

Fahrradkommunalkonferenz 2013

Kurzbericht der AG 2 Verkehrssicherheit/Mobilitätserziehung

Referenten:

Michael Haase (ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH)

Gunter Bleyer (ehem. tätig bei der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Schule und Berufsbildung)

Moderation: Carsten Hansen (Deutscher Städte- und Gemeindebund)

Verkehrssicherheit

Michael Haase gab in seinem einleitenden Vortrag eine Übersicht über die Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr, insbesondere aus der Sicht kleiner und mittlerer Kommunen. Das Fahrzeug, der Mensch und die Straße wurden als wesentliche Handlungsfelder erläutert und mit Beispielen unterlegt.

Im Fahrzeugbereich haben die Kommunen relativ geringe Einflussmöglichkeiten, da sie nur über ihre eigene Beschaffung innovative Lösungen wie Assistenzsysteme hinsichtlich der Problematik des toten Winkels bei LKW fördern können.

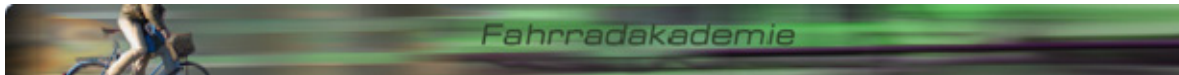
Der Faktor Mensch hat den größten Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Es existieren bereits vielfältige Ansätze aus den Bereichen Mobilitätserziehung, Schulwegepläne, Kampagnen und Polizeiarbeit, um Einfluss auf ein verkehrssicheres und rücksichtsvolles Verhalten zu nehmen. Jedoch ist es nach wie vor problematisch zu messen, welche Wirkung solche Aktivitäten auf die Verkehrssicherheit haben. Defizite bestehen noch bezüglich der weiteren Verbreitung von guten Beispielen (z.B. der Schulterblick-Kampagne aus Münster oder Schulwegepläne für den Radverkehr).

Im Handlungsfeld Straße hat sich eine Reihe von Ansätzen für die Vermeidung oder Behebung infrastruktureller Sicherheitsdefizite bewährt. Verschiedene Methoden ergänzen sich und sollten systematische Anwendung finden. Dies beinhaltet Verkehrssicherheitsaudits (Planung und Ausführung), Verkehrsschauen (Betrieb), die Sicherheitsanalyse von Netzen und die örtliche Unfalluntersuchung. Wesentlich ist es zudem, den Stand der Technik, wie im Regelwerk niedergelegt, bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Verkehrsanlagen einzuhalten. Dabei spielt das Abwägen verschiedener Optionen und die Wahrung einer gewissen Flexibilität eine wichtige Rolle, denn nicht alle Planungssituationen sind erforscht oder erforschbar. Erfahrungen aus dem In- und Ausland zeigen deutlich, dass eine angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen zu mehr Sicherheit führt.

In den abschließenden Empfehlungen machte Herr Haase deutlich, wie wichtig die enge Zusammenarbeit der Kommunen mit den Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung der Ergebnisse aus den Unfallkommissionen ist. Insbesondere auch kleine Kommunen sollten zudem eng mit der Polizei zusammenarbeiten, um relevante Informationen für die Planung zu erhalten.

Die anschließende Diskussion hob noch einmal wesentliche Handlungsfelder hervor:

- Verkehrsschauen und Verkehrssicherheitsaudits sind wesentliche Elemente einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit. Bei Verkehrsschauen sollten Planer sich jedoch aktiver einbringen und ggf. eine Rolle einfordern.
- Anhand einiger Beispiele wurde diskutiert, wie viel Flexibilität die Regelwerke bei schwierigen Platzverhältnissen im Straßenraum zulassen, da sie nicht auf alle Situationen eine Antwort geben. Hier ist vorsichtiges Abwägen geboten, besonders, wenn man in die Grenzbereiche der Mindestmaße kommt oder eine Unterschreitung von Mindestmaßen an Engstellen in Betracht zieht. Hier spielt auch die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer eine wichtige Rolle.
- Im Regelfall sollte „von außen nach innen geplant werden“, um Fußgängern und Radfahrern mit erster Priorität angemessenen Raum zu geben. Auch ist noch nicht in allen Kommunen angekommen, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht (StVO). Dieser Paradigmenwechsel muss noch stärker ins Bewusstsein gebracht werden.



- Problematisch ist, dass der volkswirtschaftliche Nutzen von weniger Unfällen durch gute Verkehrssicherheitsarbeit nicht in den Kommunen selbst ankommt, also von dieser Seite her keine Anreize bestehen, aktiv zu werden. Deutlich ist jedoch der politische Nutzen.
- Geschlossen wurde die Diskussion mit der Botschaft „Kommunikation ist alles“. Verkehrssicherheitsarbeit erfordert intensive Kommunikation mit allen beteiligten Akteuren. Kommunen sollten hier eine aktive Rolle spielen und Kooperationsstrukturen fördern.

Mobilitätserziehung

Gunter Bleyer berichtete aus seiner langjährigen Erfahrung mit dem Hamburger Ansatz zur Mobilitätserziehung und leitete Empfehlungen für andere ab.

Bereits zu Beginn des Vortrags wurde deutlich, dass das Mobilitätsverhalten des Einzelnen auf Wertentscheidungen beruht und änderbar ist. Das Verkehrsgeschehen hat deutliche Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche. Kam 1970 ein Auto auf ein Kind, so waren es 2012 vier Autos. Der Verkehr beeinflusst nicht nur die unmittelbare Lebenswelt, sondern auch die Umwelt und das Klima.

In Hamburg wird Mobilitätserziehung als klarer Bildungsauftrag verstanden und ist im Hamburger Schulgesetz und in den Bildungsplänen curricular verankert. Diese Erfahrungen sind auch in die [Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule](#) eingeflossen. Wesentliche Punkte sind:

- Die Erweiterung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung mit Themen wie selbstständige Mobilität, zukunftsfähige Mobilität, Klimaschutz, Ressourcenverbrauch und Verkehrsraumgestaltung.
- Das Verständnis von Mobilitäts- und Verkehrserziehung nicht nur als schulische, sondern als gesamtgesellschaftliche Aufgabe, in Zusammenarbeit von Schulen, Eltern, Polizei, Verbänden und weiteren Partnern.

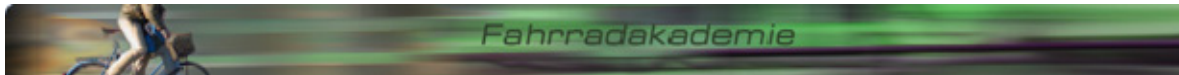
Ziel der Mobilitätserziehung ist es, eine Mobilitätskompetenz aufzubauen, d.h. selbstständige Mobilität, sicheres Verhalten, soziales Verhalten und umweltbewusstes Verhalten sowie die Mitgestaltung des Verkehrs zu fördern. Dies wird durch Lernen/Unterricht, Nachahmung/Erziehung, Aktionen und Aufklärung erreicht.

Aus dem Bereich Radverkehr präsentierte Herr Bleyer Praxisbeispiele aus der Schule mit unterschiedlichen Schwerpunkten gemäß verschiedener Altersstufen.

- In den Klassen 3 und 4 stehen die Radfahrausbildung sowie die Stadtteilerkundung im Vordergrund. Dabei kommt beispielsweise ein Fahrrad-Tagebuch zum Einsatz und die Kinder erwerben notwendige motorische Fähigkeiten, üben das Verhalten im Straßenverkehr und erkunden die Verkehrssituation. Dies wird von der Erkenntnis geleitet, dass die überwiegende Zahl der Kinderunfälle durch reine Regelvermittlung nicht beeinflussbar ist. Kinder müssen sich vielmehr produktiv mit Situationen auseinandersetzen. Das bloße Üben, wie man es aus Jugendverkehrsschulen kennt, kann dies nicht leisten (vergleichbar mit dem Versuch, „im Nichtschwimmerbecken den Freischwimmer zu machen“).
- In der 5. und 6. Klasse steht nicht mehr das Üben im Straßenverkehr im Vordergrund, sondern das Erforschen der Verkehrssituation im Stadtteil, um Regeln und sicheres Verhalten einsichtig zu machen (z.B. Fahrrad Mobil Forschungsvorhaben „Radwege unter der Lupe“).
- In den Klassen 11-13 rücken dann verstärkt ökonomische und ökologische Aspekte des Verkehrs in den Vordergrund.

Verschiedene Unterrichtsmaterialien, die in Hamburg entwickelt wurden, unterstützen die einzelnen Projekte. Sie können auch von Akteuren anderenorts genutzt werden (Bezug zu geringen Kosten über: www.bildungsserver.hamburg.de/verkehrserziehung).

Betont wurde weiterhin, dass die Bildung von Netzwerken mit Schulen und außerschulischen Partnern (z.B. Eltern, Polizei, Verkehrswacht, Unfallkassen, ADFC, Versicherungen) ein wesentliches Erfolgselement ist.



Die anschließende Diskussion ging vertiefend auf die Möglichkeiten von Kommunen ein, den Bereich Mobilitätserziehung zu fördern:

- Das Hamburger Modell ist umfassend und curricular verankert. Es kann als Vorbild für eine langfristige Entwicklung im Bereich Mobilitätserziehung dienen, sollte jedoch den Blick auf einfache kurz- und mittelfristige Aktivitäten für „Einsteiger“ nicht verstellen. Diesbezüglich wurde empfohlen, pragmatisch vorzugehen und von kommunaler Seite die Kooperation mit den Akteuren zu suchen, mit denen man gut zusammenarbeiten kann. Auch die Einbeziehung von Unfallkassen kann sehr hilfreich sein.
- Für kleine Städte kann es sich anbieten, mit Mobilitätserziehung in zwei bis drei Schulen anzufangen und auf bereits verfügbare Materialien aus Hamburg und aus anderen Projekten (siehe unten) zurückzugreifen. Dies ist finanziell machbar und kann auf lokalen Kooperationen mit Schulen, Eltern und anderen Akteuren basieren.
- Radverkehrsbeauftragte können eine wichtige Rolle in der Mobilitätserziehung einnehmen, z.B. indem Sie mögliche Kooperationspartner einladen. Besonders die Ansprache von Kita- und Schulleitern führt häufig zu positiven Rückmeldungen. Die kontinuierliche Einbindung von Elternvertretern hat sich ebenfalls bewährt. Um Eltern zu aktivieren kann man auch gut auf das Argument zurückgreifen, dass zu Fuß gehen und Radfahren nachweisbar die schulische Leistungsfähigkeit der Kinder verbessert.
- Mobilitätserziehung sollte bereits früh beginnen und schon Kindergärten mit einbeziehen. Dies wird übrigens auch schon in vielen kleinen Städten praktiziert.

Abschließend wurde noch einmal betont, dass Mobilitätserziehung elementar wichtig für die Verkehrssicherheitsarbeit ist und niemals mit Blick auf die (ohnehin relativ geringen) Kosten zurückgestellt werden darf. Hier gibt es an vielen Orten noch deutlichen Handlungsbedarf.

Ressourcen zum Thema Mobilitätserziehung

- Schulwegepläne können durch Schulen oder Radverkehrsbeauftragte erarbeitet werden. Dabei gibt ein Leitfaden der BAST (www.bast.de/schulwegplan) wertvolle Hilfestellung.
- Weitere Ressourcen zur Mobilitätserziehung wurden in den Projekten Radschlag (www.radschlag-info.de/) und Mobil in der Kita (Nürnberg, www.jugendamt.nuernberg.de/fachkraefte/projekt_mobil.html) erarbeitet. Beide Projekte wurden im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans vom BMVBS gefördert.
- Die deutsche Verkehrswacht ist mit dem Programm „Kinder im Straßenverkehr“, kurz KiS genannt, in Kindertageseinrichtungen tätig (www.deutsche-verkehrswacht.de/home/angebote/vorschulkinder/kinder-im-strassenverkehr.html).
- Der VCD und das Deutsche Kinderhilfswerk fördern in einem Projekt, u.a. durch Aktionstage, dass Kinder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller zur Schule kommen (www.zu-fuss-zur-schule.de/).

Erfurt, 26. November 2013

Dokumentation: Sebastian Bührmann (Difu)