



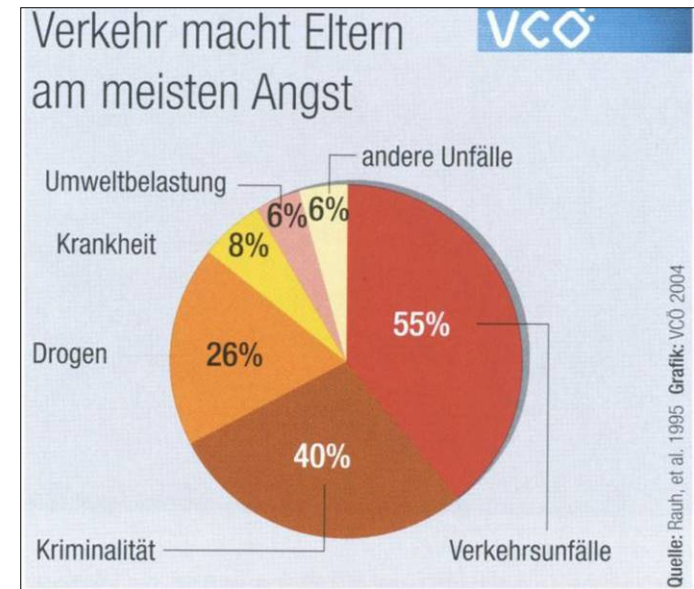
Die fahrradfreundliche Stadt – Planung mit Kindern und Jugendlichen

Dipl.-Ing. Juliane Krause
plan&rat, Braunschweig



Warum ist eine Planung für Kinder und Jugendliche so wichtig?

- Kinder / Jugendliche legen ihre Wege überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad zurück
- Verkehrs- und Siedlungsstruktur sind auf eine automobilen Gesellschaft ausgerichtet
- Lärm und Abgase beeinträchtigen Gesundheit und Leistungsniveau
- Ob mit oder ohne Radfahrprüfung – Kinder sind mit dem Rad unterwegs
- Kinderfreundlichkeit wird zunehmend zum Standortfaktor

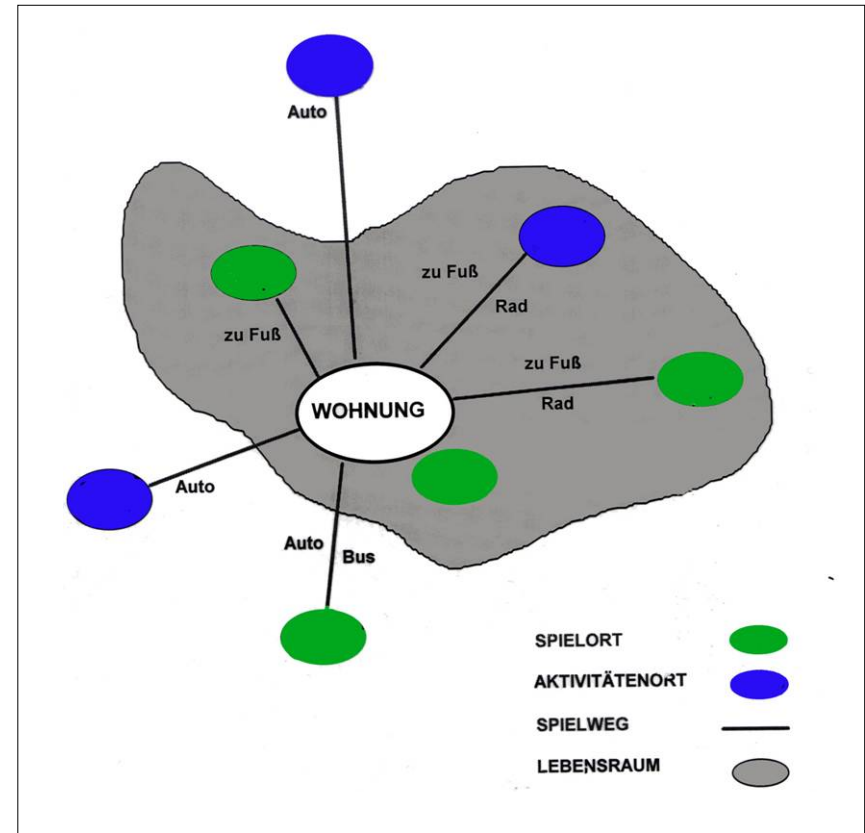


Warum sollten Kinder und Jugendliche Radfahren?

- Kinder und Jugendliche werden immer unsportlicher, bewegen sich zu wenig und werden immer dicker
- Eigenständige Mobilität wichtig für gesunde Entwicklung
- Radfahrende Kinder sind gesünder, motorisch fitter und aufmerksamer in der Schule
- „Eltern-Taxi-Fahrten“ nehmen ab

Aber notwendig:

- Sichere und attraktive Wege



Warum sind Kinder und Jugendliche zu beteiligen?

- Kinder und Jugendliche haben einen gesetzlichen Anspruch darauf
 - UNO-Konvention über die Rechte des Kindes
 - Europäische Charta über die Beteiligung der Jugendlichen am Leben der Gemeinden und Regionen
 - Kinder- und Jugendhilfegesetz (KJHG)
 - Gemeindeordnungen
- Sie sind die Experten für ihre Belange

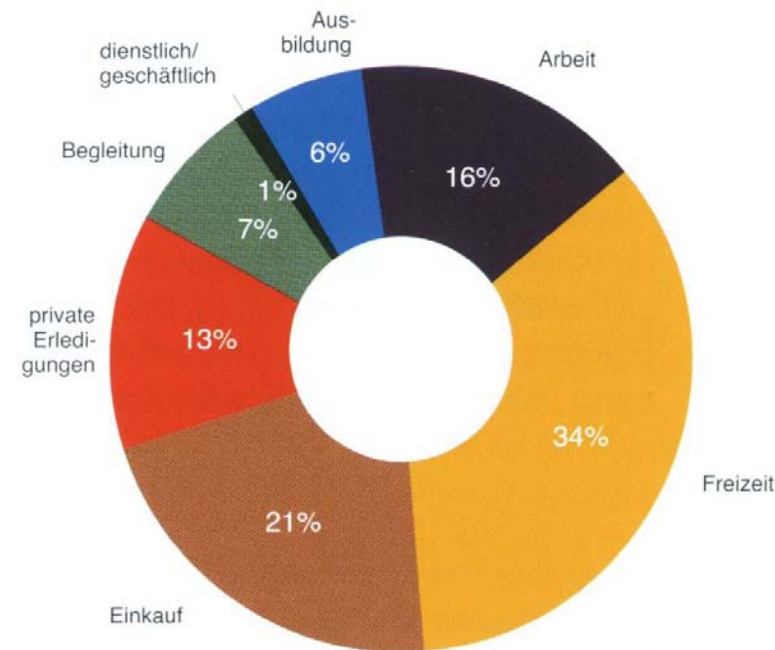
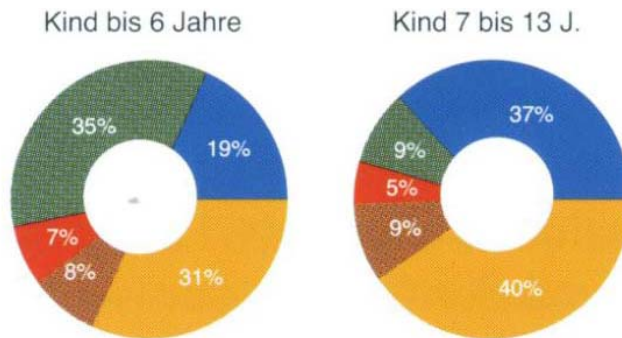


Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Die Aktivitäten unterscheiden sich von denen der Erwachsenen.

Die häufigsten Aktivitäten sind

- Wege zur Schule
- ♀ Stadtbummel/Einkauf
- ♀ Freund/Freundin besuchen
- Verwandte/Bekannte besuchen
- ♂ Spielen auf Spiel-/ bzw. Sportplatz



Verkehrsmittelwahl

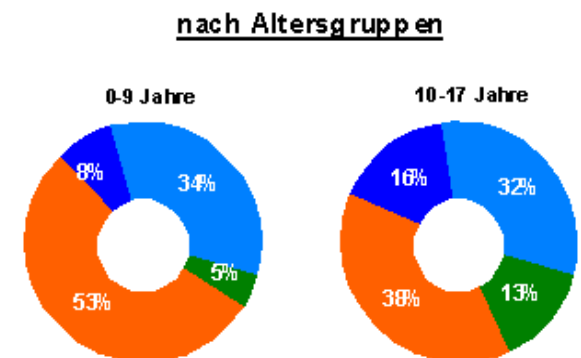
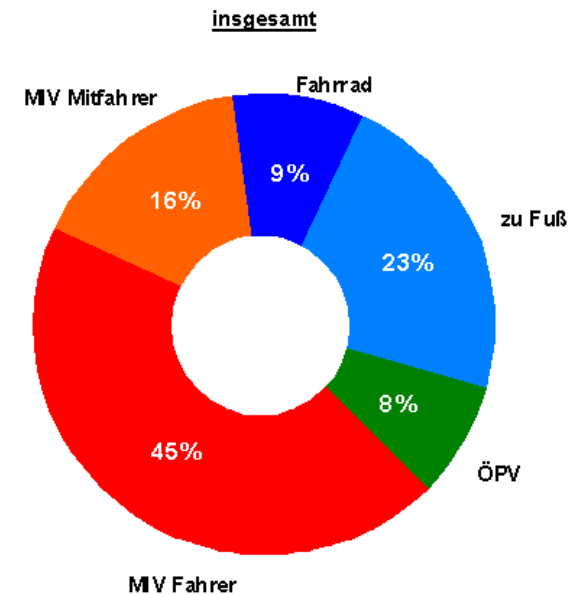
- Kinder & Jugendliche sind in erster Linie zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs
- Ein Drittel aller Wege wird im Auto zurückgelegt

Zeitvergleich (1985 – 2002):

- Der Anteil der PKW-Mitfahrten hat deutlich zu Lasten der Fuß- und Radwege zugenommen

Überwiegendes Verkehrsmittel:

- Mitfahrt in PKW (3-6 Jährige)
- Zu Fuß (6-10 Jährige)
- Radfahren (11-14 Jährige)

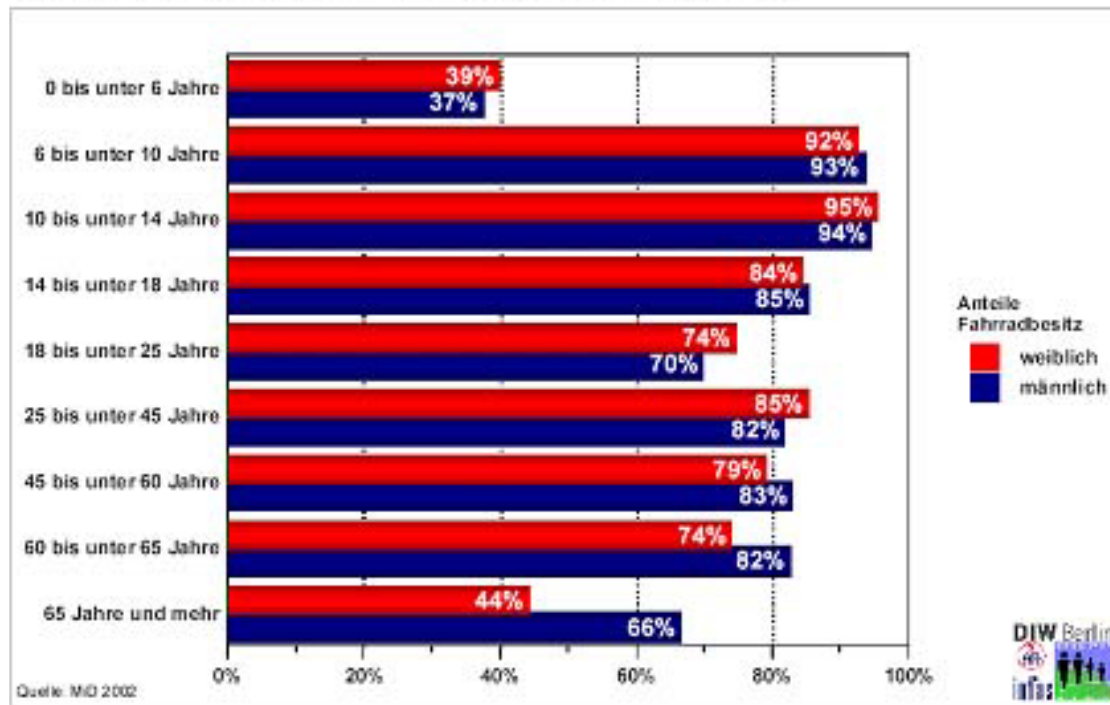


Das Fahrrad: Verkehrsmittel und Spielgerät

Wer hat eins?



Fahrradbesitz nach Altersklassen und Geschlecht 2002



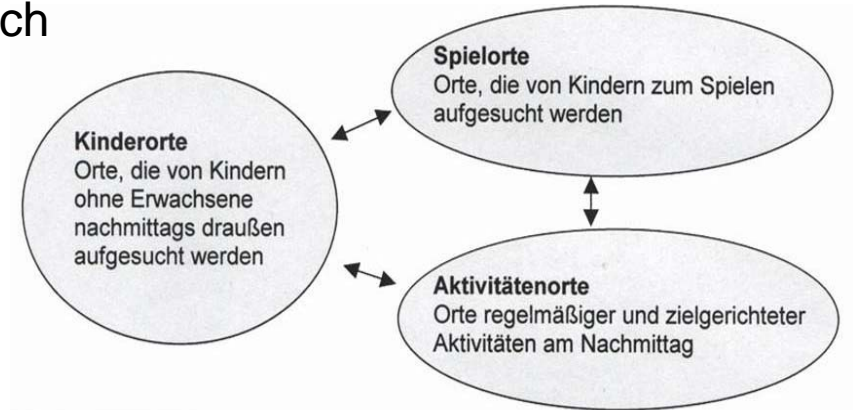
- Das Einstiegsalter liegt bei etwa 4 Jahren (2/3 der Kinder verfügen über ein Fahrrad)
- Bei den 6-10 Jährigen 90%.



Kinder und Jugendorte

Kinder- und Jugendorte sind grundsätzlich überall im öffentlichen Raum

- Straßenraum
- Belebte Orte
- Parks
- Grünanlagen



Kinderorte

Kinderorte sollten Aktivitäten zulassen,
die viel Platz benötigen

- Ballspiele
- Fangspiele
- Verstecken
- Radfahren

Spiel- und phantasieanregend sind

- Hecken
- Bäume
- Zäune
- Treppen
- Wasserläufe



Jugendorte

Beliebte Jugendorte:

- Zentrale Plätze
- Innenstadt
- Einkaufsstraßen
- Haltestellen des ÖPNV
- Tordurchfahrten

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

- Offene Räume im gesamten Stadtgebiet
- Abgrenzbare Räume als Rückzugsmöglichkeit



Was kann die Planung tun?

Was können die Erwachsenen tun?

- **Spielraumvernetzung**
- **Entschleunigung des Verkehrs**
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung von autoarmen und damit kinderfreundlichen Wohngebieten
- Maßnahmen, die die „Stehzeuge“ in unseren Straßenräumen verringern
- Mobilitätsmanagement in der Schule
- Bewusstseinsbildung der Erwachsenen für die Belange von Kindern
- **Beteiligung von Kindern an der Planung**



Spielraumvernetzung

Spiel- und Aufenthaltsräume durch sichere / attraktive Radverkehrsverbindungen vernetzen

Quellen und Ziele

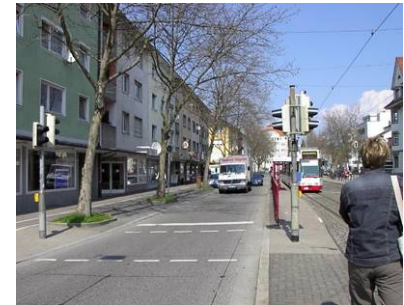
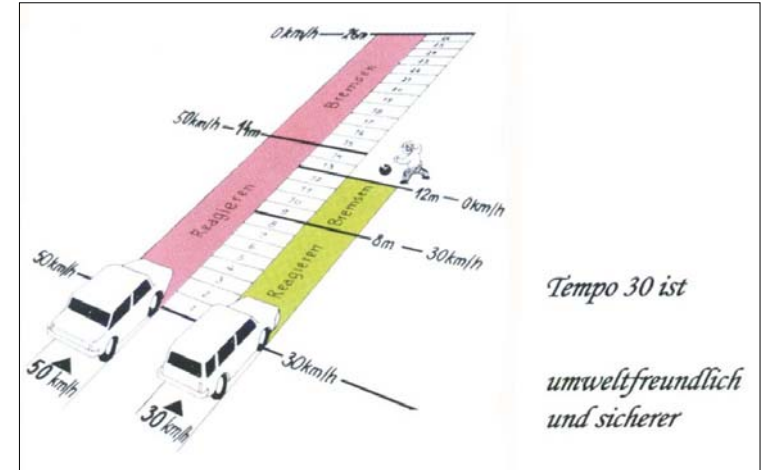
- Wohnungen, die elterliche und die von Freunden;
- Kindergärten;
- Schulen, zunehmend auch nachmittägliche Treffpunkte;
- **Einkaufsmöglichkeiten**, auch Kioske und Automaten;
- **die Innenstadt / das Zentrum**;
- Sport- und Spielanlagen;
- **(Park-) Plätze**;
- Freizeiteinrichtungen;
- Parks,
- **Übergangsstellen in die freie Landschaft**;
- Haltepunkte des ÖV;
- und alle anderen Orte, die für Kinder und Jugendliche interessant sind.



Sichere / attraktive Wege mit dem Rad

Entschleunigung des Verkehrs

- Flächendeckendes Stadttempo 30
- Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen (Verkehrsberuhigte Bereiche)
- Verkehrsberuhigung von Hauptgeschäfts- und Verkehrsstraßen



Sichere / attraktive Wege mit dem Rad

Erreichbarkeit ohne Störungen durch Automobilität

- Verbindungen durch Grünzonen
- Separate Wohnwege, die den Radverkehr zulassen
- Autofreie Hauptverbindungen

Netzdurchlässigkeit

- Öffnen von Einbahnstraßen
- Sackgassen weiterführen
- Verbindungen schaffen



Sichere / attraktive Wege mit dem Rad

Ausweisen von Fahrradstraßen

Hauptverbindungen des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz (z.B. zum Bahnhof, Schulzentrum, Innenstadt)

- Die Straße ist ein Radweg (Z 237 StVO), Autoverkehr zugelassen
- RadfahrerInnen haben Vorrang, dürfen auch nebeneinander fahren
- Autos dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren



Sichere / attraktive Wege mit dem Rad

Führung auf Hauptverkehrsstraßen

- Radwege
- Radfahrstreifen
 - machen die Straße optisch schmaler
 - sind benutzungspflichtig
 - Breite 1,60 m (mind. 1,25 m plus 0,25 m Breitstrichmarkierung)
- Gehweg / Radfahrer frei
 - Wahlmöglichkeit der Benutzung
 - Geeignet für Kinder (bzw. radelnde Erwachsene mit Kindern)

Ausreichend breite Radwege

- Regelbreite 1,6 m – 2,0 m
- Radwegbreite im Zweirichtungsverkehr: 2,5 m – 3,0 m



Ruhender Radverkehr

Sichere Fahrradabstellanlagen an Quellen und Zielen

- Quelle: Wohnung
- Ziel: Spiel- und Aktivitätenorte, Schulen

sicher: diebstahlsicher (Rahmen muss anschließbar sein)

attraktiv: überdacht



Schlussfolgerungen I

- Kinder sind nachmittags mit dem Rad unterwegs – unabhängig vom Alter und Geschlecht, ob mit oder ohne Radfahrprüfung
- Neben der Entschleunigung des Autoverkehrs hat die Vernetzung der Spielräume durch sichere und attraktive Verbindungen deshalb eine hohe Bedeutung
- Die Spielräume (Spiel- und Aufenthaltsorte) müssen den Planerinnen und Planern bekannt sein
- Die Planung von Radverkehrsnetzen und –verbindungen mit diesem Fokus ist eine wichtige Maßnahme zur Rückgewinnung des öffentlichen Raumes und zur Sicherung einer eigenständigen Mobilität



Schlussfolgerungen II

Definition von Leitlinien und Zielvorstellungen sind notwendig

Leitlinien und Zielvorstellungen (VEP Kiel, 2007)

- Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass Kindern und Jugendlichen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird.
- Der ÖPNV ist stärker auf die Belange von älteren Kindern/Jugendlichen auszurichten.
- Kinder und Jugendliche sind bei Themen, die ihr Lebensumfeld betreffen, in angemessener Weise zu beteiligen.

Strategische Ziele

I Arbeitsplätze schaffen

II Wissenschaft stärken

III Kinder- und familien-
freundlichste Stadt
werden

IV KIEL.SAILING CITY –
Welthauptstadt des Segelns

V Verkehrsanbindung
verbessern

VI Haushalt konsolidieren

VII Geschlechterge-
rechtigkeit umsetzen



Schlussfolgerungen III

**Kinder und Jugendliche sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer.
Sie sind wichtige Partner und sollten stärker beteiligt werden.**

Erfolgsfaktoren für Partizipationsprojekte

- Unmittelbarer Bezug zu ihrer Erlebniswelt
- Auswahl eines konkreten Planungsgegenstandes
- Einsatz geeigneter Methoden
- Zeitnähe (Ergebnisse und Umsetzung)
- Keine Überforderung
- Ernstnehmen ihrer Belange





**Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit**

