht finanziell in der Lage sein, umfassende und flächendeckende Schulungsmaßnahmen zu unterstützen. Seine Rolle wird vorrangig die des Impulsgebers und Begleiters eines möglicherweise angestrebten Umstrukturierungsprozesses sein.
- Durch die Finanzierung von Maßnahmen, die die Kompetenz in der Nutzung des ÖPNV fördern, können einem Unternehmen Ausgaben für Reparaturen erspart werden. Die Finanzierung kann sich also für ein Verkehrsunternehmen durchaus rechnen.

(Anmerkung: Die Unfallkrankenkassen haben diesen Zusammenhang bereits erkannt und finanzieren in einigen Regionen Deutschlands Material und Personal, um in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht und Verkehrsunternehmen junge Menschen in der verantwortlichen Nutzung des Verkehrs zu fördern.)

13. Themengruppe 3: Kompetenzfeld „Rad- und Fußverkehr“

13.1 Rad- und Fußverkehr aktiv fördern: Walking Buses und Radfahrgemeinschaften auf dem Schulweg

Udo Lutz, Stadt Marl

Die Stadtverwaltung Marl arbeitet seit vielen Jahren in den Themenfeldern „Förderung des Rad- und Fußverkehrs“ sowie „Kinderbeteiligung“ und „Erhöhung der Verkehrssicherheit“. So gab es bereits im 1993 erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Marl einen Teilbericht „Verkehrssicherheitsprogramm Fußgänger + Radfahrer“. Schon damals wurde festgestellt, dass es keine Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet gab und dass einer verkehrssicheren Infrastruktur eine hohe Bedeutung beizumessen ist (z. B. flächendeckend Tempo 30-Zonen). So hat die Stadt Marl seit vielen Jahrzehnten darauf Wert gelegt, neben dem „autogerechten Ausbau“ des Hauptstraßennetzes auch die Seitenräume nicht zu vergessen. Bei rund 700 km Straßen im Stadtgebiet verfügt Marl auch über rund 150 km Radwege. Viele Radwege sind zum Radeln in der Gegenrichtung freigegeben (Marler Landrecht). Weitere Infrastrukturmaßnahmen wie die Öffnung von Sackgassen, Abbau von Umlaufschranken oder die Marler Satzung zum Fahrradparken werden der Mitgliedschaft Marls in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW“ gerecht. Querungshilfen und fußgänger-/radfahrerfreundliche Ampelschaltungen sind dabei nur weitere Bausteine für eine benutzerfreundliche und sichere Infrastruktur.

Aber nicht nur der Bau von Infrastruktur ist wichtig, auch ihre Benutzbarkeit muss sichergestellt sein. Parken auf Fuß- und Radwegen muss stringent geahndet werden, ein intelligentes Baustellenmanagement sichert die Benutzbarkeit der Seitenräume auch während der Bauzeit und der Grundsatz vom „sehen und gesehen werden“ sollte ständig präsent sein. Zuge wachsene Verkehrsräume müssen ebenso schnell freigeschnitten werden, wie Plakate an Kreuzungen, Ampeln und Zebrastreifen unverzüglich (ohne bürokratischen Schreibkram) noch am selben Tag der Aufstellung „entsorgt werden“.

Seit 1993, aus Anlass des Gewinns des zweiten Verkehrssicherheitspreises des Landes NRW, kennt die Stadtverwaltung den kleinwüchsigen Jonas Meister. Der damals 6-jährige Jonas wurde eingeschult und musste auf dem Weg zur Grundschule eine Hauptverkehrsstraße an einer Ampel überqueren. Die Stadtverwaltung reagierte bürgerfreundlich und montierte die Druckknöpfe niedriger (entgegen den Vorgaben der RiLSA). Jonas erreichte nun den Druckknopf und konnte allein zur Schule gehen. Dieser „Geburtsstunde der Kinderbeteiligung in Marl“ folgten zahlreiche Projekte:

- Ampelmännchen an der östlichsten Ampel in Marl (zum Anlass von 100 Tage ROT-GRÜN in NRW),
- Kinderampeln,
- Malbücher in Kindergärten,
- Aktionen zur Einschulung,
- Kinderstadtpläne,
- Verkehrssicherheitstage in Kindergärten, Grundschulen und weiterführenden Schulen,
- Geschwindigkeitsmessungen und Anhalteaktionen,
- Schulwettbewerbe (z. B. Schulwegdetektive, Kindermeilen etc.),
- Kinderstadtteilkonferenzen,
- Abschleppaktionen und viele mehr.

Ein Schwerpunkt des heutigen Vortrags ist das EU-Projekt SUN, im Rahmen dessen in Marl Fahrradfahr-Gemeinschaften an weiterführenden Schulen gebildet wurden. Viele Schüler/

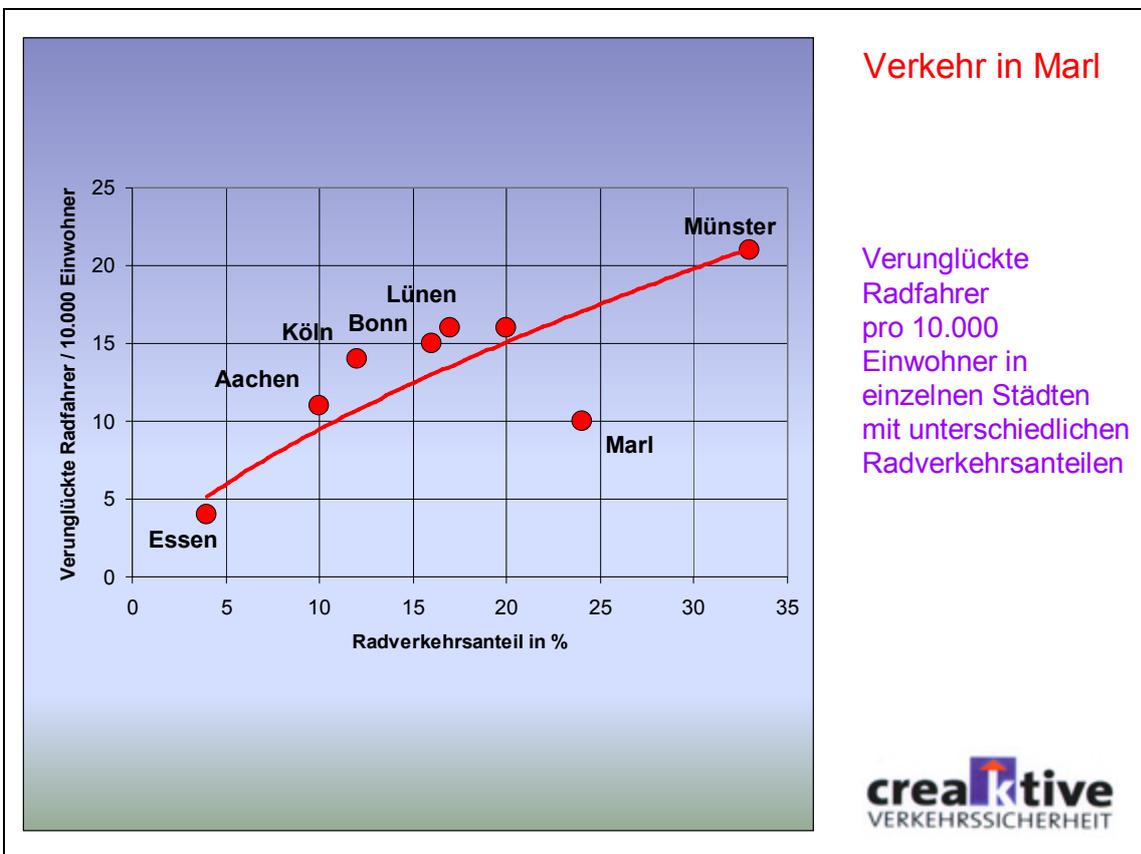
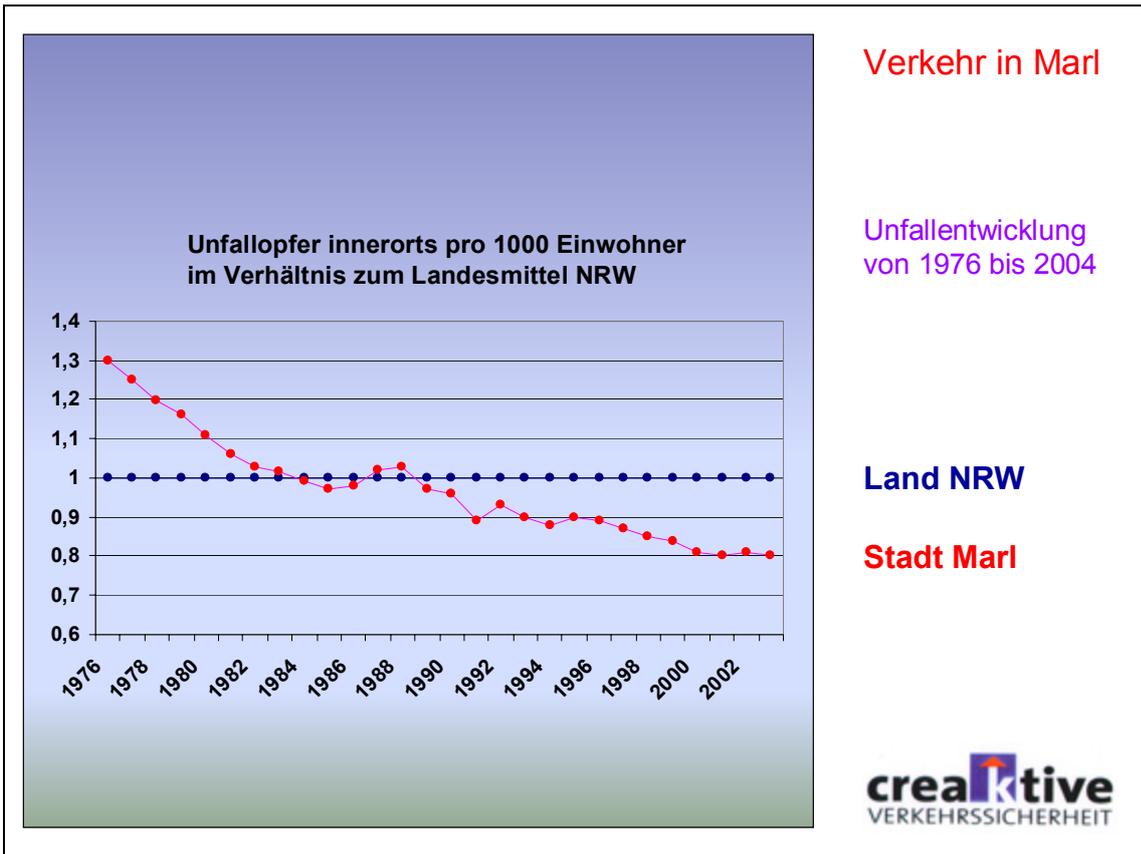
-innen der weiterführenden Schulen würden gerne mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Ihre Eltern bringen sie jedoch lieber mit dem Auto, weil sie den Weg per Fahrrad zu gefährlich finden. In der Folge werden stets mehr Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht. Gleichzeitig führt das Bringen der Kinder mit dem Auto zu höheren Verkehrsbelastungen.

Besonders gefährdet sind die Fünftklässler, da sie nun ihren gewohnten Schulweg zur Grundschule verlassen haben und einen wesentlich weiteren, unbekannteren und gefährlicheren Schulweg zur weiterführenden Schule bewältigen müssen. In dieser Situation bieten „Fahrrad-Pools“ für die Fünftklässler eine sichere, aktive und umweltfreundliche Alternative. „Fahrrad-Pooling“ bedeutet Radfahren in einer kleinen Gruppe, die von einem Erwachsenen (Elternteil, Lehrer/-in, eventuell Schülerlotsen) begleitet wird. Bereits zum fünften Mal realisierte das Gymnasium im Loekamp (GiL) in Marl dieses Modell!

Aus dem Stadtteil Marl-Sinsen radelten im Herbst 2005 vierzehn Kinder der Jahrgangsstufe 5 in Begleitung eines Elternteiles morgens gemeinschaftlich zum Gymnasium und traten nach Schulschluss – ebenfalls unter Begleitung eines Erwachsenen – den Heimweg an. Unter der Tourenführung von aktiven Müttern und Vätern wurde dabei auf das strikte Einhalten der Verkehrsregeln geachtet. Neue Verkehrssituationen mussten geübt werden, wie z. B. das Überqueren der beiden neuen Ampelkreuzungen im Zuge der Otto-Wels-Straße. Improvisationstalent wurde den Kindern an Straßenbaustellen abverlangt (z. B. Bahnstraße, Bahnunterführung, Victoriastraße und Droste-Hülshoff-Straße mit Kanalbaustellen) und nicht jede Autofahrerin / jeder Autofahrer war morgens ausgeschlafen unterwegs und nahm Rücksicht auf Kinder. In den Stadtteilen Marl-Hamm und Sickingmühle organisierten sich kleinere Radfahrgruppen aus Elterninitiativen. Häufig wurden Fünftklässler auch von älteren Geschwistern oder Freunden per Fahrrad begleitet.

Ergänzt wird dieses Modell durch personell besetzte Fahrradwachen an den weiterführenden Schulen Marls, in denen nicht nur für den Diebstahlschutz der Räder gesorgt wird, sondern auch kleinere Reparaturen ausgeführt werden und über den verkehrssicheren Zustand der Fahrräder gewacht wird. Dies ist ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr, ebenso wie die alljährlichen Lichtkontrollen an den Schülerfahrrädern im November und Dezember. Mit großem Personalaufgebot kontrollieren Polizei und Stadtverwaltung vor allen weiterführenden Schulen die Verkehrssicherheit und Fahrradbeleuchtung und konnten somit den Anteil der „Schwarzfahrer“ (ohne Fahrradlicht) von ehemals 34% auf 12% senken.

Im Ergebnis gilt Marl schon seit einigen Jahren als „Vorzeigestadt in Sachen Verkehrssicherheitsarbeit“ im Land NRW und kann sich auch bei den Unfallzahlen sehen lassen: In Marl verunglücken durchschnittlich 20% weniger Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer als im Land NRW und auch die Zahl der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer ist im Vergleich zu anderen fahrradfreundlichen Städten nur etwa halb so hoch.



13.2 Kommunale Unterstützung von Schulen zur Förderung des Radfahrens

Theo Jansen, Stadt Brühl

Schulische Radverkehrsförderung als Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements

In Brühl ist die Radverkehrsförderung in das kommunale Mobilitätsmanagement integriert. Die Eingliederung in das kommunale Mobilitätsmanagement mit den Zuständigkeiten für den Umweltverbund sowie die Zusammenarbeit mit den anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit (Schulen, Kindergärten, Polizei, Verkehrsunternehmen, Kinderschutzbund, ADFC, Fahrradhändler) über kommunale Arbeitskreise bündelt die Aktionen. Die Verknüpfung zwischen planerischem Handeln, schulischer Mobilitätserziehung und Polizeiarbeit ist ein wesentliches Handlungsfeld zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der eigenständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen. Die Zusammenarbeit mit den Schulen wird über die Arbeitskreise zur Mobilitätserziehung („AK Grundschulen“ und „AK Weiterführende Schulen“) organisiert. In der Kinderunfallkommission stimmen die verschiedensten lokalen Akteure im Bereich der Verkehrssicherheit für Kinder ihre Maßnahmen ab. Das folgende Schaubild stellt das Netzwerk dar:

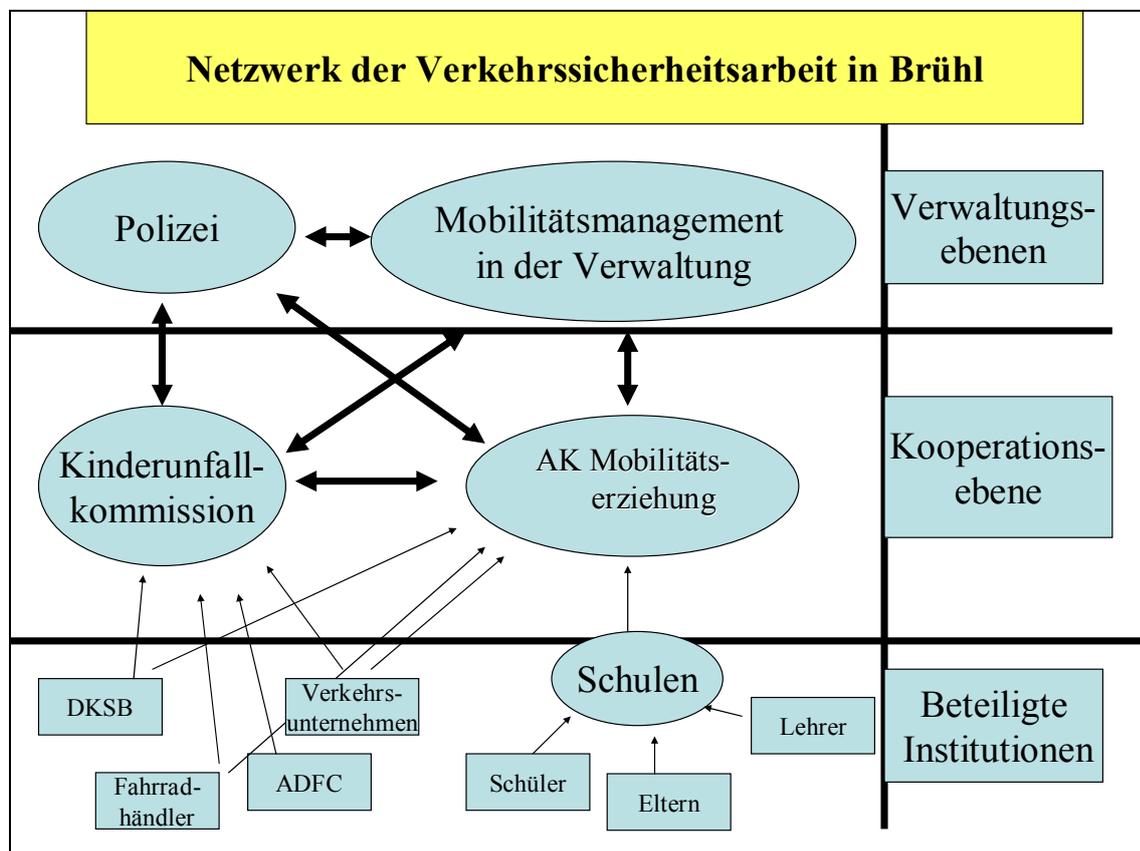


Abbildung 1: Schema des Netzwerkes der Verkehrssicherheitsarbeit in Brühl (Quelle: Stadt Brühl)

Fahrradfreundliches Brühl

Die Stadt Brühl ist fahrradfreundlich und Mitbegründerin der gleichnamigen Arbeitsgemeinschaft in NRW (seit 1993). Heute stehen mehr als 60 Kilometer Radwegenetz zur Verfügung. Es ist ein komplett geschlossenes Netz vorhanden. Hinzu kommt ein flächendeckendes Radwegweisungssystem. 3000 Fahrradständer sind im öffentlichen Bereich installiert. Eine Radstation und Bike&Ride-Stationen an allen Stadtbahnhaltestellen komplettieren das System.

Folgende Aspekte sind für die Stadt Brühl bei der Radverkehrsförderung wichtig:

- mehr Fahrrad im Modal-Split = mehr Mobilitätsqualität
- mehr Bewegung mit dem Fahrrad = mehr Gesundheit
- mehr Fahrradattraktivität = mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus und Umwelt

Letztendlich geht es um die Steigerung der städtischen Lebensqualität.

Damit die Radverkehrsinfrastruktur auch genutzt wird, ist eine intensive Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit notwendig. Dazu gehört insbesondere die schulische Mobilitätserziehung.

Die Aufgaben der schulischen Mobilitätserziehung

Die KMK-Empfehlungen zur Verkehrserziehung in den Schulen von 1994 stellen die besondere Bedeutung der schulischen Mobilitätserziehung heraus. Hier heißt es:

„Verkehrserziehung beschränkt sich nicht nur auf das Verhalten von Schülerinnen und Schülern und auf ihre Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse; sie schließt vielmehr auch die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung ein. Verkehrserziehung in der Schule leistet insofern Beiträge gleichermaßen zur Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umwelterziehung und Gesundheitserziehung.“ (KMK-Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule. Bekanntmachung vom 28. Juli 1994, Vorbemerkungen.)

Die Rahmenvorgaben zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Nordrhein-Westfalen vom 02.09.2003 präzisieren diese Vorgaben, indem für jede Jahrgangsstufe von der Primar- bis zur Sekundarstufe II, Ziele und Inhalte vorgegeben werden. Zu den allgemeinen Aufgaben heißt es:

„Es ist Aufgabe schulischer Verkehrs- und Mobilitätserziehung, Kenntnisse zu vermitteln und die für eine verantwortliche Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen Fähigkeiten und Haltungen zu fördern. Die Schule soll die Schülerinnen und Schüler dadurch zu einer reflektierten Mitverantwortung am Straßenverkehr befähigen.“

(RdErl. des Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder vom 02.09.2003 – 513-6.08.03.01-798, S. 7.)

Es wird schnell deutlich, dass dem Radverkehr bei der schulischen Mobilitätserziehung eine wesentliche Rolle zukommt. Dabei sind die Schulen auf außerschulische Partner angewiesen.

Unterstützung der schulischen Radverkehrsförderung

Die Radverkehrsförderung umfasst nicht nur „Sicherheitsaspekte“, sondern kümmert sich um die Schule als Verkehrserzeuger. Aus diesem Grund sind auch die Eltern und Lehrerinnen und Lehrer mit in die Betrachtung einzubeziehen.

Folgende Ziele werden verfolgt:

- Bewerbung des Radfahrens
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Daraus ergeben sich folgende Handlungsfelder:

- Erreichbarkeit der Schule
- Radfahrausbildung
- Gefahrensituationen
- Verkehrssicheres Fahrrad
- Fahrradabstellanlagen
- Radfahrpooling
- Fahrradwerkstätten
- Schulwegratgeber

 Kinderunfallkommission Brühl		
Projekte im Bereich Radverkehr		
Schulen Beratung/Aufklärung/ Schulung	Öffentlichkeitsarbeit	Infrastruktur
Elementarbereich <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradcontainer • Laufräder 	<ul style="list-style-type: none"> • Broschüre „Radfahren mit Kindern“ • Broschüre „Sicher Fahrrad fahren in Brühl“ • Radfahrstadtplan • Wanderausstellung Radfahren mit Kindern • Radführer u.a. Fahrradrallye für Kinder • Veranstaltungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mobiles Brühl ○ Lokale Agenda-Markt ○ Mobile Kids 	<ul style="list-style-type: none"> • Bereisungen • Mängelbeseitigung
Primarstufe <ul style="list-style-type: none"> • Radfahrausbildung • Fahrradcontainer) • Radfahrprüfung 4. Schuljahr • Bereitstellung von Unterrichtsmaterial 		
Sekundarstufe I <ul style="list-style-type: none"> • Schulwegpläne • Radfahrpooling • Fahrradsicherheitscheck • Unterrichtskonzept FahrRadMobil 		

Abbildung 2: Übersicht über die Aktivitäten der Stadt Brühl zur Unterstützung von Schulen zur Förderung des Radverkehrs (Quelle: Stadt Brühl)

13.3 „Bike im Trend“: Mobil und sicher mit dem Rad zur Schule

Jürgen Blum, Umweltlernen in Frankfurt e.V.

Das Projekt „Bike im Trend – Mobil und sicher mit dem Rad zur Schule“ wurde 1999 vom Stadtschulamt der Stadt Frankfurt am Main ins Leben gerufen und wird seit-her aus Mitteln für pädagogische Projekte und der Schulwegsicherung finanziert. Mit der Konzeption und der Durchführung des Projektes wurde Umweltlernen in Frankfurt e.V. beauftragt. Ein stadtnaher Verein, der vielfältige Erfahrungen mit der Umsetzung kooperativer Umweltprojekte an Schulen besitzt.



Grundlage boten ein Erlass des hessischen Kultusministers von 1997 sowie Empfehlungen des Instituts für Straßenverkehr (heute Verkehrstechnisches Institut), in denen die Schulwegsicherung sowie die Ausarbeitung von Schulwegempfehlungen für Fahrrad fahrende Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen gefordert werden.

Vorausgegangene Befragungen der Frankfurter Schulen zur Radnutzung ergaben, dass an ca. der Hälfte aller Schulen mit Mittelstufe das Fahrrad eine wesentliche Rolle für den Schulweg spielt. Gleichzeitig zeigte sich, dass gerade bei den Radnutzerinnen und -nutzer der Altersgruppe der 10- bis 13-Jährigen die Unfallzahlen überdurchschnittlich hoch sind.

Im Rahmen der Konzeption wurden für das Projekt folgende Ziele formuliert:

- *Sicherheit des Weges*
Durch Erstellung von Schulwegplänen für Radfahrerinnen und Radfahrer, sowie die Umsetzung von Sicherungsmaßnahmen entlang der Schulwege
- *Verbesserte Verkehrssicherheit*
Förderung der Fahrgeschicklichkeit und des sicheren Verhaltens im Verkehr, Vermittlung von Fähigkeiten zu kleineren Fahrradreparaturen
- *Sicherer Standort*
Verbesserung der Abstellmöglichkeiten an den Schulen
- *Verändertes Mobilitätsverhalten*
Förderung der Fahrradnutzung für die individuelle Mobilität
- *Partizipation der Schülerinnen und Schüler*
Planung mit den Verkehrsteilnehmern und ernst nehmen der Schülerinnen und Schüler als Experten für ihren Schulweg

Der Ablauf gliedert sich bei jedem Durchgang in zwei Phasen. In einem vorher festgelegten Stadtgebiet werden ca. drei Schulen gesucht, die bereit sind sich an dem Projekt zu beteiligen. An jeder dieser Schulen wird jeweils mit einer Klasse eine Projektwoche durchgeführt. Im Rahmen dieser Projektwochen werden unter Leitung von Umweltlernen in Frankfurt mit Schülerinnen und Schüler die täglichen Schulwege erkundet und Gefahrenstellen dokumentiert. So können die Schülerinnen und Schüler als Spezialisten für ihren Schulweg aus ihrem alltäglichen Erfahrungsbereich heraus kompetent Problemstellen aufdecken und Änderungsvorschläge machen.

Darüber hinaus sind Verkehrssicherheit und umweltgerechtes Mobilitätsverhalten sowie ein gemeinsam geplanter Fahrradausflug in den Frankfurter Grüngürtel Themen der Projektwo-

chen. Weiterhin stehen Fahrgeschicklichkeitsübungen und kleine Fahrradreparaturen auf dem Programm.



Abbildung 1: Geschicklichkeitsfahren
(Quelle: Umweltlernen in Frankfurt)



Abbildung 2: Radtourenplanung
(Quelle: Umweltlernen in Frankfurt)

In der zweiten Phase werden die Ergebnisse der beteiligten Schulen zusammengefasst und einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe vorgestellt. Diese wurde zur fachlichen Begleitung des Projektes ins Leben gerufen und besteht aus Vertretern des Straßenbauamtes, Ordnungsamtes, Stadtplanungsamtes, Grünflächenamtes, staatlichen Schulamtes und der Verkehrspolizei. In der Arbeitsgruppe werden die festgestellten Gefahrenpunkte – soweit möglich – entschärft und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation vereinbart. Dabei handelt es sich zumeist nicht um bauliche Maßnahmen, sondern oft nur um Veränderung der Beschilderung, Öffnung von Durchgängen oder Ähnliches. Des Weiteren werden hier auch die Routenführungen für die Schulwege beraten. Als Ergebnis entsteht dann ein Schulwegplan für Radfahrerinnen und Radfahrer, der den Schulen zur Verfügung gestellt wird.

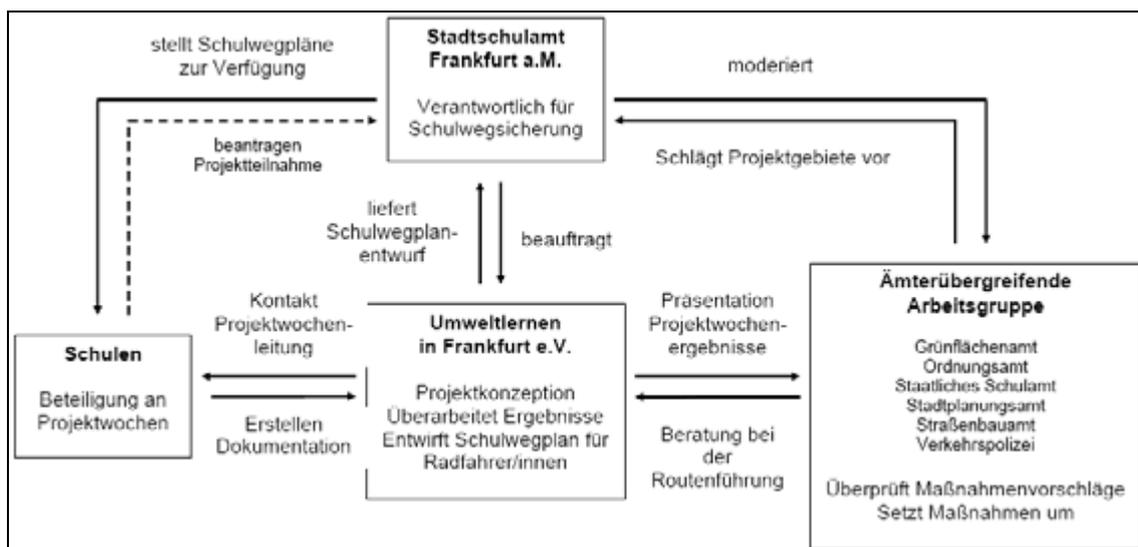


Abbildung 3: Projektschema „Bike im Trend“ (Quelle: Umweltlernen in Frankfurt)

Inzwischen wurde das Projekt von Umweltlernen mit interessierten Schulen aus zehn Stadtteilen erfolgreich durchgeführt. Daraus gingen vier Schulwegepläne für Radfahrerinnen und Radfahrer hervor, die jeweils für mehrere Schulen nutzbar sind und ca. 40 % der Fläche des Frankfurter Stadtgebietes abdecken.

Mit „Bike im Trend“ konnte somit ein beispielhaftes Projekt für Partizipation von Schülerinnen und Schüler im Kontext von Kommunalentwicklung und lokaler Agenda 21 realisiert werden.

Die organisatorischen Schlüsselpunkte für den Erfolg des Projektes liegen dabei in der

- frühzeitigen Einbeziehung und Abstimmung mit den Fachämtern;
- externen Betreuung der Projektwochen an den Schulen, die in dieser Form innerhalb des normalen Schulbetriebes nur selten geleistet werden kann;
- durchgängigen Begleitung des Projektverlaufes von den Schulprojektwochen bis zum fertigen Schulradwegeplan durch Umweltlernen in Frankfurt.

Im Laufe des Projektes wurden auch Probleme sichtbar, die bisher noch nicht gelöst werden konnten. So besteht bei einigen Schulen geringes Interesse an der Teilnahme an dem Projekt. Insbesondere Gymnasien sind aufgrund des dichten Lehrplans schwer zu erreichen. Unbefriedigend sind auch die zum Teil recht langwierigen Stellungnahmen bzw. Maßnahmenumsetzungen durch die Ämter. Ein weiteres Manko besteht darin, dass keine speziellen Finanzmittel zur Umsetzung von Schulwegsicherungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Sofern es sich nicht um aktuelle Gefahrenschwerpunkte handelt, können größere Maßnahmen deshalb nur im Rahmen bestehender Prioritätenlisten umgesetzt werden.

Das Projekt „Bike im Trend“ steht auch im Rahmen der gesamtstädtischen Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. So wurde vom Stadtparlament 1991 die Erstellung und Umsetzung einer Radverkehrskonzeption beschlossen. Weiterhin wurde 2003 von den Stadtverordneten das Ziel formuliert, den Radverkehrsanteil bis 2012 auf 15 % zu steigern.

Seit 2004 beteiligt sich das Stadtschulamt und Umweltlernen in Frankfurt am neu eingerichteten Runden Tisch Radverkehr. Hierdurch wurde der Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren verbessert und eine bessere Bündelung der verschiedenen Aktivitäten bewirkt.

Als zukünftige Perspektive soll das Projekt „Bike im Trend“ durch verstärkte Kooperation mit verschiedenen Initiativen und Institutionen zu einer schulstufenübergreifenden Mobilitätserziehung erweitert werden, die insbesondere an den Anforderungen einer Bildung zur nachhaltigen Entwicklung orientiert ist.

Weitere Informationen sind im Internet unter www.umweltlernen-frankfurt.de verfügbar.

13.4 Zusammenfassung der Diskussion

Patricia Reich, Mobilität & Service, Ennepetal

Die Tagungsgruppe 3 beschäftigte sich mit erfolgreichen Projekten im Bereich des Rad- und Fußverkehrs. Während der anschließenden Diskussion stellten sich unterschiedliche Voraussetzungen für den Erfolg von Projekten heraus. Gleichzeitig wurden verschiedene Wünsche von den Beteiligten geäußert.

Kinder als Planer

Für Erwachsene ist es schwierig, die Welt und die damit verbundenen Probleme mit Kinder- und Jugendlichen zu sehen. Daher ist es notwendig, die Kinder schon ab einem frühen Planungszeitpunkt direkt einzubeziehen. Manchmal haben Kinder oder Jugendliche auch die passenden Ideen für die Gestaltung oder die Entschärfung von Gefahrensituationen.

Weiterhin steigert dies die Identifikation mit den Maßnahmen oder Projekten, so dass sie eher angenommen und genutzt werden. Gleichzeitig lernen die Kinder sich im Verkehr sicher zu bewegen und sind eher in der Lage, Gefahrenpunkte zu erkennen sowie sich entsprechend zu verhalten.

Gesundheit und Motorik

Es wird immer wichtiger neben dem reinen Wissen über das richtige Verhalten im Verkehr auch die Motorik zu schulen. So gibt es beispielsweise vielerlei Geschicklichkeitsübungen mit dem Fahrrad.

Bei einer immer korpulenter werdenden Bevölkerung – speziell unsere Kinder nehmen an Gewicht zu – ist es gleichzeitig notwendig auf die positiven gesundheitlichen Aspekte von Fahrradfahren und Zufußgehen aufmerksam zu machen. Hier lässt sich auch eher eine Sensibilisierung feststellen: Die Wichtigkeit der Umweltaspekte bei der Nutzung von Rad oder Füßen geht zurück – dafür wird die Gesundheitsförderung immer wichtiger.

Vorschriften können (sollten) teilweise gedehnt werden

Die diversen Straßenverkehrsvorschriften sind gerade aus Kindersicht zum Teil problematisch. Daher sollten alle Beteiligten, inklusive der Polizei, verschiedene Vorschriften dehnen. Hierbei geht es um die stadtspezifische, bedarfsgerechte Auslegung und Änderung.

So hilft beispielsweise die nicht-RiLSA-konforme tiefere Anbringung von LSA-Anforderungsknöpfen den Kindern bei Grün über die Ampel zu gehen. Für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer wird das Befahren von Sackgassen über einen Schildaufkleber vereinfacht – unnötige Umwege werden vermieden. Gleiches kann mit Einbahnstraßen vorgenommen werden – über einen Aufkleber oder ein geändertes Schild kann Radfahrerinnen und Radfahrern die Fahrt entgegen der Einbahnrichtung erlaubt werden.

Hierbei kann es jedoch ausdrücklich nicht darum gehen, die Straßenverkehrsordnung außer Kraft zu setzen!

Mobilitätsmanagement = viele Kümmerer

Vielfach wurde angemerkt, dass die Durchführung von Projekten meist von einer oder höchstens zwei Personen abhängt. Mit der Zeit und auch der Energie dieser „Kümmerer“ steht und fällt die Mobilitätspädagogik in einer Stadt oder einem Kreis.

Ein Mobilitätsmanagementsystem hilft nun, die Arbeit auf vielen Schultern zu verteilen und so gleichzeitig viele verschiedene Fachgebiete einzubinden. Zum Beispiel innerhalb der

Stadtverwaltung wird es fest verankert und greift auf unterschiedlichen Planungsebenen ein. Neben der Überwachung und Gestaltung bzw. Koordination ist auch die Öffentlichkeitsarbeit eine Aufgabe des Mobilitätsmanagements.

Kommunikation und Partner

Die Kommunikation auf verschiedenen Ebenen wurde als äußerst wichtig empfunden. Stadtverwaltung, Polizei und andere beteiligte Institutionen, wie z. B. Schulen, Vereine und Initiativen müssen sich beispielsweise in Arbeitskreisen abstimmen und Aktionen planen. Auch der Erfahrungsaustausch mit anderen für Mobilitätspädagogik Zuständigen wurde als hilfreich empfunden.

Gleichzeitig ist es notwendig, spezielle Gruppen über Vorteile und Nutzungen des Umweltverbunds zu informieren und zu überzeugen. Ein Beispiel sind Lehrerinnen und Lehrer, die meist nur aus Pkw-Nutzern bestehen. Auch die Eltern fallen darunter. Vielfach konnte jedoch festgestellt werden, dass über Projekte für die Kinder auch die Eltern sensibilisiert werden können.

Daneben ist die Kommunikation und der gute Kontakt mit (potentiellen) Sponsoren – gerade in Zeiten knapper Kassen überaus wichtig.

Auch die Öffentlichkeitsarbeit ist notwendig – nicht nur zur Sicherung der kargen Finanzmittel.

Finanzierung – Sponsoring ist kein Tabu

Erfolgreiche Projekte müssen nicht teuer sein. Häufig steckt „nur“ eine Menge Arbeit dahinter, die eigentlichen Ausgaben halten sich jedoch in Grenzen. Nachteil ist jedoch, dass – sofern kein Mobilitätsmanagementsystem eingeführt ist – sowohl die Aktionen selber als auch der Erfolg sehr stark sowohl von der Anzahl der Beteiligten als auch von den Beteiligten selber abhängen.

Sponsoring ist im Bereich Mobilitätspädagogik generell kein Tabuthema mehr. Allerdings wurden mehrere Richtlinien genannt: Die Finanzierung sollte lediglich auf ein einzelnes Projekt bezogen werden. Es müssen klare Absprachen getroffen werden, gerade auch um eventuelle Abhängigkeiten zu verhindern.

14. Themengruppe 4: Kompetenzfeld „Sicherheit“

14.1 Kinderunfälle im Verkehr: Unfallanalysen, Präventionsmaßnahmen und Best-Practice-Beispiele

Dirk Boenke, Bergische Universität Wuppertal

Das Risiko, als Kind im Straßenverkehr verletzt oder sogar getötet zu werden, ist in den letzten Jahren dank zahlreicher unterschiedlicher Maßnahmen immer weiter gesunken.

Dennoch verunglückte im Jahr 2004 auf Deutschlands Straßen alle 14 Minuten ein Kind bei einem Straßenverkehrsunfall (Quelle: Statistisches Bundesamt). Die Gründe für Kinderunfälle im Straßenverkehr sind dabei vielfältig und bedingen damit unterschiedliche Ansätze in der Präventionsarbeit. In dichten Innenstadtbereichen steigt die Zahl der verunglückten Kinder gegenüber Stadtrandbereichen deutlich an. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen und beim Versuch die Straße zu queren, verunglücken zahlreiche Kinder. Einerseits eine Folge des höheren Verkehrsaufkommens, andererseits bestehen städtebauliche und verkehrstechnische Defizite, die Unfälle mit Kinderbeteiligung begünstigen (z. B. schlechte Sichtbeziehungen). Hier könnten von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern sowie Planerinnen und Planern geforderte, aber von Kommunen bisher kaum eingeführte Sicherheitsaudits wertvolle Dienste zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Andere Faktoren erschließen sich erst, wenn man die Verkehrsbeteiligung der verunglückten Kinder näher betrachtet. Während im Vorschulalter die meisten Kinder als Mitfahrer im Pkw verunglücken, spielen im Grundschulalter (noch) die Fußgänger eine größere Rolle, allerdings mit steigender Tendenz bei den verunglückten Pkw-Mitfahrern. Das so genannte „Mama-Taxi“ leistet dieser Tendenz Vorschub. Dass sich aus dieser Entwicklung in der guten Absicht, die Kinder vor negativen Folgen des Straßenverkehrs zu bewahren, ein Wirkungskreis entwickelt, der die Situation noch verschärft, ist besonders tragisch. Neben den verkehrserzieherischen Aspekten, die ohne den eigenständigen Weg zur Schule verloren gehen, hat diese Entwicklung zudem auch Folgen für Gesundheit und soziale Kompetenz der Kleinen. Weniger Bewegung sowie die fehlende Kommunikation mit Mitschülern auf dem Schulweg wirken sich auf Leistungsfähigkeit und Konzentrationsfähigkeit aus.

Ab einem Alter von 10 Jahren muss sich der Fokus dagegen auf Kinder richten, die mit dem Fahrrad verunglücken. Diese stellen im Alter zwischen 10 und 14 Jahren die größte Gruppe der verunglückten Kinder. Gründe sind teils das Überschätzen der bis dahin entwickelten motorischen Fähigkeiten, die unter bestimmten Rahmenbedingungen einen Schulweg mit dem Fahrrad gefährlich werden lassen. Andererseits endet z. B. die Radfahrausbildung bereits mit Ablegen der Prüfung zum Ende der Grundschulzeit, bevor das Fahrzeug richtig beherrscht wird. Die amtlichen Statistiken zeigen aber nur die Spitze des Eisbergs – die tatsächlichen Risiken sind immens größer. Insbesondere im Bereich der Schulwegunfälle reicht es nicht, nur die amtliche Statistik zur Auswertung heranzuziehen. Wie eine Untersuchung der Universität Wuppertal am Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik zeigen konnte, wird insbesondere bei den Schulwegunfällen die Problematik bei alleiniger Betrachtung der polizeilichen Statistik unterschätzt. Ein Großteil dieser Unfälle findet keinen Eingang in die amtliche Statistik, sondern wird nur bei der Schülerunfallversicherung erfasst.

Gründe dafür liegen in der häufig geringeren Verletzungsschwere und einem gewissen Anteil an Alleinunfällen. Zielgerichtete Maßnahmen lassen sich aus einer intensiven Unfall- und Konfliktanalyse ableiten, die viele zu sammelnde Erkenntnisse einbezieht, was bisher unterbleibt. Die umfassende Analyse muss Basis jeder Präventionsarbeit sein. Dabei müssen die Gründe und Umstände des Unfalls bekannt sein.

Die Analyse dieser Unfälle kann insbesondere für eine Ableitung von Maßnahmen aus dem Bereich Education (Mobilitätserziehung) sinnvoll sein. Erkennbar ist, dass sich die Präventionsarbeit bei Kinderunfällen nicht nur auf einzelne Maßnahmen, z. B. in der Verkehrsraumgestaltung oder Repression beschränken kann. Vielmehr hat sich bisher gezeigt, dass ein breites Maßnahmenpektrum mit Mobilitätserziehung, intensiver Öffentlichkeitsarbeit, Repression und städtebaulichen Lösungen notwendig ist. Solche Anstrengungen sind mit isolierten Aktionen nicht tragbar; nicht zuletzt, weil die Finanzierung von Maßnahmen unter dem Druck der schlechten öffentlichen Haushaltslage immer öfter auf der Kippe steht. Kooperationen verschiedener Institutionen und eine Vernetzung der örtlichen Verkehrssicherheitsarbeit sind daher mehr denn je notwendig und Basis guter Unfallprävention.

Kids in Mönchengladbach – Sicher unterwegs

Mönchengladbach zeigt erfolgreiche Präventionsarbeit in der Verkehrserziehung

Das Projekt „Kids in MG – Sicher unterwegs“ wurde im Jahre 2000 gemeinsam mit der Stadt Mönchengladbach (MG) und mit Unterstützung der Stiftung für Kriminalprävention ins Leben gerufen, um Kinderunfälle in Mönchengladbach zielorientiert zu bekämpfen und nachhaltig zu reduzieren. Das Projekt wurde von der Ruhr-Universität Bochum, Lehrstuhl für Verkehrswissenschaften, beratend begleitet. Kern der wissenschaftlichen Arbeit war die interdisziplinäre Analyse aller Kinderunfälle im Zeitfenster von 1995 bis 2000. Ergebnis dieser Analyse war ein Handlungsrahmenkonzept mit Handlungsempfehlungen in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Prävention, Optimierung der Verkehrsinfrastruktur und Repression.



Polizei und Stadt Mönchengladbach haben zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen eine Lenkungsgruppe gebildet, die mit Führungskräften beider Behörden besetzt wurde.

Innerhalb der eingesetzten Arbeitsgruppen wurden die jeweiligen Handlungsempfehlungen Schritt für Schritt, vom Jahre 2000 an bis heute, nahezu vollständig realisiert bzw. deren Realisierung steht kurz- bis mittelfristig bevor. Optimal gestaltete sich dabei die Besetzung innerhalb der Arbeitsgruppen mit Kräften, die in der Alltagsorganisation ohnehin mit der Kinderunfallthematik Berührung haben.

Ein direkter statistischer Vergleich der Jahre 1999 zu 2002 zeigt eine Reduzierung der Kinderunfälle um 27%. 2003 wurde das Projekt mit dem erstmals ausgelobten „Landespreis für innere Sicherheit des Landes NRW“ ausgezeichnet.

Bislang konnten 1,4 Millionen Euro auf die Umsetzung der Empfehlungen konzentriert werden. Einzelheiten können folgenden Broschüren entnommen werden:

1. Reduzierung von Unfällen mit Kinderbeteiligung in Mönchengladbach, Kurzfassung vom September 2001, Ruhr-Universität Bochum.
2. Kids in MG – Sicher unterwegs, Bewerbung um den Landespreis für Innere Sicherheit 2003 NRW, Polizeipräsidium Mönchengladbach vom 22.09.2003.

14.2 Den sicheren Schulweg mitgestalten: Das Projekt „Schule bewegt“ und andere Ansätze zur Förderung von Prävention und Sicherheit

Petra Bollich, Verkehrsclub Deutschland, Berlin

Einleitung

Noch immer verunglücken in Deutschland jährlich über 125.000 Schülerinnen und Schüler auf dem Weg von oder zur Schule, davon ca. 60.000 bei Straßenverkehrsunfällen (Bundesverband der Unfallkassen, 2004¹). In den letzten Jahren ist dabei ein leichter Rückgang zu verzeichnen, der sich sowohl bei den Verletzten als auch bei den tödlich Verunglückten bemerkbar macht. Dennoch gehören Kinder und Jugendliche nach wie vor zu den benachteiligten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, da sie Verkehrssituationen langsamer und häufig nicht umfassend genug erkennen können.

Die mit Abstand häufigsten Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg sind mit 45,6 % Fahrradunfälle, gefolgt von Pkw- und Fußgängerunfällen. Dabei ist ein Nord-Süd-Gefälle zu beobachten, das u. a. auf die topographischen und damit fahrradfreundlicheren Gegebenheiten zurückzuführen ist. Bei den Straßenverkehrsunfällen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ereignen sich die meisten Unfälle mit dem Schulbus, der mit einem Anteil von 4,9 % im Vergleich zu den Fahrradunfällen jedoch verhältnismäßig gering ausfällt.

(Rad-) Schulwegepläne

Schulwegepläne und Radschulwegepläne können einen Beitrag dazu leisten, die Sicherheit auf dem Weg von und zur Schule zu erhöhen. Als effektives Instrument zur Gestaltung sicherer Schulwege werden sie jedoch noch immer zu wenig eingesetzt und häufig erst auf Eigeninitiative von Eltern, Schülerinnen und Schüler erstellt. Im Rahmen der Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung können die Schulwegepläne ebenfalls aufgegriffen und bearbeitet werden.

Verkehrserziehung – Mobilitätserziehung

An vielen Schulen beschränkt sich die Mobilitätserziehung derzeit auf die Fahrradprüfung, die in der 4. Klasse durchgeführt wird. Eine umfangreiche, projektorientierte und fächerübergreifende Mobilitätserziehung kann einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, eine nachhaltige Mobilität umzusetzen und mehr Sicherheit im Verkehr zu gewährleisten. Hierbei ist die Partizipation von Kindern und Jugendlichen an der Planung und Durchführung von z. B. Fahrrad-Erkundungsfahrten rund um die Schule, Aktionstagen zum jährlichen „Zu Fuß zur Schule“-Tag oder bei Untersuchungen ihrer Alltagswege ausdrücklich zu fördern. So kann die Wahrnehmung für Gefahrensituationen geschärft und ein nachhaltiges und sicheres Verhalten im Verkehr eingeübt werden.

Als Akteure im Rahmen der schulischen und außerschulischen Mobilitätserziehung können neben Eltern, Lehrerinnen und Lehrer auch die Polizei, die örtliche Verkehrswacht, die Kommunen oder Verbände Unterstützung anbieten.

¹ Als Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg zählt der Bundesverband der Unfallkassen diejenigen Unfälle, die sich „auf einem mit dem versicherten Besuch eines Kindergartens, einer Schule oder Hochschule zusammenhängenden Weg ereignet haben (...) und bei denen Kinder, Schüler oder Hochschüler infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen so verletzt wurden, dass eine ärztliche Behandlung in Anspruch genommen werden musste“ (Bundesverband der Unfallkassen, 2004). Vergleichbare Zahlen des Statistischen Bundesamtes beziehen sich auf das Alter der Verunglückten, unterscheiden aber nicht nach dem Anlass (hier: Schulweg), so dass sie von den Zahlen der Unfallkassen z. T. abweichen.

Zielgruppenspezifische Beteiligungsmöglichkeiten

Schülerinnen und Schüler, Lehrerinnen und Lehrer, Eltern, Planerinnen und Planer sowie Kommunen haben dabei verschiedene Möglichkeiten, sich mit sicheren Schulwegen und einer nachhaltigen Mobilität(-erziehung) auseinanderzusetzen. Beispielhaft seien hier die folgenden genannt (nach Spitta, 2004):

Schülerinnen und Schüler:

- Stadtteilerkundungen
- Beteiligung an Kinderverkehrsgutachten und speziellen Planungsvorhaben
- Ausflüge mit wechselnden Verkehrsmitteln (z.B. Rad und ÖPNV)
- Projektwochen zum Thema „Verkehr“
- Fahrrad-AG

Eltern, Lehrerinnen und Lehrer, Planerinnen und Planer

- Einüben des Schulweges zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad
- Einrichtung eines „Walking Bus“
- Integration des Themas „Nachhaltige Mobilität“ in den Lehrplan / den Unterricht
- kindgerechte Verkehrsplanung
- Beseitigung von Gefahrenstellen
- Kooperation mit Vereinen und Verbänden, Agenda 21-Gruppen
- Lobbyarbeit

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. – Aktionen und Kampagnen

Der VCD setzt sich seit seiner Gründung 1986 für eine nachhaltige Mobilität und die Belange aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ein. Als Mitgliederverband und durch seine Struktur aus Landes- und Kreisverbänden können die Mobilitätsansprüche von Kindern und Jugendlichen flächendeckend kommuniziert und unterstützt werden. Ergänzt wird das Themenfeld Kinder und Jugendliche im Verkehr durch einen eigenständigen Arbeitskreis, der sich aus Lehrerinnen und Lehrer, Eltern, Expertinnen und Experten der Mobilitätserziehung zusammensetzt.

Um die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im (Straßen-) Verkehr zu visualisieren, hat der VCD in den vergangenen Jahren verschiedene Kampagnen und Projekte durchgeführt: 1996 startete der VCD die Mitmachaktion „Platz da! Kinder werden aktiv.“, bei der über 6.000 Kinder ihr Wohnumfeld auf Verkehrssicherheit und Kindertauglichkeit hin untersuchten. Die Ergebnisse mündeten in das Erste Deutsche Kinderverkehrsgutachten, das auf den ureigenen Erfahrungen der Kinder und Jugendlichen basierte.

In Zusammenarbeit mit dem Klimabündnis folgte 2002 die Kampagne „Auf Kinderfüßen durch die Welt“, bei der die Klimakonferenz in Johannesburg Pate stand. Indem die Kinder ihre Alltagswege umweltfreundlich zurücklegten, sammelten sie „Grüne Meilen“, die sie symbolisch auf den Weg nach Südafrika führten.

Im gleichen Jahr begann der VCD in Kooperation mit dem Ifeu-Institut (Heidelberg) und der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd das vom UBA geförderte Forschungsvorhaben „Nachhaltige Mobilität in der Schule“ (vgl. Vortrag Lothar Eisenmann), bei dem die Praxis der Mobilitätserziehung an deutschen Schulen untersucht und Bausteine für ein Curriculum „Bildung für eine nachhaltige Mobilität“ entwickelt wurden.

14.3 Sicherheit aktiv gestalten: Das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS“

Annegret Neumann, Koordinierungsstelle „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche beim VRS“, Köln



Seit Juli 2004 ist beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) die Koordinierungsstelle zur vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche eingerichtet. Projektpartner sind neben dem VRS der Rheinische Gemeinde-Unfallversicherungsverband (RGUVV) und das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie die Bezirksregierung Köln. Die Projektlaufzeit ist auf drei Jahre angelegt.

Die Zielsetzung

Ziel ist die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen bei gleichzeitiger Förderung ihrer eigenständigen und sicheren Mobilität. Dies soll erreicht werden durch die Vernetzung der verschiedensten Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung für Kinder und Jugendliche auf der kommunalen Ebene. Aufgabe der Koordinierungsstelle ist die Beratung und Unterstützung der Kommunen bei der verwaltungsinternen und der lokalen Vernetzung.

Das Netzwerk

Alle interessierten Städte, Gemeinden und Kreise haben sich im Juni im Rahmen einer Bürgermeisterkonferenz zum Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS“ zusammengeschlossen (zurzeit 27 Mitglieder). Mit der Unterzeichnung der Beitrittsurkunde verpflichten sich die Städte, Kreise und Gemeinden „auf kommunaler Ebene die verwaltungsinternen und externen Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung zusammenzuführen mit dem Ziel, die Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen zu reduzieren und ihre selbstständige Mobilität zu fördern.“

Der Erfahrungsaustausch im Netzwerk

Ebenso verpflichtend ist die Beteiligung am VRS-weiten Erfahrungs- und Informationsaustausch mit den anderen kommunalen Gebietskörperschaften des Netzwerkes. Nur so ist u. a. gewährleistet, dass die existierenden Materialien und Kampagnen auch nutzbringend zur Anwendung kommen. Für die Arbeit vor Ort hat die Koordinierungsstelle Handlungsempfehlungen für die Einrichtung einer vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche auf kommunaler Ebene herausgegeben.

Die Maßnahmen

Jungclevermobil. Die Öffentlichkeitsarbeit der Netzwerkkommunen wird durch ein gemeinsames Logo unterstützt (s. o.).

Im Vordergrund stehen zurzeit gemeinsame Kampagnen zur eigenständigen und sicheren Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf ihrem Weg zur Schule. Hierzu hat die Koordinierungsstelle für die kommunale Arbeit einen Leitfaden zur Erstellung eines Schulwegratgebers erarbeitet. Der Schulwegratgeber ermöglicht es, anhand eines konkreten Projektes die Vernetzung der kommunalen Verwaltung mit den Schulen, der Polizei und weiteren lokalen Vertretern von Verkehrssicherheitsarbeit (z. B. Verkehrswacht, Verkehrsunternehmen, ADAC, ADFC, VCD, DKSB u. a.) zu initiieren. Die Schulen sind entsprechend der Rahmenvorgaben verpflichtet Schulverkehrspläne zu erstellen. Sie sind hierbei auf die Zusammenar-

beit mit außerschulischen Partnern angewiesen. Um Synergieeffekte zu nutzen, sollen Materialien und vorhandenes Know-how in den Netzwerkkommunen ausgetauscht werden.

Bei den Verkehrsunternehmen im VRS existieren zurzeit verschiedene verkehrspädagogische Projekte und Maßnahmen. Busschul- und Busbegleiterprojekte tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Unterrichtsmaterial kann die Benutzung von Bus und Bahn fördern und aus der Sicht der Verkehrsunternehmen zu einer frühzeitigen Kundengewinnung und Kundenbindung führen. Sinnvoll ist auch hier die Bekanntmachung, Absprache und Koordination einzelner Maßnahmen verbunden mit einem Erfahrungsaustausch.

Die überregionale Vernetzung

Ebenfalls in die Arbeit eingebunden werden die Erfahrungen anderer vernetzt arbeitenden „Kinderunfallkommissionen“ aus dem gesamten Bundesgebiet. Hierzu ist im Mai ein erstes Treffen von der Koordinierungsstelle organisiert worden, an dem rund 30 Vertreter von Kommissionen, begleitenden Universitäten und Institutionen teilnahmen.

Geplante Evaluation

Studentinnen und Studenten der Kölner Fachhochschule für öffentliche Verwaltung führen im Herbst eine erste Evaluation der Arbeit in den Netzwerkkommunen durch.

Verankerung von Konzepten und Maßnahmen

Um die Arbeit der Koordinierungsstelle langfristig abzusichern, werden parallel Kontakte zu potenziellen Sponsoren aufgenommen. Für das Projekt „Schulwegratgeber“ wurden bereits Gespräche geführt. Für die Netzwerkkommunen soll langfristig ein „Fördertopf“ zur Unterstützung der durchzuführenden Maßnahmen eingerichtet werden.

14.4 Zusammenfassung der Diskussion

Dr. Susanne Feuerbach, Büro für Nahverkehr, Frankfurt

Die Diskussionen im Workshop Kompetenzfeld „Sicherheit“ wurden von ca. 20 Teilnehmenden, die dem Workshop eine gute fachliche Basis gaben, sehr angeregt geführt. In der Abschlussrunde beschrieben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Workshop durch die große Anzahl von Beispielen und persönlichen Berichten als anregend und motivierend. Deutlich wurde im Verlauf der Diskussion die Komplexität des Themas „Sicherheit“.

Die inhaltlichen Schwerpunkte der vier Impulsreferate waren:

- Grundsätzliche Wissensvermittlung über Unfallanalysen und Präventionsmaßnahmen bei Kinderunfällen im Verkehr
- Best-Practice-Beispiele (Stadt Mönchengladbach/www.KidsinMG.de, „Schule bewegt“/VCD Deutschland)
- Bericht über gelungene Netzwerkarbeit

In der Diskussion wurden weitere – grundlegende – Fragen aufgeworfen, die nicht abschließend beantwortet werden konnten:

- Thema Statistik – Es wurde die Frage aufgeworfen, auf welcher Grundlage Statistiken über Verkehrsunfälle bei Kindern erstellt werden und welche Unfälle damit abgebildet bzw. nicht abgebildet werden.
- Thema „Das verkehrsgerechte Kind“ – Was können Kinder im Straßenverkehr leisten?
- Thema „Finanzierung“ – Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurden mehrere Möglichkeiten für die Finanzierung von Projekten aufgezählt bspw. Spendenmailing. Der öffentliche Druck, ein langer Atem und die gute Vernetzung verschiedener Akteure sind wichtige Rahmenbedingungen für eine Finanzierung von Maßnahmen.

Die Suche nach dauerhaften Lösungen bleibt eine permanente Anforderung in diesem Themenfeld. Deutlich wurde, dass durch differenzierte, örtlich angepasste Maßnahmen Unfallzahlen gesenkt werden können. Ebenso führt eine institutionalisierte Netzwerkarbeit von unterschiedlichen Akteuren (z. B. Kinderunfallkonferenzen) zu einer eindeutigen Reduktion von Unfällen. Allerdings beobachteten mehrere Teilnehmerinnen und Teilnehmer für das Jahr 2005 einen Anstieg der Unfallzahlen. Die Ursachen für den Anstieg konnten im Workshop allerdings (noch) nicht geklärt werden.

In der Diskussion kristallisierten sich zwei Spannungsfelder heraus: Zum einen die Frage „Wird bei baulichen Maßnahmen angesetzt oder bei Maßnahmen, die das Verhalten von Menschen beeinflussen sollen?“ und zum anderen die Frage „Soll die verkehrliche oder die soziale Sicherheit verbessert werden?“. Insbesondere die letzte Frage wurde an verschiedenen Stellen aufgeworfen und sollte bei einer weiteren Tagung aufgegriffen werden.

Petra Bollich, VCD, formulierte sehr treffend folgendes Schlusswort: „Anfangen mit dem Fokus ‚realistisch bleiben‘ – Weitermachen mit dem Fokus ‚Bewährtes fortführen und sinnvoll ergänzen“.

Impressum

Innerhalb der Veranstaltungsreihe „Junge Menschen und Mobilität“ fand die vorliegend dokumentierte Fachtagung im Jahr 2005 erstmalig in Dortmund statt. Veranstalter dieser Tagung war das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW) in Kooperation mit dem Auto Club Europa (ACE), dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und traffiQ – Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH, Frankfurt.

Projektleitung:

Doris Bäumer

Projektbearbeitung:

Doris Bäumer und Evelin Unger-Azadi

Redaktionelle Bearbeitung:

Evelin Unger-Azadi und Ronald Harmel

Verfasser:

Dr. Antje Flade, Sara van Dyck, Evelin Unger-Azadi, Lothar Eisenmann, Andreas Lieberum, Doris Bäumer, Werner Blanke, Hans-Peter Frittgen, Reinhold Heimer, Martin Kraft, Peter Paul Wagner, Bernd Wiechert, Dr. Andreas Huber, Lutz Richert, Matthias Winter, Raimo J. Harder, Hans-Conrad Walter, Eva Neumann, Matthias Knobloch, Martin Schreiner, Sabine Nallinger, Christian Rieger, Melanie Landefeld, Jens Leven, Swantje-A. Küpper, Udo Lutz, Theo Jansen, Jürgen Blum, Patricia Reich, Dirk Boenke, Petra Bollich, Annegret Neumann, Dr. Susanne Feuerbach

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
Postfach 10 17 64
44017 Dortmund
Telefon: +49 (0)231 9051-0
Telefax: +49 (0)231 9051-155
E-Mail: poststelle@ils.nrw.de
URL: www.ils.nrw.de

Kontakt:

Dipl.-Ing. Evelin Unger-Azadi
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
Postfach 10 17 64
44017 Dortmund
Telefon: +49 (0)231 9051-223
Telefax: +49 (0)231 9051-280
E-Mail: evelin.unger-azadi@ils.nrw.de

© ILS NRW, 2006. Alle Rechte vorbehalten.

Diese Veröffentlichung darf – auch auszugsweise und in welcher Form auch immer – nur mit schriftlicher Genehmigung des ILS NRW vervielfältigt werden.

Es ist ausdrücklich untersagt, ohne schriftliche Zustimmung des ILS NRW, Kopien dieser Veröffentlichung oder von Teilen daraus an anderer Stelle öffentlich zu präsentieren (z. B. durch „Spiegeln“ dieser Datei auf anderen WWW-Servern) oder diese inhaltlich zu verändern.

Die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien für den persönlichen Gebrauch ist unter der Bedingung der korrekten Nennung der Urheberschaft ohne ausdrückliche Genehmigung des ILS NRW gestattet. Dies gilt auch für die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien, um diese in den Bestand einer öffentlich zugänglichen und/oder überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanzierten Bibliothek zu integrieren.

Dortmund, April 2006