

Lokale Kinder- verkehrssicherheits- maßnahmen und -programme im europäischen Ausland

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 176

bast

Lokale Kinder- verkehrssicherheits- maßnahmen und -programme im europäischen Ausland

von
Walter Funk
Hendrik Faßmann
Ralf Zimmermann

unter Mitarbeit von

Rainer Wasilewski
Axel Eilenberger

Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 176

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A - Allgemeines
- B - Brücken- und Ingenieurbau
- F - Fahrzeugtechnik
- M- Mensch und Sicherheit
- S - Straßenbau
- V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BAST-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 82.284/2004
Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im Ausland

Projektbetreuung
Nicola Neumann-Opitz

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion

Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 3-86509-479-1

Bergisch Gladbach, März 2006

Kurzfassung – Abstract

Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland

Eine Umschau in sechs Ländern Europas lässt grobe Trends und je nationale Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im lokalen und regionalen Rahmen erkennen.

Die Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit für Kinder haben inhaltlich häufig die Verbesserung der Nachhaltigkeit kindlicher Mobilität zum Ziel. Kinder sollen sich häufiger selbst aktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegen und seltener passiv als Pkw-Mitfahrer. In der praktischen Umsetzung bilden (inter-)nationale Aktionstage oder -wochen häufig den organisatorischen Rahmen.

Darüber hinaus finden sich auch Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich nicht primär der Zielgruppe Kinder widmen, jedoch durch Engineering-Maßnahmen die Verkehrsumwelt von Kindern mit beeinflussen. Kinder profitieren dann im Zuge der Produktion von mehr Verkehrssicherheit als öffentliches Gut für alle Bewohner eines Gemeinwesens, von dessen „Konsum“ niemand ausgeschlossen werden kann.

In Ländern mit national quantifizierten Zielgrößen zur Reduzierung der Verkehrsunfallopfer ist die Einbeziehung der Gemeinden zur Zielerreichung besonders stark und die Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders erfolgreich. In allen Ländern sind Schulen herausgehobene Akteure der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder.

Für die weitere Diskussion in Deutschland erscheinen z. B. die im Ausland verbreiteten Schul-Mobilitätspläne und Fußgänger- oder Fahrrad-Busse interessant. Auch die Verbindung von Enforcement- mit Education-Maßnahmen erscheint bedenkenswert. Die auf Dauer gestellte Einrichtung eines Observatoriums für Verkehrssicherheit könnte wertvolle Hilfe für die Programm- und Aktionsentwicklung leisten. Auch Maßnahmen der Qualitätssicherung und des Benchmarking lassen Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit erwarten. Sowohl die Denk- und Handlungsweise „vom Kind aus“ als auch die Vernetzung mit Akteuren aus anderen Handlungsfeldern mit ähnlichen Zielen sollten verstärkt werden.

Der Originalbericht enthält als Anhänge Synopsen der lokalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen in tabellarischer Form für Kinder in Belgien, Frankreich, den Niederlanden, Österreich, Schweden, im Vereinigten Königreich sowie supranationale Maßnahmen. Auf die Wiedergabe dieser Anhänge wurde in der vorliegenden Veröffentlichung verzichtet. Sie liegen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen vor und sind dort einsehbar. Verweise auf die Anhänge im Berichtstext wurden zur Information des Lesers beibehalten.

Local road safety measures and programs for children in European countries

A review in six European countries identifies in broad outline trends and national priorities in the local (community based) or regional road safety work for children.

The efforts for more road safety for children often aim at the improvement of the sustainability of the children's mobility. Children should be active themselves more frequently by walking or cycling instead of moving passively as car passengers. In practice (inter-)national days or weeks of action form the organisational frame for such measures.

Moreover road safety measures can be found, that are not directed primarily towards children as the target group, but influence the traffic environment of children by applying general engineering measures. Children then profit from the production of more road safety as a public good for all inhabitants of a community, since nobody can be excluded from consuming it.

Countries defining quantitative national targets for the reduction of road casualties not only show a particularly strong involvement of the communities towards this aim, but also are very successful in improving road safety. In all countries schools are prominent actors in the field of local road safety measures for children.

Some widespread measures in foreign countries appear to be promising for further discussion in Germany, e.g. school mobility plans and the so called walking or cycling busses. Also the combination of enforcement measures with

education measures appears to be interesting. The founding of an observatory for road safety could provide valuable assistance for the development of road safety programs and measures. Successes in road safety work can also be expected by quality assurance or benchmarking measures. Thinking and acting "from the viewpoint of the child" as well as networking with actors out of other fields with similar aims should be intensified.

The original report contains synopses of the local traffic safety measures as appendices in the form of tables, as well as supranational measures, for children in Belgium, France, the Netherlands, Austria, Sweden, the United Kingdom. The reproduction of these appendices in the present publication has been rejected. They are available at the Federal Highway Research Institute and can be viewed there. References to the appendices in the report have been maintained for the information of the reader.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7	3.3.2	Sécurité routière à Aubagne („Straßen- verkehrssicherheit in Aubagne“)	21
2	Belgien	8	3.3.3	Conduire, bien se conduire („Lenken, sich gut verhalten“)	21
2.1	Wallonien	8	3.3.4	La Ligue contre la Violence Routière („Die Liga gegen Gewalt auf der Straße“)	21
2.1.1	Staatliche Maßnahmen	8	3.3.5	La Route des Jeunes („Die Straße der Jugend“)	22
2.1.1.1	Plan national de sécurité („Nationaler Sicherheitsplan“)	8	3.3.6	Ratgeber zur Durchführung von Projekten zur Prävention von Verkehrsunfällen	22
2.1.1.2	Plans de Déplacements Scolaires (PDS) („Aktionspläne Schulweg“)	8	3.3.7	Wettbewerb „Écharpes d'Or“ der Prévention Routière	22
2.1.2	Zivilgesellschaftliche Maßnahmen	9	3.3.8	Aktionen der Prévention MAIF	22
2.1.2.1	Pro Velo	9	3.4	Schulwegprogramme in Vor- und Grundschule	23
2.1.2.2	Le ramassage scolaire à vélo („Der Schulweg mit dem Fahrrad“)	10	3.4.1	Marchons vers l'école	23
2.2	Flandern	10	3.4.2	Weitere Schulwegprogramme	24
2.2.1	Mobilitätsconvenants („Mobilitäts- vereinbarungen“)	10	3.5	Weitere Einzelbeispiele	25
2.2.2	Veilig en milieuvriendelijk naar school („Sicher und umweltfreundlich zur Schule“)	12	4	Niederlande	26
2.2.3	Scholenovereenkomst („Schulverein- barung“)	12	4.1	Verkeersouders („Verkehrseltern“)	26
2.2.4	Schoolvervoerplan („Schul- Mobilitätsplan“)	13	4.2	Brabants VerkeersVeiligheidsLabel (BVL) („Verkehrssicherheitszertifikat der Region Brabant“)	27
2.2.5	Jongeren proces-verbaal en de verkeersklas („Jugendanzeige und Verkehrsunterricht“)	13	4.3	Schoolroutes („Schulwege“)	28
2.2.6	Fietspoolen („Fahrrad-Bus“)	14	4.4	Weitere Einzelbeispiele	28
2.2.7	Voetpoolen („Fußgänger-Bus“)	14	5	Österreich	28
2.2.8	Weitere Einzelbeispiele	14	5.1	Leitfaden Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden	28
2.3	Hauptstadregion Brüssel	15	5.2	„Vision Zero – Keine Verkehrstoten in unserer Gemeindel!“	30
2.3.1	Brevet de cycliste	15	5.3	Schul-Mobilitätspläne	31
2.3.2	Zivilgesellschaftliche Maßnahmen	16	5.4	„Verkehrsdetektive unterwegs!“ / Kinderverkehrsgutachten	32
3	Frankreich	16	5.5	„Auf Kinderfüßen zum Mond. Wir sammeln Grüne Meilen“	32
3.1	Staatliche Maßnahmen	17	5.6	GmoaBus Pötsching	32
3.1.1	Schulische Verkehrserziehung	17	6	Schweden	33
3.1.2	Schaffung von Informationsmöglichkeiten	18	6.1	„Forsche und lerne“	33
3.1.3	Label vie („Etikett Leben“)	19	6.2	Kindersicherung in der Region Dalarna	34
3.2	Maßnahmen auf der Ebene von Gebietskörperschaften	19	6.3	Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit in Motala	34
3.2.1	Plan départemental d'action de sécurité routière („Aktion im Rahmen des Aktions- plans zur Verkehrssicherheit“)	19	6.4	Schüler erforschen ihren Schulweg	35
3.2.2	Conseils d'enfants et de jeunes („Räte der Kinder und Jugendlichen“)	20	6.5	Zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Schule ..	36
3.3	Zivilgesellschaftliche Maßnahmen	21	6.6	Weitere Einzelbeispiele	36
3.3.1	Zero Accident („Null Unfälle“)	21			

7	Vereinigtes Königreich	36
7.1	Neighbourhood Road Safety Initiative	37
7.2	Travelling to School: An Action Plan (Schul-Mobilitätspläne)	38
7.3	Home Zones	40
7.4	Urban Safety Management Guidelines.....	41
7.5	Beispiel: „Safer City“-Projekt in Gloucester	42
7.6	Einrichtung sog. „Walking Bus“-Routen (Fußgänger-Bus)	42
7.7	Schottland	43
7.8	Weitere Einzelbeispiele	43
8	Supranationale Maßnahmen	44
8.1	„European Mobility Week“	45
8.2	„In Town Without My Car!“ („Mobil ohne eigenes Auto!“)	45
8.3	Aktionswoche „International Walk to School“	45
8.4	„Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment“ (SMILE).....	46
8.5	„Developing Urban Management and Safety“ (DUMAS)	46
8.6	„Inventory and Compiling of a European Good Practice Guide on Road Safety Education Targeted at Young People“ (ROSE 25)	47
8.7	Europäische Rotkreuz-Kampagne zur Straßenverkehrssicherheit 2003 / 2004.....	48
9	Zusammenfassung und Handlungs- empfehlungen	48
9.1	Zusammenfassung	48
9.1.1	National quantifizierte Zielgrößen für Unfallopfer.....	49
9.1.2	Vorteile gemeindebasierter Verkehrs- sicherheitsmaßnahmen für Kinder.....	49
9.1.3	Lokaler Akteur Schule.....	50
9.1.4	Unbeabsichtigte Folgen absichts- geleiteten Handelns	50
9.1.5	Nationale Besonderheiten der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder	51
9.2	Handlungsempfehlungen.....	51
	Literatur	54

1 Einleitung

Möglichkeiten der Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene werden in Deutschland bereits seit längerem thematisiert (vgl. KRUG et al. 2004, BAIER et al. 1991, HERZHAUSER 1990, SCHELLENBERG et al. 1983). Als Ziele der heutigen kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit lassen sich mit RAUH (Ohne Jahr) die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Vermeidung risikobehafteter „Zwangsmobilität“ (mit dem Pkw) und die Förderung einer sicherheitsoptimierten Verkehrsmittelwahl zusammenfassen. Die hierzu benötigten Instrumente gehen weit über rein technische Sicherheitsmaßnahmen im Sinne des Engineering hinaus und umfassen auch Aspekte

- der Raumordnung,
- der Flächennutzungsplanung,
- der Öffentlichkeitsarbeit,
- des Ausbaus des ÖPNVs und
- der Infrastrukturpolitik (vgl. RAUH Ohne Jahr).

Häufig sind Kinder nur eine der möglichen Zielgruppen kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit. Ein wichtiger Aspekt des entsprechenden Engagements in einer Gemeinde ist jedoch im ökonomischen Sinn die Produktion von Verkehrssicherheit als (quasi) öffentliches Gut (vgl. RECKTENWALD 1981: 419). Dessen Charakteristikum der Nicht-Ausschließbarkeit besagt, dass niemand vom Konsum des „Gutes“ Verkehrssicherheit ausgeschlossen werden kann. D. h. lokale Verkehrssicherheitsmaßnahmen, deren Hauptzielgruppe Kinder sind, kommen darüber hinaus nicht nur auch anderen „schwachen“ Verkehrsteilnehmern zugute, sondern stiften Nutzen in Form erhöhter Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Umgekehrt profitieren Kinder im allgemeinen auch durch Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von anderen sog. „schwachen“ Verkehrsteilnehmergruppen (vgl. hierzu FUNK 2004: 98).

FUNK (2004: 61ff) hat eine Reihe von Vorteilen kleinräumig organisierter lokaler / regionaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder aufgelistet:

- Die Einsicht in die prinzipielle Begrenztheit der kindlichen Entwicklungsdynamik und die damit zwangsläufig einhergehende Überforderung von Kindern im Straßenverkehr,
- das Wissen um die Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr, insbesondere des Ortsbezugs,
- die überwiegend innerörtliche Mobilität von Kindern (vgl. hierzu FUNK, FASSMANN 2002),

- die gegenwärtige Neupositionierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder in Deutschland,
- die Forderung nach der Beachtung der didaktischen Prinzipien des Ortsbezugs und der Handlungsorientierung in Verkehrssicherheitsmaßnahmen,
- die Abkehr von der einseitigen Betonung des edukatorischen Aspektes der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder oder
- der auf der kommunalen Ebene gesehene Handlungsbedarf in der Kinderpolitik.

Als offensichtliche Vorteile eines kleinräumigen Ansatzes – bei dem eine Kommune jeweils das Setting für die inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Thema Straßenverkehr abgibt – fallen unmittelbar auf:

- Die Überschaubarkeit der lokalen Verkehrsverhältnisse,
- die Kürze der Kommunikations- und Entscheidungswege und
- die guten Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung.

Im hier vorgelegten Bericht werden entsprechende Erfahrungen aus dem europäischen Ausland dokumentiert. Die Suche nach lokalen / regionalen Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programmen war durch die Projektausschreibung auf folgende Länder begrenzt, in denen jeweils zunächst die in Klammern genannte nationale Organisation für Verkehrssicherheitsforschung kontaktiert wurde:

- Belgien (Institut Belge pour la Sécurité Routière, IBSR / Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, BIVV),
- Frankreich (Institut National de Recherche sur les Transports et Sécurité, INRETS),
- die Niederlande (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV),
- Österreich (Kuratorium für Verkehrssicherheit, KFV),
- Schweden (Väg- och transportforskningsinstitut, VTI) und
- Vereinigtes Königreich (Transport Research Laboratory, TRL).¹

Darüber hinaus lieferten länderspezifische Internetsuchanfragen Hinweise auf weitere einschlägige

¹ Die Auflistung der untersuchten Länder erfolgt in alphabetischer Reihenfolge.

ge Maßnahmen, Verkehrssicherheits-, Verkehrserziehungs- oder Umsetzerorganisationen bzw. kompetente Ansprechpersonen.² Die Recherche erfolgte ausschließlich mittels Internet, die Kontaktaufnahme mit den Maßnahmeträgern bzw. Umsetzern nahezu ausschließlich per E-Mail.

In den nachfolgenden Kapiteln werden

- die in den einzelnen Ländern gefundenen lokalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme für Kinder dokumentiert,
- entsprechende Projekte auf supranationaler Ebene kurz vorgestellt,
- die recherchierten Maßnahmen zusammenfassend charakterisiert und
- ihre Übertragbarkeit auf deutsche Verhältnisse angerissen.

Eine Synopse der lokalen / regionalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder findet sich – separat für jedes betrachtete Land – im Anhang dieses Berichtes.

Weder waren für alle nachfolgend vorgestellten Maßnahmen stets vergleichbare Informationen veröffentlicht bzw. zu recherchieren, noch kann der Anspruch erhoben werden, die relevante Maßnahmenlandschaft in der Kürze der Projektbearbeitungszeit erschöpfend überblickt und dokumentiert zu haben. Allerdings lässt die kurze Umschau sicherlich grobe Trends und je nationale Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im lokalen und regionalen Rahmen erkennen.

2 Belgien

Aufgrund der politischen Gliederung Belgiens in einen Bundesstaat aus drei Regionen (Wallonien, Flandern und die Hauptstadtregion Brüssel) und drei (Sprach-)Gemeinschaften (Französische, Flämische und Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens)³ bietet sich auch im Kontext der Recherche kommunal / regional vernetzter Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder eine Differenzierung zwischen Regionen an.

Die über das Ministerium der deutschsprachigen Gemeinschaft in Eupen zu recherchierenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder erwiesen sich alle als flächendeckend praktizierte Schul-Verkehrserziehungsmaßnahmen ohne besonderen

lokalen / regionalen Bezug und werden deshalb in diesem Bericht nicht dokumentiert. Differenziert nach den Regionen, werden nachfolgend französischsprachige und flämische Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder unterschieden.

2.1 Wallonien

2.1.1 Staatliche Maßnahmen

2.1.1.1 Plan national de sécurité („Nationaler Sicherheitsplan“)

Die belgische Regierung hat im „Plan national de sécurité“ (PNS) 2004 – 2007 („Nationaler Sicherheitsplan“) das Ziel definiert, die Anzahl im Straßenverkehr Getöteter und Schwerverletzter bis 2006 gegenüber den Zahlen der Referenzperiode 1998 – 2000 um 33 %, und bis 2010 um 50 %, zu senken.⁴ In diesem Zusammenhang kommen der föderalen Polizei vier übergeordnete Aufgaben zu:⁵

- Die Datenbasis zu Verkehrsunfällen zu aktualisieren,
- die Präsenz auf den Autobahnen zu verstärken,
- Kontrollen zu verstärken und
- die Zusammenarbeit mit der „Police locale“ („lokale Polizei“) zu verstärken.

Die „Police locale“ soll zu Zwecken der Verkehrserziehung in Schulen personell und materiell unterstützt werden. Die Polizei unterrichtet dort auch anhand von mobilen Verkehrsparcours („pistes de circulation“). In diesen Parcours können die Schüler unter Aufsicht der Polizei richtiges Verkehrsverhalten einüben.

2.1.1.2 Plans de Déplacements Scolaires (PDS) („Aktionspläne Schulweg“)

Von besonderer Bedeutung sind die „Plans de Déplacements Scolaires“ (PDS)⁶ („Aktionspläne Schulweg“) des Ministère de l'Équipement et des Transports (Ministerium für Infrastruktur und Transport) in Wallonien, an dem sich das Institut belge pour la sécurité routière (IBSR, „Belgisches

² Diese sollen hier nicht explizit aufgezählt werden.

³ Vgl. hierzu z. B. http://de.wikipedia.org/wiki/Belgien#Politische_Gliederung vom 29.04.2005.

⁴ Vgl. http://www.polfed.be/police/polfed/trafic/Plan_daction%202005_securiteroutiere.pdf vom 14.03.2005.

⁵ In Belgien werden föderale und lokale Polizei unterschieden, vgl. <http://www.police.be> vom 14.03.2005.

⁶ Vgl. <http://mobilite.wallonie.be/pds/index.html> vom 10.03.2005. Hier finden sich auch eine Reihe von Materialien und Instrumente zur Umsetzung der Aktionspläne.

Institut für Straßenverkehrssicherheit“)⁷ beteiligt. Erklärtes Ziel der Kampagne ist eine nachhaltige Mobilität.⁸ Da knapp zwei Drittel der Schulkinder von ihren Eltern im Auto zur Schule gebracht werden, sind zu den morgendlichen Spitzenzeiten sehr viele Autos auf den Straßen unterwegs, wodurch die Sicherheit sowohl für Autonutzer als auch für sonstige Verkehrsteilnehmer leidet. Schädliche Auswirkungen auf die Umwelt kommen hinzu. Mit den PDS soll darauf hingewirkt werden, dass Schüler unter möglichst hohen Sicherheitsstandards mit anderen Transportmitteln (zu Fuß, mit dem Fahrrad oder in gemeinsam genutzten Pkw) zur Schule gelangen. Dadurch soll für Schüler und andere Verkehrsteilnehmer die Sicherheit auf dem Schulweg langfristig stabil bleiben. Von der Region werden Handlungsleitfäden für die in diese Kampagne eingebundenen Akteure (Schulen, Verbände, Verwaltung, Polizei) bereitgestellt, anhand derer eine nachhaltige Mobilität erreicht werden soll. Dabei wird für jede einzelne Schule folgendes Vorgehen, vorgeschlagen (vgl. MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS DE LA RÉGION WALLONNE 2003a: 5ff).⁹

- Vorbereitung: Zusammenstellung einer Kommission, die sich aus Vertretern von Kommune, Schulleitung, Lehrerschaft, Elternbeiräten, Polizei, ÖPNV, Fahrradclubs usw. zusammensetzt. Dieses Gremium definiert die im Verlauf eines Schuljahres zu lösenden Probleme.
- Diagnostik:
 - ◆ Bestandsaufnahme der Erreichbarkeit der Schule, Infrastruktur, Organisation des Zugangs, Schulumgebung, Charakteristik der Schulwege usw.;
 - ◆ Mobilitätsverhalten der Schüler: Tageszeiten der Mobilität, benutzte Verkehrsmittel usw.;
- Erstellung eines Aktionsplans: Ziele, Art der Aktionen (Infrastrukturmaßnahmen, Verkehrserziehung, Organisation der Schülermobilität);
- Durchführung der Aktionen;
- Evaluation und Überführung der Aktionen in die Schulwegroutine;

In den Jahren 2001 und 2002 wurde in einem Pilotprojekt an zehn wallonischen Schulen die Durch-

führung des PDS erprobt. In einem Bericht über die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt führt das Ministerium für Infrastruktur und Transport folgende Faktoren auf, die für eine gelungene Umsetzung des PDS entscheidend sind (vgl. MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS DE LA RÉGION WALLONNE 2003b: 22ff):

- Die Gründung einer Mobilitätskommission („commission de mobilité“) in den Schulen, welche die verschiedenen Akteure (Lehrer, Eltern, Schüler, Polizei, Verwaltung) umfasst.
- Der Kommission ist eine aussagekräftige Informationsbasis über die Umstände und Voraussetzungen der jeweiligen Schule zur Verfügung zu stellen, anhand derer neue Mobilitätskonzepte entwickelt werden können.
- Die Umsetzung eines PDS bedarf einer ausreichend großen Anzahl Beteiligter, die sich über mehrere Monate hinweg engagieren und die zur Verfügung stehenden Ressourcen effizient einsetzen.
- Die Infrastruktur muss adäquat sein, z. B. ist bei einer ungenügenden Anzahl von Geh- / oder Radwegen die Umsetzung des PDS gefährdet.
- Der Wille zum Wandel muss von der jeweiligen Schule deutlich ausgedrückt werden. Ein reibungsloser Ablauf der Aktionen und die öffentliche Darstellung sind von großer Bedeutung.
- In den Ablauf der PDS müssen Vertreter der Schüler eingebunden sein, da sie als wichtige Mittler zwischen Schule und anderen Schülern bzw. Eltern fungieren können.

2.1.2 Zivilgesellschaftliche Maßnahmen

2.1.2.1 Pro Velo

Pro Vélo wurde 1992 als private Vereinigung von Fahrradfahrern gegründet.¹⁰ Sie bietet Behörden, Schulen und Unternehmen kostenpflichtige Dienstleistungen an, mit dem Ziel, den Stellenwert des Fahrrads als Transportmittel zu erhöhen. In Bezug auf Kinder sind dabei zu nennen:

- Programme zum Erlernen des Fahrradfahrens in drei Stufen:¹¹

⁷ Vgl. <http://www.ibsr.de> vom 08.03.2005.

⁸ Die Kampagne gliedert sich ein in die von der belgischen Regierung per Gesetz festgelegte Leitlinie der nachhaltigen Entwicklung vom 05.05.1997.

⁹ Arbeitshilfen finden sich unter: <http://mobilité.wallonie.be/pds/outils/fiches.pdf> vom 28.04.2005.

¹⁰ Vgl. <http://www.provelo.be/indexFr.htm> vom 10.03.2005.

¹¹ Vgl. <http://www.provelo.org/VE/Programme%20veloeducatifonFr.htm#niv1> vom 28.04.2005.

- ◊ Niveau 1: Grundagentraining, zwei Trainingseinheiten in der Schule, ein Trainer pro Klasse,
- ◊ Niveau 2: Ziel: autonomer Fahrradfahrer werden, zwei oder drei Trainingseinheiten in der Schule, ein Trainer und ein Lehrer als Begleiter pro Klasse,
- ◊ Niveau 3: Ziel: wie Niveau 2, Pädagogische Ausfahrt, drei Trainingseinheiten, ein Trainer pro 15 Schüler und ein Lehrer als Begleiter.

Kosten: ½ Tag (vier Trainingseinheiten) 100 € pro Trainer (Region Wallonien 90 €); ein Tag 150 € pro Trainer (Region Wallonien 120 €);

- Spezielle Trainingsprogramme (dauerhaft oder individuell zugeschnitten), z. B. das Training: „Le ramassage scolaire à vélo“ („Der Schulweg mit dem Fahrrad“) (vgl. Kapitel 2.1.2.2).
- Pro Velo hat im Auftrag des Ministeriums für Mobilität der Region Wallonien auch einen Fahrrad-Bus-Führer erarbeitet, der von Interessierten aus dem Internet heruntergeladen werden kann (vgl. PRO VELO 2000).

2.1.2.2 Le ramassage scolaire à vélo („Der Schulweg mit dem Fahrrad“)

Diese dem Fahrrad-Bus / Pédibus entsprechende Maßnahme wird in Wallonien von Pro Vélo propagiert (vgl. PRO VELO 2000). In Begleitung von Erwachsenen üben die Kinder, den Hin- und Rückweg zu / von der Schule mit dem Fahrrad sicher zurückzulegen.¹² Das Training umfasst einen Informationstermin, die Vorbereitung und das Training des Radfahrens in der Gruppe. Die Vergütung für diese Trainingsprogramme wird von Fall zu Fall gesondert verhandelt. Dabei werden ca. 250 € pro Tag (Vorbereitung, Ausbildung und Transportkosten) oder 20 € pro Stunde angesetzt.

Während der Europäischen Mobilitätswoche 2002 wurden z. B. in Comines-Warneton (ca. 17.000 Einwohner) fünf Fahrrad-Busse mit jeweils ca. zehn Haltestellen für insgesamt etwa 150 Grundschüler organisiert. Die Schüler konnten hierzu Sicherheitswesten und Fahrradhelme ausleihen. Das Projekt wurde von der Stadtverwaltung initiiert und vereinigte als Partner die Schullektoren, Elternver-

bände, die Polizei und das Verkehrsministerium für Wallonien.¹³

2.2 Flandern

2.2.1 Mobilitätsconvenants („Mobilitätsvereinbarungen“)¹⁴

Seit 1996 sind Mobilitätsvereinbarungen ein wichtiger Teil der Verkehrspolitik der Regionalregierung von Flandern. Ursprünglich auf Umweltaspekte und eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet, handelt es sich bei diesem Beispiel einer Transport- oder Mobilitätsplanung um freiwillige Übereinkünfte zwischen

- einer Gemeindeverwaltung (zuständig für Stadtplanung, Parkregulierung, Gemeindestraßen, lokale Polizei),
- höheren Verwaltungsebenen der Provinzen (zuständig für die Stadtplanung und die Provinzstraßen),
- der flämischen Regierung (zuständig für die regionalen Straßen, Stadtplanung und die Finanzierung des ÖPNV),
- dem flämischen ÖPNV-Dienstleister De Lijn und
- möglichen weiteren Beteiligten, wie z. B. Unternehmen, Schulen oder Organisationen.

Mit der Mobilitätsvereinbarung verpflichten sich alle Beteiligten zur Mitarbeit an der Ausarbeitung und Implementierung eines integrierten Mobilitätsplans auf der lokalen Ebene einzelner Gemeinden. Als generelle Ziele solcher Mobilitätspläne werden genannt:

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- die Verbesserung der Verkehrssituation und
- die Kontrolle der Mobilitäts- / Transportnachfrage.

Diese Ziele sind eingebettet in einer multi-modalen Mobilitätspolitik, wie sie in der strukturellen Raumplanungspolitik der Region Flandern zum Ausdruck kommt.

¹³ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

¹⁴ Alle Informationen zu dieser Maßnahme entstammen ASPERGES (2004; Ohne Jahr) sowie der Website <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/convenants02.php> vom 04.04.2005.

¹² Vgl. zur Anlage dieser Maßnahme ausführlicher Kapitel 7.6.

Zur Zielerreichung wird in erster Linie auf Engineering-Maßnahmen gesetzt, so z. B. auf

- städtische Umstrukturierungsmaßnahmen,
- die selektive Zugänglichkeit von Pkw und
- die Verbesserung alternativer Mobilitätsmöglichkeiten.

Mobilitätsvereinbarungen

- beziehen alle Partner ein und verwenden die verfügbaren Mittel in einer koordinierten Art und Weise,
- lösen Mobilitätsprobleme in einer integrierten, geplanten und multi-modalen Art und Weise,
- sind ein Werkzeug für die Planung und Umsetzung der Mobilitätspolitik und
- führen aufgrund der Kooperation zwischen den unterschiedlichen Akteuren zu effizienteren Investitionen bei einem begrenzten Budget für Verkehrsinfrastruktur.

Mobilitätsvereinbarungen sind modular aufgebaut und lassen sich deshalb an die spezifischen Verkehrsprobleme einer Gemeinde anpassen. In einer Basisvereinbarung erklären die beteiligten Akteure ihren Willen zur Zusammenarbeit im Rahmen der Mobilitätsvereinbarung, mit dem Ziel der Entwicklung eines Mobilitätsplans. Hierzu wird ein kommunaler Lenkungsausschuss eingerichtet und einer unabhängigen Qualitätskontrolle zugestimmt.

Neben dieser Basisvereinbarung gibt es 19 Module, die je nach Bedarf in die Mobilitätsvereinbarung aufgenommen werden:

- Zwei Module regeln die Finanzierung der Planungsarbeiten.

Darüber hinaus gibt es 17 Ausführungsmodule, die sich entlang von vier Achsen gruppieren lassen:

- Ausbau oder Verbesserung der Infrastruktur (neun Module, z. B. Bau von Ringstraßen oder Umbau von Kreuzungen, Lärmschutzmaßnahmen);
- Verbesserung des ÖPNV (drei Module: Verbesserung der Information über den ÖPNV, Bau von Bus- und Straßenbahnfahrspuren, Erweiterung des ÖPNV-Angebotes);
- Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern (vier Module: Umgestaltung der Schulumgebung, diverse Aspekte des Ausbaus des separaten Radwegenetzes);
- Unterstützende Maßnahmen (ein Modul) wie Öffentlichkeitsarbeit, Bewerbung einer nach-

haltigen Mobilität, Propagierung einer nachhaltigen Parkpolitik oder die Thematisierung der Folgewirkungen von Mobilität.

Inzwischen gibt es für 80 % (254 von 318) der flämischen Gemeinden einen auf Mobilitätsvereinbarungen beruhenden Verkehrsplan. Als Ergebnis dieser Entwicklung werden vor Ort die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf innerstädtischen und regionalen Straßen, ein verstärktes Zurücklegen des Schulweges mit dem Fahrrad und eine stärkere Nutzung des ÖPNV festgestellt. Darüber hinaus lässt sich eine Professionalisierung und Dynamik in der Bearbeitung von Verkehrsproblemen auf allen Ebenen der Verwaltung beobachten.

Als Besonderheiten der flämischen Mobilitätsvereinbarungen werden genannt:

- Das Ineinandergreifen von Politikentwurf und Implementation,
- die von den unterschiedlichen interessierten oder involvierten Akteuren geteilte Verantwortlichkeit,
- die Herausforderung zur Entwicklung einer integrierten Mobilitätspolitik durch die lokale Verwaltung,
- der strukturierte Ansatz, in den alle Beteiligten einbezogen sind und
- die Qualitätskontrolle des gesamten Prozesses durch eine unabhängige Auditkommission (vgl. ASPERGES 2004; ohne Jahr).

Für die im hier bearbeiteten Forschungsprojekt interessierende Zielgruppe der Kinder ist insbesondere die Akteursgruppe der Schulen interessant. Hinweise auf konkrete lokale Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern finden sich insbesondere in Modul 10 „Umgestaltung der Schulumgebung“ und in Modul 15 „Unterstützende Maßnahmen“. Beispiele für lokale Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder sind

- die Durchführung eines sog. „autofreien Schultages“ und die Förderung der Verkehrsbeteiligung auf dem Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad an diesem Aktionstag oder
- das kombinierte Zusammenwirken der Einrichtung sicherer Fahrradwege, der Verkehrserziehung im Realverkehr, der Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität und der Organisation eines Fahrrad-Busses¹⁵.

¹⁵ Dieser wird analog der sog. „walking busses“ (vgl. Kapitel 7.6) organisiert und betrieben.

2.2.2 Veilig en milieuvriendelijk naar school („Sicher und umweltfreundlich zur Schule“)¹⁶

Diese Kampagne richtet sich an Grundschulen in Flandern und will Kinder zu einer sicheren und nachhaltigen Schulwegemobilität anregen. Während einer Aktionswoche (2005: 9. bis 13. Mai) werden die Schulkinder und ihre Eltern dazu angehalten, den Schulweg zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV oder in einer Pkw-Fahrgemeinschaft zurückzulegen. Als Ziele der Kampagne gelten die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen, die Erhöhung des Anteils „nachhaltig“ zurückgelegter Schulwege, die Verbindung eines lustigen Spiels mit der Verkehrserziehung in Schulen und die Aufklärung über Fahrradhelme.

Die Kinder werden für nachhaltige Mobilität auf dem Schulweg mit Punkten belohnt, die in der Klasse gesammelt und später an einer „Verkehrsschlange“ angebracht werden. Als „Preise“ gibt es mehr Freispielzeit oder keine Hausaufgaben.

Ein Beispiel für die Umsetzung der Aktionswoche dieser Kampagne liegt aus der Provinz Limbourg vor. Dort wird diese Kampagne jährlich in einer Woche für ca. 200 teilnehmende Schulen durchgeführt. Grundschüler sollen dabei spielerisch zu einer umweltfreundlichen und sicheren Mobilität auf dem Schulweg angespornt werden. Die Kampagne will den Anteil der Schüler erhöhen, die auf umweltfreundliche und sichere Art ihren Schulweg zurücklegen, zur Diskussion um Verkehrssicherheit und alternative Verkehrsbeteiligungsmöglichkeiten anregen und Eltern, Schüler und Lehrer zum Nachdenken über die eigene Mobilität einladen. Während in der Projektwoche eine umweltfreundlichere Schulwegemobilität zu beobachten ist, lässt sich ein solcher Effekt langfristig nicht ausmachen.

Als Initiator dieser Aktion tritt die Provinz Limburg auf, als Partner werden eine Versicherung, ein Transport-Consultingunternehmen, das Projekt MOST (Mobility Management Strategies for the next Decades) und die teilnehmenden Städte und Schulen genannt (vgl. SMILE Ohne Jahr: 34).¹⁷

Unter dem Dach dieser Kampagne finden sich noch weitere Aktionen, die in diesem Kapitel separat dokumentiert werden sollen, so z. B.

- ein Fahrrad-Bus,
- ein Schul-Mobilitätsplan und
- Schulvereinbarungen (vgl. Kapitel 2.2.3).

2.2.3 Scholenovereenkomst („Schulvereinbarung“)¹⁸

Schulvereinbarungen regeln die strukturierte Zusammenarbeit zwischen einer Gemeinde (Verwaltung, Polizei) und ihren Schulen (Primar- und Sekundarschulen, Direktorien, Lehrern, Schülern, Elternverbänden). Auch Eltern und andere lokale Akteure können in diese Partnerschaft eingebunden sein. In gegenseitiger Absprache soll das Ziel einer sichereren und nachhaltig-umweltfreundlicheren Schulwegemobilität befördert werden. Dies kann auf unterschiedliche Art und Weise geschehen, z. B. durch Infrastruktur- oder transportorganisatorische Maßnahmen, Information, Bewusstseinsbildung oder verkehrserzieherische Aktionen. Beispiele für entsprechende Vereinbarungen sind

- die Erarbeitung eines Erreichbarkeitsplans für die Schulen einer Gemeinde,
- die Entwicklung alternativer Radwege,
- die Verbesserung bestehender Radwege,
- die Intensivierung der verkehrserzieherischen Aktivitäten,
- die Intensivierung der Verkehrsüberwachung im Umfeld von Schulen,
- die Organisation von autofreien Schultagen,
- das Aufstellen eines Schul-Mobilitätsplans (vgl. Kapitel 2.2.4) oder
- das Organisieren eines Fahrrad-Busses.

Als Vorteile von Schulvereinbarungen werden genannt:

- Die organisatorische Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Schulen,
- der Ansatz kann die gesamte Verkehrsproblematik umfassen und Alternativen entwickeln,
- verschiedene Partner arbeiten zusammen,
- die getroffenen Maßnahmen sind dauerhaft, lassen sich aber an geänderte Rahmenbedingungen anpassen,

¹⁶ Vgl. http://www.milieuvriendelijknaarschool.be/index_eng.htm vom 21.04.2005.

¹⁷ Quelle: SMILE-Projektdatenbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

¹⁸ Vgl. http://www.milieuvriendelijknaarschool.be/nl/scholenovereenkomst/scholenovereenkomst_aanbod.htm vom 21.04.2005.

- das Ergebnis von Schulvereinbarungen sind mehr Verkehrssicherheit und ein besseres Verkehrsklima in Schulumgebungen und auf den Schulwegen, und
- sie können zu nachhaltig-umweltfreundlicherer Mobilität führen.

2.2.4 Schoolvervoerplan („Schul-Mobilitätsplan“)¹⁹

Das Angebot, für konkrete Schulen sog. Schul-Mobilitätspläne zu erstellen, richtet sich an Gemeinden und einzelne Schulen. Schul-Mobilitätspläne werden von Schulen in Kooperation mit der Stadtverwaltung – sowie evtl. der Regionalverwaltung und dem Betreiber des ÖPNV – erarbeitet mit dem Ziel, den Anteil sicherer und nachhaltig-umweltfreundlicher Mobilität auf dem Schulweg zu erhöhen. Auch bei dieser Maßnahme geht es also um die Förderung des Zufußgehens, des Fahrradfahrens oder der Nutzung des ÖPNV.

Ein Schul-Mobilitätsplan besteht aus drei Teilen:

- Einer Bestandsaufnahme der aktuellen Situation der Schulmobilität, des aktuellen Verkehrsangebots und der Engpässe auf Schulwegen und in der Schulumgebung.
- Einem Aktionsplan, der das Verkehrsverhalten mittels Verkehrserziehung, Information und Bewusstmachung beeinflussen soll. Er umfasst Maßnahmen für eine bessere Verkehrsversorgung, für eine bessere Infrastruktur und für mehr Verkehrssicherheit.
- Der Evaluation der Maßnahmen.

Die Bandbreite der hierbei möglichen Aktivitäten ist sehr breit und umfasst Information, Sensibilisierung, Verkehrserziehung und infrastrukturelle bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen.

Als Vorteile von Schul-Mobilitätsplänen werden genannt:

- Die Dauerhaftigkeit der durchgeführten Maßnahmen,
- die Entwicklung der Maßnahmen aus Sicht der Verkehrsteilnehmer,
- die Zusammenarbeit verschiedener Partner an einer Maßnahme,
- die auf die spezifische Schulsituation mögliche Zuschneidung der Maßnahme,

- die Ausrichtung auf die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV und
- die umfassende Problematisierung der Verkehrssituation im Umfeld von Schulen.

Ein integrierter Aktionsplan verbessert die folgenden Faktoren und stimmt sie aufeinander ab:

- Die Infrastruktur wird verändert hinsichtlich dauerhaft sicherer Schulwege und einer Schulumgebung, die besser auf Fußgänger und Radfahrer ausgerichtet ist.
- Der Schülerverkehr im ÖPNV wird optimiert.
- Eigene Verhaltensänderung: Die durchgeführten Aktivitäten sollen die Schüler für eine umweltfreundliche Mobilität sensibilisieren.
- Das Erlernen einer nachhaltigen Mobilität.

Im Rahmen der bereits dokumentierten Mobilitätsvereinbarungen in Flandern, ist die Bezuschussung für Engineering-Maßnahmen, die im Rahmen eines Schul-Mobilitätsplans im Umkreis der Schule durchgeführt werden, möglich.²⁰

2.2.5 Jongeren proces-verbaal en de verkeersklas („Jugendanzeige und Verkehrsunterricht“)²¹

Im Polizeibezirk Grensleie findet – in Abstimmung mit den relevanten politischen Gremien und den für die Verkehrssicherheit zuständigen Organisationen – ein Maßnahmenmix von Education und Enforcement zur Verbesserung der Verkehrssicherheit 12- bis 16-jähriger Fußgänger und Radfahrer Anwendung.

Besonderes Augenmerk richtet die Polizei bei dieser Maßnahme auf die Kontrolle der technischen Ausrüstung der Fahrräder von Kindern und Jugendlichen, insbesondere der Beleuchtung. Jugendliche, die auf dem Schulweg oder in der Nähe eines Jugendzentrums mit dem Fahrrad oder zu Fuß eine Übertretung der Verkehrsvorschriften begehen, sollen über die möglichen Risiken ihres Verhaltens aufgeklärt werden.

12- bis 16-jährige Kinder und Jugendliche können noch nicht mit einem Bußgeld belangt werden. Um die Normübertretung trotzdem nicht folgenlos zu belassen, wird eine sog. Jugendanzeige ausgestellt und jugendliche „Verkehrssünder“ werden

¹⁹ Vgl. http://www.milieuvriendelijknaarschool.be/nl/schoolvervoerplan/schoolvervoerplan_aanbod.htm vom 21.04.2005.

²⁰ Persönliche Mitteilung von Pascal Lammar (Centre for Traffic Safety, Vrije Universiteit Brussel) am 18.04.2005.

²¹ Vgl. <http://www.politiezonegrensleie.be> vom 21.04.2005.

zum Verkehrsunterricht durch Verkehrserzieher der Polizei einbestellt. Die Teilnahme daran ist verpflichtend und findet im Polizeirevier statt, in dessen Zuständigkeitsbereich die Jugendanzeige ausgesprochen wurde.

Normbefolgung und Risikobewusstsein sind die Leitthemen des ca. zwei Stunden dauernden polizeilichen Verkehrsunterrichts. Dabei werden die Jugendlichen mit ihrem Verhalten konfrontiert und es soll ihnen deutlich gemacht werden, dass auch sie Verantwortung im Straßenverkehr übernehmen müssen. Die Jugendlichen sollen ihre Einstellungen und ihr Verhalten im Straßenverkehr reflektieren, ihre Kenntnis der Verkehrsregeln auffrischen, sich ihrer persönlichen und sozialen Verantwortung bewusst werden und letztlich ihr Verkehrsverhalten positiv verändern.

Nach Angaben der Polizei in Grensleie wurden von Oktober 2004 bis Ende Februar 2005 116 Jugendanzeigen ausgestellt, davon 113 für schadhafte Fahrradbeleuchtungsanlagen. 83 Jugendliche haben bisher an dem nachfolgenden Verkehrsunterricht teilgenommen, wobei die Reaktionen der Teilnehmer als überwiegend positiv bezeichnet werden.

2.2.6 Fietspoolen („Fahrrad-Bus“)

Unter dem „Dach“ der Kampagne „Veilig en milieuvriendelijk naar school“ („Sicher und umweltfreundlich zur Schule“, vgl. Kapitel 2.2.2) wird auch über die Einrichtung von Fahrrad-Bussen berichtet.²² Als Vorteile einer solchen Gruppe von – aufgrund des Tragens reflektierender Kleidung – deutlich erkennbaren Kindern, die den Schulweg gemeinsam auf dem Fahrrad zurücklegen und dabei von einem Erwachsenen begleitet werden, werden genannt:

- Die Umweltfreundlichkeit,
- die Gesundheitsförderlichkeit dieser Art der Fortbewegung,
- die Verbesserung der Selbstständigkeit der Kinder im Straßenverkehr,
- die bessere Sichtbarkeit der fahradfahrenden Gruppe im Vergleich zu einzelnen Fahrradfahrern,
- die Verringerung des Pkw-Verkehrs und der Parkproblematik vor Schulen,

- die prägende Wirkung des Erlernens einer bestimmten Mobilitätsart in jungen Jahren²³ und
- der erwartete Schneeballeffekt durch vermehrtes Radfahren.

2.2.7 Voetpooling („Fußgänger-Bus“)

Auch in Belgien wird das Zurücklegen des Schulweges in einer von Erwachsenen begleiteten Gruppe von zu Fuß gehenden Kindern auf festgelegten Routen mit vorbestimmten „Haltestellen“ zur Mitnahme weiterer Kinder propagiert. Das Verkehrspädagogische Institut bietet hierzu Online-Informationen an.²⁴ Praktiziert wird diese Maßnahme unter anderem in Oostende und Mortsel.

2.2.8 Weitere Einzelbeispiele

- „Gebt uns etwas Platz“

Diese Kampagne in Geel (ca. 34.000 Einwohner) wendet sich an sechs- bis zwölfjährige Primarschüler und stellt auf die Schutzbedürftigkeit der Kinder ab, indem nach Platz zum Bewegen gefragt wird und durch die Teilnahme am alltäglichen Straßenverkehr Primärerfahrungen gewonnen werden sollen. Die Kampagne will das Bewusstsein der Schulen für ihren Beitrag zur Bekanntmachung einer nachhaltigen Verkehrsteilnahme auf dem Schulweg steigern. Indem die Kinder zu einer nachhaltigen Mobilität auf ihrem Schulweg ermuntert werden, soll die Erreichbarkeit der Schulen verbessert werden. Die Bewusstmachung von Verkehrssicherheitsproblemen und der negativen Umweltfolgen des Autoverkehrs sind ein weiterer Teil der Kampagne.

Hierzu wurden

- ◆ Informationsveranstaltungen und Mobilitätsberatung angeboten,
- ◆ eine Bewusstseinsbildungskampagne zur verstärkten Benutzung von Fahrrädern durchgeführt, die in einer Aktionswoche gipfelte,
- ◆ Verkehrserziehungsmaßnahmen für Schüler, Lehrer und Eltern angeboten,

²² Vgl. http://www.milieuvriendelijknaarschool.be/nl/fietspoolen/fietspoolen_hm vom 21.04.2005.

²³ „Jong geleerd is oud gedaan.“

²⁴ Vgl. <http://www.verkeervpi.be/volwassenen/schoolverkeer/voetpooling.html> am 19.04.2005.

- ◊ Schulwegepläne, Fußgänger-Busse etc. organisiert und
- ◊ Infrastrukturmaßnahmen (ohne konkrete Nennung) durchgeführt.

Hierbei kamen folgende Materialien zum Einsatz: Selbst erstellte Mobilitätspläne, eine Verpflichtungserklärung für Schulen, Kampagnen-incentives und kostenlose Verkehrserziehungsmaterialien für die Schulen, ein Weiterbildungstag für Lehrer („teach the teacher“), eine Broschüre zur Förderung des Radfahrens auf sicheren Radwegen, die Entwicklung von sieben Schulwegeplänen, die Entwicklung einer Verkehrserziehungs-Wegestrecke und die Organisation einer Projektwoche mit einem autofreien Schultag und vielen Events.

Veränderungen in den Einstellungen und Verhaltensweisen der Grundschüler im Zuge der Durchführung dieser Maßnahmen konnten nachgewiesen werden (vgl. SMILE Ohne Jahr: 34).

Die Stadt Geel tritt als Initiator dieser Maßnahme auf. Als Partner werden das EU-Projekt TAPESTRY, die Regionalregierung von Flandern, ein Transport-Consultingunternehmen, private Firmen und Schulen genannt.²⁵

➤ Kostenloser ÖPNV für 12- bis 14-jährige Kinder

In der Stadt Gent (ca. 226.000 Einwohner) wurde die kostenlose Beförderung von Kindern im Alter zwischen sechs und elf Jahren auf die 12- bis 14-Jährigen ausgedehnt. Nicht nur der Schulweg sondern auch die Freizeitmobilität soll mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden. Hierzu soll die Nutzung des ÖPNV durch Schüler angeregt und das Zurücklegen der Schulwege mit Pkw vermindert werden. Auch die Verbesserung der Mobilität der Kinder und Jugendlichen (inner- und außerhalb der Schulzeiten) wird angestrebt. Diese Aktion ist Teil des Bemühens der Stadtverwaltung, die Nutzung des ÖPNV innerhalb von zehn Jahren zu verdoppeln (vgl. SMILE Ohne Jahr: 23). Als Initiator dieser Aktion wird die Stadt Gent genannt, als Partner tritt der regionale ÖPNV-Betrieb auf, Zielgruppe sind die 12- bis 14-Jährigen.²⁶

²⁵ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

²⁶ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

➤ Sichere Schulumgebung

Ebenfalls aus Gent wird diese Aktion berichtet,²⁷ deren Ziele beschrieben werden als

- ◊ das Anstreben einer Einstellungs- und Verhaltensänderung in der Verkehrsmittelwahl für den Schulweg,
- ◊ die Sensibilisierung von Eltern und Lehrern, dass sie mit verantwortlich sind für die Verkehrssicherheitsprobleme im Umkreis der Schule, und deshalb auch die Problemlösung mit von ihnen ausgehen muss,
- ◊ ein Beitrag zu einer generellen Änderung des Denkens über das Mobilitätsverhalten.

Jedes Jahr bekommen zehn Grundschulen – unter anderem für die Entwicklung von Schulmobilitätsplänen – ein Coaching durch einen externen Berater. Neben dessen Kosten von 52.600 € werden weitere 250.000 € pro Jahr für kleinere Engineering-Maßnahmen im Umkreis der Schule zur Verfügung gestellt.

Dieses Projekt wurde vom Mobilitätsreferat der Stadt Gent initiiert sowie in Partnerschaft mit dem Bildungsreferat der Stadt Gent und der Flämischen Regionalverwaltung.

2.3 Hauptstadtregion Brüssel

2.3.1 Brevet de cycliste

Dieser vom Ministerium der Région Bruxelles-Capitale finanzierte und von Pro Velo (vgl. Kapitel 2.2) entwickelte „Fahrradführerschein“ ist für Kinder der dritten und vierten Klasse der Grundschule (deutsche Zählung) vorgesehen und für die Teilnehmer kostenlos. Durchgeführt wird der Kurs von einem Trainer gemeinsam mit den Lehrern, die zuvor einen zweitägigen Lehrgang am Institut de Formation en cours de Carrière (IFC) absolviert haben. Den Fahrschülern werden folgende Kompetenzen vermittelt und im Zuge von schriftlichen theoretischen und praktischen Tests abgeprüft.²⁸

- Theorie des Verhaltens als Radfahrer in unterschiedlichen Situationen, zu den Verkehrsschildern und der Ausrüstung des Fahrrads (½ Tag, mit Videofilm),

²⁷ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

²⁸ Vgl. <http://www.provelo.org/VE/BrevetCyclisteFr.htm> vom 28.04.2005.

- Ausrüstung eines verkehrssicheren Fahrrads (½ Tag),
- Beherrschung des Fahrrads im geschützten Bereich (½ Tag, Geschicklichkeitsfahrten, Pauwels Test usw.),
- Beherrschung des Fahrrads in der Umgebung der Schule, wobei die Schüler den Schwierigkeiten ausgesetzt sind, die hier üblicherweise auftreten (sechs halbtägige Ausfahrten, zunächst in der Gruppe und dann in der Gruppe mit individuellen Übungen).

Diese Verkehrserziehungsmaßnahme, die weitgehend mit den in Deutschland praktizierten Jugendverkehrsschulen („Fahrradführerschein“) vergleichbar zu sein scheint, stellt sicherlich einen Grenzfall lokaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder dar. Da sie auf die Region Brüssel beschränkt ist, wurde sie hier dennoch aufgelistet.

2.3.2 Zivilgesellschaftliche Maßnahmen

- Le ramassage scolaire à vélo („Der Schulweg mit dem Fahrrad“)

Die Elternvereinigung der kommunalen Schule Clair-Vivre berichtet, dass diese Maßnahme seit 2001 durchgeführt wird. Im Frühjahr 2004 nahmen in der Brüsseler Zone Evere, Schaerbeek und Saint-Josse 60 Kinder aus sechs unterschiedlichen Schulen teil, die von neun kommunalen Begleitern und ungefähr 35 freiwilligen Elternteilen begleitet wurden. Das Konzept soll auch auf andere Schulen ausgeweitet werden.²⁹

- „Mobilité à Clair-Vivre“ – Schulwegbegleitung

Die bereits genannte Elternvereinigung der kommunalen Schule Clair-Vivre organisiert auch Möglichkeiten zur Begleitung der Schüler auf dem Schulweg oder zu außerschulischen Aktivitäten, unabhängig davon, ob dies im Pkw, in öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß geschieht. Schulbegleitungsangebote und -nachfrage werden im Internet veröffentlicht.³⁰

²⁹ Vgl. http://www.clairvivre.be/main.asp?cat_id=4&scat_id=1&sec_id=1&id=1 vom 28.04.2005.

³⁰ Siehe: http://www.clairvivre.be/main.asp?ID=1&cat_id=4&scat_id=4&sec_id=1 vom 28.04.2005.

3 Frankreich

Trotz der in den letzten Jahrzehnten fortschreitenden Privatisierungs- und Dezentralisierungsbemühungen dominiert in Frankreich das Denken in staatlichen Kategorien und zentralistischen Strukturen mehr als in den meisten anderen europäischen Ländern (vgl. VEIT 2004: 2). Dies ist auch bei der Beurteilung französischer Verkehrssicherheitspolitik und ihrer Umsetzung mit zu berücksichtigen.

Verkehrssicherheit wird in Frankreich seit über 30 Jahren öffentlich problematisiert und spielt insbesondere in jüngerer Zeit wieder eine herausragende Rolle (vgl. POTTHAST, DIENEL 2004: 2). Dies kommt nicht zuletzt dadurch zum Ausdruck, dass der Kampf gegen die „Verkehrsunsicherheit“ (neben dem Kampf gegen die Krebskrankheit und den Bemühungen um die gesellschaftliche Teilhabe behinderter Menschen) vom Staatspräsidenten im Jahr 2002 zu einer der drei zentralen „Großbaustellen“ seiner zweiten Amtsperiode erhoben wurde.³¹ Vor diesem Hintergrund wurde auf Regierungsebene³² ein mehrjährig angelegtes Programm gestartet. Dieses stellt vor allem ab auf

- Enforcement, d. h. verstärkte Kontrollen und stärkere Sanktionen, um die Verkehrsteilnehmer zu einem veränderten, regelkonformen Verhalten zu bewegen und
- Education, d. h. die Bildung und Information aller Akteure, um so eine „Verkehrssicherheitskultur“ zu schaffen. Dazu gehört neben einer verbesserten Ausbildung der Fahrzeugführer die Prävention von Straßenverkehrsrisiken, wobei alle wichtigen Partner mobilisiert und neue Strategien entwickelt werden sollen.

³¹ Vgl. http://www.elysee.fr/elysee/francais/les_chantiers_prioritaires/securite_routiere/securite_routiere.21351.html vom 21.04.2005.

³² Das zuständige Gremium ist dabei das Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR), in dem alle Ministerien, die von Verkehrssicherheitsproblemen betroffen sein können (Raumordnung, Verteidigung, Inneres, Justiz, Gesundheit, Erziehung) unter dem Vorsitz des Premierministers vertreten sind. Dieses Komitee legt die Regierungspolitik im Bereich der Verkehrssicherheit und die zu treffenden Maßnahmen fest (vgl. <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/politique/organisation/cisr/index.html> vom 21.04.2005). Erläuterungen zu nachgeordneten Stellen, die im Auftrag des Premierministers oder einzelner Ministerien mit Verkehrssicherheitsfragen befasst sind finden sich unter http://www.ladocumentationfrancaise.fr/dossier_actualite/securite_routiere/services_etat.shtml sowie <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/politique/organisation/les-acteurs-de-la-securite-routiere.html> vom 21.04.2005.

Besonderes Gewicht wird u. a. darauf gelegt, dass die Bemühungen um Verkehrssicherheit das Engagement aller relevanten sozialen Gruppen, also der Verbände, Gebietskörperschaften, Autobahnbetreiber, Versicherungen, Fahrschulen und Unternehmen,³³ auf lokaler Ebene erfordern.³⁴ Betroffen sind hier insbesondere die Gebietskörperschaften, also die Kommunen, Kantone, Départements und Regionen.³⁵ Bei der Erarbeitung von Orientierungsrahmen und Programmen zur Umsetzung der Verkehrssicherheitspolitik stützen sie sich auf Informationen über die örtliche bzw. regionale Verkehrssicherheitslage, wie sie etwa aus Statistiken der regionalen Verkehrssicherheitsobservatorien,³⁶ der Analyse polizeilicher Unfallprotokolle oder von anderen Fachleuten erstellten Untersuchungen unterschiedlicher Provenienz (zur Infrastruktur, über Fahrzeugsicherheit, Nutzerverhalten, Rettungsdienste usw.) hervorgehen.³⁷

Das jüngste Aktionsprogramm *Agir pour la sécurité routière* („Handeln für die Verkehrssicherheit“), das im Oktober 2004 auf den Weg gebracht wurde, will die lokalen Akteure dazu bringen, sich an Präventionsmaßnahmen zu beteiligen, die von jeder Präfektur oder von Gebietskörperschaften festgelegt wurden. Die Verwirklichung des Programms wird gewährleistet durch die Präfektur und hier insbesondere durch den Verkehrssicherheitskoordinator

(*Coordinateur Sécurité Routière*) eines jeden Départements.³⁸

Trotz dieser Bemühungen wird beklagt, dass man sich in Frankreich unterhalb der nationalen Ebene schwer tut, in das Politik- und Forschungsfeld der Verkehrssicherheit zu investieren und vorhandene Programme umzusetzen (vgl. ASSAILLY 2004b: 9). Demnach erwartet man, dass Projekte von höchster Autorität vorgebracht werden, bevor sie tatsächlich umgesetzt werden. Hinzu kommen regionale Disparitäten, die Insel- oder Achsenlösungen (z. B. die Achse Paris–Lyon–Marseille im Hinblick auf ökologisch orientierte Schulwegprogramme) begünstigen (vgl. JERPHANION 2004). Davon ausgenommen wird nur das Planungsinstrument der „Städtischen Mobilitätspläne“ (*Plans de Déplacements Urbains (PDL)*), ein Verfahren, das auch Aspekte der Verkehrssicherheit berücksichtigt. Im Bereich der Verkehrspolitik stehen Initiativen zur Dezentralisierung von Kompetenzen erst am Anfang (vgl. POTTHAST, DIENEL 2004: 27).

3.1 Staatliche Maßnahmen

3.1.1 Schulische Verkehrserziehung

Insgesamt gesehen finden sich in den Berichten über lokale Projekte auf Départementebene am häufigsten solche, die im Zusammenhang mit der schulischen Verkehrserziehung stehen.³⁹

Die kontinuierliche Verkehrserziehung aller Verkehrsteilnehmer von klein auf bis zum Lebensende ist eine der zentralen politischen Anliegen auf nationalem und lokalem Niveau. Dabei soll die Erzie-

³³ Vgl. dazu insbesondere <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/organisation/les-acteurs-de-la-securite-routiere.html> vom 21.04.2005.

³⁴ Vgl. <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/les-grandes-orientations-de-la-securite-routiere.html> vom 21.04.2005.

³⁵ Das französische Staatsgebiet (inkl. Übersee) gliedert sich in 36.679 Gemeinden, 4.039 Kantone, 100 Départements und 26 Regionen (vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9partement> vom 21.04.2005). Zu den diesen Körperschaften zugeordneten verkehrssicherheitsrelevanten Stellen siehe: <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/action/qui-agit/index.html> vom 21.04.2005.

³⁶ In Frankreich existiert ein nationales Verkehrssicherheitsobservatorium (*Observatoire Nationale Interministeriel de Sécurité Routière (ONISR)*) das Unfallforschung („accidentologie“) betreibt und zu diesem Zweck verkehrssicherheitsrelevante Informationen aus allen Ministerien sammelt, analysiert, aufbereitet und verbreitet (vgl. <http://www.securite-routiere.gouv.fr/infos-ref/observatoire/index.html> vom 21.05.2005). Es wird unterstützt durch verschiedene Forschungsinstitute sowie ein Netz von 25 regionalen Observatorien (vgl. <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/observatoire/l-observatoire/les-observatoires-regionaux-de-securite-routiere.html> vom 21.05.2005). Vgl. hierzu auch POTTHAST, DIENEL (2004: 12ff).

³⁷ Vgl. <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/action/qui-agit/index.html> vom 21.04.2005.

³⁸ Vgl. <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/action/qui-agit/index.html> vom 21.04.2005. Der Präfekt ist der Vertreter des Zentralstaates, ausführendes Organ der Politik und Chef der gesamten Staatsverwaltung in einem Département. Er hat weitgehende Polizeibefugnisse, ihm obliegt die Kommunalaufsicht und er hat Befugnisse in der Entwicklungsplanung (http://de.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A4fekt#Der_Pr.C3.A4fekt_in_Frankreich vom 21.04.2005). Er wird unterstützt durch einen Leiter des Referats Straßenverkehrssicherheit (*Chef de Projet Sécurité Routière*) und einen Straßenverkehrssicherheitskoordinator (*Coordinateur Sécurité Routière*), der seinen Sitz in der Präfektur oder der für Planung und Entwicklung zuständigen Départementbehörde hat (vgl. http://www.ladocumentationfrancaise.fr/dossier-actualite/securite_routiere/services_etat.shtml#servicesde-concentres vom 21.04.2005).

³⁹ Dieser i. d. R. auf schulische Akteure beschränkte Zugang zur Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder soll aufgrund seiner regionalen Differenziertheit in Frankreich nachfolgend kurz charakterisiert werden.

hung in einen kontinuierlichen Prozess⁴⁰ eingebettet sein, der sich über das Leben in der Familie, die Schulzeit, den Führerscheinerwerb, das gesamte Berufsleben und die Zeit danach erstreckt. Da die meisten Unfälle auf ein unangemessenes Verhalten zurückzuführen sind, soll die Verkehrserziehung individuelle Verhaltensaspekte auf allen Ausbildungsebenen berücksichtigen.

Dabei setzt man in Frankreich bereits in der (Vor-)Schule auf eine Reihe von Prüfungen und Zeugnisse, die verkehrsrelevante Kenntnisse belegen und zum Erwerb von Fahrerlaubnissen berechtigen. So soll ein Zertifikat (Attestation de Première Éducation à la Route (APER)), das seit dem Jahr 2002 am Ende der Grundschule (École primaire) ausgegeben wird, bescheinigen, was an verkehrsrelevantem Wissen und Verhalten im Verlauf des Vorschul- (École maternelle) und Grundschulbesuchs gelernt wurde. Will man ab dem 14. Lebensjahr einen Mofa-Führerschein (Brevet de Sécurité Routière (BSR)) erwerben, so muss man seit 1997 in der fünften Klasse des Collège (entspricht der 6. Klasse in der deutschen Sekundarstufe) einen Leistungsnachweis (Attestation Scolaire de Sécurité Routière au Premier Niveau (ASSR 1)) erwerben. Eine zweite Prüfung zur Erlangung der ASSR 2, die ab dem 16. Lebensjahr abgelegt werden kann, ist erforderlich, um zum Pkw-Führerscheinwerb zugelassen zu werden.⁴¹ Wenngleich diese Regelungen keinen spezifisch kommunalen Charakter haben, steht aufgrund der Verpflichtung zum schulischen Verkehrsunterricht ein regionaler Bezug außer Frage.

Verschiedene lokale Projekte stellen darauf ab, den Erwerb dieser Leistungsnachweise durch besondere Unterrichtsformen (theoretisch, praktisch) und geeignete Lehrmaterialien an den Schulen zu unterstützen. Die Evaluation eines solchen Projekts in Paris ergab positive Effekte im Hinblick auf das sekundäre Sicherheitsverhalten (Helm- und Handschuhtragen beim Mofafahren). Allerdings zeigten sich keine Auswirkungen auf das Fahrverhalten der Jugendlichen (vgl. ASSAILLY 2004a: 5).

Gefordert wird, dass die Lehrkräfte in die Verkehrserziehung besser einbezogen werden müssen, indem verkehrsrelevante Fragestellungen auf allen Schulstufen behandelt werden und in alle Fächer (Gemeinschaftskunde, Mathematik, Erdkunde usw.) einfließen, wobei moderne Lehrmethoden

eingesetzt werden müssen.⁴² Zu oft noch, so wird beklagt, findet der Verkehrsunterricht in den Klassenräumen oder in geschützter Umgebung statt, was als wenig effektiv angesehen wird.

Neben den Lehrkräften werden auch Polizeibeamte und Vertreter von Verbänden (z. B. von Unfallopfern) oder Versicherungen in die Lehre einbezogen. Darüber hinaus gibt es in manchen Städten „Verkehrssicherheitsreferenten“, das sind junge Leute, die vom Bürgermeisteramt angestellt wurden. Gleichwohl wird die schulische Verkehrserziehung insgesamt gesehen als sehr schwach beurteilt: So mag die Beteiligung von Polizeibeamten Lehrer dazu veranlassen, auf Verkehrsunterricht zu verzichten, da dieser ja bereits von der Polizei gehalten wurde. Zudem sind Personen, die „von außen“ kommen, häufig schon älter (z. B. Lehrer im Ruhestand) und insofern weniger in der Lage, einen interessanten Unterricht zu gestalten (vgl. ASSAILLY 2004b: 6f). Kritisiert wird auch, dass heute zwar relativ viele Akteure an der Verkehrserziehung beteiligt sind, dass sie aber nicht wirklich wissen, was zu tun ist, sehr häufig isoliert voneinander arbeiten und insofern Erfahrungen nicht geteilt werden (vgl. ASSAILLY 2004b: 9).

3.1.2 Schaffung von Informationsmöglichkeiten

Mit dem Ziel, pädagogische Unterlagen und Arbeitsmaterialien zur Verkehrserziehung bereitzustellen sowie über verkehrsrelevante Initiativen und mögliche Aktionspartner zu informieren, wurden lokal Verkehrssicherheitszentren (Maisons de la sécurité routière) gegründet, die auch Möglichkeiten für einen Austausch zwischen Freiwilligen, Verbänden, Fachleuten und Institutionsvertretern bieten sollen. Zu ähnlichen Zwecken wurden in den Präfekturen Verkehrssicherheitsmissionen geschaffen sowie ein Internetserver „Sécurité routière“⁴³ eingerichtet. Alle diese Informationsmöglichkeiten richten sich an Unfallopfer und ihre Familien, Bürger, Fachleute und Abgeordnete.⁴⁴ Entsprechendes gilt für die Mediatheken der Regionen

⁴⁰ Zu diesem „continuum éducatif“ vgl. <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/education/edu-vie/le-continuum-educatif.html> vom 22.04.2005.

⁴¹ Vgl. dazu <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/education/edu-vie/l-attestation-scolaire-de-securite-routiere.html> vom 22.04.2005 sowie ASSAILLY (2004b: 1ff).

⁴² Vgl. <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/les-grandes-orientations-de-la-securite-routiere.html> vom 21.04.2005.

⁴³ Internetadresse: <http://www.securiteroutiere.gouv.fr>. Die Initiative dazu geht auf Versicherungsunternehmen und Städte zurück (vgl. ASSAILLY 2004b: 7).

⁴⁴ Vgl. ASSOCIATION PSRE (2004: 4) und MINISTRE DE LA JEUNESSE, DES SPORTS ET DE LA VIE ASSOCIATIVE (2004: 11).

bzw. Départements, die ebenfalls verkehrssicherheitsrelevante Informationen bereitstellen.⁴⁵

3.1.3 Label vie („Etikett Leben“)

Das im Jahre 1999 vom Verkehrsministerium ins Leben gerufene Programm „Label vie“, das auch in Belgien existiert, wendet sich an Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 14 und 28 Jahren. Diese sollen Projekte entwickeln, die zur Verbreitung von verkehrsrelevantem Wissen und einer Kultur angemessenen Verhaltens im Straßenverkehr unter den davon am meisten Betroffenen aller Altersstufen dienen. Das Projekt soll demnach dazu beitragen, das Fahren sicherer zu machen und alle Straßenverkehrsteilnehmer zu einem solidarischeren Verhalten zu bewegen. Jedes Projekt wird mit 800 € subventioniert; zusätzlich können in bestimmten Fällen logistische Unterstützung und Kredite gewährt werden.⁴⁶ Teilnehmen können Einzelpersonen, aber auch Personengruppen (Freundeskreise, Vereine, Stadtteile, Betriebe usw.).

Auf diese Weise konnten zwischen 1999 und 2001 mehr als 2.000 Projekte ins Leben gerufen werden,⁴⁷ die sich insbesondere auf kleinräumige Gebiete beziehen. Zur Illustration sollen hier einige Beispiele genannt werden:

- Der Club électronique („Elektronikclub“) des Collège Elsa Triolet, Département Seine-et-Marne, brachte 1999 Reflektoren für Schüler der fünften Klasse der Schule heraus.
- Schüler des Lycée Jeanne d'Arc in Vouziers in den Ardennen brachten 1999 Plakate heraus, die präventive Sicherheitsarbeit zu den Themen Geschwindigkeit, Alkohol, Drogen und Müdigkeit im Straßenverkehr leisten können.
- Die Association sportive du collège François Villon im Département Haut-Rhin trug im Jahre 2001 zur Sicherheit von Fußgängern bei, indem Fußgängerüberwege gesichert und Unterlagen zur Verkehrssicherheit als Fußgänger erarbeitet wurden.

- 2001 entwickelte das Nachbarschaftshaus Maison de quartier du Banlay in Nevers ein Frage-Antwortspiel, mit dem kleine Kinder mit Verkehrsregeln für Fußgänger und Fahrradfahrer vertraut gemacht werden sollen.
- Die Association Vélo Campus überprüfte 2001 in den Kommunen von Loire-Atlantique Fahrräder auf ihren technischen Zustand.
- Die Vorschularbeitsgemeinschaft Coopérative Scolaire de l'école maternelle "Le Bouquet" in Brive legte 2001 im Hof der Schule einen Parcours an, der städtische Verhältnisse simuliert (mit Autos, Bussen, Fahrrädern, Fußgängern), um die Vorschulkinder hier auf verkehrssicheres Verhalten hin zu sensibilisieren.

3.2 Maßnahmen auf der Ebene von Gebietskörperschaften

3.2.1 Plan départemental d'action de sécurité routière („Aktionsplan zur Verkehrssicherheit“)

Der Aktionsplan zur Verkehrssicherheit wird jährlich auf Départementebene vom Präfekten ausgearbeitet. Er enthält nicht nur eigene, von der Behörde konzipierte, sondern sämtliche Projekte, die von der Gebietskörperschaft (mit-)finanziert werden. Insofern finden sich hier in den meisten Fällen Aktionen, die von nachgeordneten Gebietskörperschaften (in Form von Contrats Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (C.L.S.P.D.)⁴⁸) und anderen Organisationen angestoßen und mitfinanziert werden (z. B. Label vie, Prévention MAIF).⁴⁹ Allerdings handelt es sich dabei fast ausschließlich um lokale Projekte.

Nur wenige dieser Aktionspläne der letzten Jahre aus den 100 französischen Départements werden im Internet dokumentiert. Insofern ist der Zugang zu diesen Unterlagen schwierig, so dass sie im Rahmen des hier bearbeiteten Forschungsprojek-

⁴⁵ Vgl. dazu: http://www.sceren.fr/cndp_reseau vom 08.02.2005.

⁴⁶ Vgl. <http://www.label-vie.net> und <http://www.enviedagir.fr/engagement/foffice/portail/article.html?ai=1338> vom 22.04.2005 sowie MINISTRE DE LA JEUNESSE, DES SPORTS ET DE LA VIE ASSOCIATIVE (2004: 11).

⁴⁷ Anhand einer besonderen Suchmaschine ist es möglich, nach Informationen zu den einzelnen Projekten, geordnet nach Themen oder Départements, zu recherchieren. Vgl. dazu <http://www.label-vie.net/contact/ex/droite.htm> vom 22.04.2005.

⁴⁸ Ein Leitfaden zur Arbeit solcher Contrats Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance, in dem auch etliche Beispiele zur praktischen Umsetzung von Vorhaben aufgelistet werden, findet sich unter: http://www.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/actions/les-actions-locales-de-securite-routiere.html#sommaire_3 vom 10.06.2005.

⁴⁹ Vgl. <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/action/qui-agit/index.html> vom 24.04.2005.

tes nicht systematisch ausgewertet werden konnten.⁵⁰ Hier ein Beispiel:

- Im Plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) 2004 des Départements Ain (Rhone-Alpes) findet sich ein Projekt, das der PDASR mit dem Centre d'animation de Nierme / des 4 ponts in Oyonnax durchführte. Es diente dazu, Kinder im Hinblick auf Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Nachdem diese mit ihnen zunächst theoretisch erörtert worden waren, wurde gemeinsam der Schulweg, den sie täglich nehmen, anhand eines Modells ihrer Stadt rekonstruiert (vgl. PRÉFECTURE DE L'AIN 2004: 94).

Insgesamt gesehen wird bei der Durchsicht von ca. einem halben Dutzend dieser Aktionspläne deutlich, dass Projekte überwiegen, die die schulische Verkehrserziehung unterstützen sollen. Die Aktivitäten erstrecken sich dabei im Wesentlichen auf die Durchführung von Verkehrssicherheitstagen mit entsprechenden Spielen, Diskussionen, Plakataktionen usw., die Erstellung von stationären oder mobilen Verkehrsübungsmöglichkeiten (Parcours) sowie die Bereitstellung von besonderen Lehrmaterialien.

3.2.2 Conseils d'enfants et de jeunes („Räte der Kinder und Jugendlichen“)

Die Conseils d'enfants et de jeunes gestatten es 9- bis 18-Jährigen, am Leben in ihrem Dorf, ihrer Stadt, ihrem Département oder ihrer Region teilzuhaben. Durch Ideen und Aktionen tragen sie dazu bei, das Leben der Bürger zu verbessern. Sie äußern sich auch zu Projekten von Abgeordneten. Heute gibt es mehr als 1.200 solcher Kinder- und Jugendräte in Frankreich.⁵¹ Hier einige Beispiele für Aktionen solcher Räte:⁵²

- Eine Umfrage in Colmar bei 1.200 Schülern von der Vorschule bis zur 6. Klasse, um etwas über die Verkehrsteilnahme und die Gefahren auf diesen Wegen zu erfahren, und darauf aufbau-

end ein Programm zur Entwicklung eines Fahrradwegenetzes zu erstellen.

- Ein Malwettbewerb für 8- bis 12-jährige Kinder von Village-Neuf (Haut-Rhin). Das beste Bild dient als Hintergrund von Schildern an den Ortseingängen, welche die Kraftfahrer zur Vorsicht aufrufen.
- Nachdem sich mehrere schwere Unfälle ereignet haben, werden in Gap (Hautes-Alpes) zweitägige Aktionen von 12- bis 17-jährigen Jugendlichen durchgeführt, um zur Vermeidung von Verkehrsunfällen zu sensibilisieren. Dazu gehören ein Theaterstück, ein Video, das die Folgen eines Unfalls zeigt, eine Podiumsdiskussion und ein Sonderheft der Zeitung des Conseil de Jeunes, wobei jeweils auch Fachleute eingeladen werden.
- 10- bis 13-Jährige erstellen in Fécamp (Seine-Maritime) Schilder, die vor den Schulen vor zu schnellem Fahren in der Stadt warnen.
- Nachdem neun bis zwölf Jahre alte Kinder in Chatenay-Malabry (Hauts-de-Seine) festgestellt haben, dass sie vor der Schule von Autofahrern gefährdet werden, die die Fußgängerüberwege nicht beachten, wird ein Verkehrssicherheitsforum durchgeführt, auf dem ein Video gezeigt wird und eine Schnitzeljagd stattfindet, wobei die Kinder verschiedene verkehrsrelevante Fehler herausfinden müssen.
- 9- bis 13-jährige Jugendliche in Bois-D'Arcy (Yvelines) entwerfen Dinosaurierspuren, die von Handwerkern auf den Weg von der Vorschule zum nächsten Zebrastrifen gemalt werden, um die Kinder zu leiten. Das Maskottchen „Dinauto“ wird in Höhe der Kinder auf dem gesamten Schulweg plakatiert, um die Kleinen zu veranlassen, ihm zu folgen.
- 11- bis 15-Jährige aus Saint-Éloy-les-Mines (Puy-de-Dome) entwickeln Schilder, die an junge Verkehrstopfer erinnern und zur Unfallprävention an den Straßen aufgestellt werden sollen. Bei der Beschaffung der Fotos und der Erstellung von 30 Holztafeln helfen ihnen Eltern und die städtischen Dienststellen. Die Schilder sind mit farbigen Fotos von Unfällen und dem Text „Und wenn Sie es wären? Fahren Sie langsamer!“ beklebt und mit wasserdichter Folie überzogen.

⁵⁰ Zudem hätte eine solche Analyse den für das Projekt vorgesehenen zeitlichen und finanziellen Rahmen deutlich gesprengt.

⁵¹ Vgl. <http://www.anacej.asso.fr/public/conseils1.htm> vom 24.04.2005.

⁵² Alle Beispiele sind entnommen: LA PRÉVENTION ROUTIÈRE, ASSOCIATION NATIONALE DES CONSEILS D'ENFANTS ET DE JEUNES (2005). Weitere Beispiele finden sich auf den Internetseiten: http://www.anacej.asso.fr/pdf/exemples_action_2003.pdf, http://www.anacej.asso.fr/pdf/exemples_action_2002.pdf und http://www.anacej.asso.fr/pdf/exemples_action_2001.pdf (alle vom 24.04.2005).

3.3 Zivilgesellschaftliche Maßnahmen

3.3.1 Zéro Accident („Null Unfälle“)

Seit mehr als zehn Jahren ist im Département Yvelines die zivilrechtliche „Association Zéro Accident“ tätig.⁵³ Um das Motto „Global denken, lokal handeln“ in die Tat umzusetzen hält der Verein die Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Menschen für die angemessenste Vorgehensweise. Auf seinen Internetseiten stellt er dazu Verweise auf Materialien bereit, die in der Schule beim Verkehrsunterricht eingesetzt werden können. Über Petitionen wird versucht, politischen Einfluss auszuüben. Im Auftrag der lokalen Behörden werden Umfragen zur Verkehrssicherheit und zur Verkehrsraumgestaltung durchgeführt. Speziell für Kinder hat der Verein in Villepreux einen „Fußgänger-Bus“ („bus pédestre“) eingeführt: Eltern begleiten Grundschüler auf sicheren Wegen zur Schule und nach Hause zurück.⁵⁴

3.3.2 Sécurité routière à Aubagne („Straßenverkehrssicherheit in Aubagne“)

Die Stadt Aubagne hat in Kooperation mit den Inspectrices Départementales de Sécurité Routière („Verkehrssicherheitsinspektorinnen des Départements“) ein umfangreiches lokales Verkehrssicherheitsprogramm aufgelegt, in dessen Rahmen eine Vielzahl an Aktionen durchgeführt werden, die sich sowohl an die Allgemeinheit als auch an eine spezifische Klientel richten, wie z. B. Jugendliche, Unternehmen, Abgeordnete.⁵⁵ In Bezug auf Kinder sind dabei zwei Aktionen zu nennen: Ein Parcours, der auf Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam machen soll, und ein Parcours, der einen ersten Umgang mit motorisierten Zweirädern möglich macht. Zusätzlich werden in Schulen Ausstellungen und Diskussionsrunden zur Verkehrssicherheit organisiert, um Risiken im Straßenverkehr aufzuzeigen.

3.3.3 Conduire, bien se conduire („Lenken, sich gut verhalten“)

Der Dachverband „Conduire, bien se conduire“ versammelt Vereine und einzelne Personen der

Städte Les Mureaux und Val de Seine des Départements Yvelines, die für eine verbesserte Verkehrssicherheit eintreten. Durch präventive und edukative Aktionen sollen Bürger aller Altersgruppen und Abgeordnete für das Thema Straßenverkehrssicherheit sensibilisiert werden.

Die Aktion „Le Basket-Route“ im Jahr 2000 hatte zum Ziel, Kinder und Jugendliche auf spielerische Art und Weise für ein angepasstes Verhalten im Verkehr zu sensibilisieren.⁵⁶ Während die Schüler einen Parcours durchlaufen, in dem sie den sicheren Umgang mit einem Basketball üben, werden gleichzeitig elementare Regeln des Straßenverkehrs vermittelt (Stopp-Schilder, rote Ampeln, Fußgängerüberwege etc.), da die Schüler beim Durchlaufen des Parcours die von den Schildern besagten Regeln einhalten müssen. Die Veranstalter heben insbesondere den geringen Aufwand hervor, der für diese Sensibilisierung nötig ist. Nach Angaben des Verbands ist zu erwarten, dass ein gleichartiges Programm in die Curricula der städtischen Schulen aufgenommen wird.

Mit der Aktion „parcours piéton“ (Fußgängerparcours) knüpft der Verband an die internationale Aktion „International walk to school“⁵⁷ an, die unter anderem zum Ziel hat, Kinder für das Verhalten von Erwachsenen zu sensibilisieren und Erwachsenen zeigen soll, wie sich für Kinder der Straßenverkehr darstellt und wie sie sich darin verhalten.

3.3.4 La Ligue contre la Violence Routière („Die Liga gegen Gewalt auf der Straße“)

Seit 1983 ist die „Liga gegen Gewalt auf der Straße“ aktiv. Sie gruppiert sich in Vereine, die auf den Ebenen der Regionen und Départements tätig sind.⁵⁸ Deren gemeinsames erklärtes Ziel ist, die Anzahl an Unfällen auf Null zu reduzieren („Objectif: Zéro Accident“). Die Liga nimmt auf nationaler Ebene Einfluss auf staatliche Entscheidungsvorgänge, auf lokaler Ebene finanziert und unterstützt sie konkrete Maßnahmen. Im Département Aveyron konnte sie z. B. einen Diskussionsabend zum Thema „Jugend und Gewalt“ initiieren und alle Schüler der Grundschulen des Départements mit

⁵³ Vgl. <http://www.zeroaccident.net> vom 09.02.2005.

⁵⁴ Vgl. zu dieser Maßnahme ausführlich Kapitel 7.6.

⁵⁵ Vgl. <http://www.aubagne.com/service/vivre9-1.php?menuid=0> vom 07.02.2005.

⁵⁶ Vgl. http://www.ifrance.com/routtoudou/cbsc_basketroute vom 09.02.2005.

⁵⁷ Vgl. <http://www.iwalktoschool.org/> vom 01.03.2005 sowie Kapitel 8.3.

⁵⁸ Für eine Übersicht vgl. <http://violenceroutierepaca.org/> vom 09.02.2005.

einer Sensibilisierungsaktion ansprechen.⁵⁹ In der Region Nord Pas-de-Calais wurde ein in den Augen der Liga riskanter Kreisverkehr über mehrere Stunden gefilmt, um anhand dieser Bilder den Bürgermeister zum Handeln zu überzeugen.⁶⁰

Die Liga hat auch Maßgaben für eine möglichst sichere Verkehrsteilnahme von Kindern erstellt, die auf drei Grundforderungen basiert:⁶¹

- Die Schulzone (zone scolaire) in 300 Meter Umkreis um die Schule auf höchstem Niveau absichern,
- in der ganzen Stadt „Verkehrsfällen“ vermeiden und
- Verkehrserziehung der Kinder von jüngstem Alter an betreiben.

3.3.5 La Route des Jeunes („Die Straße der Jugend“)

Die 1996 gegründete „Association La Route des Jeunes“ besteht ausschließlich aus Mitgliedern, die zwischen 12 und 25 Jahren alt sind und sich dafür einsetzen, dass die Verkehrsbedingungen für Gleichaltrige sicherer werden.⁶² In diesem Zuge arbeiten sie speziell mit den Besuchern und Betreibern von Diskotheken zusammen. Die Betreiber können eine von der Association entwickelte Verhaltenscharta unterschreiben, womit sie sich verpflichten, alles in ihrem Rahmen Mögliche zu unternehmen, um das Fahren unter Alkoholeinfluss zu unterbinden (z. B. keine alkoholischen Getränke an den Fahrer ausschenken, Alkoholtests kostenlos ausgeben, während der Tanzveranstaltungen regelmäßig darauf hinzuweisen, nicht alkoholisiert Auto zu fahren, Informationsmaterialien zu Alkohol im Verkehr bereitstellen usw.). Die Association arbeitet neben weiteren Aktivitäten auch edukativ mit Schülern und Studenten. Fünf Regionalstellen in den Regionen Bretagne-Pays-de-la-Loire, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d’Azur, Ile-de-France und Bourgogne-Franche-Comté sichern eine Zusammenarbeit vor Ort, die in Zukunft noch flächendeckender gestaltet werden soll.

⁵⁹ Vgl. http://www.aveyronweb.com/violenceroutiere/assobilan_lcvr12.html vom 14.03.2005.

⁶⁰ Vgl. <http://lcvr.npdc.free.fr/projets/index.htm> vom 14.03.2005.

⁶¹ Vgl. <http://www.violenceroutiere.org/lcvr/dossiers/article95.html> vom 09.02.2005.

⁶² Vgl. <http://www.laroutedesjeunes.org> vom 09.02.2005.

3.3.6 Ratgeber zur Durchführung von Projekten zur Prävention von Verkehrsunfällen

Die Association Prévention Routière, ein Zusammenschluss von Versicherungs- und Straßenbauunternehmen, ist eine national organisierte, aber auch in allen Départements präsente Vereinigung zur Prävention von Verkehrsunfällen. Sie ist vor allem in den Bereichen Verkehrserziehung, Ausbildung und Sensibilisierung tätig. So erreicht sie jedes Jahr etwa 1,7 Millionen Kinder an Präventionstagen oder schulischen Verkehrssicherheitsveranstaltungen, die sie mit eigenem Personal durchführt.

Jüngstes Produkt ist ein Ratgeber (LA PRÉVENTION ROUTIÈRE, ASSOCIATION NATIONALE DES CONSEILS D’ENFANTS ET DE JEUNES 2005), der sich an Jugendliche richtet, die Kinderinteressen in politischen Gremien von Gebietskörperschaften vertreten (Conseil d’enfants et de jeunes, vgl. Kapitel 3.2.2). Er soll helfen, Verkehrssicherheitsprojekte auf lokaler Ebene zu planen und in Gang zu setzen. Dazu werden Hinweise für das methodische Vorgehen (Problemrecherche, Informationsbeschaffung, Partnersuche, Projektdesign, Finanzierung, Evaluation) gegeben und Praxisbeispiele vorgestellt.

3.3.7 Wettbewerb „Écharpes d’Or“ der Prévention Routière

Die in Kapitel 3.3.6 bereits vorgestellte Association Prévention Routière schreibt jährlich den Wettbewerb „Goldene Schärpen“ aus, mit dem Aktionen zur Unfallverhütung (Infrastrukturmaßnahmen, Verkehrserziehung, öffentliche Sensibilisierung) belohnt werden sollen. Beteiligen können sich Gebietskörperschaften (Kommunen in fünf nach Einwohnerzahl gestaffelten Kategorien, Départements und Regionen). Spezialpreise werden für Projekte ausgelobt, die sich an die Personengruppe der 15- bis 25-Jährigen richten, und für solche der oben genannten Conseils d’enfants et de jeunes (vgl. Kapitel 3.2.2).⁶³

3.3.8 Aktionen der Prévention MAIF

Die Prévention MAIF ist Teil der gemeinnützigen Stiftung des privaten Versicherungsunternehmens MAIF und unter anderem im Bereich der Verkehrs-

⁶³ Vgl. http://www.preventionroutiere.asso.fr/PDF/Cand_Echarpes_2005.pdf vom 25.04.2005.

sicherheit tätig. Neben der Vergabe von Forschungsprojekten und der Erarbeitung von Materialien zur Verkehrserziehung werden vorzugsweise auch Aktionen zur Prävention von Kinderunfällen im Straßenverkehr und im häuslichen Bereich gefördert. Folgende Beispiele werden im Internet von Prévention MAIF präsentiert:⁶⁴

➤ Verkehrsübungsplatz von Arnage

In Arnage in der Agglomeration von Le Mans wurde ein Parcours („piste“) von 3.500 m² mit Ampeln, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Kreisverkehr usw. eingerichtet, der dazu dient, 6.-Klässler (nach deutschem System) auf ASSR und BSR (Prüfungen zum Mofaführerschein) vorzubereiten. Jeweils die Hälfte einer Klasse fährt zehn Minuten lang Mofa oder geht zu Fuß und wechselt dann. Anschließend werden Verhalten und Fehler der Jugendlichen analysiert, mit dem Ziel, dass jeder seine wesentlichsten Fehler am Ende eines Vormittags korrigiert hat. Seit 1995 haben etwa 7.500 Schüler dieses Programm durchlaufen.

Initiatoren des Projekts waren die Lehrkraft einer Hauptschule und der Bürgermeister. Prévention MAIF finanzierte den Parcours und die erforderlichen Lehrmittel mit und spendete später auch Mofas.

➤ Verkehrssicherheitsbus

Dabei handelt es sich um einen Bus, der in der Umgebung von Dünkirchen von Schule zu Schule fährt und speziell für den Verkehrsunterricht mit modernen audiovisuellen und anderen Lehrmaterialien ausgestattet ist. Auch ein Verkehrsübungsplatz für Zweiradfahrer kann aufgebaut werden. Der Bus kann zudem in Betrieben in der Verkehrssicherheitsarbeit für Erwachsene eingesetzt werden.

Das Projekt wurde gemeinsam mit der Vereinigung zur Entwicklung von Sicherheitsaktionen in den Agglomerationen der Umgegend von Dünkirchen (ADASARD) verwirklicht.

➤ CD-Rom „BSR“ für die Vorbereitung des Mofaführerscheins

Auch dieses Medium, das sich an Schüler richtet und ergänzt wird von einem Lehrerhandbuch und einer Videokassette, wird in der 6. Klasse eingesetzt.

Die Unterlagen wurden in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium, einem Versiche-

rungsunternehmen und einem Lehrmittelverlag erstellt.

3.4 Schulwegprogramme in Vor- und Grundschule

3.4.1 „Marchons vers l'école“

Auch in Frankreich fand die seit Mitte der 70er Jahre in verschiedenen Ländern entwickelte Kampagne, die unter verschiedenen Slogans (z. B. 1976 in Dänemark „Safe Routes to School“, 1994 in Großbritannien „Let's walk to school week“, „Go for green“ in Kanada; seit 2000 „International walk to school day“, seit 2004 „International walk to school week“) durchgeführt wird,⁶⁵ unter dem Slogan „Marchons vers l'école“ zunehmend Verbreitung. Ursprünglich auch hier zunächst auf einen jährlichen Aktionstag angelegt, finden diese an einigen Orten mittlerweile alle zwei Monate statt⁶⁶ oder werden auf eine ganze Woche pro Jahr ausgedehnt.⁶⁷

Als Ziele werden dabei genannt:

- Die Umkehr des Trends, Kinder vermehrt mit dem Auto zur Schule zu fahren und dort wieder abzuholen,
- die Verbesserung der Luftqualität,
- die Unterstützung von Verkehrserziehung und
- die Ergreifung von Maßnahmen gegen die zunehmende Fettleibigkeit von 6- bis 11-Jährigen.

Zu deren Erreichung wurde ein Schulwegprogramm erarbeitet, das an bestimmten Wochentagen die auch aus anderen Ländern bereits bekannte Methode des „Fußgänger-Busses“ („autobus pédèstre“ bzw. „Pédibus“, vgl. Kapitel 7.6) anwendet. Verschiedentlich finden Befragungen von Eltern zum Mobilitätsverhalten auf dem Schulweg statt. Vor dessen praktischer Einführung wurden die Kinder auf mögliche Schwierigkeiten bei der Zurücklegung des Schulweges zu Fuß vorbereitet. Bereits hierdurch wurde die Aufmerksamkeit der Schüler für ihre Verkehrssicherheit gesteigert.

⁶⁴ Vgl. <http://www.maif.fr/site2/prevention/prevactions.htm> vom 24.04.2005.

⁶⁵ Vgl. http://www.montreuil93.net/ville_pratique/transport-circulation/f8-marchons-ecole.html vom 26.04.2005 und <http://www.iwalktoschool.org/about.htm> vom 26.04.2005 sowie Kapitel 8.3.

⁶⁶ So etwa in Collegien (Seine et Marne) (vgl. <http://www.mairie-de-collegien.fr/pageLibre0001082d.html> vom 26.04.2005).

⁶⁷ So in der Region Ile-de-France (vgl. <http://www.arenoidf.org/transport/marcheversecole.html> vom 26.04.2005).

Die Initiatoren der Aktion handeln häufig in Partnerschaft mit lokalen, regionalen und / oder landesweiten Umwelt- und Energieagenturen. Die Aktion kommt ohne externe Bezuschussung aus, das Elternengagement bei der Durchführung der „Fußgänger-Busse“ ist ehrenamtlich.

Die Aktionstage werden begleitet durch den ausgedehnten Einsatz von Medien (Plakate, Folder). Zudem finden Sonderveranstaltungen wie Diskussionen, Ausstellungen, Workshops usw. statt. Häufig werden die Aktivitäten auch evaluiert.⁶⁸

Konzepte zur Planung und Durchführung von Aktivitäten im Rahmen des Programms „Marchons vers l'école“ werden auch im Internet verbreitet, um es auch anderen zu ermöglichen, diese Kampagne an ihrem Ort umzusetzen.⁶⁹

Berichtet wird, dass im Rahmen einer solchen Kampagne in

- der Region Ile-de-France⁷⁰ im Jahr 2003 30 Kommunen und ein Zusammenschluss von Gemeinden 140.000 Schüler in 905 Grund- und Hauptschulen sensibilisieren konnten,
- Nord-Pas-de-Calais (Département du Nord) im Jahr 2003 2.211 Schulen mit ca. 307.000 Schülern teilnahmen,⁷¹
- Provence-Alpes-Côte-d'Azur im Jahre 2004 in 50 Kommunen mehr als 50.000 Schüler erreicht wurden (vgl. BOUVIER Ohne Jahr).

Auch in anderen Regionen (z. B. Rhone-Alpes), zumindest aber einzelnen Städten und Gemeinden, finden entsprechende Aktionen statt, ohne dass Informationen über Teilnehmerzahlen mitgeteilt werden (vgl. JERPHANION 2004).

3.4.2 Weitere Schulwegprogramme

- In Amiens wurde an der École maternelle du Centre gemeinsam mit einem Inspecteur de l'éducation nationale ein Projekt durchgeführt, das sich an 5-jährige Vorschüler richtet. Sie sollen lernen, sich sicher auf der Straße zu bewe-

gen, ohne selbst andere zu gefährden. Zunächst werden die betreffenden Probleme mit ihnen theoretisch erörtert. Auf einem 35-minütigen Rundgang in der Stadt (Realverkehr) lernen sie dann

- ♦ in der Gruppe auf dem Trottoir zu gehen,
- ♦ die Bedeutung einiger Verkehrsschilder zu erkennen
- ♦ die Straßensituation zu beobachten,
- ♦ die Straße zu überqueren (sowohl auf als auch ohne Fußgängerüberweg),
- ♦ eine Straßenkreuzung mit Ampel zu überqueren,
- ♦ Gefahren vorherzusehen und sich entsprechend zu verhalten.

Abschließend wird das Erlebte im Unterricht besprochen.⁷²

- In Reims wurde ein Projekt realisiert, an dem zwei Vorschulen und eine Grundschule teilnahmen und das zum Ziel hatte, den Verkehrsraum Straße und Trottoir zu verstehen und richtig zu nutzen. Hintergrund ist die Tatsache, dass die Ein- und Ausgänge der Schulen an einem Boulevard liegen, der auf eine sehr gefährliche Durchgangsstraße mündet. Die Kinder sollten lernen, den Schulweg alleine, mit den Eltern oder in der Gruppe zu gehen. Dazu werden die relevanten Sachverhalte anhand von Beschreibungen, Fotos, Videos, Büchern und einer Fotoausstellung, die von den Grundschulern produziert wurde, zunächst mündlich mit den Schülern besprochen. Anschließend wird ein Modell der Straßensituation gebastelt, anhand dessen sich die Gefahrensituation, auch unter Einsatz von kleinen Figuren, demonstrieren und verstehen lässt. Außerdem werden auch auf Tonband aufgenommene Straßengeräusche im Unterricht eingesetzt. Schließlich suchen die Schüler gemeinsam die Partnerschule auf und üben das in der Klasse Gelernte.⁷³
- Die Inspection Académique du Nord des nationalen Erziehungsministeriums bietet ein zusammen mit dem Institut National pour la Sécurité des Enfants erarbeitetes Programmkon-

⁶⁸ Vgl. <http://www.areneidf.org/transport/marcheversecole.html> vom 26.04.2005.

⁶⁹ Vgl. z. B. http://www.rhonalpennergie-environnement.asso.fr/Pages/marchons_versecole.htm, <http://netia59.ac-lille.fr/securite-routiere/evnmts.htm>, http://www.preventionroutiere.asso.fr/scripts/doc_thema_02d.asp alle vom 27.04.2005.

⁷⁰ Vgl. <http://www.areneidf.org/transport/marcheversecole.html> vom 26.04.2005.

⁷¹ Vgl. <http://www.iwalktoschool.org/whoswalking/country.cfm?id=15> vom 11.04.2005.

⁷² Vgl. <http://eduscol.education.fr/D0161/fa-soissonsenville.pdf> vom 25.04.2005.

⁷³ Vgl. <http://eduscol.education.fr/D0161/fa-reimsprojetecole.pdf> vom 25.04.2005.

zept⁷⁴ an, das sich an Vorschulkinder im Alter von zwei bis sieben Jahren wendet. Es sieht vor, die Kinder zu lehren, verkehrsrelevante

- ◊ Signalfarben (rot, gelb, grün) zu erkennen,
- ◊ Objekte zu beobachten,
- ◊ Geräusche zu unterscheiden und
- ◊ sich diesen Indikatoren entsprechend zu verhalten.

Dazu werden praktische Übungen in der Schule, im geschützten Milieu auf dem Verkehrsübungsplatz (Minidorf, Miniparcours), im Hof und schließlich auf der Straße durchgeführt.

Leider finden sich keine Informationen darüber, wo dieses Konzept bereits umgesetzt wurde.

- Bezogen auf die Gruppe der 6- bis 7-jährigen Grundschüler gibt die Inspection Académique du Nord ebenfalls eine ganze Reihe von Hinweisen für den Verkehrsunterricht in der Schule. In diesem Zusammenhang schlägt sie auch vor,
 - ◊ die gefahrenträchtigsten Stellen der Schulzone anhand eines Formulars zu erheben, das Eltern und Schüler gemeinsam ausfüllen sollen,
 - ◊ gemeinsam mit den Schülern die Straßen in der Umgebung der Schule zu erkunden,
 - ◊ einen Plan oder ein Modell des Stadtteils zu erstellen.⁷⁵

Auch in diesem Fall wird nicht mitgeteilt, ob und wo das Konzept bereits realisiert wurde.

3.5 Weitere Einzelbeispiele

- Bewusstseinsförderung für Luftqualität in Nantes

In der Stadt Nantes werden geführte Lehrspaziergänge durch das Stadtzentrum angeboten, welche die Effekte der Luftverschmutzung auf die städtische Umwelt illustrieren. Dieses, insbesondere für Schulklassen geeignete Projekt, widmet sich dem Bewusstsein für Luftverschmutzung, der Messung der Luftqualität, einem Aktionsprogramm, der Kontrolle der Verschmutzung und den entsprechenden Vorkeh-

rungen. Den Kindern werden diese Themen nahe gebracht durch die Thematisierung der Stadt unter dem Gesichtspunkt Luftqualität, die Messung der Windgeschwindigkeit auf dem Bretagne Tower, das Zählen der Autos an einer Ampelanlage, das Aufzeigen von Veränderungen in den Steinen der Kathedrale, die Thematik Pollenflug und die Fahrt mit der Straßenbahn.

Als Initiatoren dieser Aktion tritt neben zwei weiteren Institutionen die Stadtverwaltung von Nantes auf, zusammen mit diversen weiteren institutionellen Partnern. Als Zielgruppe werden an erster Stelle explizit Kinder, aber allgemein auch alle Bürger genannt.⁷⁶

- Verkehrserziehung in Tours

Aus der Stadt Tours wird über eine Aktion zur Fahrradausbildung für 8- bis 12-Jährige im Rahmen eines Aktionstages während der Kampagne „Mobil ohne eigenes Auto!“⁷⁷ berichtet. Sie wird eingebettet in das Bemühen der Stadt Tours um eine Verbesserung der nachhaltigen Mobilität.

Die Verkehrserzieher der Polizei boten an diesem Tag drei Workshops an. Diese befassten sich mit

- ◊ Informationen, einem Videofilm und einem Quiz zur Kenntnis der Straßenverkehrsordnung,
- ◊ einem Fahrradgeschicklichkeitsparcours und
- ◊ der Simulation eines Ausflugs durch die Innenstadt.

Ziel dieser Aktivitäten ist die Verbesserung des Bewusstseins von Kindern über die Verkehrssicherheit mit dem Fahrrad, die Vermittlung grundlegender Verkehrssicherheitsregeln und die Vermittlung grundlegender Regeln des Fahrradfahrens.

Diese Aktion wurde von der Stadtverwaltung initiiert, von Bildungsträgern, Verkehrssicherheitsvereinigungen und der Polizei umgesetzt, und richtet sich an die Zielgruppe der Kinder.⁷⁸

⁷⁴ Siehe dazu: http://www.iwalktoschool.org/downloads/actpe_dsrversionIA.doc vom 26.04.2005.

⁷⁵ Vgl. dazu: http://www.iwalktoschool.org/downloads/actpe_dsrversionIA.doc vom 26.04.2005.

⁷⁶ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

⁷⁷ Vgl. hierzu Kapitel 8.2.

⁷⁸ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

➤ Kampagne „Sicherheit beim Transport im Schulbus“

Diese Kampagne im Département du Nord hat zum Ziel, die Schüler beim Transport mit Schulbussen vor Gefahren zu schützen. Dementsprechend werden vor allem mediale Angebote (Plakate, Grafikvorlagen im Internet) unterbreitet, die sich an alle privaten und öffentlichen Partner (Transportwesen, Schulen, Medien, Unternehmen usw.) richten, die hier mit helfen können. Auf den Plakaten werden Verhaltensregeln an Haltestellen und in den Verkehrsmitteln bildhaft dargestellt und die Adressaten zu einem adäquaten Verhalten aufgefordert (weit weg vom Rand der Straße warten, ein- und aussteigen ohne andere anzurempeln, sich hinsetzen, Gurt anlegen, andere Fahrgäste respektieren usw.).

➤ Verkehrserziehung im Département Haut-Rhin⁷⁹

◆ Sicher Mountainbike fahren im Collège François Villon Straßburg

Zur Sensibilisierung werden Hauptschüler zunächst in verschiedenen Schulfächern mit den Gefahren und der Sicherheit im Straßenverkehr vertraut gemacht. Anschließend wird ein gemeinsamer Ausflug mit dem Mountainbike unternommen.

◆ Verkehrserziehung im Collège Gambetta Riedisheim

Um regelkonformes und solidarisches Verhalten im Verkehr zu lernen, treffen die Schüler mit der Polizei und Feuerwehrleuten zusammen. Gemeinsam wird eine Pressemappe über Straßenverkehrsunfälle erarbeitet. Anschließend werden zwei Dokumentensammlungen (Weißbücher) zum Thema richtiges Verhalten im Straßenverkehr erstellt und mit Polizisten und Feuerwehrleuten besprochen. Abschließend wird eine Ausstellung mit Tafeln zu Präventionsmaßnahmen zusammengestellt.

4 Niederlande

Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungsplanung sind in den Niederlanden eng verzahnt. In diesen Politikfeldern, ebenso wie hinsichtlich einer Politik der Nachhaltigkeit, liegen viele Kompetenzen auf

der Ebene der Gemeinden und Provinzen, so z. B. für Flächennutzung, Mobilitätsfragen und Verkehrsplanung (vgl. SCHMIDT, HALBESMA Ohne Jahr: Ohne Seitenangabe).

In der Verkehrssicherheitspolitik der Niederlande finden sich vielfältige institutionenübergreifende Gremien, in denen Beratungs- und Überzeugungsarbeit geleistet und nach verbindlichen Übereinkünften gesucht wird (vgl. KRAAY 2002: 5). Bezüglich der Verkehrserziehung verweisen VIS-SERS, VAN BETUW (2004a: 7) auf Netzwerke aus Schulen, Kommunen, Kindergesundheitseinrichtungen, Verkehrssicherheitsorganisationen und der Polizei. Die nationale Verkehrssicherheitspolitik der Niederlande basiert auf dem integralen Konzept der Kombination von Infrastrukturmaßnahmen, Enforcement / Kommunikation und Verkehrserziehung.⁸⁰ Dieser Ansatz schlägt sich in den nachfolgend aufgelisteten Einzelbeispielen kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder nieder.

4.1 Verkeersouders („Verkehrseltern“)

Mit diesem Projekt sollen Eltern in die Verkehrssicherheitsarbeit für ihre Kinder einbezogen werden. An jeder Grundschule soll hierzu ein Elternteil als Verbindungsglied zwischen der Schule und der Gesamtelternschaft wirken. Die Mutter / der Vater meldet sich freiwillig und arbeitet ehrenamtlich. Sie / er ist Ansprechpartner und Koordinator für die Verkehrssicherheitsarbeit an der Schule.

In den Niederlanden gibt es derzeit ca. 1.900 „Verkehrseltern“. Ihre Aufgaben sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern im Umkreis der Schule, die Unterstützung einer guten Verkehrserziehung durch die Weitergabe entsprechender Informationen an Kinder, Eltern und Schule, die Organisation von Verkehrssicherheitaktivitäten und die Sorge um sichere Schulwege. Hierzu stimmen sich Verkehrseltern mit anderen Akteuren ab und sind Teil eines lokalen Netzwerkes aus Vertretern der Gemeinde, der Polizei, der Schule und der Eltern.

Charakteristisch für diese Maßnahme ist der starke lokale Bezug zur Verkehrssituation im Umkreis der Schule. Verkehrseltern kennen die entsprechenden Verkehrsverhältnisse, erkennen gefährliche Abschnitte auf den Schulwegen und werden aktiv zur Verbesserung dieser Gefahrenstellen.

⁷⁹ Vgl. <http://www.crdp-strasbourg.fr/cddp68/securout/repact.pdf> vom 27.04.2005.

⁸⁰ Persönliche Mitteilung von Frau Annita van Betuw (Traffic-Test) am 12.04.2005.

„Verkehrseltern“ werden durch die niederländische Verkehrssicherheitsorganisation 3VO mit Informationen und schriftlichen Materialien versorgt, darüber hinaus gibt es eine Website⁸¹ und ein Extranet für „Verkehrseltern“ (vgl. zusammenfassend VISSERS, VAN BETUW 2004a: 8; 2004b).

4.2 Brabants VerkeersVeiligheidsLabel (BVL) („Verkehrssicherheitszertifikat der Region Brabant“)

Mit dieser seit 1997 laufenden Qualitätssicherungsmaßnahme soll die Verkehrserziehung an (Grund-)Schulen in der niederländischen Provinz Noord-Brabant verbessert und auf eine kontinuierliche Basis gestellt werden. Das Ziel ist die Verringerung der Verkehrsunfälle von Kindern und die Leistung eines Beitrages zum Leitbild einer permanenten Verkehrserziehung. Die BVL-Maßnahme versteht sich als „Regenschirm“, unter dem sich neben konkreten schulischen Verkehrserziehungsmaßnahmen für Kinder im Alter von vier bis 18 Jahren auch unterschiedliche Verkehrs-, Infrastruktur- und ÖPNV-Maßnahmen finden (vgl. VISSERS, VAN BETUW 2004c).⁸²

Hierzu steht ein Team von sechs bis acht Ansprechpersonen bei der Regionalverwaltung bereit. Interessierte Schulen können dort ein Informationspaket abrufen und werden – falls sie sich für das Zertifikat bewerben wollen – von einem Berater besucht. In einem ersten Schritt wird von den Schulen eine Selbstevaluation ihrer Verkehrssicherheitsarbeit erwartet. Ein BVL-Berater unterstützt die Schulen dabei. Wenn die Schulen glauben, alle notwendigen Kriterien zu erfüllen, können sie die Zertifizierung als BVL-Schule beantragen.

Das Qualitätszertifikat wird an solche (Grund-)Schulen verliehen, die bestimmte, weit über das gesetzlich vorgegebene Niveau hinausgehende Verkehrssicherheits- und Qualitätsstandards erfüllen (vgl. auch CHRISTIE et al. 2004a: 192). Inhaltlich lassen sich folgende Punkte herausarbeiten:

- Eine theoretische und praktische Verkehrserziehung im Realverkehr (Verhalten als Fußgänger, Benutzung des Zebrastreifens, Funktionieren eines Kreisverkehrs etc.),
- die Einbeziehung der Eltern (z. B. Einrichtung der „Verkehrseltern“, vgl. Kapitel 4.1), Eltern als

Schulweghelfer, aber auch Hinterfragen der Hol- und Bringdienste mit dem Pkw),

- die kritische Sichtung des Schulumfeldes und gegebenenfalls das Bemühen um die Entschärfung gefährlicher Stellen sowie
- die Verankerung dieser Bemühungen in einem langfristig angelegten Schulplan (vgl. VISSERS, VAN BETUW 2004c, d).

Unerlässlich ist auch die Kooperation in einem lokalen Netzwerk mit anderen Partnern vor Ort, wie regionalen Verkehrssicherheitsorganisationen, der nationalen Verkehrssicherheitsorganisation, interessierten Eltern, der Polizei, Fahrschulen und der Stadtverwaltung.⁸³

Eine unabhängige Kommission besucht die ausgezeichneten Schulen nach einem Jahr erneut und prüft, ob die Kriterien zur Verleihung des Zertifikats noch erfüllt werden. Später werden die Schulen dann ein Mal innerhalb von drei Jahren kontrolliert. Die Auszeichnung / Zertifizierung als BVL-Schule soll die Einbettung der Verkehrserziehung in das Programm der Schule unterstützen und durch eine Emailleplakette, die im Eingangsbereich der Schule an der Außenwand anzubringen ist, auch nach außen dokumentieren.

Bereits jetzt arbeiten 68 Gemeinden aktiv im Projekt mit. Langfristig sollen die lokalen Netzwerke, in die BVL-zertifizierte Schulen eingebunden sind, zu Gemeindefitzwerken für Verkehrssicherheit – sog. BVL-Gemeinden – ausgebaut werden. Auch hierbei werden wieder Kriterien entwickelt, die zum Ausweis eines entsprechenden Zertifikats eingehalten werden müssen.

Gegenwärtig (Stand: April 2005) arbeiten 516 Schulen, davon mehr als 50 Sekundarschulen, im BVL-Projekt mit. Das ist mehr als die Hälfte aller Schulen der Provinz Brabant. 202 Schulen haben das BVL-Zertifikat bereits erhalten, 60 Gemeinden haben den Status sog. „BVL-Gemeinden“.⁸⁴

Mittlerweile haben auch andere Provinzen der Niederlande dieses Modell adaptiert (vgl. VISSERS, VAN BETUW 2004d). Eine Website mit Informationen über die Aktivitäten zur Zertifizierung mit der Verkehrssicherheitplakette in allen Provinzen ist im Aufbau.⁸⁵

⁸¹ Vgl. <http://www.3vo.nl/nl/verkeersouders> vom 14.04.2005.

⁸² Vgl. <http://bvlabrant.insiders.nl/content.php?rubriek=1&pagina=29&parent=0> vom 14.05.2005.

⁸³ Persönliche Mitteilung von Frau Annita van Betuw (Traffic-Test) am 12.04.2005 und Frau Mara Leerdam-van Haaren (Projektleiterin BVL) am 14.04.2005.

⁸⁴ Persönliche Mitteilung von Frau Mara Leerdam-van Haaren (Projektleiterin BVL) am 14.04.2005.

⁸⁵ Vgl. <http://www.verkeersveiligheidslabel.nl> vom 14.04.2005.

4.3 Schoolroutes („Schulwege“)⁸⁶

Diese Verkehrserziehungsmaßnahme wendet sich an 12- bis 14-Jährige als Fahrradfahrer. In diesem Alter wechseln die Schüler an eine Sekundarschule und legen üblicherweise mit dem Fahrrad neue Schulwege zurück, die unbekannte Gefahren bergen können.

Auf Initiative der Gemeinde wird von einem Institut für Verkehrserziehung ein Videofilm zu den Themen „Verbesserung der Regelbefolgung“ und „Defensives Verkehrsverhalten als Fahrradfahrer“ gedreht. Das Besondere an diesem Videofilm ist, dass die gezeigten Situationen in der tatsächlichen Umgebung der Schule der jeweiligen Gemeinde spielen, die Schüler also einen unmittelbaren Zugang zu den gezeigten Gefahrenstellen haben, ja diese bereits kennen.

Der Videofilm wird auch an einem Elternabend gezeigt. Informationen über weitere Kooperationspartner oder evtl. sich an die Diskussion des Videofilms anschließende Engineering-Maßnahmen fehlen. VISSERS, VAN BETUW (2004e) merken kritisch an, dass diese Maßnahme lediglich rezipierend angelegt ist, die Schüler selbst zwar über den Film diskutieren, aber ansonsten während der Verkehrssicherheitsmaßnahmen nicht aktiv werden.

4.4 Weitere Einzelbeispiele

Folgende lokalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder konnten außerdem noch recherchiert werden.⁸⁷

➤ Straßenspieltag

Jedes Jahr im Mai wird ein sog. Straßenspieltag veranstaltet, bei dem Anwohner Wohnstraßen für den motorisierten Verkehr sperren lassen können und soziale und spielerische Aktivitäten für Kinder (und Erwachsene) im Straßenraum organisieren (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 192).

➤ Kinderband

Ein Pfad durch einen Park oder eine Grünfläche verbindet für Kinder wichtige Mobilitätsziele – wie Häuser, Schulen, Geschäfte – sicher. Ent-

lang des Pfads werden Spielmöglichkeiten angeboten (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 192).

➤ Bildung von Fahrrad-Bussen

Für den Schulweg bilden Kinder mit ihren Fahrrädern Gruppen, die von einem ebenfalls Fahrrad fahrenden Erwachsenen – der durch eine fluoreszierende Weste gekennzeichnet ist – begleitet werden (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 197). Der Fahrrad-Bus funktioniert analog den in Kapitel 7.6 vorgestellten Fußgänger-Bussen.

➤ Sichere Fahrradwege zur Schule / Fahrradsicherheit

Einzelne Schulen oder lokale Verkehrssicherheitsgruppen weisen sichere Fahrradwege für den Schulweg aus oder kontrollieren die technische Sicherheit der von den Schulkindern benutzten Fahrräder (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 192).

➤ Kinder als Berater

In einigen Gemeinden werden Kinder zum subjektiven Empfinden ihrer Verkehrssicherheit um Rat gefragt. Sie können Lösungsvorschläge machen, insbesondere hinsichtlich der Verbesserung ihrer Schulwegsicherheit, wobei die besten Lösungen ausgezeichnet und in der Praxis erprobt werden (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 212).

➤ Weitere Initiativen für Kinder als Fußgänger

CHRISTIE et al. (2004a: 188) zählen eine Reihe von Maßnahmen auf, die in den Niederlanden insbesondere im Umfeld von Grundschulen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern unternommen wurden. Hierzu zählen z. B. die Einrichtung von Spielzonen, bunte Bodenplatten, die den sicheren Schulweg markieren, aufblitzende Warnlichter bei Schulbeginn und -ende, die Sperrung von Durchgangsstraßen etc..

5 Österreich

5.1 Leitfaden Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden

Im Januar 2002 beschloss der österreichische Ministerrat das erste Nationale Verkehrssicherheitsprogramm. Darin wird unter anderem das Ziel aufgestellt, im Jahr 2010 die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten auf die Hälfte des Durchschnitts der Jahre 1998 bis 2000 zu reduzieren (vgl. BERGER 2005: 23; SAMMER et al. 2002: 12). Dieses

⁸⁶ Vgl. <http://www.ctv.nl/productenschoolroutes.htm> vom 14.04.2005.

⁸⁷ Ausführlichere Informationen zu diesen Maßnahmen waren in der Kürze der Bearbeitungszeit des Forschungsprojektes leider nicht zu eruieren.

Ziel ist ohne zusätzliche Anstrengungen seitens der Gemeinden kaum zu erreichen, denn mehr als ein Drittel aller Unfälle mit Personenschaden und 15 % der Unfälle mit Getöteten ereignen sich in Österreich auf Gemeindestraßen (vgl. SAMMER et al. 2002: 8).

Die hier vorgestellte Initiative der Städte und Gemeinden zielt auf die Sensibilisierung für Verkehrssicherheit als eigenes Aufgabengebiet der Kommunalverwaltung und – etwas abstrakt – auf „... die Schaffung eines guten ‚Verkehrsklimas‘, welches ein Maß für die Humanität in der Stadt oder Gemeinde darstellt“ (SAMMER et al. 2002: 5).⁸⁸

Als Ansporn der Städte und Gemeinden zu verstärkten Verkehrssicherheitsbemühungen wurde ein Benchmarking entwickelt, das die Gemeinden zunächst in Gruppen mit ähnlich vielen Einwohnern unterteilt.⁸⁹ Für jede Gemeindegrößenklasse werden die vier Quartile der interessierenden Messgrößen

- Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2000 pro 1.000 Einwohner,
- Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2000 im Ortsgebiet pro 1.000 Einwohner und
- Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2000 im Ortsgebiet auf Gemeindestraßen pro 1.000 Einwohner

ausgewiesen. Jede Gemeinde kann sich nun mit ähnlich großen Gemeinden vergleichen. Als Ziel dieses Benchmarkings wird für das Jahr 2010 durchaus moderat und realistisch formuliert:

„Jede Stadt und Gemeinde sollte möglichst versuchen, bis 2010 zumindest den unteren Grenzwert des eigenen Viertels, bezogen auf das abgebildete Jahr 2000, zu erreichen“ (SAMMER et al. 2002: 16).

Der Charme dieser Zielvorgabe besteht darin, dass „... sich keine einzige österreichische Stadt oder Gemeinde für 2010 ein Ziel setzen [müsste, d. A.], welches nicht eine andere [Gemeinde, d. A.] der gleichen Größenklasse im Jahr 2000 bereits erreicht hatte“ (SAMMER et al. 2002: 16).

⁸⁸ RAUH (Ohne Jahr) bezeichnet Verkehrsklima als „Komplex von Meinungen und Einstellungen“, der vom Modal Split in der Kommune beeinflusst wird.

⁸⁹ Die Größenklassen sind: „bis 999 Einwohner“, „1.000 bis 1.999 Einwohner“, „2.000 bis 3.999 Einwohner“, „4.000 bis 7.999 Einwohner“, „8.000 bis 15.999 Einwohner“, „16.000 bis 31.999 Einwohner“, „32.000 bis 63.999 Einwohner“ und „über 64.000 Einwohner“ (vgl. SAMMER et al. 2002: 14f).

Zur Erreichung dieser Zielvorgabe gibt der österreichische Städtebund seinen Mitgliedern zu folgenden zehn sog. „Eckpfeilern“ der Verkehrssicherheitsarbeit in Städten und Gemeinden ausführliche Umsetzungshinweise:

- Verkehrssicherheitsmanagement,
- Verfügbarkeit verkehrssicherheitsrelevanter Daten,
- Verkehrssicherheitsnetzwerk,
- Lokales Verkehrssicherheitsprogramm,⁹⁰
- Straßenbezogene Maßnahmen,
- Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung,
- Überwachung,
- Verkehrssicherheitsaus- und -weiterbildung,
- Ansporn durch Vorbildwirkung und
- Reduktion des unfallträchtigen (Kfz-)Verkehrs (vgl. SAMMER et al. 2002: 20).

Diese „Eckpfeiler“ sind primär auf Engineering-Maßnahmen ausgerichtet, umfassen jedoch auch Education- und Enforcement-Aspekte. Für das Erkenntnisinteresse des vorliegenden Berichtes ist insbesondere der Aspekt des Aufbaus und der Pflege eines Verkehrssicherheitsnetzwerkes einschlägig. Hierzu wird ausgeführt:

„Die Idee ist simpel: Möglichst alle mit Fragen der Verkehrssicherheit befassten Personen, Stellen und Institutionen in der Stadt oder Gemeinde sollen in einem Verkehrssicherheitsnetzwerk integriert werden“ (SAMMER et al. 2002: 26).

Als mögliche Mitglieder nennt der Leitfaden Polizeidienststellen, die Feuerwehr, die für Straßenplanung, -bau und -erhaltung zuständigen Stellen, Schulen, Kindergärten, Betreiber des ÖPNV, Medien, Behindertenverbände sowie „Vertreter nennenswerter Verkehrserzeuger“⁹¹ (vgl. SAMMER et al. 2002: 26).

Das Verkehrssicherheitsnetzwerk als Kommunikationsplattform und Informationsquelle soll folgenden Zielen dienen:

- „Verbesserung des Informationsflusses, Hebung des Informationsniveaus;

⁹⁰ Hier wird auf das Beispiel Gloucestershire verwiesen, vgl. Kapitel 7.5.

⁹¹ Damit sind Einkaufszentren, Kaufhäuser, Märkte, Sportplätze, Kinos, Gaststätten etc. gemeint.

- Erfassen der Verkehrssicherheit als ‚gemeinsame Sache‘;
- Kennenlernen anderer Sichtweisen als der eigenen;
- Akzeptanzsteigerung von Verkehrssicherheitsarbeit unter den Beteiligten;
- Erhöhung der Verantwortlichkeit;
- Förderung von Eigeninitiative und des Engagements;
- Animation für die Beteiligten, Verkehrssicherheitsaufgaben zu übernehmen;
- Nutzung des ‚Schneeballprinzips‘;
- Erfassung und Diskussion von Verkehrssicherheitsproblemen;
- Diskussion von Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit;
- Aus- und Weiterbildung“ (SAMMER et al. 2002: 26).

Die Arbeit des Verkehrssicherheitsnetzwerkes kann entweder durch regelmäßige Zusammenkünfte oder durch die Organisation sog. „Fokusgruppen“ organisiert werden (vgl. SAMMER et al. 2002: 27). Es ist Teil des lokalen Verkehrsmanagements und beteiligt an der Entwicklung des lokalen Verkehrssicherheitsprogramms.

Ein expliziter Bezug auf Kinder ist im kommunalen Leitfadens nur indirekt erkennbar, z. B. über die Einbeziehung von Schulen in das Verkehrssicherheitsnetzwerk oder den Aspekt der Schulwegsicherung beim „Eckpfeiler“ Überwachung (vgl. SAMMER et al. 2002: 62f). Es liegt jedoch auf der Hand, dass sog. „schwache Verkehrsteilnehmer“ – und dabei insbesondere Kinder – am meisten von der Produktion von Verkehrssicherheit als öffentliches Gut im Sinne einer Verbesserung des Verkehrsklimas am Wohnort profitieren, sei es durch ein konkretes Sinken der Unfall- und Verletzungsgefahren, sei es durch eine eher abstrakte Verbesserung des Verkehrsklimas.

5.2 „Vision Zero – Keine Verkehrstoten in unserer Gemeinde!“

60 % der Verkehrsunfälle in Österreich ereignen sich in Kommunen. Dieses Faktum greift der Verkehrsclub Österreich (VCO) auf und fordert von den Gemeinden die Umsetzung des Zieles „Vision Zero – Keine Verkehrstoten in unserer Gemeinde!“ (vgl. VCO 2002). Österreichische Gemeinden sind aufgefordert, sich durch die Unterschrift unter eine

entsprechende Resolution zu diesem Ziel zu bekennen.⁹² In der Erläuterung und Begründung des Zieles „Keine Verkehrstoten und keine Schwerverletzten“ wird explizit auf sog. „schwache“ Verkehrsteilnehmer Bezug genommen und das Ziel formuliert, mit „Vision Zero“ „... ein kindergerechtes Verkehrssystem anzustreben“.⁹³ Hierzu werden zehn Handlungsmöglichkeiten vorgeschlagen:

- Ein Verkehrssicherheitsmanagement durchführen,
- die Analyse von Unfall- und anderen verkehrssicherheitsrelevanten Daten,
- durch die Einbindung von Akteuren aus unterschiedlichen Handlungskontexten Verkehrssicherheit als Anliegen der ganzen Gemeinde verstehen,
- den entsprechenden politischen Willen in einer Strategie bündeln,
- verkehrstechnische und -organisatorische Engineering-Maßnahmen an Straßen durchführen,
- Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit,
- Verkehrsüberwachung
- Verkehrssicherheitsaus- und -weiterbildung,
- Beachtung der Vorbildwirkung und
- Verringerung des Kfz-Verkehrs sowie Förderung sicherer Verkehrsbeteiligungsarten.⁹⁴

Um besonders verkehrsunsichere Gemeinden zu identifizieren entwickelt der VCO ein Verkehrssicherheits-Benchmarking für Gemeinden und schlägt viele verkehrstechnische und -organisatorische Maßnahmen aus dem Engineeringbereich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Gemeinden vor (vgl. VCO 2002). Diese Maßnahmen sind nur durch die Einbeziehung vieler Akteure in das zentrale Verkehrssicherheitsmanagement zu verwirklichen. Wichtig ist dabei auch die Gewährleistung einer funktionierenden Bürgerbeteiligung (vgl. VCO 2002: 11).

Kinder profitieren durch entsprechende Maßnahmen ebenso wie andere Bevölkerungsgruppen, indem Verkehrssicherheit als öffentliches Gut hergestellt bzw. verbessert wird, von dem niemand auszuschließen ist (vgl. FUNK 2004: 98). In Bezug auf

⁹² Vgl. <http://www.vcoe.at/visionzero/resolution.pdf> am 15.03.2005.

⁹³ Vgl. <http://www.vcoe.at/visionzero/erreichbar.asp> vom 15.03.2005.

⁹⁴ Vgl. <http://www.vcoe.at/visionzero/erreichbar.asp> vom 15.03.2005.

die Zielgruppe Kinder wird dabei insbesondere auf die Verbesserung des Verkehrsklimas und einer Förderung des Mobilitätsmanagements an Schulen eingegangen (vgl. VCÖ 2002: 21).

In einem weiteren Leitfaden schlägt der VCÖ den Gemeinden folgende kindergerechte Engineering-Maßnahmen vor:

- Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Ortsgebiet,
- die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen (Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Spielstraßen),
- Fahrbahnverengungen,
- ein dichtes Wegenetz,
- die Verbreiterung der Gehwege,
- die Entfernung von Sichtbehinderungen für Kinder an Kreuzungen und Übergängen,
- Ampeln mit ausreichenden Grünzeiten,
- die sichere Gestaltung von Schutzwegen,
- Querungshilfen,
- die kindgerechte Beschilderung der Wege,
- zum Fahren mit Scootern oder Inline-Skates geeignete Straßenoberflächen und
- ein umfangreiches ÖPNV-Netz (vgl. VCÖ Ohne Jahr).

5.3 Schul-Mobilitätspläne

In einem Pilotversuch in Graz wurde die Idee des „School Travel Plan“ aus Großbritannien aufgegriffen (vgl. PILZ 2005 sowie Kapitel 7.2). Als Hintergrund wird auf die auch in Österreich als Problem erkannte Verschlechterung des motorischen Leistungsniveaus von Kindern, ihren Bewegungsmangel und die damit verbundenen Krankheits-symptome bei Kindern hingewiesen (vgl. PILZ 2005: 2). Der Schulweg wird als Erfahrungsfeld für das Zufußgehen und Fahrradfahren in den Mittelpunkt gestellt. Ziel der Maßnahme ist die Reduzierung der Bring- und Holfahrten auf dem Schulweg mit dem Pkw und die Erhöhung des Fußgänger- und Radfahreranteils auf diesem Weg.

Die Autorin betont die Wichtigkeit der Einbindung eines solchen Projektes in die lokale Gemeindepolitik und Verwaltung (vgl. PILZ 2005: 4). Der Schul-Mobilitätsplan selbst ist ein Dokument, das die Maßnahmen zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs und zur Gestaltung eines sicheren und attraktiven Schulweges beschreibt. Er beinhaltet mindestens:

- „Eine kurze Beschreibung der Schule
- Eine Auswertung der Befragungen über das Mobilitätsverhalten der SchülerInnen
- Eine Problemanalyse
- Eine kurze Beschreibung der durchgeführten Maßnahmen mit Zeitplan
- Ein Umsetzungsprogramm
- Eine Evaluierung und Beschreibung über die zukünftige Entwicklung“ (PILZ 2005: 4).

Zur Realisierung eines Schul-Mobilitätsplans werden mehrere Schritte unterschieden:

- Auf lokaler Ebene wird eine sog. Steuerungsgruppe, bestehend aus Schulvertretern, Eltern, der Polizei, Verkehrssicherheitsexperten etc. gebildet.
- Der Ist-Zustand in der Kommune wird mittels kleiner Befragungen zur Schulwegmobilität der Schüler ermittelt.
- Zum Start der Aktionen schlägt die Autorin einen Kick-Off-Workshop, z. B. in Form einer Zukunftswerkstatt, vor.
- Die dabei vorgeschlagenen Maßnahmen werden geprüft und von einer Kernarbeitsgruppe in einen Aktionsplan mit einem expliziten Zeitplan, klar geregelten Verantwortlichkeiten und klaren Zielbeschreibungen eingearbeitet.
- Anschließend können eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung der Pkw-Bring- und -Hofahrten auf dem Schulweg beginnen.⁹⁵
- Diese Maßnahmen werden durch eine Öffentlichkeitsarbeit in der lokalen Presse begleitet und evaluiert.⁹⁶
- Der gesamte Schul-Mobilitätsplan wird samt der erreichten Ergebnisse und einem Ausblick in die Zukunft (online) dokumentiert.

Für den Pilotversuch in Graz (Laufzeit 2002 bis 2004) berichtet die Autorin als Zwischenergebnis nach einem Jahr einen Rückgang des Autoanteils an den Schulwegen der Kinder um 6-12 % (vgl. PILZ 2005: 6).

⁹⁵ Als Beispiele nennt die Autorin die Bildung von Geh- und Fahrgemeinschaften, Straßenmalaktionen, Schulumfeldanalysen, Mobilitätstagebücher und -protokolle, Verkehrsumfragen, Detektivspiele im ÖPNV, Vorträge beim Schulforum und vor Eltern, sowie spielerische Aktivitäten (vgl. PILZ 2005: 6).

⁹⁶ Leider fehlen in der Publikation nähere Angaben zur Art und Weise der Evaluation.

5.4 „Verkehrsdetektive unterwegs!“ / Kinderverkehrsgutachten⁹⁷

Diese Aktion wird in Schulklassen vorbereitet. Ausgestattet mit sehr kindgerechten Fragebogen, Maßband, Stoppuhr und Fotokamera untersuchen Kinder Wege, die sie im Alltag zurücklegen. Sie messen Gehwegbreiten, stoppen Wartezeiten an Ampelanlagen, dokumentieren auf Gehwegen parkende Autos etc. Aus der Vielzahl der dabei erhobenen Informationen können rudimentäre Datenauswertungen erfolgen und sog. lokale Kinderverkehrsgutachten erstellt und kommunalen Verkehrsplanern überreicht werden.

Charakteristisch für diese Aktion ist die aktive Beteiligung der Kinder, die Förderung des Orts- und Orientierungssinns und die Schärfung des Bewusstseins für Gefahrenstellen im Wohnumfeld.⁹⁸ Hierdurch lässt sich die selbstständige Mobilität der Kinder verbessern und die Verkehrssicherheit von Kindern in Gemeinden erhöhen (vgl. KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH, LEBENS MINISTERIUM Ohne Jahr: 4).

Diese Aktion enthält ähnliche Elemente wie die Aktion „Forsche und lerne“ in Schweden (vgl. Kapitel 6.1), ist jedoch explizit auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern hin ausgerichtet!

5.5 „Auf Kinderfüßen zum Mond. Wir sammeln Grüne Meilen“⁹⁹

Kinder legen Alltagswege umweltfreundlich zurück und sammeln hierfür „grüne Meilen“. Diese sollen so zahlreich gesammelt werden, dass ihre Anzahl der Entfernung zum Mond entspricht. Hintergrund der jeweiligen Kampagnenaktivitäten ist die Kommune. Kinder sollen die Möglichkeit haben, „... ihre eigenen Vorstellungen von kinderfreundlichem Verkehr in die Verkehrsplanung der Kommunen einfließen zu lassen oder sie zumindest zur Diskussion zu stellen“ (KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH, LEBENS MINISTERIUM Ohne Jahr: 13).

Die inhaltliche Ausrichtung der Aktivitäten im Rahmen der Kampagne ist sehr breit gefächert. Tipps zur Beteiligung von Kindern werden ebenso gegeben, wie Hinweise zu möglichen sportlichen Aktivi-

täten, zur Thematisierung des Fahrrads, der Öffentlichen Verkehrsmittel oder der Umweltbelastung durch den Verkehr (vgl. KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH, LEBENS MINISTERIUM Ohne Jahr: 11ff). Im Rahmen dieser Kampagne wird auch die Aktion „Verkehrsdetektive unterwegs!“ und die daraus entstehenden Kinderverkehrsgutachten beworben (vgl. Kapitel 5.4).

Koordinator dieser Kampagne ist das Klimabündnis Österreich. Bei dieser Stelle können vielfältige Materialien für die Durchführung der Kampagne und ihre öffentlichkeitswirksame Kommunikation auf lokaler Ebene bezogen werden. Die starke kommunale Ausrichtung dieses Projektes wird durch die Publikation einer „Checkliste für Städte und Gemeinden“ offensichtlich (vgl. KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH, LEBENS MINISTERIUM Ohne Jahr). Darin wird für eine breite Verankerung der Kampagne in Kindergärten, Schulen, Horten, Verbänden und Vereinen der Gemeinde ebenso geworben, wie für die Einbindung von Vereinen und Verbänden, des ÖPNV, der Polizei, von Unternehmen, der Gastronomie, Energie- und Mobilitätsberatern in Einzelveranstaltungen oder dem Abschlussevent der Kampagne (vgl. KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH, LEBENS MINISTERIUM Ohne Jahr: 8).

5.6 GmoaBus Pötttsching

Seit September 2000 verkehrt in der burgenländischen Gemeinde Pötttsching (2.700 Einwohner) ein bedarfsorientiertes, flexibles Bus-Taxi, das insbesondere Bewohnern mit eingeschränkter Mobilität zugute kommt. Die Zielgruppe dieser Einrichtung sind Einwohner ohne Pkw, wobei insbesondere Kinder, Mütter und Senioren bzw. Personen mit Mobilitätsbeschränkungen explizit genannt werden. Zwischen 7:00 Uhr und 18:00 Uhr kann der Neunsitzer-Bus telefonisch bestellt werden und fährt den Fahrgast an jedes beliebige Ziel innerhalb der Gemeinde. Parallel dazu werden ausgewählte Fahrtstrecken zu bestimmten Zeiten fahrplanmäßig bedient. Insbesondere Begleit- und Servicewege werden mit dem Bus-Taxi zurückgelegt, wobei der Preis für eine Einzelfahrt € 1,00 und für eine Tageskarte € 3,00 beträgt. Der Kleinbus wird von einem gemeinnützigen Verein betrieben und von vier teilzeitbeschäftigten Fahrerinnen bedient. Der Betrieb des GmoaBus ermöglicht auch Kindern eine eigenständige Mobilität, stärkt die Nahversorgung am Ort, hilft Zeit zu sparen, reduziert den Individualverkehr, schafft Arbeitsplätze am Ort und ist preiswert.

⁹⁷ Diese Aktion ist unter gleichem Namen auch in Deutschland bekannt.

⁹⁸ Vgl. http://www.eun.org/eun.org2/eun/fr/print_preview.cfm?oid=26108

⁹⁹ In Deutschland lief diese Kampagne unter dem Titel „Auf Kinderfüßen durch die Welt“.

Als Initiator dieses Projektes tritt die Verwaltung der Gemeinde Pöttching auf, als Partner zwei Transport-Consultingunternehmen und das Verkehrsministerium.¹⁰⁰

6 Schweden

Im Jahr 1998 wurde in Schweden die auch heute noch gültige offizielle Transportpolitik („Transport policy for a sustainable development“) gesetzlich verankert, deren Ziel „... die ökonomisch effiziente und nachhaltige Transportbereitstellung für die Individuen und den Wirtschaftssektor“ (BORCHERDING 2003: 7) ist. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit wird die „Vision Zero“ propagiert, die besagt, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden soll.¹⁰¹

BORCHERDING (2003: 10) verortet ein kommunales Planungsmonopol bei den schwedischen Regionen, deren Planungen zwar mit dem Staat abgestimmt werden müssen, jedoch über die Behörden in kommunaler Verantwortung ausgeführt werden. Bereits seit langem werden in Schweden lokale Untersuchungen der Verkehrsverhältnisse propagiert,¹⁰² die in lokale Maßnahmen münden und vor Ort die Verkehrssicherheit verbessern sollen (vgl. GUMMESSON, LARSSON 1994: 15; darüber hinaus BORCHERDING 2003: 26).

Die schwedische Straßenbehörde bemüht sich bei ihrer Arbeit, die kognitiven Fähigkeiten und die Sichtweise der Kinder bei der Planung und Gestaltung des Straßenraumes zu berücksichtigen: „das Verkehrsumfeld soll sich dem Kind anpassen und nicht umgekehrt“ (BORCHERDING 2003: 4). Hierbei orientiert sie sich an der „UN-Konvention über die Rechte des Kindes“. Ausgehend vom Anspruch einer umweltbezogenen, ökonomischen, kulturellen und sozialen Nachhaltigkeit des Transportsystems sollen die Subziele Erreichbarkeit, gute Umwelt, Verkehrssicherheit und regionale Entwicklung auch von den Rechten und Bedürfnissen der Kinder geleitet werden (vgl. VÄGVERKET 2002: 3):

„Children must be given a fair chance to influence decisions that concern their local community, take part in the planning process and be able to express their views on traffic issues“ (VÄGVERKET 2002: 4).

Da vor allem die unmittelbare Verkehrsumgebung im Umkreis der Wohnung oder zwischen Wohnung und Schule für die Mobilität von Kindern relevant ist, zielt dieser Ansatz immer auf die konkret vor Ort vorzufindende lokale Verkehrssituation und ist deshalb auch für den hier vorgelegten Bericht interessant. In der Praxis versucht die Straßenbehörde diesem Anspruch gerecht zu werden durch

- die Kooperation mit anderen Institutionen, um optimale Bewegungsmöglichkeiten, Sicherheit und Umweltbedingungen für Kinder zu erreichen,
- die Beseitigung von Hindernissen, die diesem Ansinnen im Wege stehen,
- die Berücksichtigung des Anspruchs der Erreichbarkeit relevanter Orte für Kinder,
- die Anregung anderer Akteure, ebenfalls die Bedürfnisse von Kindern an sicheren Straßen und einer sauberen Umwelt zu berücksichtigen, oder
- die Befragung von Kindern über ihre eigene Meinung (vgl. VÄGVERKET 2002: 4).

6.1 „Forsche und lerne“

Vor dem Hintergrund der Konvention der Kinderrechte der Vereinten Nationen wird in diesem Programm seit 1993 das aktive Engagement von Kindern im Rahmen der Ausgestaltung des unmittelbaren sozialen Umfeldes gefördert. Kinder sollen durch eigenes Nachforschen lernen und die Kompetenz erwerben, wie man sich aktiv in das Leben der Gemeinschaft einbringt.

Als Gesamtziel dieses Projektes lassen sich zusammenfassen:

- Die Vermittlung von Wissen über die Struktur der Gesellschaft und das Funktionieren des Verkehrswesens,
- die Vorbereitung der Schüler auf ihre zukünftige Rolle in der Gesellschaft, in welcher der Einfluss und die Verantwortung der Benutzer sozialer Systeme wichtiger werden wird,
- die aktive Ermutigung und Ertüchtigung von Schülern, zur Mitarbeit an der Verbesserung der Verhältnisse in ihrer Gemeinde (vgl. GUM-

¹⁰⁰ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005. Darüber hinaus <http://www.poettsching.info/gmoabus.htm> und <http://www.stadtland.at/hm/projekte/gmoabus.htm> vom 15.02.2005.

¹⁰¹ Allerdings scheint dieses Ziel keineswegs unumstritten zu sein (vgl. BORCHERDING 2003: 7, 20).

¹⁰² Das älteste Beispiel, auf das GUMMESSON, LARSSON (1994: 31) eingehen, stammt aus dem Jahr 1980.

MESSON, GUMMESSON, LARSSON Ohne Jahr: 5).

Um sich in gesellschaftliche Abläufe einbringen zu können, sollen Kinder lernen, Informationen zu suchen, zu verarbeiten, zu analysieren und zu evaluieren. Sie sollen ihre Ideen und Fragen verbal formulieren, schriftlich niederlegen und in der Diskussion mit Sozialplanern und Vertretern der Stadtverwaltung darlegen können (vgl. GUMMESSON, GUMMESSON, LARSSON Ohne Jahr: 5).

Damit ist die Zielrichtung entsprechender Maßnahmen nicht notwendigerweise primär auf Fragen der Verkehrssicherheit gerichtet, es handelt sich bei diesem Programm also um kein originäres Verkehrssicherheitsprogramm. Vielmehr wird hier versucht, das Thema Verkehrssicherheit an anderen inhaltlichen Fragen anschließen zu lassen, in anderen inhaltlichen Kontexten zu integrieren und dort zu problematisieren. Allerdings scheint die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern ein durchaus relevanter Aspekt in den ca. 400 Projekten für Schüler im Alter zwischen sechs und zwölf Jahren zu sein.

Das Programm ist an den teilnehmenden Schulen angesiedelt und erstreckt sich jeweils über zwei Schuljahre. Schüler und Lehrer arbeiten mit Eltern und Vertretern der jeweiligen Gemeinde zusammen an der Verbesserung eines Problems. Die Akteure bringen sich dabei aktiv in lokale Planungsprozesse ein (vgl. GREGERSEN, SÖRENSEN, HELLSTEN 2004a).

Einzelbeispiele für schulspezifische Projekte und die dabei verwendeten Methoden finden sich in GUMMESSON, GUMMESSON, LARSSON (Ohne Jahr). Durch Beobachtung und Nachforschungen in der Nachbarschaft entwickeln Kinder ein Verständnis für das Funktionieren des Verkehrssystems. Zwar wird dieses Programm im ROSE 25-Projekt (vgl. hierzu Kapitel 8.6) als Verkehrserziehungsprogramm aufgelistet, in der konkreten lokalen Umsetzung können jedoch durchaus auch Engineering- und Enforcement-Aspekte angesprochen werden (vgl. GREGERSEN, SÖRENSEN, HELLSTEN 2004a; CHRISTIE et al. 2004a: 212).

6.2 Kindersicherung in der Region Dalarna

Auch dieses im Rahmen von ROSE 25 (vgl. Kapitel 8.6) aufgelistete Projekt vereint Verkehrserziehungs- und Engineering-Aspekte. Als Ziel der Aktion wird die Vermeidung tödlicher Unfälle von Kindern als Mitfahrer genannt. Die Aktion wird vom Gesundheitsamt, dem lokalen Ableger der Gesell-

schaft für Verkehrssicherheit, der Straßenbehörde, einer Versicherung sowie Händlern und Herstellern von Kindersitzen getragen.

Schwangere und Eltern von Babys und Kleinkindern wurden zwischen 1999 und 2003 mit diversen Medien angesprochen. Polizisten, Taxifahrer und Mütter- bzw. Kinder-Wohlfahrtszentren waren weitere Ansprechpartner. Die Information der Eltern über sichere Kinderrückhaltesysteme, die Schulung in deren Gebrauch und ihr Verkauf in den regionalen Geschäften wurden aufeinander abgestimmt. Neben Informationen in Form von Vorträgen, Broschüren, einem Informationstelefon etc. kamen auch Gutscheine zum verbilligten Kauf von Baby- und Kindersitzen zum Einsatz. Ausdrücklich wird die Kooperation mehrerer Projektpartner als ein Faktor für den Erfolg der Aktion bezeichnet (vgl. GREGERSEN, SÖRENSEN, HELLSTEN 2004b).

6.3 Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit in Motala

LINDQVIST, TIMPKA, SCHELP (2001) berichten über die Evaluation eines über mehrere Jahre im Rahmen der WHO-Kampagne „Sichere Gemeinde“ gelaufenen gemeindebezogenen Projektes zur Prävention von Verkehrsunfallverletzungen. Das Besondere bei diesem Präventionsprogramm ist, dass der Hintergrund entsprechender nationaler Programme gegen Verletzungen, bei Aktionen vor Ort durch das Zurückgreifen auf lokale Ziele und Ressourcen konkretisiert werden sollte. Der Fokus lag auf lokalen Nachbarschaften, auf der Einbindung von strukturellen und Bildungsressourcen der Gemeinde selbst, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Zurücklegen lokaler Wege.

Das Projekt lässt sich in mehrere Phasen einteilen:

- In einer ersten Phase (1983-1984) fand eine Bestandsaufnahme der in Motala auftretenden Verletzungen im Straßenverkehr und ihrer ökonomischen Konsequenzen, die Analyse der Sozialstruktur des Ortes und der dort vorherrschenden Werte, sowie die Herausarbeitung von Zielgruppen statt.
- In der zweiten Projektphase (1985-1987) wurden das Präventionsprogramm entworfen und eingeführt sowie Planziele definiert.
- Die Phase der Implementation erfolgte in den Jahren 1987-1988. Hinsichtlich der in diesem Bericht interessierenden Zielgruppe der Kinder sind dabei insbesondere zu nennen:

- ◊ Das Programm „Sicherer Schulweg“ bei dem die Schulbehörde in Zusammenarbeit mit der städtischen Planungsbehörde Gefahrenstellen identifizierte und beseitigte.
 - ◊ Freiwilligenorganisationen und die Polizei führten Verkehrserziehungsmaßnahmen in Grundschulen und der Sekundarstufe I durch. Für alle Viertklässler wurde eine Schulstunde Verkehrserziehung pro Woche im Stundenplan verankert. Der Fokus in den Verkehrserziehungsmaßnahmen war auf die Vermittlung von Verkehrsregeln und Sicherheitsnormen gerichtet.
 - ◊ In einem Fahrradsicherheitsprogramm konnten Eltern von Fünfjährigen Fahrradhelme zu einem verbilligten Preis kaufen. Das Tragen von Fahrradhelmen wurde darüber hinaus in Grundschulen beworben und ebenfalls an Schulen wurden Kurse zur „Runderneuerung“ von Fahrrädern angeboten.
 - ◊ Ein Programm zur Ausleihe von Kinder-Autositzen.
- In Phase vier (1989-1995) stand die Konsolidierung des Programms im Mittelpunkt, durch die Übergabe der Programmverantwortung in bestehende Netzwerke auf der Gemeindeebene.
- Abschließend fand eine Evaluation des Gesamtprogramms statt (1995-1999).

Diese Evaluation stellte einen Vergleich der in den Zeiträumen Oktober 1983 bis September 1984 und Januar bis Dezember 1989 eines der Gesundheitszentren aufsuchenden Patienten an. Als zentrale Ergebnisse lassen sich zusammenfassen:

- Insbesondere für Jungen bis zum Alter von 15 Jahren lies sich ein Absinken des Verletzungsrisikos nachweisen.
- Das relative Risiko für mittelschwere Verletzungen konnte nahezu halbiert werden.
- Das Risiko für schwere oder tödliche Verletzungen blieb dagegen nahezu konstant.
- Das Risiko für leichte Verletzungen stieg um ca. ein Drittel.
- Hinsichtlich der Verkehrsbeteiligungsart profitierten insbesondere Fahrer motorisierter Zweiräder von einem Absinken des relativen Risikos.

Insbesondere wird herausgestellt, dass die Indikatoren hinsichtlich der Mobilität in der Nachbarschaft den gewünschten Trend zeigen.

Die Autoren verweisen auf die Wichtigkeit des Aspektes der koordinierten Zusammenarbeit unterschiedlicher Organisationen auf Gemeindeebene zur Verfolgung des gemeinsamen Zieles der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Während in nationalen Programmen auf expertengestützte Vorgaben zu beabsichtigten Änderungen des Verkehrsverhaltens zurückgegriffen wird, ist es bei dem hier beschriebenen Vorgehen auf der Ebene der Gemeinde möglich, den lokalen Lebensstil und örtliche Traditionen aufzugreifen und davon ausgehend die Interventionen zu entwickeln. Dabei wurden sowohl psycho-soziale Veränderungen im Wissen und in den Werten durch Education-Maßnahmen, als auch physikalische Änderungen an Straßen, Landschaften und Gebäuden (Engineering-Maßnahmen) durchgeführt. Die Autoren sehen den Ansatz der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit als sinnvolle Ergänzung nationaler Verkehrssicherheitsprogramme (vgl. LINDQVIST, TIMPKA, SCHELP 2001: 606).

6.4 Schüler erforschen ihren Schulweg

GUMMESSON, LARSSON (1994: 25ff) berichten über ein vierwöchiges Projekt an der Boo Gård Schule in Nacka. Dessen Ziel war die Erforschung und vielfältige Beschreibung der Verkehrsumwelt durch die Schüler. In der ersten Projektwoche wurde der Verkehr in der Nähe der Schule erforscht. In der zweiten Woche wurde erkundet, wie die Bewohner des Ortes Boo Gård früher lebten und sich fortbewegten. In der dritten Woche stand die Sammlung von Informationen über die Risiken des heutigen Straßenverkehrs auf dem Programm. In der letzten Projektwoche wurden die Ergebnisse diskutiert und den Eltern sowie lokalen Entscheidungsträgern vorgestellt.

Zur Erkundung der aktuellen Risiken im Straßenverkehr interviewten die Kinder ihre Eltern, markierten gefährliche Wegstrecken auf einer Karte und listeten Verbesserungsvorschläge auf. Die Kinder befragten ihre Mitschüler über den Verlauf ihres Schulweges und die gewählte Verkehrsteilnahmeart. Ein Verkehrsplaner und ein Lokalpolitiker wurden zur Diskussion eingeladen und eine Reihe von Maßnahmenvorschläge unterbreitet. Ein Projektbericht wurde in einer Abendveranstaltung im Klassenzimmer vor Eltern, Politikern, Vertretern der Schulbehörde und von Verkehrssicherheitsorganisationen vorgestellt.

6.5 Zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Schule

In der Stadt Lund (ca. 100.000 Einwohner) war dieses Projekt in den Jahren 1998 bis 2002 Teil der kommunalen Strategie für eine nachhaltige Mobilität.¹⁰³ Es verfolgte folgende Ziele:

- Eine Verhaltensänderung bei den Eltern, weg vom Bringen der Kinder im Auto, und hin zum Zufußgehen oder Fahrradfahren auf dem Schulweg,
- die Reduzierung der Umweltverschmutzung durch den Autoverkehr,
- die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umkreis der Schulen und
- die Verbesserung der Gesundheit der Kinder.

Eine Befragung der Kinder und ihrer Eltern erbrachte Informationen über unsichere Straßenabschnitte, sowie die zurückgelegten Wege und die benutzten Verkehrsmittel auf dem Schulweg. Die in der Umfrage als „kritisch“ bezeichneten Wegstrecken wurden vorrangig verbessert. Engineering-Maßnahmen, wie die Einführung von Tempo-30 Zonen und die Aufpflasterung von Schwellen, wurden ebenso ergriffen wie die Einrichtung eines „Fußgänger-Busses“ für Schüler, unter Mithilfe der Eltern.

Der Initiator dieses Projektes, die Stadt Lund, veranschlagt hierfür insgesamt Kosten in Höhe von 1 Million Euro.

6.6 Weitere Einzelbeispiele

Über diese größeren Projekte hinaus berichten GUMMESSON, LARSSON (1994: 18ff) noch über einige weitere lokale Aktionen, bei denen Kinder die lokale Umwelt erkundeten, Tischmodelle ihres Wohnortes / Stadtteils bauten oder eine entsprechende Karte zeichneten.

7 Vereinigtes Königreich

Die aktuellen Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Vereinigten Königreich orientieren sich an der Erreichung der Ziele, wie sie im Strategiepapier „Tomorrow's roads: safer for

everyone“ (DETR 2000) für den Zehnjahreszeitraum 2000 bis 2010 entworfen wurden.¹⁰⁴

Eines der darin formulierten drei neuen zentralen Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit ist die 50 %ige Reduzierung der Anzahl getöteter oder schwer verletzter Kinder im Straßenverkehr im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 1994 bis 1998 (vgl. DETR 2000: 5).¹⁰⁵ Ausdrücklich wird in diesem Strategiepapier die grundlegende Erfordernis von Partnerschaften unterschiedlicher Interessensgruppen, sog. „Stakeholder“, zur Zielerreichung betont. Hierbei werden explizit kommunale Behörden, die Polizei, Freiwilligengruppen / Verbände von Verkehrsteilnehmern, Autohersteller und individuelle Verkehrsteilnehmer aufgelistet (vgl. DETR 2000: 6).

Eines der zehn Hauptthemen dieser Verkehrssicherheitsstrategie widmet sich der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder (vgl. DETR 2000: 9ff). Das Ziel der Halbierung der im Straßenverkehr getöteten oder schwer verletzten Kinder soll durch diverse Verkehrssicherheitsmaßnahmen erreicht werden, von denen Engineering-Maßnahmen, wie z. B. die Verkehrsberuhigung, oder Education-Maßnahmen herausgestellt werden. Bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen und zur Erreichung der im oben genannten Strategiepapier formulierten Verkehrssicherheitsziele spielen Kommunen (local authorities) bzw. auf dieser administrativen Ebene angesiedelte Verkehrssicherheitsmaßnahmen eine zentrale Rolle (vgl. DETR 2000: 10).

Gemeinden fassen ihre Bemühungen und Pläne hinsichtlich der Verringerung von Verkehrsunfällen, der Schulwegsicherheit oder Umweltschutzaspekten in einem fünf Jahre umfassenden Strategiepapier namens „Local Transport Plan“ zusammen.¹⁰⁶ Gleichzeitig können sich Gemeinden mit diesem „Local Transport Plan“ um finanzielle Zuschüsse der Regierung bewerben. Verkehrssicherheitsbeamte (Road Safety Officers), die in England und Wales bei der Gemeindeverwaltung, in Schottland bei der Polizei und in Nordirland beim Amt für Umweltschutz angesiedelt sind, sorgen für die lokale Anbindung und Vernetzung von Verkehrssicher-

¹⁰⁴ Neben diesem, für England, Schottland und Wales wegweisenden Papier, wurde für Nordirland eine eigene Verkehrssicherheitsstrategie formuliert (vgl. DOE Ohne Jahr).

¹⁰⁵ Die zwei weiteren neuen Ziele der aktuellen Verkehrssicherheitsstrategie sind die Reduzierung der Anzahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten oder Schwerverletzten um 40 % und die Verringerung der Rate der Leichtverletzten per 100 Mio. Fahrzeugkilometer um 10 % (vgl. DETR 2000: 5).

¹⁰⁶ Vgl. http://www.saferoutestoschool.co.uk/flash_content/selection2.htm vom 27.04.2005.

¹⁰³ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

heitsmaßnahmen. Ihre Aufgabe ist es, die Verkehrserziehungsarbeit in der Gemeinde zu koordinieren, teilweise selbst durchzuführen und zu entwickeln (vgl. SENTINELLA 2004: 6).

Das Anliegen der Verbesserung der Verkehrssicherheit wird seitens der Regierung eingebettet in einen breiteren Kontext von politischen Initiativen in den Bereichen Gesundheit, Umwelt, Bildung, sozialer Zusammenhalt („social inclusion“) (vgl. z. B. GRAHAM 2002), Verbrechensbekämpfung, einschließlich einer europäischen und internationalen Perspektive (vgl. DFT Ohne Jahr a; DETR 2000: 6f).

In einer ersten Zwischenbilanz der zur Jahrtausendwende propagierten Verkehrssicherheitsstrategie wird die entscheidende Rolle der Kommunen bei deren Umsetzung auf lokaler Ebene wieder aufgegriffen und insbesondere hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit in sozial schwachen Wohngebieten („social exclusion“¹⁰⁷) betont (vgl. hierzu auch DFT 2002a: 10f), z. B. durch die Anbindung an die Initiative „Dealing with Disadvantage“ (vgl. DFT 2004: 19).

Insgesamt ist die im Vereinigten Königreich verfolgte Strategie der Einbindung der Gemeinden in die Zielerreichung der Zehnjahresstrategie sehr erfolgreich. Im Jahr 2003 konnte im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 1994 bis 1998 ein Rückgang der tödlich oder schwer verletzten Kinder um 40 % – davon als Fußgänger (-43 %), als Fahrradfahrer (-47 %), als Pkw-Mitfahrer (-32 %) oder bei anderen Verkehrsteilnahmearten (-8 %) – festgestellt werden (vgl. STATHAM Ohne Jahr: 5).

7.1 Neighbourhood Road Safety Initiative

Im Rahmen des Programms „Dealing with Disadvantage“ wird seit dem Jahr 2002 die „Neighbourhood Road Safety Initiative“ durchgeführt (vgl. DFT 2004: 20). Sie umfasst 15 Kommunen mit sozial benachteiligten Stadtvierteln, die auch durch viele Verkehrsunfälle von Kindern als Fußgänger gekennzeichnet sind. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesen Kommunen soll durch einen breit angelegten Zugang in Zusammenarbeit mit unterschiedlichsten bereits vor Ort aktiven Interessensgruppen erreicht werden (vgl. APPLETON 2005; WARD et al. 2004: 1).

Das Projekt hat folgende Ziele:

- Die erkennbar stärkere Reduzierung der Unfallraten in sozio-ökonomisch benachteiligten Stadtvierteln im Vergleich zur gesamten Kommune durch die Verfolgung innovativer Ansätze,
- die besondere Aufmerksamkeit auf die Verringerung der Unfälle von Kindern,
- die Ansprache insbesondere auch von „verkehrssicherheitsfernen“ Bevölkerungsgruppen, wie z. B. Migranten,
- die Erhöhung des Bewusstseins über Verkehrssicherheitsaspekte durch Verkehrserziehung, Öffentlichkeitsarbeit und Forschung,
- die Beeinflussung der Einstellungen und des Verhaltens aller Verkehrsteilnehmer hin zu einer sichereren Verkehrsteilnahme,
- die Evaluation des Einflusses der Neighbourhood Road Safety Initiative auf benachteiligte Stadtviertel und
- ein Verständnis der kausalen Einflüsse, die zur relativ schlechteren Verkehrssicherheit in benachteiligten Stadtvierteln führen (vgl. APPLETON 2005; WARD et al. 2004: 2 sowie das Internetangebot der Initiative¹⁰⁸).

In den dokumentierten Beispielen des bisherigen Engagements der „Neighbourhood Road Safety Initiative“ steht der Bezug zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern stark im Mittelpunkt. Im Internetangebot der Initiative wird diese Zielgruppe weiter differenziert:

- Für Vorschulkinder bis zum Alter von vier Jahren steht das Fußgängertraining im Mittelpunkt. Dabei werden insbesondere die Erziehungsberechtigten angesprochen. Sie sollen
 - ◆ mit gutem Beispiel vorangehen,
 - ◆ in Gesprächen mit den Kindern ein Verständnis für den Straßenverkehr entwickeln,
 - ◆ beim Überqueren von Straßen jedes Mal – quasi ritualisierend – das Kind auf diesen Vorgang hin ansprechen,
 - ◆ Spiele spielen, welche die Grundprinzipien sicheren Verkehrsverhaltens von Kindern („stop, look, listen and think“) praktizieren,
 - ◆ dieses Engagement auch von anderen Personen verlangen, welche die Kinder betreuen oder

¹⁰⁷ Vgl. zu einer kurzen Erläuterung von „social exclusion“ <http://www.socialexclusion.gov.uk/page.asp?id=213> vom 03.02.2005.

¹⁰⁸ Vgl. <http://www.nrsi.org.uk> vom 26.04.2005.

- ◊ Geschichtenbücher mit Verkehrssicherheitsaspekten verwenden.
- Für 7- bis 11-Jährige wird auf verlinkte Homepages im Internet verwiesen, die für Kinder und Eltern weitere Informationen bereit halten, unter anderem auch interaktive Spiele.
- Für 11- bis 16-Jährige findet z. B. in Oldham ein mehrtägiger Kurs statt, bei dem Jugendarbeiter die Verkehrserziehung an aufregenden Aktivitäten wie Klettern, Höhlenwanderungen, Radfahren oder Events der darstellenden Kunst anleihen.

Oft mangelt es in den in der „Neighbourhood Road Safety Initiative“ eingebundenen Stadtvierteln an sicheren Spielmöglichkeiten für Kinder. Deshalb wird der Fokus der dort initiierten Projekte häufig auf folgende Verkehrssicherheitsaspekte gelegt:

- Verkehrsberuhigung,
- Fußgänger- / Fahrradübergänge,
- Verbesserung von Kreuzungen,
- Verkehrserziehung, Training und Öffentlichkeitsarbeit,
- Parkregelung,
- Verbesserung des Straßenumfeldes und Einrichtung von Home Zones (vgl. Kapitel 7.3),
- Bereitstellung oder Verbesserung von sicheren Spielplätzen mit sicherem Zugang, oder
- Geschwindigkeitsregulierung (vgl. WARD et al. 2004: 3).

Die britische Regierung hat eine Vielzahl von Programmen und Initiativen zur Verringerung der sozialen Ungleichheit („social exclusion“) aufgelegt. Die „Neighbourhood Road Safety Initiative“ schließt in ihren Bemühungen auch an den Aktivitäten entsprechender lokaler Interessensgruppen an. Diesen Aktionsgruppen geht es zwar häufig primär nicht um Aspekte der Verkehrssicherheit, jedoch haben die dort diskutierten Inhalte bzw. die dort getroffenen Entscheidungen häufig Einfluss auf die Verkehrssicherheit vor Ort.

Die „Neighbourhood Road Safety Initiative“ will darauf hinwirken, dass das Thema Verkehrssicherheit in diesen lokalen Gruppen aufgegriffen und mit explizit lokalem Bezug vorangetrieben wird. Sie baut dabei auf der Arbeit in diesen anderen Initiativen auf, initiiert bzw. fördert verkehrssicherheitsrelevante Aktivitäten mit finanzieller Unterstützung, regt die Vernetzung der lokalen Aktionsgruppen aus dem Verkehrs-, Gesundheits-, Bildungs- und Sozialbereich mit der Polizei und gegebenenfalls weiteren einschlägigen lokalen In-

stitutionen an und nutzt dabei zutage tretende Synergieeffekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor Ort. Bis Ende März 2006 hat die „Neighbourhood Road Safety Initiative“ hierzu £ 7,167 Mio. für die beteiligten Stadtviertel und weitere £ 3,6 Mio. für regionale Strategien zur Verfügung (vgl. APPLETON 2005: 1f).

Da die Arbeit der „Neighbourhood Road Safety Initiative“ erst vor kurzem begonnen hat, liegen gegenwärtig noch keine empirisch abgesicherten Ergebnisse ihres Wirkens vor. Allerdings wird die Maßnahme formativ evaluiert (Kostenvolumen: £ 976.300). Bis Ende Juni 2008 werden hierzu die abschließenden Berichte erwartet.

7.2 Travelling to School: An Action Plan (Schul-Mobilitätspläne)

Im Sinne der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder, Lehrer und Eltern sowie der Nachhaltigkeit der Mobilität auf dem Schulweg, sollen möglichst viele Kinder nicht mit dem Auto zur Schule gefahren werden, sondern zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV fahren (vgl. DFES 2003: 3). Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Reduzierung des Pkw-Verkehrs (Bring- und Holfahrten) im Umkreis von Schulen, wird dabei auch der positive Effekt vermehrter Bewegung für die Gesundheit der Kinder thematisiert (vgl. DFES 2003: 4).

Die Mitfahrt von Kindern im Pkw verweist auf eine Reihe von Nachteilen:

- Kinder bilden als Pkw-Mitfahrer kein Risikobewusstsein als unabhängige Verkehrsteilnehmer aus,
- durch vermehrten Pkw-Gebrauch erhöht sich das Verkehrsunfallrisiko,
- Kinder und ihre Eltern bewegen sich weniger,
- auch die sozialen Fertigkeiten können sich aufgrund fehlender Kommunikation mit anderen Kindern und Eltern nicht voll entfalten,
- Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung im Umkreis der Schule werden erzeugt und
- es gibt Reibereien mit Anwohnern von Schulen, z. B. wegen Parkplätzen.

Schul-Mobilitätspläne haben dagegen zum Ziel,

- das Zufußgehen und die Fahrradnutzung auf dem Schulweg zu erhöhen und einen gesunden Lebensstil zu fördern,

- die Sicherheitssituation im Umkreis von Schulen zu verbessern,
- die Anzahl der Autos auf den Schulwegen zu reduzieren,
- das Bewusstsein der Kinder für Verkehrssicherheit zu erhöhen und
- die Nutzung des ÖPNV auf längeren Schulwegen zu unterstützen.

Zur Umsetzung eines Schul-Mobilitätsplans müssen zunächst die Probleme und Bedürfnisse der Betroffenen und die konkreten Schulwege erkundet werden. Eltern, Schulen, Nachbarschaften, die Gemeindeverwaltung und andere Institutionen können hierbei zusammen arbeiten. Die beste Lösung dieser Aufgabe wird von der jeweiligen Schul-„gemeinde“ durch die Erarbeitung von Schul-Mobilitätsplänen erwartet, die auf die spezifische Situation der Schule zugeschnitten sind. Schul-Mobilitätspläne

- sollen die Anforderungen an die Kinder auf dem Schulweg aufgreifen und für jede Schule individuelle Lösungen erarbeiten,
- haben klare Ziele, die überwacht und weiter entwickelt werden können,
- unternehmen praktische Schritte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen und
- zeigen die anhaltende Verpflichtung der Beteiligten zur Verbesserung der Gesundheit, Verkehrssicherheit und Nachhaltigkeit der Mobilität (vgl. GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL 2004: 28).

In der konkreten Umsetzung wird von jeder Schule erwartet, mittels einer Umfrage die Schulwege ihrer Schüler zu erheben, zu analysieren und dann mit der Gemeindeverwaltung, Busunternehmern, Eltern und der lokalen Bevölkerung einen Schul-Mobilitätsplan zu entwerfen (vgl. DFES 2003: 7). Als weitere Maßnahmen werden den Schulen in einem „Aktionsplan“ empfohlen

- ein praktisches Fußgänger- und Radfahrertraining zur Verbesserung der verkehrssicheren Fertigkeiten der Schüler anzubieten,
- das pro-soziale Verhalten der Schüler im Schulbus zu fördern,
- bei der Entwicklung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit anderen lokalen Akteuren zusammen zu arbeiten,
- zu überdenken, wie die Möglichkeit des verlängerten Schultages oder der Schulöffnungs-

zeiten mit dem ÖPNV in Einklang gebracht werden kann,

- zu prüfen, ob Fahrradständer, Schließfächer und Garderoben zur Verfügung gestellt werden können, oder
- zu prüfen, inwieweit die vorgeschriebene Schuluniform oder der Stundenplan das Zufußgehen und Fahrradfahren unterstützen,
- die Erarbeitung eines Mobilitätsplans in das Curriculum einzubauen und
- die unabhängige Mobilität auch von Schülern mit besonderen Bildungsbedürfnissen zu unterstützen (vgl. DFES 2003: 7ff).

Darüber hinaus werden die Förderung von Car-Sharing-Initiativen für die Bring- und Holdienste von Eltern und die Förderung der ÖPNV-Nutzung im Aktionsplan vorgeschlagen (vgl. DFES 2003: 12ff).

Beispiele für Maßnahmen innerhalb eines solchen Schul-Mobilitätsplans sind:¹⁰⁹

- Verkehrserziehung und Öffentlichkeitsarbeit
 - Fahrradtraining im Realverkehr, Kinder-Fußgängertraining, Elternbroschüren, Beteiligung am „Walk to School Day“ (vgl. Kapitel 7.8), Theaterworkshops und Unfallanalysen.
- Engineering-Maßnahmen im Verkehrsraum
 - Markierung des Vorrangs von Fahrrädern und Fußgängern, Querungshilfen, Einrichtung von „School Zones“, Ausschilderung von Schulwegen, Straßenbeleuchtung, Unterhalt der Straßen etc..
- Schule und Eltern
 - Car Sharing, Organisation der begleiteten Mobilität oder eines Walking Bus (vgl. Kapitel 7.6), Angebot von Fahrradunterständen, Verpflichtungserklärung der Schule, Website und Newsletter zum Thema etc..

Als Vorteile, die mit solchen Maßnahmen erreicht werden sollen, lassen sich aufzählen:

- Für die Kinder:
 - Verbesserung der Aufmerksamkeit im Straßenverkehr und Entwicklung von Verkehrsbeteiligungsfertigkeiten bereits in jungen Jahren, verbesserte Fitness durch vermehrtes Zufußgehen

¹⁰⁹ Vgl. zu den folgenden Ausführungen http://www.warrington.gov.uk/traffic/School_Travel/school_travel_plan.htm vom 19.04.2005.

und Fahrradfahren, bessere Kenntnis der Gemeindeumgebung.

➤ Für die Schule:

Verbesserung der Sicherheit, weniger Staus und Umweltverschmutzung, sicherere Geh- und Fahrradwege, bessere Beziehungen zur Nachbarschaft, Teilhabe an einer umweltfreundlichen Politik.

➤ Für Eltern und Lehrer:

Entwicklung eines Gemeinschaftsgefühls, Knüpfen von Beziehungen, Ausbau des Eltern-Kind-Kontaktes, Verringerung des Fahrstresses und Verbesserung von qualitativen Aspekten der Mobilität.

➤ Für die Gemeinde und die Umwelt:

Verringerung von Staus, weniger Umweltverschmutzung, Ausweisung und Förderung von Geh- und Fahrradwegen.

Für die Erstellung eines solchen Schul-Mobilitätsplans kann Schulen bis zu fünf Tage lang ein kostenloser externer Berater zur Verfügung gestellt werden, der bei der Entwicklung und Implementation entsprechender Maßnahmen mitarbeitet (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 186).

Seit 1998 haben mehr als 2.000 Schulen einen Schul-Mobilitätsplan entwickelt (vgl. DFES 2003: 5). Für die Jahre 2003 bis 2005 stehen insgesamt £ 50 Mio. für die Verbesserung der Schulwegsicherung zur Verfügung (vgl. CHRISTIE et al. 2004b: 31). Grundschulen können bis zu £ 5.000 und Sekundarschulen bis zu £ 10.000 für Verkehrssicherheitsmaßnahmen erhalten, die in ihrem Schul-Mobilitätsplan enthalten sind (vgl. DFES 2003: 15).

Bis zum Ende des Wirtschaftsjahres 2003 / 2004 konnten 56 Vollzeitstellen für Schulwegsicherheits-Koordinatoren in Gemeinden und 16 Stellen, die für Schulen und Arbeitsplatzsicherheit zuständig sind, über staatliche Zuschüsse geschaffen werden. Aufgabe dieser Koordinatoren ist die Mitarbeit bei der Entwicklung und Implementation von Schul-Mobilitätsplänen mit dem expliziten Ziel der Verbesserung der Schulwegsicherheit und der Verringerung des Anteils der in Pkw zur Schule mitfahrenden Kinder (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 186).

7.3 Home Zones¹¹⁰

In Pilotprojekten wird derzeit die Einrichtung sog. Home Zones getestet, die in etwa mit den in Deutschland bekannten „verkehrsberuhigten Bereichen“ oder einem „woonerf“ in den Niederlanden vergleichbar sind. Durch ihre Einrichtung wird versucht, einen besseren Ausgleich zwischen Anwohnern und Autofahrern zu erwirken (vgl. CHRISTIE et al. 2004b: 31), bzw. den Interessen von Fußgängern und Radfahrern besser zu entsprechen.¹¹¹ Hierzu soll durch Engineering-Maßnahmen ein qualitativ hochwertiges Straßenumfeld geschaffen werden. Der Straßenraum soll als Ort erscheinen, an dem Menschen leben, ihre Nachbarn treffen, Erholung suchen und Kinder spielen (vgl. GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL 2004: 28). Als Hauptcharakteristika dieser verkehrsberuhigten Bereiche werden genannt:

- Anwohnerstraßen werden als multifunktional definiert,
- keine Verkehrsteilnahmeart hat Priorität über eine andere,
- die Anwohner unterstützen die Einrichtung einer Home Zone,
- niedrige Fahrgeschwindigkeiten (10 Meilen / Stunde),
- der Umbau des Straßenraums durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie z. B. das Angebot von Sitzmöglichkeiten, das Anpflanzen von Bäumen, das Fehlen von Bordsteinen oder das Aufstellen von Spielgeräten und
- das Anbringen neuer Home Zones-Zeichen¹¹² (vgl. CHRISTIE et al. 2004b: 31; GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL 2004: 24).

In einer Broschüre zu Home Zones hebt das Verkehrsministerium insbesondere die zentrale Relevanz der aktiven Einbeziehung von Anwohnern, Vermietern, Mietern, Gemeindegruppen, Kindern, Schulen, Kirchengemeinden, Behinderten, Geschäftsleuten, der Straßenreinigung und Müllabfuhr, der Polizei und der Rettungsdienste hervor (vgl. DFT 2002b: 1f, 4) und gibt auch Beispiele für verschiedene Partizipationsmöglichkeiten zu un-

¹¹⁰ Vgl. <http://www.homezones.org.uk> vom 26.04.2005.

¹¹¹ Vgl. <http://www.homezonenews.org.uk/intro/index.asp> vom 26.04.2005.

¹¹² Diese sind sehr ähnlich den in Deutschland verwendeten Zeichen 325 und 326 zur Kennzeichnung verkehrsberuhigter Bereiche.

terschiedlichen Projektzeitpunkten (vgl. DFT 2002b: 2f).

Kinder werden bei der Propagierung von Home Zones zwar als eine der Zielgruppen genannt, aber die Verkehrssicherheit von Kindern profitiert durch die dabei realisierten Engineering-Maßnahmen im Wesentlichen wiederum durch die Produktion von mehr Verkehrssicherheit als öffentliches Gut, von dem niemand ausgeschlossen werden kann (vgl. Kapitel 1).

Folgende Vorteile werden von Engineering-Maßnahmen im Zuge der Umgestaltung des Straßenraums in Home Zones erwartet:

- Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit,
- mehr Verkehrssicherheit, verbunden mit sichereren Spiel- und Treffmöglichkeiten im Straßenraum sowie einer Reduzierung der Kriminalitätsgefahr und -furcht,
- eine effektivere Nutzung des Straßenraums,
- eine attraktivere und abwechslungsreichere Straßengestaltung und
- eine Stärkung der Sozialbeziehungen der Anwohner durch die Nutzung der Infrastruktur zum vermehrten und längeren Aufenthalt in der Öffentlichkeit.¹¹³

Die Home Zones starteten im Jahr 1999 mit neun Pilotprojekten in England und Wales, vier weiteren in Schottland und einem in Nordirland. Im Jahr 2002 kamen allein in England weitere 62 Projekte hinzu und gegenwärtig gibt es ca. 130 Home Zones im Vereinigten Königreich.

7.4 Urban Safety Management Guidelines

Dieses auf ganze Stadtgebiete bezogene Sicherheitsmanagement sieht sich in der Nachfolge entsprechender Überlegungen der OECD (OECD 1990) und des DUMAS-Projektes der Europäischen Kommission (vgl. Kapitel 8.5). Es

- entwickelt und implementiert eine Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit der gesamten städtischen Gemeinde,
- versammelt viele sicherheitsrelevante Aktivitäten, z. B. aus den Bereichen Verkehrssicherheit, Verkehrsmanagement, Education, Enfor-

cement und zu Vorgehensweisen im Transportwesen sowie der baulichen Nutzung von Grundstücken,

- basiert auf der Sachkenntnis, dem Wissen und den Meinungen der betroffenen Bürger, Politiker und Praktiker,
- zielt auf die Verringerung der Verkehrsunfälle durch die Bestärkung aller in der Stadtplanung und dem Stadtmanagement Tätigen, Sicherheit als Teil ihrer Aufgabe zu sehen, und
- bündelt diese Vorgehensweisen zu einer Strategie zur Verringerung von Getöteten, Verletzten und Sachschäden (vgl. DFT 2003: 2).

Das Urban Safety Management umfasst dabei so unterschiedliche Aspekte wie Verkehrssicherheit (Engineering, Enforcement), Straßenbau und -unterhaltung, ÖPNV, Stadtplanung, wirtschaftliche Entwicklung, Umwelt, Gesundheit, Bildung und Wohlfahrt (vgl. DFT 2003: 3).

Als Prinzipien einer „guten“ Strategie des Sicherheitsmanagements werden genannt (vgl. DFT 2003: 2):

- Die Formulierung einer Sicherheitsstrategie für das gesamte Stadtgebiet.
- Die Integration des Sicherheitsaspektes mit anderen städtischen Strategien, z. B. Nahverkehr, Stadtplanung, Schulwegeplanung.
- Die Beachtung aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere die der besonders Schutzbedürftigen.
- Die Beachtung der Funktionen unterschiedlicher Straßenarten.
- Die Integration bereits bestehender Bemühungen zur Verringerung der Verkehrsoffer in eine übergeordnete Strategie.
- Die Nutzung der Vorgehensweisen und Strategien in anderen Problemkontexten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Die Ermutigung aller professionell tätigen Gruppen zur Mitarbeit an der Erreichung der Sicherheitsziele.
- Die Beachtung eventuell die Verkehrssicherheit beeinträchtigender Effekte in anderen Handlungsfeldern.
- Die Ermutigung der Einwohner und Verkehrsteilnehmer, selbst zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aktiv zu werden und sich dafür verantwortlich zu fühlen.
- Die Umsetzung der Strategie und ihrer Ziele in konkreten lokalen Sicherheitsprojekten.

¹¹³ Vgl. <http://www.fiveroadsforum.org/concept.htm> vom 25.04.2005.

- Die Überwachung des Fortschritts bei der Erreichung der Sicherheitsziele.

Auch dem Urban Safety Management geht es nicht ausschließlich um die Verbesserung der Verkehrssicherheit, sondern vielmehr um einen Beitrag zur Entwicklung und Qualität des urbanen Lebens und seiner Gemeinschaften. Diese umfassende Strategie benötigt eine multidisziplinär ausgerichtete und von politischer Seite unterstützte professionelle Leitung (vgl. DFT 2003: 13).

Während die Neighbourhood Road Safety Initiative explizit auf verkehrssicherheitsrelevante Aspekte sozial unterprivilegierter Stadtviertel hin ausgerichtet ist, stellt das Urban Safety Management eine Strategie für ganze Gemeinwesen dar, zur Zusammenführung unterschiedlicher Aktivitäten mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Verkehrssicherheit von Kindern profitiert dabei im Zuge der Produktion von mehr Verkehrssicherheit als öffentliches Gut, von dem niemand ausgeschlossen werden kann (vgl. Kapitel 1).

7.5 Beispiel: „Safer City“-Projekt in Gloucester

Die Stadt Gloucester war von April 1996 bis März 2001 Modellstadt für den Versuch der Verringerung von Unfällen durch die Implementation einer – das gesamte Stadtgebiet abdeckenden – Strategie des städtischen Sicherheitsmanagements. Als quantitatives Ziel hatten sich die Verantwortlichen die Verringerung der Unfälle um ein Drittel, im Vergleich zu den Jahren 1991 bis 1995, vorgenommen.

Mit diesem Anspruch wurde Gloucester auch Modellstadt des Vereinigten Königreichs im DUMAS-Projekt der Europäischen Kommission (vgl. OHNE AUTOR 2001b sowie Kapitel 8.5).

Das Gloucester „Safer City“-Projekt verfolgte zwei Ziele: Die Verringerung der Unfälle und eine Änderung des Modal Split im Sinne einer Nachhaltigkeit (weniger Pkw-Verkehr, mehr Fußgänger-, Fahrradverkehr) (vgl. GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL 2004: 2). Hinsichtlich der Unfallverringerung wird mit den zum Ende des Jahres 2000 vorliegenden Daten eine insgesamt positive Bilanz gezogen: Während im Jahr 1996 lediglich 32 % der Kinder ihren Schulweg ohne Elternbegleitung zurücklegten, waren dies im Jahr 2000 49 %. Insbesondere der Rückgang der getöteten oder schwerverletzten Kinder als Fußgänger (-24 %), erwachsenen Fußgänger (-26 %) und motorisierten Zweiradfahrer (-24 %) ist ermutigend. Weniger eindeutig fällt die Bilanz für Fahrradfahrer aus, für

die unter Kindern ein leichter Rückgang (-5 %), unter Erwachsenen dagegen ein deutlicher Anstieg (+9 %) zu verzeichnen ist (vgl. DFT Ohne Jahr b: 36).

In der Vorstellung des aktuellen Straßenverkehrssicherheitsplans wird ausdrücklich auf die von der Regierung initiierte landesweite Verkehrssicherheitsstrategie und die darin angestrebte Verringerung der Verunfallung von Kindern um 50 % Bezug genommen. Für den aktuellen Verkehrssicherheitsplan wurden nach der Konsultation relevanter Interessensgruppen sechs Schwerpunkte festgelegt, wobei die Verkehrssicherheit von Kindern als erster Punkt genannt wird (vgl. GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL 2004: 9).

Auf Kinder wird dann in den unterschiedlichen Kontexten Bezug genommen, so bei der Analyse von Unfällen, Engineering / Verkehrsmanagement (vgl. hierzu die Ausführungen zu den „Home Zones“ in Kapitel 7.3) und insbesondere bei Maßnahmen aus den Bereichen Education und Training. Ausführlich werden in diesem Zusammenhang die Bemühungen um die Erarbeitung von Schul-Mobilitätsplänen erläutert (vgl. GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL 2004: 28f sowie Kapitel 7.2). Darüber hinaus werden Verkehrserziehungsmaßnahmen für die Altersgruppen der bis zu 4-Jährigen, der 5- bis 7-Jährigen, der 8- bis 11-Jährigen und der 12- bis 18-Jährigen durchgeführt. Ein Fahrradtraining, vergleichbar mit den deutschen Jugendverkehrsschulen, findet ebenso statt wie ein Fußgänger-Training, der Einsatz von Schulweghelfern, Vorträge zur Verbesserung der Schulbussicherheit oder Bemühungen zur Verbreitung des Tragens von Sicherheitswesten (vgl. GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL 2004: 30ff).

7.6 Einrichtung sog. „Walking Bus“-Routen (Fußgänger-Bus)

Als „walking bus“ bezeichnet man eine Gruppe von Kindern, die von zwei Erwachsenen (Elternteile) begleitet, gemeinsam – häufig in Zweierreihen geordnet – ihren Schulweg zurücklegen. Eltern und Kinder tragen reflektierende Westen. Ein Erwachsener geht vor der Gruppe und fungiert als „Fahrer“, der zweite Erwachsene geht am Ende der Gruppe und agiert als „Schaffner“. Analog einem Busfahrplan folgt die Gruppe zu bestimmten Zeiten einem vorab festgelegten „Gehweg“ und legt an „Haltestellen“ Zwischenstopps zur Aufnahme weiterer Kinder in den „Bus“ ein.

Diese Maßnahme wird häufig in Zusammenarbeit mit Primarschulen durchgeführt. Die ehrenamtlich tätigen Eltern werden zuvor über das Verhalten von Kindern als Fußgänger geschult und die Route des „Gehwegs“ wird auf ihre Verkehrssicherheit hin geprüft.

Neben einer Verbesserung der Verkehrssicherheit eignet sich diese Maßnahme auch zur Unterstützung der Bewegung der Kinder, zur Förderung der sozialen Interaktion zwischen den Kindern oder zum Lernen von Fertigkeiten im Straßenverkehr. Darüber hinaus wird der Bring- und Holverkehr vor der Schule entzerrt. Diese Maßnahme bietet sich auch für die Integration in einen national oder international organisierten Aktionstag an. Mittlerweile gibt es im Vereinigten Königreich 110 Städte mit 156 Walking Busses.¹¹⁴

Inzwischen liegen bereits erste Evaluationen für diese Art von Maßnahme vor (vgl. MACKETT et al. 2002; TOLLEY, BICKERSTAFF, SHAW Ohne Jahr). Dabei kommen TOLLEY, BICKERSTAFF, SHAW (Ohne Jahr) aufgrund quantitativer und qualitativer Erhebungen hinsichtlich des Staffordshire Walking Bus zu dem Ergebnis, dass es innerhalb kurzer Zeit gelungen sei, Veränderungen in der Mobilität auf dem Schulweg zu bewirken. Damit sprechen die Autoren nicht nur die Änderung der Verkehrsbeteiligungsart an, sondern auch Änderungen der Einstellungen zum Walking Bus. Die Evaluation verweist auch auf eine Verbesserung der Gesundheit der Kinder und sie liefert deutliche Anzeichen für eine Verbesserung ihrer sozialen Entwicklung, insbesondere hinsichtlich sozialer Kontakte, Unabhängigkeit und einem „Sinn“ für den Straßenverkehr (vgl. TOLLEY, BICKERSTAFF, SHAW Ohne Jahr).

7.7 Schottland

In Schottland gibt die SCOTTISH ROAD SAFETY CAMPAIGN (2002) eine Anleitung zur Planung, Durchführung und Evaluation von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf lokaler Ebene heraus. Ausdrücklich soll damit die Entwicklung kommunaler Maßnahmen und Initiativen unterstützt werden, bei denen lokale Gruppen eine zentrale Rolle bei der Entwicklung von Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit spielen. Dabei soll sich eine große Bandbreite von Personen und Funktionsträgern angesprochen fühlen, z. B. Eltern, Lehrer, die Polizeibehörde, Verkehrssicherheitsberater, Gemeindemitarbeiter, Architekten, Verkehrsplaner

und Straßenbauingenieure (vgl. SCOTTISH ROAD SAFETY CAMPAIGN 2002: 3).

Auch diese Publikation greift – im Kontext der Regierungspolitik gegen „social exclusion“ – den Zusammenhang zwischen Verkehrsunfällen und dem sozio-ökonomischen Hintergrund der Bevölkerung auf und zielt primär auf arme Nachbarschaften mit sozio-ökonomisch benachteiligten Bewohnern. Allerdings ist der propagierte Ansatz problemlos verallgemeinerbar und ganz generell wie eine Handlungsanleitung zur Planung, Durchführung und Bewertung lokaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu interpretieren. Auch die Anschlussfähigkeit zu anderen Initiativen der Schottischen Regionalregierung werden aufgezeigt. Abgerundet wird diese sehr pragmatisch orientierte ausdrückliche Ermunterung zum nachbarschaftlichen Engagement für mehr Verkehrssicherheit durch eine große Bandbreite von „good practice“-Beispielen (vgl. SCOTTISH ROAD SAFETY CAMPAIGN 2002: 21ff).

7.8 Weitere Einzelbeispiele

➤ Umfassendes Mobilitätsmanagement

Aus der Stadt Nottingham (ca. 267.000 Einwohner) wird ein dauerhaftes Management der Mobilitätsnachfrage berichtet. Hierbei bedienen sich die Initiatoren (Stadtverwaltung, öffentliche und private Partner) des Einsatzes vieler unterschiedlicher Mobilitätsmanagementmethoden, wie z. B. allgemeine Verkehrsaufklärungskampagnen, zielgruppenspezifische Kampagnen und Mobilitätsangebote, Mobilitätsberater (je eine Person für Betriebe und Schulen), Informationen und Ratschläge. Das Ziel dieses breit angelegten Mobilitätsmanagements ist die Verringerung der Anzahl, der Länge und der Notwendigkeit für Verkehrsbeteiligungen im motorisierten Individualverkehr durch die Ermutigung von Organisationen und Individuen zu einem veränderten Mobilitätsverhalten.

Der Initiator dieses Projektes ist die Stadtverwaltung von Nottingham, zusammen mit öffentlichen und privaten Partnern.¹¹⁵ Aus der Kurzbeschreibung des Projektes ist keine spezifische Verkehrssicherheitsmaßnahme für Kinder ersichtlich, obwohl Kinder – neben vielen weiteren Zielgruppen – ausdrücklich als solche be-

¹¹⁴ Vgl. <http://www.walkingbus.org> vom 11.04.2005.

¹¹⁵ Diese werden jedoch in den vorliegenden Informationen nicht explizit benannt.

annt werden.¹¹⁶ Als Erfolg des umfassenden kommunalen Mobilitätsmanagements wird jedoch hervorgehoben, dass die Anzahl der im Straßenverkehr schwer verletzten Kinder im Vergleich zur Mitte der 1990er Jahre um 49 % zurückgegangen ist. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder wird auch in diesem Beispiel wieder im Zuge der Produktion von mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer als öffentliches Gut bereitgestellt.

➤ Safer Routes to School („Sicherere Schulwege“)

Unter diesem oder einem ähnlichen Titel („Safe Routes to School“, „Safer Journeys to School“ etc.) werden diverse lokale Aktivitäten zur Verbesserung der Schulwegsicherheit gefasst.¹¹⁷

Die Bandbreite entsprechender Bemühungen reicht von der Verbesserung der Verkehrssicherheit vorhandener Schulwege und -mobilitätsarten bis zu umfassenderen Zugängen zur Problematik im Kontext der Verbesserung der kindlichen Gesundheit, ihres sozialen Bewusstseins und der Schulumgebung (vgl. hierzu z. B. die Ausführungen zu Schul-Mobilitätsplänen in Kapitel 7.2).

Ebenfalls aus Nottingham werden beispielhafte Aktionen für die Verbesserung der Schulwegsicherheit durch die Erstellung von Schul-Mobilitätsplänen und das Projekt „Sicherere Schulwege“ (Safer Routes to School) berichtet.¹¹⁸ Beide sind Teil des übergeordneten „Local Transport Plan“ Nottinghams für den Zeitraum 2001 bis 2006. Über diese Anbindung erfolgt auch die Finanzierung aus Fördergeldern: So standen der lokalen Maßnahme in den Jahren 2001 bis 2004 jeweils zwischen £ 370.000 und £ 400.000 zur Verfügung plus der Finanzierung von drei Angestellten.

Als Ziele der Schulwegsicherheitsmaßnahmen werden genannt:

- ◆ Die Schaffung sicherer und gesunder Möglichkeiten, den Schulweg zurückzulegen,
- ◆ das Sichern oder Erhöhen des Anteils der Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur

Schule kommen bzw. das Reduzieren von Autofahrten auf dem Schulweg sowie

- ◆ die Unterstützung der Schulen hinsichtlich ihrer Verkehrsprobleme, insbesondere ihrer Erreichbarkeit für nicht-motorisierte Verkehrsbeteiligungsarten.

Letztlich sind alle Maßnahmen auf die Erhöhung der Sicherheit und Nachhaltigkeit, im Sinne der Förderung des Zuzußgehens, Fahrradfahrens oder der Nutzung des ÖPNV, ausgerichtet.

Es wird berichtet, dass 94 % der Grundschulen und 95 % der Sekundarstufenschulen in Nottingham sich in irgendeiner Art und Weise hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf ihren Schulwegen engagiert haben.

Als Initiator dieses Projektes tritt die Stadtverwaltung von Nottingham auf, als Partner die lokale Schulbehörde. Als Zielgruppen werden Kommunalbedienstete und Kinder genannt.

➤ Verleihsystem für Babyschalen / Kindersitze

Einige Krankenhäuser und Gemeinden verleihen Babyschalen / Kindersitze an Eltern. Außerdem berät die Herstellerfirma Britax Einzelhändler über den richtigen Gebrauch und die optimale Passung von Sitzen für Babys und Kleinkinder unterschiedlichen Alters (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 207).

➤ Kampagne „Walk to School“

Die in Kapitel 8.3 vorgestellte Aktionswoche „International Walk to School“ wird auch im Vereinigten Königreich seit Jahren erfolgreich durchgeführt. Zuletzt nahmen mehr als 12.000 Schulen daran teil.¹¹⁹

8 Supranationale Maßnahmen

Auch auf supranationaler Ebene gibt es Initiativen, welche die Verkehrssicherheit von Kindern auf der Ebene von Gemeinden ansprechen. Insbesondere der Europäischen Union kommt dabei das Verdienst zu, entsprechende Projekte zu initiieren bzw. mit zu finanzieren.

¹¹⁶ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

¹¹⁷ Vgl. <http://www.saferroutestoschool.co.uk> vom 27.04.2005.

¹¹⁸ Quelle: SMILE-Projektbankabfrage zur Zielgruppe Kinder; Zugriff via <http://www.smile-europe.org> am 11.02.2005.

¹¹⁹ Vgl. <http://www.walktoschool.org.uk> vom 11.04.2005.

8.1 „European Mobility Week“

Die offizielle Website der von der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission finanzierten „European Mobility Week“ wendet sich an Repräsentanten oder Mitarbeiter von Gemeinden und lädt diese zur Partizipation an einer jährlich stattfindenden Aktionswoche zur nachhaltigen Mobilität ein.¹²⁰ Ziel ist der Anstoß einer breiten Debatte um die Notwendigkeit von Verhaltensänderungen im Bereich der Mobilität, insbesondere hinsichtlich der Nutzung privater Pkw. Ein autofreier Tag bildet den Höhepunkt der „European Mobility Week“. Als Hintergrund dieser Bewusstseinskampagne wird auf die im Verkehr ausgestoßenen Treibhausgase und daraus entstehende Gesundheitsgefahren Bezug genommen. Die Zielgruppe Kinder wird zusammen mit Senioren als besonders gesundheitsgefährdet bezeichnet. Inwieweit auf lokaler Ebene im Rahmen dieser Kampagne spezielle Aktionen zur Verkehrssicherheit von Kindern durchgeführt werden, ist aus den Informationen dieser Website nicht ersichtlich.

8.2 „In Town Without My Car!“ („Mobil ohne eigenes Auto!“)

Eine weitere supranationale Kampagne, die mit der „European Mobility Week“ Hand in Hand geht, firmiert unter dem Titel „In town without my car!“.¹²¹ Auch dieser Aktionstag wendet sich explizit an Kommunen als Umsetzer. Ein Leitfaden aus Österreich für die Vorbereitung dieses Tages benennt die Nahverkehrsbetriebe, den Einzelhandel, Unternehmen, Gastronomie, Verbände und Vereine, Taxi-Unternehmen, Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, öffentliche Einrichtungen und Anwohner als relevante lokale Akteure (vgl. OHNE AUTOR 2000: 6).

Das Ziel des Aktionstages ist die Förderung des öffentlichen Bewusstseins für die Notwendigkeit des Einschreitens gegen die Verschmutzung durch die Zunahme des Straßenverkehrs in Städten. Am Aktionstag, dem 22.09.2005 sollen hierzu in den teilnehmenden Städten Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. In dieser Kampagne wird insbesondere bei der Diskussion des public health-Aspektes der Umweltverschmutzung und des Unfallrisikos von Verkehrsteilnehmern auf Kinder abgestellt. Im bereits erwähnten Leitfaden

werden Kinder als „... eine der wichtigsten Zielgruppen des Tages“ (OHNE AUTOR 2000: 14) bezeichnet und explizite Aktionsvorschläge für Kinder und Jugendliche aufgelistet (OHNE AUTOR 2000: 18).

Auf nationaler und insbesondere lokaler Ebene gibt es eine große Bandbreite der Ausgestaltungsmöglichkeiten dieses Aktionstages. Inwieweit lokale Aktionen dabei dann tatsächlich Bezug auf die Verkehrssicherheit von Kindern nehmen, kann anhand der besuchten Kampagnen-Website nicht abschließend beurteilt werden. Einen ersten Anhaltspunkt geben jedoch Überblicke über Aktionen, die in österreichischen und deutschen Gemeinden im Rahmen des Aktionstages im Jahr 2000 durchgeführt wurden. Dabei verstärkt sich zwar der Eindruck, dass Kinder relativ häufig in entsprechende Aktionen eingebunden waren, sei es im Rahmen der Teilnahme von Schulen / Schulklassen an lokalen Aktionen oder dem expliziten Angebot von Spielen etc. für Kinder im für den Individualverkehr gesperrten Straßenraum.¹²² Allerdings ist der folgende Anspruch offensichtlich erst in Ansätzen verwirklicht: „Aktionen für und mit Kindern sollten in jeder teilnehmenden Stadt durchgeführt werden“ (OHNE AUTOR 2000: 14).

8.3 Aktionswoche „International Walk to School“

Diese weltweit jeweils in einer Woche im Oktober durchgeführte Kampagne macht ihren Namen zum Programm: Kinder und Erwachsene sollen zu Fuß zur Schule gehen, anstatt im Auto (mit) zu fahren. Als Begründung der Aktionswoche führt der Flyer zur Kampagne 2005 folgende Argumente an:¹²³

- Durch das Zufußgehen wird eine körperliche Aktivität ausgeführt.
- Kindern erlernen beim Gehen Sicherheitsaspekte dieser Art der Verkehrsbeteiligung.
- Es wird auf die Infrastruktur für Fußgänger in einer Gemeinde und auf entsprechende Verbesserungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht.
- Zufußgehen ist umweltfreundlich.

¹²⁰ Vgl. <http://www.mobilityweek-europe.org> vom 11.02.2005.

¹²¹ Vgl. <http://22september.org/info/en/camp.html> vom 11.02.2005.

¹²² Vgl. http://www.eva.ac.at/publ/pdf/carfree_a.pdf und http://www.eva.ac.at/publ/pdf/carfree_d.pdf vom 08.04.2005.

¹²³ Vgl. <http://www.iwalktoschool.org/downloads/iwalk-flyer-2005-high.pdf> vom 08.04.2005.

- Gehen trägt zur Verringerung von Verkehrsstaus, -geschwindigkeit und Umweltverschmutzung vor Schulen bei.
- Durch die Kampagne können Nachbarschaften für Fußgänger zurückgewonnen werden.
- Die gemeinsam verbrachte Zeit von Mitgliedern der Gemeindeverwaltung, Eltern und Kindern.

Nach den Angaben auf der Kampagnen-Website¹²⁴ beteiligen sich von den in diesem Bericht interessierenden europäischen Ländern Belgien (vgl. Kapitel 2), Frankreich (vgl. Kapitel 3.4.1) und das Vereinigte Königreich (vgl. Kapitel 7.8) an dieser Kampagne.

Die Organisationsform und die konkreten Aktivitäten während der Projektwoche variieren stark von Land zu Land, von Region zu Region und von Gemeinde zu Gemeinde. Als Konstanten lassen sich jedoch zwei Aspekte ausmachen: In den Gemeinden wird die Aufmerksamkeit auf die Sicherheit von Kindern auf ihren Fußwegen gelenkt und eine Diskussion über mögliche Verbesserungen für Kinder als Fußgänger angeregt.¹²⁵

8.4 „Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment“ (SMILE)

Ebenfalls eng mit der „European Mobility Week“ und der Initiative „In town without my car!“ verbunden, sind die „Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment“ (SMILE).¹²⁶ Die Europäische Akademie für städtische Umwelt und das Klimabündnis / Alianza del Clima e.V. führen dieses Projekt gemeinsam mit anderen europäischen Partnern durch. Das Projekt wird durch das Umweltprogramm LIFE der Europäischen Kommission, Generaldirektion Umwelt, mit finanziert. Vor dem Hintergrund des Anspruches, dass Gemeinden ihren Bewohnern Alternativen zum Autofahren in Form von Geh-, Radfahrmöglichkeiten und öffentlichen Verkehrsmitteln anbieten sollten, definiert SMILE „nachhaltige Mobilität“ als Versöhnung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger mit der Lebensqualität und der Umwelt in der Stadt.

Kinder bilden neben Jugendlichen, Frauen, Senioren, Behinderten und Menschen mit geringem Einkommen die schutzbedürftigste Zielgruppe von

SMILE (vgl. SMILE Ohne Jahr: 4). Zur Untermauerung ihrer Schutzbedürftigkeit stellt die Initiative insbesondere auf die entwicklungsbedingten Verhaltensweisen und den Zusammenhang zwischen Mobilität / Bewegung und Gesundheit ab (vgl. SMILE Ohne Jahr 6). Mehr Verkehrssicherheit für Kinder lässt sich insbesondere durch eine Verbesserung der Verkehrsbeteiligungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer erreichen. Als Beispiele für die Zielgruppe der Kinder werden sog. „Walking / Cycling Busses“ (vgl. Kapitel 7.6), Schul-Mobilitätspläne (vgl. die Kapitel 5.3 und 7.2), „Home Zones“ (vgl. Kapitel 7.3), Fahrrad- und Fußwege genannt (vgl. SMILE Ohne Jahr 20). Weitere Ansatzpunkte für die Verkehrssicherheit von Kindern aus einzelnen partizipierenden Städten sind z. B. die freie Fahrt für Kinder im ÖPNV, Verkehrsexpeditionen zur Ergründung der Wege von Kindern, die Einbindung von Kindern in Stadtplanungsvorhaben, die Einrichtung eines Kinderbüros und dessen Einbindung in die Verkehrsraumgestaltung, oder ein intensives Fahrradtraining im Rahmen der Verkehrserziehung (vgl. SMILE Ohne Jahr: 17ff).

SMILE unterstützt interessierte Kommunen durch eine Datenbank mit 170 bereits erfolgreich praktizierten und nachahmenswerten Praktiken nachhaltiger Mobilität in Kommunen (Stand 11.02. 2005). Diese Maßnahmen wurden in einer Befragung der 700 europäischen Städte und Gemeinden gewonnen, die sich an der „European Mobility Week“ (vgl. Kapitel 8.1) bzw. der Kampagne „In town without my car!“ (vgl. Kapitel 8.2) beteiligt hatten. Bei einer Abfrage dieser Datenbank hinsichtlich Praxisbeispielen, die (auch) auf die Zielgruppe der Kinder ausgerichtet sind, wurden 18 Projekte gefunden (ebenfalls Stand 11.02.2005). Sofern diese Beispiele für „gute Praxis“ aus Ländern stammen, die in dem hier vorgelegten Bericht untersucht werden, finden sich diese Maßnahmen in den entsprechenden Länderkapiteln.

8.5 „Developing Urban Management and Safety“ (DUMAS)

Ebenfalls für die hier zu behandelnde Problematik einschlägig ist das von der Generaldirektion VII der Europäischen Kommission geförderte Projekt DUMAS (vgl. OHNE AUTOR 2001a: 6). Dieses Projekt zielte auf die Erarbeitung eines Rahmens für die Ausgestaltung und Evaluation von städtischen Verkehrssicherheitsinitiativen. Ein wichtiger Aspekt war dabei die Zusammenarbeit von Ingenieuren, Politikern und der Öffentlichkeit sowie die Vernetzung mit anderen städtischen Initiativen. Zur Ver-

¹²⁴ Vgl. <http://www.iwalktoschool.org/whoswalking> am 08.04.2005.

¹²⁵ Vgl. http://www.iwalktoschool.org/downloads/iwalk_release_2004.doc vom 08.04.2005.

¹²⁶ Vgl. <http://www.smile-europe.org> vom 11.02.2005.

ringerung von Verkehrsunfällen wurde in diesem Projekt die Strategie verfolgt, Personen aus unterschiedlichen Kontexten und mit unterschiedlichen Denk- und Handlungsansätzen zusammen zu bringen, wie z. B. Verkehrsmanagement, Enforcement, Verkehrserziehung und -aufklärung, ÖPNV, Stadtplanung und Verkehrssicherheit. Der Fokus der Bemühungen sollte sich auf das gesamte Stadtgebiet beziehen und auch sog. „verstreute Unfälle“ abdecken, deren typische Opfer z. B. Kinder sind, die in der Nähe ihrer Wohnung spielen (vgl. OHNE AUTOR 2001a: 6f).

Im Rahmen des DUMAS-Projektes diente jeweils eine Stadt aus den neun teilnehmenden Ländern der EU als Modellstadt. Aus den in diesem Bericht interessierenden Ländern waren dies

- Baden (Österreich),
- Lille (Frankreich),
- Maastricht (Niederlande) und
- Gloucester (Vereinigtes Königreich) (vgl. Kapitel 7.6).

In dem Bericht, der die Aktivitäten in den Modellstädten im Rahmen des DUMAS-Projektes zusammenfasst, finden sich keine Hinweise auf kommunale / regionale explizit auf die Verkehrssicherheit von Kindern ausgerichtete Verkehrssicherheitsmaßnahmen (vgl. OHNE AUTOR 2002). Dies ist jedoch eine Folge des Management-schwerpunkts des DUMAS-Projektes und lässt keine Aussagen über die konkret auf lokaler / regionaler Ebene betriebenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder zu.¹²⁷

8.6 „Inventory and Compiling of a European Good Practice Guide on Road Safety Education Targeted at Young People“ (ROSE 25)

In diesem, ebenfalls von der Europäischen Kommission finanzierten Projekt werden in allen 25 Mitgliedsländern der EU sog. „Maßnahmen guter Praxis“ aus dem Bereich der Verkehrserziehung

für 3- bis 17-Jährige gesammelt.¹²⁸ Ausdrücklich wird dabei nur auf face-to-face-Kontakte abgestellt. Auf der Basis dieses Überblicks sollen Europäische Richtlinien für die bestmögliche Ausrichtung von Verkehrserziehungsmaßnahmen für Kinder und Jugendliche zusammengestellt werden. Aufgrund der großen Bandbreite des interessierenden Altersspektrums treten dabei sehr unterschiedliche Verkehrsbeteiligungsarten in den Mittelpunkt. Neben den Kindern und Jugendlichen selbst, sind auch Eltern von Babys und Kleinkindern Zielgruppe dieser Umschau.

Nach den Erkenntnissen aus dem ROSE 25-Projekt spielt die regionale Ebene für Verkehrserziehungsmaßnahmen außer in Deutschland insbesondere in Belgien, Österreich, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich eine wichtige Rolle. Eine starke Einbindung der Gemeindeebene in die Organisation der Verkehrserziehung wird für Schweden und das Vereinigte Königreich berichtet (vgl. KFV 2005: 24). Ausdrücklich wird im Abschlussbericht die Wichtigkeit der Vernetzung der Akteure der Verkehrserziehung – insbesondere der Schulen, der Polizeibehörden und der Gemeindeverwaltungen – auf lokaler Ebene und die Chance zur Gewinnung von Synergieeffekten unterstrichen (vgl. KFV 2005: 29). Die Notwendigkeit der (weiteren) Entwicklung breit angelegter Partnerschaften insbesondere auf der lokalen Ebene wird deutlich herausgestellt (vgl. KFV 2005: 46, 236).

Die Laufzeit dieses Projektes endete am 29.03.2005, Ergebnisse können deshalb im hier vorgelegten Bericht nur aus dem vorläufigen Schlussbericht referiert werden. Über die Kontaktaufnahme mit den nationalen Verkehrssicherheitsinstitutionen aus den Staaten, die im hier bearbeiteten Projekt interessieren, wurde versucht, über die im Zuge des Projektes „ROSE 25“ zusammengetragenen Ergebnisse Informationen zu erhalten. Darüber hinaus wurde dem Forschungsnehmer der Zugang zur Online-Datenbank des Projektes gestattet. Soweit dort Verkehrserziehungsmaßnahmen gefunden wurden, welche das Kriterium der lokalen Vernetzung unterschiedlicher Akteure erfüllen, werden diese im jeweiligen Länderkapitel dieses Berichtes dokumentiert.

¹²⁷ Es darf durchaus unterstellt werden, dass die Entwicklung der (Verkehrs-)Sicherheit in Städten ohne die explizite Beachtung sog. „schwacher“ („vulnerable“) Verkehrsteilnehmer nicht zu leisten ist. Dies zeigt beispielhaft die genauere Berichterstattung über die entsprechenden Aktivitäten in Gloucester (vgl. Kapitel 7.5). Der Zugriff auf die Originalveröffentlichungen aller DUMAS-Modellstädte, bzw. eine tiefere Analyse von deren konkreten Verkehrssicherheitsaktivitäten war in der Kürze der für die Projektbearbeitung zur Verfügung stehenden Zeit jedoch nicht leistbar.

¹²⁸ Vgl. <http://www.rose-25.org> vom 14.03.2005.

8.7 Europäische Rotkreuz-Kampagne zur Straßenverkehrssicherheit 2003 / 2004

Zum zweiten Mal führten die nationalen Gesellschaften des Roten Kreuzes in Europa eine große länderübergreifende Kampagne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch, die von der Europäischen Union und der Firma Toyota finanziell unterstützt wurde.¹²⁹ Daran waren 26 nationale Rotkreuzgesellschaften aus Europa beteiligt, und zwar aus 14 Mitgliedsländern der EU (mit Ausnahme der Niederlande), aus elf EU-Beitrittsländern und aus Island.

Das Ziel der Kampagne war sehr breit angelegt, nämlich zur „... Verringerung der Zahl der bei Verkehrsunfällen in der EU und den EU-Beitrittsländern verletzten oder getöteten Schulkinder beizutragen“ (BERNES et al. 2004: 12). Zur Zielerreichung setzte die Kampagne auf die Methoden der

- Informationsvermittlung,
- Bewusstmachung der Gefahren und
- den Austausch vorbildlicher Praktiken bei der Verkehrserziehung und Erste-Hilfe-Ausbildung (vgl. BERNES et al. 2004: 12).

Als Adressaten dieser Maßnahmen werden Schulen und Gemeinwesen benannt (vgl. BERNES et al. 2004: 12). Ihr Blick geht weg von der Perspektive auf Kinder als Opfer und hin zu einem die Fähigkeiten und Wissbegierigkeit der Kinder betonenden Empowerment-Ansatz. Zur Schaffung optimaler Lernbedingungen für Kinder wird auf die Zusammenarbeit von Eltern, Lehrern, Kommunen etc. abgestellt (vgl. BERNES et al. 2004: 11). Als Kriterien für vorbildliche Praktiken in der Verkehrssicherheitsarbeit werden vor diesem Hintergrund herausgestellt:

- Die Verankerung der Initiativen vor Ort und deren Ausrichtung an den Bedürfnissen des Gemeinwesens;
- Die Einbeziehung aller Beteiligten (Kinder, Eltern, Lehrer, Bildungseinrichtungen, kommunale Behörden, andere Institutionen und Multiplikatoren);
- Partnerschaften zwischen dem öffentlichen, dem privaten Sektor und den im Gemeinwesen tätigen Organisationen auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene;

- Die Konzeption der Aktionen als kurz, einfach und wiederholbar;
- Realistisches Planen;
- Beabsichtigen einer Verhaltensänderung;
- Wirkung und Nachhaltigkeit der Aktion (vgl. BERNES et al. 2004: 9).

Im publizierten Leitfaden werden folgende inhaltlichen Themenbereiche angesprochen:

- Ein sichererer Schulweg (z. B. „Fußgänger-Bus“ („Walking Bus“) zur Schule; Schulbus, Car Sharing etc.),
- Das richtige Verhalten im Straßenverkehr (z. B. Kindersicherung im Pkw, Websites, Kinderbuch, Lieder etc.),
- Die Vermittlung sicheren Fahrradfahrens (diverse praktische Verkehrserziehungsmaßnahmen, z. B. Radfahrprüfung, Fahrradführerschein),
- Eine aktive Rolle von Kindern bei der Verkehrssicherheit (z. B. als Schülerlotse etc.) sowie
- die kindgerechte Vermittlung von Maßnahmen zur Lebensrettung (vgl. BERNES et al. 2004: 8).

Eine externe Evaluation bestätigt dieser Kampagne eine hoch-effektive und effiziente Arbeit im Umfeld von 26 Nationen. Als Schlüssel zum Erfolg werden das zugrunde gelegte Konzept, der institutionelle Rahmen und die verwendeten Materialien genannt, welche die richtige Balance zwischen der Kohärenz auf der EU-Ebene und der Flexibilität auf lokaler Ebene gefunden hätten (vgl. OHNE AUTOR Ohne Jahr: 8).

9 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

9.1 Zusammenfassung

Die in diesem Bericht dokumentierten lokalen / regionalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder weisen eine sehr große Heterogenität und viele nationale Besonderheiten auf. Auffallend ist jedoch, dass die Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit für Kinder inhaltlich häufig das Bestreben um eine Verbesserung der Nachhaltigkeit kindlicher Mobilität zum Ziel haben. Kinder sollen sich häufiger selbst aktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegen und seltener passiv als Pkw-Mitfahrer. In der praktischen Umsetzung bilden (inter-)natio-

¹²⁹ Vgl. <http://www.1-life.info> vom 01.04.2005.

nale Aktionstage oder -wochen häufig den organisatorischen Rahmen.

Im vorgelegten Bericht finden sich darüber hinaus auch Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich nicht primär der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern widmen, jedoch durch ihre Maßnahmen – häufig aus dem Bereich des Engineering – die Verkehrsumwelt von Kindern mit beeinflussen. Die Verkehrssicherheit von Kindern profitiert dann im Zuge der Produktion von mehr Verkehrssicherheit als öffentliches Gut für alle Bewohner eines Gemeinwesens, von dessen „Konsum“ niemand ausgeschlossen werden kann (vgl. Kapitel 1).

9.1.1 National quantifizierte Zielgrößen für Unfallopfer

Die Europäische Kommission kommt hinsichtlich der Relevanz quantifizierter Ziele in der Verkehrssicherheitsarbeit zu folgendem Ergebnis:

„Die Mitgliedstaaten, die die besten Ergebnisse bei der Straßenverkehrssicherheit aufweisen, etwa Schweden, das Vereinigte Königreich und die Niederlande, haben sich seit langem quantitative Ziele zur Verringerung der Zahl der Verkehrstopfer gesetzt, um die möglichen Steigerungen der Verkehrssicherheit ... uneingeschränkt verwirklichen zu können“ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2003: 9).

Auch die Europäische Union verfügt mit ihrem – im Jahr 2001 vorgelegten Weißbuch – explizit formulierten Ziel der Halbierung der Zahl der Verkehrstopfer bis zum Jahr 2010 über ein solches quantifiziertes Verkehrssicherheitsziel (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001: 77).

In Österreich und dem Vereinigten Königreich wird auf die zentrale Relevanz des Engagements der Gemeinden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Zielerreichung der jeweiligen nationalen Verkehrssicherheitsprogramme explizit Bezug genommen.

9.1.2 Vorteile gemeindebasierter Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder

Nach den Erkenntnissen aus dem ROSE 25-Projekt spielt die regionale Ebene für Verkehrserziehungsmaßnahmen außer in Deutschland insbesondere in Belgien, Österreich, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich eine wichtige Rolle. Eine starke Einbindung der Gemeindeebene in

die Organisation der Verkehrserziehung wird für Schweden und das Vereinigte Königreich berichtet (vgl. KFV 2005: 24).

In ihrem systematischen Überblick über Studien zur Prävention von Verletzungen bei Kindern und Jugendlichen stellen TOWNER et al. (2001) folgende Besonderheiten sog. „gemeindebasierter“ Programme heraus:

- Meist war eine große Bandbreite an Organisationen aus den Bereichen Gesundheit, Kommunalverwaltung, Freiwilligen- und kommerziellen Organisationen in das Präventionsprogramm einbezogen.
- Ein solcher Zugang bietet die Möglichkeit, einen Prozess kulturellen Wandels anzustoßen, der eine optimale Mischung von Verhaltensbeeinflussung (Education) und Umweltveränderung (Engineering) erlaubt.
- Die prominente Einbeziehung lokaler Vertreter und die Beförderung eines Klimas der lokalen Programmverantwortlichkeit bei den sog. „Stakeholders“ werden als Schlüsselfaktoren mehrerer Programme identifiziert.
- Als wichtige Elemente gemeindebasierter Ansätze werden angesehen: Ihre Langfristigkeit, die effektiv gebündelte Leitung, die Zusammenarbeit mehrerer Behörden und Organisationen, die Einbeziehung der lokalen Gemeinschaft, die zielgenaue Ausrichtung und die ausreichende Zeit zur Entwicklung einer großen Bandbreite von Netzwerken und Programmen.
- Die lokal angesiedelte Programmüberwachung ist essenziell zur Zielführung von Interventionen, Motivation der Beteiligten und Evaluation der Interventionen.
- Gemeindebasierte Ansätze erlauben die Wiederholung der gewünschten Informationsinhalte in unterschiedlichen Kommunikationskanälen und Kontexten (vgl. TOWNER et al. 2001: 82).

All dies gilt prinzipiell auch für die im hier vorgelegten Bericht recherchierten und dokumentierten lokalen / regionalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder. Neben unmittelbar der Unfallstatistik zu entnehmenden Gründen¹³⁰, sprechen insbesondere aus Sicht der Gemeinden folgende Gründe für ein entsprechendes Verkehrssicherheitsengagement:

¹³⁰ Vgl. hierzu die Argumentation in Österreich (vgl. Kapitel 5) oder dem Vereinigten Königreich (vgl. Kapitel 7).

- Engineering-Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung oder Verkehrsberuhigung erhöhen die Lebensqualität der Anwohner,
- Maßnahmen zur Verbesserung des persönlichen Schutzes von Bürgern sind besonders sinnvoll und daher leicht zu vermitteln,
- Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit haben in der Lokalpolitik eine große öffentliche Wirkung,
- Ausgehend von Maßnahmen auf der Gemeindeebene können auch die Länder zu entsprechenden Maßnahmen angeregt werden und
- erfolgreiche kommunale Verkehrssicherheitsarbeit in einzelnen Gemeinden kann als Vorbild für weitere Gemeinden dienen (vgl. SAMMER et al. 2002: 17).

9.1.3 Lokaler Akteur Schule

Die Ansprache von Kindern bedient sich häufig edukatorischer Maßnahmen im Rahmen des Schulbesuchs. Hierfür gibt es eine Reihe von stichhaltigen Gründen:¹³¹

- Im Sozialkontext Schule lassen sich alle Kinder relativ einfach erreichen,
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern auf ihren Schulwegen ist bereits an sich ein wichtiges Ziel und
- schließlich erhofft man sich, die in der Schulzeit gesäte „Saat“ der Mobilitätserziehung auch in einigen Jahren noch in Form eines veränderten Mobilitätsverhaltens der dann jungen Erwachsenen als „Ernte“ wieder einfahren zu können.

Erneut soll deshalb an dieser Stelle angeregt werden, zu prüfen, inwieweit im Zuge des Ausbaus von Ganztagschulen oder der Öffnung von Schulen gegenüber ihrem lokalen Umfeld, das Thema Verkehrssicherheit mit lokalem Bezug verstärkt in Schulen hineingetragen werden kann.

Ein zweiter Aspekt der Relevanz des Engagements von Schulen in der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder kommt im umfassenden Ansatz der Schul-Mobilitätspläne (vgl. die Kapitel 5.3 und 7.2) zum Ausdruck. Für RAUH (Ohne Jahr) spielt das Mobilitätsmanagement für Schulen sogar eine „Schlüsselrolle“. Diese breit angelegten Maßnahmen gehen deutlich über reine Schulwegpläne

hinaus. Insbesondere sind folgende Besonderheiten von Schul-Mobilitätsplänen herauszuheben:

- Sie streben explizit die lokale Vernetzung der für Verkehrssicherheit zuständigen schulinternen und -externen Personen und deren Institutionen ebenso an wie die Einbeziehung der lokalen Presse und Öffentlichkeit,
- stellen auf eine Änderung des Modal Split ab, im Sinne einer Reduzierung der Pkw-Bring- und -Hol-Fahrten und der Förderung des Zufußgehens oder Fahrradfahrens,
- haben die umweltbewusste Nachhaltigkeit der kindlichen Verkehrsbeteiligung zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zum Ziel,
- nutzen das Instrument des Engineering für die unfallrisikominimierende Veränderung des Straßenraums im Umkreis der Schule,
- fokussieren auch den Gesundheits- / Bewegungsaspekt der kindlichen Mobilität und
- evaluieren den Erfolg der Maßnahme.

9.1.4 Unbeabsichtigte Folgen absichtsgeleiteten Handelns

Mehrmals wird in der Begründung für lokale Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor Schulen, auf das Ausbrechen aus dem Teufelskreis stetig zunehmender Bring- und Holdienste der Eltern mit dem Pkw verwiesen.¹³²

Diese problematische Entwicklung ist im theoretischen Sinn ein unbeabsichtigter Effekt absichtsgeleiteten Handelns (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 151ff) jener Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen oder dort abholen: Deren Anliegen ist der sichere Transport ihrer Kinder zur Schule durch die Wahl des Pkw und die Mitnahme der Kinder als Pkw-Mitfahrer. Handeln nun hinreichend viele Eltern in dieser Art und Weise subjektiv rational, dann produzieren sie einen sog. paradoxen oder nicht beabsichtigten Effekt. Denn durch ihr Handeln erhöht sich der Pkw-Verkehr vor der Schule und der Schulweg wird für die weiterhin zu Fuß gehenden oder Fahrrad fahrenden Schulkinder noch gefährlicher. Das subjektiv beabsichtigte, rationale Handeln der besorgten Eltern führt also zu kollektiv unbeabsichtigten, sog. irrationalen Handlungsfolgen. Dieser Teufelskreis soll in lokalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen in

¹³¹ Vgl. auch GUMMESSON, GUMMESSON, LARSSON (Ohne Jahr: 4).

¹³² Vgl. z. B. http://www.milieuviendelijknarschool.be/nl/fietsoolen/fietspoolen_htm vom 21.04.2005.

vielen der hier untersuchten Länder durch die Förderung nachhaltiger Mobilität, d. h. das Zufußgehen oder Fahrradfahren auf den Schulwegen, durchbrochen werden.

9.1.5 Nationale Besonderheiten der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Die in den vorangehenden länderspezifischen Kapiteln vorgestellten lokalen / regionalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder werden im Anhang zu diesem Bericht – für jedes Land separat – nach einheitlichen Aspekten differenziert und synoptisch nebeneinander gestellt.

Nachfolgend sollen einige nationale Besonderheiten der jeweiligen Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder noch einmal schlaglichtartig beleuchtet werden:

- Eine belgische Besonderheit stellen die sog. Mobilitätsvereinbarungen (Mobiliteitsconvenants) dar. Als interessanter Ansatz erscheint die Kombination von Enforcement und Education, wie sie im Projekt „Jugendanzeige und Verkehrsunterricht“ aufscheint.
- Für Frankreich kann festgehalten werden, dass es eine unüberschaubare Zahl an Aktivitäten gibt, die sich auf lokaler / regionaler Ebene der Verkehrssicherheit von Kindern widmen, und über die auch offizielle Stellen (z. B. die Präfekturen) nicht immer einen vollständigen Überblick haben, wenn sie ihnen nicht gemeldet werden. Die Gliederung des Landes in Regionen und Departements kommt der Konzeption lokal bzw. regional begrenzter Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder sicherlich entgegen.

Die meisten der in Frankreich recherchierten Aktivitäten finden in Anlehnung an nationale bzw. internationale Großprogramme (z. B. „Marchons vers l'école“) statt. Dabei handelt es sich überwiegend um Verkehrserziehungs- oder um Schulwegprogramme, die im Schulkontext durchgeführt werden.

Interessant ist darüber hinaus die Einrichtung eines nationalen Verkehrssicherheitsobservatoriums (Observatoire Nationale Interministériel de Sécurité Routière (ONISR)), das auf der administrativen Ebene der Regionen jeweils regionale Ableger hat. Diese Institutionen betreiben Unfallforschung („accidentologie“) indem sie verkehrssicherheitsrelevante Informationen sammeln, analysieren, aufbereiten und verbreiten.

- Als besonders interessant erscheint in den Niederlanden die Qualitätssicherung verkehrserzieherischen Arbeitens von Schulen mittels der Vergabe von Zertifikaten, deren Berechtigung auch nach der Vergabe in regelmäßigen Abständen kontrolliert wird. Hierdurch befördert diese Maßnahme einen kontinuierlichen Qualitätssicherungsprozess bei der an Schulen geleisteten Verkehrserziehung.
 - Von den aus Österreich berichteten lokalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder ist insbesondere die Einbindung der Gemeinden in eine nationale Strategie der Erreichung eines quantifizierten Zieles der Unfallreduzierung zu nennen. Dies geschieht durch ein Benchmarking für Kommunen mit durchaus moderaten und realistischen Zielvorgaben.
 - Von den dokumentierten schwedischen Einzelmaßnahmen abstrahierend, bleibt insbesondere die dort vorzufindende kindzentrierte Sichtweise bei der Planung, Implementation und Weiterentwicklung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder zusammenfassend nochmals zu erwähnen.
 - Das Anliegen der Verbesserung der Verkehrssicherheit wird seitens der britischen Regierung eingebettet in den breiteren Kontext von politischen Initiativen in den Bereichen Gesundheit, Umwelt, Bildung, sozialer Zusammenhalt („social inclusion“), Verbrechensbekämpfung, einschließlich einer europäischen und internationalen Perspektive.
- Insgesamt ist die im Vereinigten Königreich verfolgte Strategie der Einbindung der Gemeinden in die Zielerreichung der Zehnjahresstrategie der Verkehrssicherheitsarbeit sehr erfolgreich.
- Die vielfältig recherchierten, supranationalen, häufig europaweit organisierten eintägigen oder einwöchigen Verkehrssicherheitsaktionen mit Impulscharakter kreisen häufig um die Nachhaltigkeit der kindlichen Mobilität im Sinne der Abkehr vom motorisierten Individualverkehr hin zur Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Auch die Aspekte der Bewegungsförderung und des Umweltschutzes werden in diesem Zusammenhang häufiger aufgegriffen.

9.2 Handlungsempfehlungen

In einem ersten Schritt sollten lokale / regionale Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder in Deutschland systematisch identifiziert, dokumentiert und unterstützt werden. Hierzu könnte seitens

des Bundes eine z. B. im (zwei-)jährlichen Abstand zu wiederholende Erhebung lokaler / regionaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen unter den Gemeinden initiiert werden. Entsprechende Maßnahmen, Programme oder Netzwerke können dann in eine Datenbank einfließen, die online gestellt wird und interessierten bzw. bereits engagierten Gemeinden ein Forum zum gegenseitigen Informationsaustausch bieten kann.¹³³

Die im Zuge der Umschau in ausgewählten europäischen Ländern recherchierten lokalen / regionalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder variieren nicht nur in ihren Zielgruppen, Zieldimensionen oder hinsichtlich der beteiligten Kooperationspartner mehr oder weniger stark. Sie sind auch stets nur im Zusammenhang mit den je nationalen (verkehrssicherheits-)politischen Institutionen zu bewerten.

Vor diesem Hintergrund ist die Frage zu beantworten, welche Ansätze lokaler / regionaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen oder -programme aus anderen europäischen Ländern für die Situation in der Bundesrepublik Deutschland nutzbar gemacht werden können. Aufgrund der hier vorgelegten Dokumentation der Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern lassen sich folgende Empfehlungen ableiten:

- Im Ausland weiter verbreitete Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder sind insbesondere z. B. Schul-Mobilitätspläne (Belgien, Österreich, Vereinigtes Königreich) deren Anlage und Ziele auch auf die deutsche Situation adaptierbar erscheinen. Besonders interessant ist dabei die Mehrdimensionalität der verfolgten Ziele: Eine nachhaltigere Mobilität der Kinder (Zufußgehen, Fahrradfahren), mehr Bewegung der Kinder, eine Entzerrung der Verkehrssituation im Umfeld der Schule etc..
- Auch Fußgänger- oder Fahrrad-Busse erfreuen sich im Ausland (Belgien, Frankreich, Niederlande, Vereinigtes Königreich) größerer Beliebtheit. Diese Maßnahme wird vereinzelt auch bereits in Deutschland praktiziert. Jedoch ist bisher keine umfassende Bestandsaufnahme und formative Evaluation dieser Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder in Deutschland bekannt.
- Entsprechend den belgischen Erfahrungen aus der Kombination von Enforcement- und Educa-

tion-Maßnahmen sollte geprüft werden, inwieweit eine Belehrung von verkehrsauffälligen Kindern und Jugendlichen in Form eines kurzen pädagogisch durchdachten Verkehrsunterrichts sinnvoll und möglich ist, der den Zusammenhang zwischen jugendlichem Fehlverhalten im Straßenverkehr und hierdurch entstehenden Risiken individuell verdeutlichen kann. Ähnliches wird bereits bei „Temposündern“ praktiziert, denen auf der Autobahn von verdeckt ermittelnden Polizisten nach dem Herauswinken aus dem fließenden Verkehr und der Bußgeldverhängung das Beweisvideo zusammen mit einer Belehrung vorgeführt wird.

- Auch für Deutschland bietet sich eine vergleichbare Regionalisierung der Verkehrssicherheitspraxis und -forschung an, wie sie für Frankreich beobachtet werden konnte. FUNK (2004: 111f) schlägt für die Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder vor:
 - ◆ Die Dauerbeobachtung und jährliche Aktualisierung eines Standardprogramms relevanter Indikatoren der Verkehrsbeteiligung, Verunfallung und sonstiger kinder- und straßenverkehrsspezifischer Indikatoren auf der Ebene von Kreisen,
 - ◆ ihre Aufarbeitung in Tabellenform,
 - ◆ ihre Ablage in einer Datenbank (Verkehrssicherheitsdatenbank),
 - ◆ deren Visualisierung als thematische Landkarten auf Kreisebene (Verkehrssicherheitsatlas) und
 - ◆ die Veröffentlichung der Karten in einer Druck- und einer elektronischen Fassung.
- Hinsichtlich der Qualitätssicherung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder sollte geprüft werden, inwieweit die niederländischen Erfahrungen der Zertifizierung entsprechender Bemühungen an Schulen auch für Deutschland eine Perspektive der kontinuierlichen Qualitätssicherung bieten können.
- Das in Österreich praktizierte Benchmarking für Kommunen erscheint auch für deutsche Verhältnisse interessant. Im Sinne der bereits angedachten Vernetzungsstrategie der Verkehrssicherheitsarbeit sollten diesbezüglich mit dem Deutschen Städtetag mögliche Kooperationsformen diskutiert werden.
- Die insbesondere in Schweden in der Verkehrssicherheitsarbeit zum Ausdruck gebrachte Denk- und Handlungsweise „vom Kind aus“, sollte durchaus auch in Deutschland noch intensiver durchdacht werden. Erste Ansätze der

¹³³ Erste Ansätze einer bundesweiten Vernetzung lokal aktiver, meist interdisziplinär zusammengesetzter Kinderunfallkommissionen werden derzeit durch den Verkehrsverbund Rhein-Sieg in Köln unternommen.

Entgrenzung der Verkehrserziehung (vgl. LIMBOURG 2002; DEUTSCHE VERKEHRSSICHERHEIT Ohne Jahr) oder der Kritik an der herkömmlichen Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder (vgl. HÜTTENMOSER 2002) liegen vor und wurden z. B. von FUNK (2004: 69ff) zusammengefasst. Durch eine solche Strategie ergeben sich weitere sinnvolle Anknüpfungspunkte (z. B. zur UN-Konvention über die Rechte des Kindes).

- Die aus dem Vereinigten Königreich berichtete starke Anbindung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Maßnahmen zur Verringerung der sozialen Ungleichheit bzw. der Bekämpfung von Armut oder sozialer Ausgrenzung ist für die Situation in Deutschland sicherlich nicht geeignet.

Allerdings wird auch in der deutschen Literatur über soziale Ungleichheiten in der Verkehrssicherheit diskutiert, etwa im Kontext der Verkehrssicherheit von Migrantenfamilien (vgl. FUNK, WIEDEMANN, REHM 2002: 55ff): So berichtet z. B. STIEBING (1999a, b) für die Stadt Hagen von erheblichen Unterschieden in der Verunglücktenhäufigkeitszahl zwischen ausländischen und deutschen Kindern. Unabhängig davon, ob diese unterschiedlichen Risiken aufgrund kultureller Unterschiede oder aufgrund spezifischer sozio-ökonomischer Merkmalskombinationen im Sinne von „social exclusion“ aufscheinen, wären lokal ausgerichtete Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder in diesem Zusammenhang sicherlich sinnvoll.

- Zwar erscheint die allumfassende Breite des politischen Ansatzes der Verkehrssicherheitsarbeit im Vereinigten Königreich nicht für die Bundesrepublik adaptierbar. Allerdings sind die im Bereich Verkehrssicherheit Tätigen gut beraten, sich mit Aktiven aus anderen Politikbereichen zu vernetzen, deren Hauptziel zwar anders gelagert sein kann (z. B. Gesundheit von Kindern, Bewegungsförderung etc.), das aber in seinen praktischen Konsequenzen verkehrssicherheitsfördernd wirkt.

So geht FUNK (2004: 105f) davon aus, dass das Anliegen Verkehrssicherheit für Kinder dann am erfolgreichsten voranzubringen ist, wenn man hierzu die Kooperation oder Vernetzung mit anderen in der bereichsspezifischen Erziehung von Kindern engagierten Interessengruppen sucht und hierdurch die Basis der eigenen Arbeit erweitert.

Überlegenswert erscheint in diesem Zusammenhang z. B. die Öffnung des Anliegens der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder

hin zu einer umfassenderen public health-Perspektive (vgl. FUNK, WIEDEMANN, REHM 2002: 131). Denn neben einer Verbesserung der Verkehrssicherheit eignen sich insbesondere die recherchierten und dokumentierten Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität (Zufußgehen, Radfahren) auch zur Unterstützung der Bewegung der Kinder, zur Förderung der sozialen Interaktion zwischen den Kindern oder zum Lernen von Fertigkeiten im Straßenverkehr.

- Angesichts des großen Angebotes an international koordinierten Aktionstagen und -wochen zur Verkehrssicherheit und ihrer sinnvollen Ausrichtung hin zur Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit kindlicher Mobilität, verbunden mit vermehrter Bewegung, sollten die Kommunen in Deutschland ermutigt werden, sich an der lokalen Umsetzung dieser Angebote verstärkt zu beteiligen.
- Insbesondere in den Ländern, die sich ein quantitatives Ziel zur Reduzierung von Verkehrstoten gesteckt haben (vgl. Belgien, die Niederlande, Österreich, Schweden, Vereinigtes Königreich), ist die Einsicht zentral und handlungsleitend, dass ohne spezifische Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Gemeinden die ambitionierten nationalen Ziele nicht zu erreichen sind.

Vor diesem Hintergrund erscheint auch in Deutschland eine breite Diskussion über die moralische Verpflichtung und den praktischen Nutzen eines explizit quantifizierten Verkehrssicherheitszieles hinsichtlich der Verunfallung von Kindern nützlich. Abgesehen von der generellen Schubwirkung einer solchen Selbstverpflichtung lassen sich in deren „Windschatten“ dann auch die Verantwortlichkeit der Gemeinden thematisieren und entsprechende lokale / regionale Maßnahmen diskutieren.

Weitere Hinweise auf Erfolgsfaktoren oder evtl. Schwierigkeiten bei der Entwicklung und Implementation kommunaler / regionaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder sind bei der Analyse der entsprechenden Erfahrungen in außereuropäischen Ländern zu erwarten, insbesondere jener aus Kanada, Australien, Neuseeland und den USA.¹³⁴

Schließlich soll auch noch ein forschungspraktischer Aspekt angesprochen werden: Gerade in diesem Projekt hat sich gezeigt, wie wichtig die po-

¹³⁴ Vgl. <http://www.i-connect.ch/grsp/grspdev/compart.htm> vom 01.04.2005.

tenzielle Möglichkeit des Zugriffs auf Informationen über die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder ist. Hierbei ist zunächst die prinzipielle Publikation auf Papier oder in elektronischer Form, sodann aber auch die Wahl der Sprache bei der Veröffentlichung von Forschungsergebnissen relevant. Dies gilt nicht nur für deutsche Recherchen im Ausland, sondern auch für ausländische Recherchen in Deutschland. Denn es können nur solche Dokumente leicht recherchiert werden, die auch veröffentlicht sind, und im internationalen Vergleich werden nur solche publizierten Dokumente aus Deutschland aufgearbeitet, die für ausländische Interessierte mit nicht-deutscher Muttersprache auch verständlich sind. In Forschungsprojekten zur Verkehrssicherheitsarbeit sollten deshalb separate Mittel zur Übersetzung zumindest des Kurzberichtes des Projektes in die Sprachen Englisch, Französisch, Spanisch und Russisch zur Verfügung gestellt werden.

Literatur

- APPLETON, M. (2005)
Working with Organisations in Neighbourhoods. Vortrag auf der PACTS Konferenz „Letting People in on the Act: Involving Communities in Road Safety“, February 15, 2005
[http://www.nrsi.org.uk/userimages/PACTS_paper.doc vom 29.03.2005]
- ASPERGES, T. (2004)
Vlaamse Mobiliteitsconvenants als voorbeeld voor Nederland? In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. [The Flemish mobility covenant as an example for The Netherlands?] English summary. Ohne Ort: Ohne Verlag
- ASPERGES, T. (Ohne Jahr)
Sustainable Transport Planning. An Example of Collaboration: The Mobility Covenants in Flanders. PowerPoint Presentation des Autors. Limburg: Het Steunpunt Verkeersveiligheid
- ASSAILLY, J.-P. (2004a)
ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Questionnaire: Action "BSR (Brevet de sécurité routière)". [http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/france/A_France_MU_2.pdf vom 11.04.2005]
- ASSAILLY, J.-P. (2004b)
ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Country Report – Country: France.
[http://www.rose-25.org/data/country-report/R_France.pdf vom 11.04.2005]
- ASSOCIATION PROMOTION ET SUIVI DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ENTERPRISE [ASSOCIATION PSRE] (2004)
La Lettre de l'Association PSRE, Octobre 2004
[<http://www.asso-psre.com/lettre1004.pdf> vom 22.04.2005]
- BAIER, R., JANSEN, P. G., SCHÄFER, K. H., WAGNER, D. (1991)
Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen. Heft 62 Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, 2. Auflage. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- BERGER, W. J. (2005)
Verkehrssicherheit – Verbesserungsmöglichkeit durch lokale Verwaltungen. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 51. Jg., Heft 1: 23-28
- BERNES, E., GOLLER, E., ISSARD, D., MÖHRING, U., NESHEVA, A., RAIKKOLA, A., SCHLIEFFEN, G. v., SCHUNDER, S., STEFANIK, M., VRTOVEK, M. (2004)
Leitfaden für vorbildliche Praktiken bei der Verkehrserziehung und Erste-Hilfe-Ausbildung für Kinder. Europäische Rotkreuz-Kampagne zur Straßenverkehrssicherheit organisiert von 26 europäischen Rotkreuz-Gesellschaften. Brüssel: Rotkreuz-EU-Büro
- BOUVIER, E. (Ohne Jahr)
Et si on se déplaçait autrement vers l'école? Action Marchons vers l'école. 2-seitiges Informationsblatt. Ohne Ort: Région Provence Alpes Côte d'Azur
- BORCHERDING, A. (2003)
„Studie über Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschungspolitik ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japans“ (Kurztitel Smart-Bench). Länderbericht Schweden. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
[<http://mobeve.de/seiten/downloads/schweden.pdf> vom 22.04.2005]
- BÜSCHGES, G., ABRAHAM, M., FUNK, W. (1998)
Grundzüge der Soziologie. 3. Auflage. München und Wien: Oldenbourg
- CHRISTIE, N., TOWNER, E., CAIRNS, S., WARD, H. (2004a)
Children's Road Traffic Safety: An International Survey of Policy and Practice. Road Safety Re-

- search Report No. 47. London: Department for Transport
- CHRISTIE, N., CAIRNS, S., WARD, H., TOWNER, E. (2004b)
Children's Traffic Safety: International Lessons for the UK. Road Safety Research Report No. 50. London: Department for Transport
- DEPARTMENT FOR EDUCATION AND SKILLS [DFES] (2003)
Travelling to School: an action plan. London: DFES
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_susttravel/documents/page/dft_susttravel_024011.pdf vom 28.01.2005]
- DEPARTMENT FOR THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND THE REGIONS [DETR] (2000)
Tomorrow's roads: safer for everyone. London: DETR
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/page/dft_rdsafety_504644.pdf vom 28.01.2005]
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT [DFT] (2004)
Tomorrow's roads – safer for everyone: The first three year review. London: DFT
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/page/dft_rdsafety_028165.pdf vom 28.01.2005]
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT [DFT] (2003)
Urban Safety Management Guidelines. Road Safety Strategies for Urban Communities. London: DFT
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/page/dft_rdsafety_024630.pdf vom 28.01.2005]
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT [DFT] (2002a)
Child Road Safety. Achieving the 2010 Target. London: DFT
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/page/dft_rdsafety_029679.pdf vom 28.01.2005]
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT [DFT] (2002b)
Home Zones – Public Partizipation. Traffic Advisory Leaflet 8/02. London: DFT
[www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/page/dft_roads_507459.pdf vom 26.04.2005]
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT [DFT] (Ohne Jahr a)
Tackling the road safety implications of disadvantage. London: DFT
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/pdf/dft_rdsafety_507996.pdf vom 02.02.2005]
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT [DFT] (Ohne Jahr b)
Report on the Gloucester Safer City Project. London: DFT
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/pdf/dft_rdsafety_504563.pdf vom 31.01.2005]
- DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT [DOE] (Ohne Jahr)
Consultation Document. Northern Ireland Road Safety Strategy 2001-2010. London: DOE
[http://www.doeni.gov.uk/uploads/road_safety_strategy_consultation_document_020501.pdf vom 01.02.2005]
- DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (Ohne Jahr)
Zur Neupositionierung der schulischen Verkehrserziehung
[Download der Datei „textmakra.pdf“ von <http://www.lernwerkstadt.de> am 01.03.2002]
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2003)
20 000 Leben retten auf unseren Straßen – Eine gemeinsame Aufgabe. Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit. Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe. Mitteilung der Kommission. KOM(2003) 311 endgültig. Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
[http://europa.eu.int/comm/transport/road/library/rsap/rsap_de.pdf vom 01.02.2005]
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2001)
Weißbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft. Mitteilung der Kommission. KOM(2001) 370 endgültig. Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
[http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_de.pdf vom 01.02.2005]
- FUNK, W. (2004)
Kinder im Straßenverkehr. Wandel der Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 164. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W., FASSMANN, H. (2002)
Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen,

- Mensch und Sicherheit, Heft M 138. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W., WIEDEMANN, A., REHM, B. (2002)
Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 136. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL (2004)
Road Safety Plan (Consultation Document) 2004-2005.
[http://www.gloucestershire.gov.uk/media/adobe_acrobat/q/b/ROAD_SAFETY.pdf vom 10.03.2005]
- GRAHAM, T. (2002)
Road Safety and Social Inclusion. Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit
[<http://www.scotland.gov.uk/cru/resfinds/df141.pdf> vom 28.01.2005]
- GREGERSEN, N., SÖRENSEN, G. B., HELLSTEN, H. (2004a)
ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Questionnaire: Action "Do research and learn".
[http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/sweden/A_Sweden_ALL_6.pdf vom 17.03.2005]
- GREGERSEN, N., SÖRENSEN, G. B., HELLSTEN, H. (2004b)
ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Questionnaire: Action "Child restraints in Dalarna".
[http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/sweden/A_Sweden_CP_8.pdf vom 17.03.2005]
- GUMMESSON, M., LARSSON, T. (1994)
Children – Road Safety – Environment. A Summary. ("Barn, trafiksäkerhet, miljö – en sammanfattning"). Borlänge: Vägverket
- GUMMESSON, M., GUMMESSON, M., LARSSON, T. (Ohne Jahr)
Exploring And Learning In The Local Community. Borlänge: Vägverket
- HERZHAUSER, W. (1990)
Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit in Rheinland-Pfalz. Ein Handbuch für die Praxis. Mainz: Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz
- HÜTTENMOSER, M. (2002)
Die Entwicklung der Kinder – Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrserziehung. Manuskript
- eines Vortrages auf der Fachtagung „Kind und Verkehr“ der „Stiftung für Schadenbekämpfung“ der Winterthur Versicherungen, 15. November 2002, Winterthur
- JERPHANION, M. DE (2004)
Les Plans de déplacements d'école en France: état des lieux.
[http://www.uvcw.be/mobilite/documents/dossier_mobilite_scolaire/plan_france.cfm vom 26.04.2005]
- KLIMABÜNDNIS ÖSTERREICH, LEBENSministerium (Ohne Jahr)
Auf Kinderfüßen zum Mond. Wir Sammeln Grüne Meilen. Checkliste für Städte und Gemeinden.
[<http://www.kinder-meilen.de/download/checkliste.pdf> vom 11.03.2005]
- KRAAY, J. H. (2002)
And Mobility and Road Safety. Dutch road safety policy 2001-2020.
[<http://www.rws-avv.nl/pls/portal30/docs/8155.pdf> vom 12.04.2005]
- KRUG, S., MEINHARD, D., BECKMANN, K. J., FINKE, T., LANGWEG, A., WITTE, A. (2004)
Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Mobilitätsmanagement. Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien. Direkt, Heft 58. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT [KFV] (2005)
ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Draft Final Report. Wien: KfV
- LA PRÉVENTION ROUTIÈRE, ASSOCIATION NATIONALE DES CONSEILS D'ENFANTS ET DE JEUNES (HRSG.) (2005)
Guide du Conseiller pour la réalisation de projets de prévention routière. Un guide destiné aux conseils d'enfants et de jeunes. Ohne Ort: La Prévention Routière
[http://www.preventionroutiere.asso.fr/PDF/guide_jeune_conseiller.pdf vom 24.04.2005]
- LIMBOURG, M. (2002)
Neue Ansätze der Mobilitäts- / Verkehrserziehung in Deutschland. Vortrag auf der Fachtagung „Kind und Verkehr“ der Stiftung für Schadenbekämpfung der Winterthur Versicherungen, 15. 11. 2002

- LINDQVIST, K., TIMPKA, T., SCHELP, L. (2001)
Evaluation of inter-organizational traffic injury prevention in a WHO safe community. In: Accident Analysis and Prevention 33: 599-607
- MACKETT, R. L., LUCAS, L., PASKINS, J., TURBIN, J. (2002)
A Methodology for Evaluating Walking Buses as an Instrument of Urban Transport Policy. Paper written for the WCTR Special Interest Group 10 (Urban Transport Policy Instruments) First Annual Conference, Leeds, July 2002
[<http://www.cts.ucl.ac.uk/research/chcaruse/UCL%20Evaluating%20Walking%20Buses.pdf> vom 19.04.2005]
- MINISTRE DE LA JEUNESSE, DES SPORTS ET DE LA VIE ASSOCIATIVE, DIRECTION DE LA JEUNESSE, DE L'ÉDUCATION POPULAIRE ET DE LA VIE ASSOCIATIVE (2004)
Rapport au Comité interministériel de sécurité routière sur la lutte contre l'insécurité routière touchant les jeunes en dehors du système scolaire et universitaire. Avril 2004
[http://www.conseilsdelajeunesse.org/IMG/pdf/rapport_DJEPVA_au_CISR-2.pdf vom 22.04.2005]
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS DE LA RÉGION WALLONNE (2003a)
Guide pour réaliser un plan de déplacements scolaires. Cahier 1, Les Manuels du Met, No. 6. Namur: Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne
[<http://mobilite.wallonie.be/pds/outils/cahier1.pdf> vom 28.04.2005]
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS DE LA RÉGION WALLONNE (2003b)
Expériences pilotes en Région wallonne. Cahier 2, Les Manuels du Met, No. 6. Namur: Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne
[<http://mobilite.wallonie.be/pds/outils/cahier2.pdf> vom 28.04.2005]
- ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT [OECD] (1990)
Integrated Traffic Safety Management in Urban Areas. Paris: OECD
- OHNE AUTOR (2002)
DUMAS Work Package 10. DUMAS Town Studies Report.
[<http://www.trl.co.uk/dumas/wp10towns.pdf> vom 08.03.2005]
- OHNE AUTOR (2001a)
The DUMAS Project. Developing Urban Management And Safety. Research Report.
[<http://www.trl.co.uk/dumas/dumas.pdf> vom 08.03.2005]
- OHNE AUTOR (2001b)
DUMAS Work Package 9. UK Town Study. Gloucester 'Safer City' Project.
[<http://www.trl.co.uk/dumas/wp9.pdf> vom 08.03.2005]
- OHNE AUTOR (2000)
„Mobil ohne eigenes Auto!“. Leitfaden für Städte und Gemeinden.
[http://www.eva.ac.at/publ/pdf/carfree_leitfaden.pdf vom 14.03.2005]
- OHNE AUTOR (Ohne Jahr)
Red Cross European Road Safety Campaign 2003 / 2004. External Evaluation. Executive Summary.
[http://www.1-life.info/info/results/exec_summary.pdf vom 01.04.2005]
- PILZ, C. (2005)
Auf eigenen Füßen Erstellung eines Schul-Mobilitäts-Plans für Schulen. Graz: Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark
- POTTHAST, J., DIENEL, H.-L. (2004)
„Die Zeiten des natürlichen Fortschritts sind vorbei.“ Verkehrssicherheit als Gegenstand von Forschung und Politik. Vertiefung der SMART-BENCH-Teilstudie Frankreich. Discussion paper des Zentrums Technik und Gesellschaft, Nr. 13/04, Berlin: Technische Universität Berlin
[<http://www.ztg.tu-berlin.de/pdf/ZeitFortschritt.pdf> vom 22.04.2005]
- PRÉFECTURE DE L'AIN (2004)
P.D.A.S.R. 2004. Ohne Ort
[<http://www.cg01.fr/securiteroutiere/pdf/PDASR2004.pdf> vom 22.04.2005]
- PRO VELO (Hrsg.) (2000)
Guide du ramassage scolaire à vélo. Bruxelles: Pro Vélo
[<http://www.provelo.org/pdf/GuideRamassage.pdf> vom 28.04.2005]
- RAUH, W. (Ohne Jahr)
Handlungsfelder der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit. Wien: Österreichischer Städtebund
[http://staedtebund.wien.at/service/rauh_ogez0108.html vom 08.11.2002]
- RECKTENWALD, H. R. (1981)
Wörterbuch der Wirtschaft. Stuttgart: Kröner

- SAMMER, G., BERGER, W. J., HANZL, S., SCHRAMMEL, E., KRÄUTLER, C., STRATILSAUER, G. (2002)
Leitfaden Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden. Bericht Nr. 3 / 2002 im Auftrag des Österreichischen Städtebunds. Wien: Österreichischer Städtebund
- SCHELLENBERG, CH., BEYERLE, G., WOHLMANN, H.-P., KÜLAHOGLU, I. (1983)
Verkehrssicherheitsarbeit im kommunalen Bereich. Heft 44 Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- SCHMIDT, I., HALBESMA, S. (Ohne Jahr)
SMARTBENCH. Studie über Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschung ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japans. Teilstudie Niederlande. [<http://mobeve.de/seiten/downloads/Niederlande.pdf> vom 22.04.2005]
- SCOTTISH ROAD SAFETY CAMPAIGN (2002)
A Safe Place To Live. Developing Community Based Initiatives To Promote Road Safety. Edinburgh: Scottish Road Safety Campaign [http://www.srsc.org.uk/files/srsc_all_pages.pdf vom 16.02.2005]
- SENTINELLA, J. (2004)
ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Country Report: United Kingdom. [http://www.rose-25.org/data/country_report/R_United_Kingdom.pdf vom 16.03.2005]
- STATHAM, D. (Ohne Jahr)
Review of progress towards the 2010 casualty reduction targets. [http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transstats/documents/page/dft_transstats_031287.pdf vom 27.01.2005]
- STIEBING, G. (1999a)
Gemeinsam Kinderunfälle verhindern! In: Streife 7-8, 14-15
- STIEBING, G. (1999b)
Ordnungspartnerschaften, Teilprojekt „Kinderunfälle“, Unfallanalyse (1. Halbjahr 1999). Hagen: Polizeipräsidium Hagen
- SUSTAINABLE MOBILITY INITIATIVES FOR LOCAL ENVIRONMENT [SMILE] (Ohne Jahr)
Sustainable Mobility for All! How to reflect the needs of special groups in local policies to encourage sustainable mobility. [http://www.smile-europe.org/PDF/target_groups_en.pdf vom 11.02.2005]
- TOLLEY, R., BICKERSTAFF, K., SHAW, S. (Ohne Jahr)
Beyond public health: benefits of walking on children's social development. [www.americawalks.org/PDF_PAPE/Tolley2.pdf vom 19.04.2005]
- TOWNER, E., DOWSWELL, T., MACKERETH, C., JARVIS, S. (2001)
What works in preventing unintentional injuries in children and young adolescents? An updated systematic review. London: Health Development Agency [http://www.kindersicherheit.de/prevent_injuries.pdf vom 31.01.2005]
- VÄGVERKET (2002)
The Child's Perspective at the Swedish National Road Administration Stockholm Region. ("Barnperspektiv i Vägverket Region Stockholm") Borlänge: Vägverket
- VEIT, W. (2004)
Frankreich zwischen innenpolitischer Reform und europäischer Selbstbehauptung. In: FRANKREICH-INFO, Nr. 1, Januar 2004
- VERKEHRSClub ÖSTERREICH [VCÖ] (2002)
Die verkehrssichere Gemeinde – Benchmarks und Maßnahmen. Wissenschaft & Verkehr Nr. 3/2002. Wien: VCÖ
- VERKEHRSClub ÖSTERREICH [VCÖ] (Ohne Jahr)
VCÖ-Leitfaden für Gemeinden. Maßnahmen für ein kindergerechtes Verkehrssystem. Wien: VCÖ [http://www.vcoe.at/kindergerechterverkehr/Leitfaden_Gemeinden.pdf vom 11.03.2005]
- VISSERS, J., VAN BETUW, A. (2004a)
ROSE 25 Country report the Netherlands. [http://www.rose-25.org/data/curricula/the_netherlands/C_Netherlands.pdf vom 12.04.2005]
- VISSERS, J., VAN BETUW, A. (2004b)
ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Questionnaire: Action "Verkeersouders". [http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the_netherlands/A_Netherlands_ALL_6.pdf vom 12.04.2005]
- VISSERS, J., VAN BETUW, A. (2004c)
ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety edu-

cation targeted at young people. Questionnaire: Action "Brabants Verkeersveiligheidslabel". [http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the_nederlands/A_Netherlands_PE_CY_3.pdf vom 12.04.2005]

VISSERS, J., VAN BETUW, A. (2004d)

ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Questionnaire: Action "Zeeuws Verkeersveiligheids Label". [http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the_nederlands/A_Netherlands_PE_CY_3.pdf vom 12. 04.2005]

VISSERS, J., VAN BETUW, A. (2004e)

ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Questionnaire: Action "Schoolroutes". [http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the_nederlands/A_Netherlands_CY_11.pdf vom 12. 04.2005]

WARD, H., CHRISTIE, N., TOWNER, E., LYONS, R., HAYES, M. (2004)

The Neighbourhood Road Safety Initiative. Vortrag auf der „Road Safety Research, Policing and Education Conference“, 14.-16. November 2004, Burswood International Resort Casino, Western Australia

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

1999

- M 102: Volkswirtschaftliche Kosten der Personenschäden im Straßenverkehr
Baum, Höhnscheid € 14,50
- M 103: Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18 bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer
Schulze € 13,50
- M 104: Telematik-Systeme und Verkehrssicherheit
Färber, Färber € 15,00
- M 105: Zweites Forschungsprogramm „Sicherheit in der Gefahrgutbeförderung“
Beck, Bell, Bruckmayer, Damzog, Förster, Heilandt, Hundhausen, Kachel, Lauer, Lütkemeyer, Wieser € 16,00
- M 106: Marktstudie des Reisebusverkehrs in Europa
Dostal, Dostal € 23,00
- M 107: Konfrontierende Stilmittel in der Verkehrssicherheitsarbeit
Confrontational Methods in Road Safety Campaigns € 20,00
- M 108: Mobilität und Rauman eignung von Kindern
Krause, Schömann, Böhme, Schäfer, Lässig € 18,00
- M 109: Kenngrößen für Fußgänger- und Fahrradverkehr
Brög, Erl € 11,50
- M 110: Unfall- und Unfallkostenanalyse im Reisebusverkehr
Neumann, Hofmann, Schaaf, Berg, Niewöhner € 13,00
- M 111: Kongreßbericht 1999 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. € 26,00

2000

- M 112: Ältere Menschen als Radfahrer
Steffens, Pfeiffer, Schreiber, Rudinger, Groß, Hübner € 18,00
- M 113: Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl
Preisendörfer, Wächter-Scholz, Franzen, Diekmann, Schad, Rommerskirchen € 17,50
- M 114: ÖPNV-Nutzung von Kindern und Jugendlichen
Dürholt, Pfeifer, Deetjen € 13,50
- M 115: Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung
Schutzgebühr € 5,00
- M 116: Informations- und Assistenzsysteme im Auto benutzergerecht gestalten – Methoden für den Entwicklungsprozeß
€ 14,50
- M 117: Erleben der präklinischen Versorgung nach einem Verkehrsunfall
Nyberg, Mayer, Frommberger € 11,00
- M 118: Leistungen des Rettungsdienstes 1998/99
Schmiedel, Behrendt € 13,50
- M 119: Volkswirtschaftliche Kosten der Sachschäden im Straßenverkehr
Baum, Höhnscheid, Höhnscheid, Schott € 10,50
- M 120: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Determinanten bis zum Jahr 2010
Ratzenberger € 17,50
- M 121: Sicher fahren in Europa € 21,00

- M 122: Charakteristika von Unfällen auf Landstraßen – Analyse aus Erhebungen am Unfallort
Otte € 14,00

- M 123: Mehr Verkehrssicherheit für Senioren – More Road Safety for Senior Citizens € 24,50

2001

- M 124: Fahrerhaltensbeobachtungen auf Landstraßen am Beispiel von Baumalleen
Zwieli ch, Reker, Flach € 13,00
- M 125: Sachschadensschätzung der Polizei bei unfallbeteiligten Fahrzeugen
Heidemann, Krämer, Hautzinger € 11,50
- M 126: Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften
Pfeiffer, Hautzinger € 14,50
- M 127: Verkehrssicherheit nach Einnahme psychotroper Substanzen € 13,50
- M 128: Auswirkungen neuer Arbeitskonzepte und insbesondere von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten
Vogt, Denzinger, Glaser, Glaser, Kuder € 17,50
- M 129: Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer in den Jahren 1997 und 1998
Mäder, Pöppel-Decker € 15,00
- M 130: Informations- und Steuerungssystem für die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren
Meka, Bayer € 12,00
- M 131: Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren
Teil A: Erster Bericht der Projektgruppe zur Optimierung der Zielgruppenprogramme für die Verkehrsaufklärung von Senioren
Teil B: Modellprojekt zur Erprobung von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren
Becker, Berger, Dumbs, Emsbach, Erlemeier, Kaiser, Six unter Mitwirkung von Bergmeier, Ernst, Mohrhardt, Pech, Schafhausen, Schmidt, Zehnpfennig € 17,00
- M 132: Fahrten unter Drogeneinfluss – Einflussfaktoren und Gefährdungspotenzial
Vollrath, Löbmann, Krüger, Schöch, Widera, Mettke € 19,50
- M 133: Kongressbericht 2001 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. € 26,00
- M 134: Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch
Jansen, Holte, Jung, Kahmann, Moritz, Rietz, Rudinger, Weidemann € 27,00

2002

- M 135: Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr
Alrutz, Gündel, Müller unter Mitwirkung von Brückner, Gnielka, Lerner, Meyhöfer € 16,00
- M 136: Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien
Funk, Wiedemann, Rehm, Wasilewski, Faßmann, Kabakci, Dorsch, Klapproth, Ringleb, Schmidtpott € 20,00
- M 137: Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern
Assing € 15,00
- M 138: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr
Funk, Faßmann, Büschges, Wasilewski, Dorsch, Ehret, Klapproth, May, Ringleb, Schießl, Wiedemann, Zimmermann € 25,50
- M 139: Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft
Funk, Wiedemann, Büschges, Wasilewski, Klapproth, Ringleb, Schießl € 17,00

- M 140: Optimierung von Rettungseinsätzen – Praktische und ökonomische Konsequenzen
Schmiedel, Moecke, Behrendt € 33,50
- M 141: Die Bedeutung des Rettungsdienstes bei Verkehrsunfällen mit schädel-hirn-traumatisierten Kindern – Eine retrospektive Auswertung von Notarzteinsatzprotokollen in Bayern
Brandt, Sefrin € 12,50
- M 142: Rettungsdienst im Großschadensfall
Holle, Pohl-Meuthen € 15,50
- M 143: Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“
€ 22,50
- M 144: Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger
Willmes-Lenz € 12,00
- M 145: Drogen im Straßenverkehr – Fahrsimulationstest, ärztliche und toxikologische Untersuchung bei Cannabis und Amphetaminen
Vollrath, Sachs, Babel, Krüger € 15,00
- M 146: Standards der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr Vergleich polizeilicher und kommunaler Überwachungsmaßnahmen
Pfeiffer, Wiebusch-Wothge € 14,00
- M 147: Leistungen des Rettungsdienstes 2000/01 – Zusammenstellung von Infrastrukturdaten zum Rettungsdienst 2000 und Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2000 und 2001
Schmiedel, Behrendt € 15,00

2003

- M 148: Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdaten-speicher und Junge Fahrer
Heinzmann, Schade € 13,50
- M 149: Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrerverhalten
Färber, Färber € 16,00
- M 150: Benzodiazepine: Konzentration, Wirkprofile und Fahrtüchtigkeit
Lutz, Stroheck-Kühner, Aderjan, Mattem € 25,50
- M 151: Aggressionen im Straßenverkehr
Maag, Krüger, Breuer, Benmimoun, Neunzig, Ehmanns € 20,00
- M 152: Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.
€ 22,00
- M 153: Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bundesautobahnen
Pöppel-Decker, Schepers, Koßmann € 13,00
- M 154: Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxis-bezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland Projektgruppe „Begleitetes Fahren“
€ 12,50
- M 155: Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t
Assing € 14,00

2004

- M 157: Verkehrserziehung in der Sekundarstufe
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann, Zügenrucker € 17,50
- M 158: Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50
- M 159: Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht
Heinzmann, Schade € 13,00

- M 160: Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht – Erfahrungen und Perspektiven
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: Sicher fahren in Europa
€ 19,00
- M 162: Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: Kinder im Straßenverkehr
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50
- M 165: Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer
Hoppe, Tekaath, Woltring € 18,50

2005

- M 166: Förderung des Helmtragens bei radfahrenden Kindern und Jugendlichen
Schreckenber, Schlittmeier, Ziesnitz unter Mitarbeit von Suhr, Pohlmann, Poschadel, Schulte-Pelkum, Sopolnykova € 16,00
- M 167: Fahrausbildung für Behinderte – Konzepte und Materialien für eine behindertengerechte Fahrschule und Behinderte im Verordnungsrecht
Zawatzky, Mischau, Dorsch, Langfeldt, Lempp € 19,00
- M 168: Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: Risikoanalyse von Massunfällen bei Nebel
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke, Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung
€ 29,50
- M 172: Das Unfallgeschehen bei Nacht
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50
- M 173: Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundarstufe“
€ 15,00
- M 174: Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle
Evers, Auerbach € 13,50
- M 175: Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski, Eilenberger € 15,00

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.

