

STIFTUNGSPREIS 2009

Dokumentation

„Wege in der Stadt: Kinderfreundliche Mobilität“



Inhaltsverzeichnis

Auslobung	Seite 3
Allgemeine Bestimmungen	Seite 4
Bewerbung	Seite 6
Die Jury	Seite 9
Die Bewerber	Seite 10
Die Preisträger	Seite 15
– Die Preisverleihung	Seite 16
– 1. Preis Griesheim	Seite 17
– Anerkennungen Kaiserslautern	Seite 22
Kiel	Seite 30
Oberursel	Seite 39
Presseresonanz	Seite 45
Die Gremien	Seite 51

Stiftungspreis 2009

„Wege in der Stadt: Kinderfreundliche Mobilität“

Die Stiftung „Lebendige Stadt“ ruft alle europäischen Städte, Kommunen, Architekten, Stadtplaner, Entwickler, Investoren, Vereine, Unternehmen und Institutionen auf, sich um den Stiftungspreis 2009 zu bewerben.

Preiswürdig sind Konzepte und Vorhaben, die bereits realisiert worden sind oder in naher Zukunft umgesetzt werden und die zur Sicherheit und Mobilität von Kindern im öffentlichen Verkehr beitragen, indem sie von Verkehrsteilnehmern mehr gegenseitige Rücksicht fordern und z.B. Schul- und Kitawege sicherer machen. Dem Grundanliegen der Stiftung folgend, Best-Practice-Beispiele zu fördern, die für andere Kommunen Vorbild sein können, kommen innovativen und zugleich wirtschaftlichen Lösungen, die dauerhaft zu mehr Sicherheit und kinderfreundlicher Mobilität beitragen, eine besondere Bedeutung zu.

Insgesamt ist eine Preissumme von 15.000 Euro ausgelobt. Gefördert wird der Wettbewerb von der Deutschen Bahn.

Bewerbungen sind bis zum 31. Mai 2009 zu senden an:

Stiftung „Lebendige Stadt“
Saseler Damm 39
22395 Hamburg

Über die näheren Bestimmungen der Auslobung und die einzureichenden Unterlagen informieren die weiteren Seiten. Sie finden dort auch das Bewerbungsformular.

Weitere Informationen zur Stiftung „Lebendige Stadt“ und deren Förderprojekten finden Sie auf unserer Internetseite unter <http://www.lebendige-stadt.de>.

Hamburg, im Januar 2009


Alexander Otto
Vorsitzender des Kuratoriums


Dr. Andreas Mattner
Vorsitzender des Vorstands

A. Allgemeine Bestimmungen

1. Für den Preis können Verkehrskonzepte und Vorhaben eingereicht werden, die bereits realisiert worden sind oder in naher Zukunft umgesetzt werden (Konzeption und Entwurf können weiter zurückliegen).
2. In allen Fällen sollte dabei der Bezug zu einer konkreten Örtlichkeit (z.B. Stadtgebiet) gegeben sein. Den Planungen sollten realistische Annahmen zugrunde liegen.

B. Hinweise zum Bewerber

Um den Preis können sich europäische Städte, Kommunen, Architekten, Stadtplaner, Entwickler, Investoren, Vereine, Institutionen und Unternehmen bewerben.

Sofern sich mehr als eine natürliche oder juristische Person mit einem Projekt bewirbt, ist anzugeben, wer zur Entgegennahme des Preises berechtigt ist.

C. Einzureichende Unterlagen

1. Die einzureichenden Unterlagen müssen in deutscher oder englischer Sprache beschriftet sein und sollen ein vollständiges Bild des Konzeptes in seiner örtlichen Situation geben und gleichzeitig die damit verbundenen besonderen Wesenszüge und Intentionen erkennbar machen.
2. Folgende Unterlagen müssen in einem DIN A4-Ordner zusammengefasst sein:
 - a) Vorsatzblatt in Form des hier beigefügten Vordrucks (Download auch unter www.lebendige-stadt.de). Die Seiten der Ausschreibungsunterlagen sind dabei stichwortartig mit dem Computer oder der Schreibmaschine auszufüllen und dürfen den Umfang der Seiten nicht überschreiten.

- b) Konzepterläuterung (auf max. 2 DIN A4-Seiten, Punkt II, S. 3 des Vordrucks), in der die vertiefenden Fragen zu den Besonderheiten des Konzeptes zur Beurteilung der Preiswürdigkeit beantwortet werden sollten.
 - c) Im gegebenen Fall eine Darstellung darüber, ob es im Rahmen der Projektentwicklung und -realisierung oder beim Betrieb des Projektes Konflikte gegeben hat, z.B. mit bestimmten Verkehrsteilnehmern, Anwohnern oder Institutionen.
 - d) Planunterlagen, Konzeptsdokumentation, Lageplan, Ansichten, Skizzen, Perspektiven, Fotomaterial etc. (Format max. DIN A3, Hoch- oder Querformat auf DIN A4 gefaltet).
 - e) Umgebungsplan (städtischer Kontext), inkl. Projektmarkierung, DIN A3 gefaltet auf DIN A4.
 - f) Ein DIN A4-Kennblatt mit einer Darstellung, die das Konzept am besten repräsentiert und verdeutlicht.
 - g) Zusätzlich eingereichte Unterlagen auf CD-Rom (z.B. Pläne, Fotos, Filme, Videos oder Modelle) werden nicht in die Bewertung integriert.
3. Die eingereichten Unterlagen werden zur Jurysitzung ausgestellt und nicht zurückgesandt. Eine Dokumentation des Wettbewerbs ist geplant, insofern hat die Stiftung das Recht, die eingereichten Unterlagen zu veröffentlichen. Den Unterlagen sind zwingend Fotos (inkl. Nutzungsrechten) beizulegen, die zur Dokumentation und Pressearbeit verwandt werden dürfen. Haftung bei Verlust von Unterlagen kann der Auslober in keiner Weise übernehmen.

D. Einsendung der Unterlagen

Letzter Einsendetermin ist der
31. Mai 2009. (Datum des Poststempels)

E. Preisvergabe

1. Die Jury tritt im Sommer 2009 einmalig zusammen und wird die Preisträger ermitteln.
2. Der Jury steht es frei, neben der Vergabe des mit 15.000 € dotierten Stiftungspreises auch Arbeiten, die in die engste Wahl gelangt sind, mit einer besonderen Anerkennung in Form einer Urkunde auszuzeichnen. Für eine mögliche Teilung des Preises muss die Jury plausible Gründe darlegen.
3. Die Jury wird ihre Entscheidung in einem schriftlichen Votum begründen. Darüber hinaus wird sie keine Mitteilung machen, also zu keinem der nicht prämierten Konzepte Stellung nehmen, weder gegenüber den Bewerbern noch gegenüber der Öffentlichkeit. Die Preisvergabe der Jury geschieht unter Ausschluss des Rechtsweges.
4. Die Preise werden vom Auslober, der Stiftung „Lebendige Stadt“, am 9. September 2009 in Köln im Rahmen des Symposiums „Bunte Stadt – Kinder, Medien und Kulturen“ verliehen und am gleichen Ort in einer kleinen Ausstellung präsentiert. Hierzu gehen den Preisträgern gesonderte Einladungen und Hinweise zu. Die Gewinner werden in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung veröffentlicht.

Hamburg, im Januar 2009

Der Vorstand der
Stiftung „Lebendige Stadt“

Konzept in Kürze

Konzeptbezeichnung

Stadt/Ort

Bundesland/Land

Lage

Profil des Konzeptes in einem Satz:

Wurde das Konzept bereits prämiert? ja, wann: neinRealisierungsstatus umgesetzt; formulierte Idee; beschlossen

Wer entwickelte das Konzept?

Welche konkreten Probleme waren der Anlass für die Konzeptentwicklung?

Wurden bei der Konzeptentwicklung besondere Wege gegangen?

Welche Verkehrsteilnehmer profitieren besonders von dem Konzept?
 alle Verkehrsteilnehmer
 Fußgänger
 Radfahrer
 Autofahrer /Motorisierte Fahrer

Wann wurde das Konzept in die Praxis umgesetzt bzw. wann soll es umgesetzt werden?

Welche Altersgruppen werden mit dem Konzept angesprochen?
 Kinder im Kindergartenalter
 Kinder im Grundschulalter
 Jugendliche

Höhe der Kosten für die Konzeptrealisierung in Euro _____ €

Wer ist für die Konzeptumsetzung und langfristige Einhaltung verantwortlich?

Gab/Gibt es bei der Planung oder Umsetzung Kooperationspartner? nein
 ja, welche?

Besonderheiten des Konzeptes (bitte in Stichworten)

Besonders innovativ, weil:

Besonderer Beitrag zur Verkehrssicherheit, weil:

Besonderer Beitrag zur Kinderfreundlichkeit, weil:

Besonderer Beitrag zur Mobilität und Qualität der Wege in der Stadt, weil:

Eignet sich als Best-practise-Beispiel für andere Städte und Kommunen, weil:

Gab oder gibt es in der Stadt bzw. Kommune Konflikte, die dieses Projekt betreffen?
Wenn ja, welcher Art?

I. Bewerber:

Stadt/Kommune:

Ansprechpartner:

Anschrift:

Telefon:

Fax:

Email:

Berechtigt zur Entgegennahme des Preises:

Name:

Ansprechpartner:

Anschrift:

Telefon:

Fax:

Email:

II. Konzepterläuterung (max. 2 A 4 Seiten)

1. Beschreibung des Konzeptes und seiner Umsetzung
2. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei?
3. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr kinderfreundlicher Mobilität bei?
4. Welchen Einfluss hatte das Konzept bislang auf die Mobilität der Kinder und welche Ergebnisse liegen vor bzw. welche Einflüsse und Ergebnisse werden erwartet?
5. Wie hat sich die Unfallstatistik in Bezug auf Unfälle mit Kindern entwickelt? (Bitte Statistiken mindestens für den Zeitraum von zwei Jahren vor der Umsetzung des Konzeptes und zwei Jahren nach der Umsetzung angeben, wenn möglich.)
6. Städtebaulicher Kontext (z.B. Beitrag zur Lebendigkeit der Innenstadt/des Stadtteils, Zurückgewinnung/Aufwertung öffentlichen Raumes)
7. Worin liegen die Innovationen des Konzepts und was wird als beispielhafte Kinderfreundlichkeit bewertet?

Jurymitglieder

- Hermann Henkel, Juryvorsitzender, Architekturbüros HPP (Geschäftsführer)
- Hella Dunger-Löper, Stv. Juryvorsitzende, Bauen und Wohnen Bundeshauptstadt Berlin (Staatssekretärin)
- Andreas Bergmeier, Referent Kinder und Jugendliche, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
- Gunter Bleyer, Fachreferent für Verkehrserziehung, Behörde für Schule und Berufsbildung, Hamburg
- Dr. Gregor Bonin, Beigeordneter für Stadtplanung, Bauen und Immobilien, Landeshauptstadt Düsseldorf
- Prof. Dr. Volker Briese, Experte für Fahrradtechnik, -sicherheit und -wirtschaft, Kultur-wissenschaftliche Fakultät, Universität Paderborn
- Dr. Albrecht Buttolo, Ministerium des Innern des Freistaates Sachsen (Staatsminister)
- Dipl.-Ing. Peter Dübbert, Ingenieurkammer-Bau NRW (Präsident)
- Dipl.-Kfm. Günter Elste, Hamburger Hochbahn AG (Vorstandsvorsitzender)
- Konrad Freiberg, Gewerkschaft der Polizei (Bundesvorsitzender)
- Jens Friedemann, Frankfurter Allgemeine Zeitung (Redakteur)
- Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz, Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg (Harburg)
- Dr. Marion Gierden-Jülich, Ministerium für Generationen, Familie, Frauen und Integration (Staatssekretärin)
- Heinz Hilgers, Deutscher Kinderschutzbund Bundesverband e.V. (Präsident)
- Karsten Hübener, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Bundesvorsitzender)

Bewerberstädte

- **Aachen** Mobilitätsprojekt zur Förderung des Radverkehrs an Grundschulen
- **Aiach** Neubau einer Grundschule in Aiach
- **Ahrensburg** Ein Erlebnisweg im Gartenholz als alternative zum Straßenverkehr
- **Alpen** Walking-Bus
- **Amberg** Amberger Kilometerkönig
- **Aschaffenburg** ABJumP - Aschaffener Jugend macht Politik
- **Bad Lippspringe** FLINK - Fluchtinseln für Kinder
- **Baesweiler** Verkehrszämer
- **Baunatal** Kinderstadtpläne Baunatal
- **Basel** Platzumgestaltung und Verbesserung der Fußgängersicherheit/Hebelplatz
- **Basel** Platzumgestaltung und Einrichtung einer fußgängerfreundlichen Straßenbahnhaltestelle / Karl Barth-Platz
- **Basel** Auf Augenhöhe 1.20 m – Konzept für eine kinderfreundliche Stadtentwicklung
- **Bergisch-Gladbach** Verkehrssicherheitskonzept „Spielerisch zu mehr Sicherheit“
- **Berlin** GethsemanePLATZ
- **Berlin** BusSchule
- **Berlin** Beleuchtungsaktion / Kontrolle an Schulen
- **Berlin** Kiezstadtpläne
- **Berlin** Der Bewegte Schulweg „blue shoes“
- **Berlin** Schulwegpläne für die Erstklässler – als Mittel der Unfallprävention
- **Berlin** AM URBAN Wohnquartier in denkmalgeschütztem Ensemble
- **Berlin** Blaue Schuhe – zu Fuß zur Schule und im Quartier unterwegs
- **Berlin** Jugendstadt Berlin e.V.
- **Bochum** Experten vor Ort – Schulprojekt „Bushaltestelle Grünstraße“
- **Bremen** Sichere Schulwege
- **Budapest** Unfallvorbeugung
- **Brühl** Brühler Kinderunfallkommission
- **Bünde** It's cool to bike to school
- **Calau** Freiflächengestaltung Zentraler Schulstandort
- **Ceské Budejovice** On a bike only a helmet
- **Darmstadt** Netzwerk Schule + Mobilität
- **Dessau-Roßlau** Sicherer Schulweg
- **Dortmund** Image – Kampagne für die Jugendverkehrsschule Fredenbaum
- **Dortmund** Erhöhung der Verkehrssicherheit von Grundschüler/innen
- **Dresden** Schulwegpläne für Radfahrer und Fußgänger für weiterführende Schulen
- **Emden** Schulwegsicherungskonzept
- **Erfurt** „Durch die Blume“ / Von Annemone nach Blaustern
- **Erfurt** Sicher zur Schule mit Ampelinen

- **Erfurt** Erhöhung Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Schülerverkehr
- **Filderstadt** Schulwegpläne
- **Filderstadt** Schulradroutenplan
- **Filderstadt** Beleuchtungsaktion / Kontrolle an Schulen
- **Forchheim** Umgestaltung der Busspur mit Schülerwartebereich
- **Frankenthal** Maßnahmen zur Förderung kinderfreundlicher Mobilität
- **Frankfurt am Main** Schulweg-Safari
- **Frankfurt am Main** Begegnungszone urbanes Nordend- Vernetzung von Glauburg- und Nordendplatz
- **Freiburg** „Klasse in Fahrt“
- **Freiburg** Zittysörfer – die interaktive Kinderseite der VAG
- **Gelsenkirchen** Film zur schul. Verkehrserziehung „Mit Sicherheit und Flo – Clever unterwegs mit Bus und Bahn“
- **Gotha** DAVID – Der Verkehrs-Info-Bus
- **Griesheim** Die beispielbare Stadt
- **Großenhain** Kinderboulevard
- **Guben** Ich weiß Bescheid
- **Gütersloh** Gütersloh hat's drauf
- **Haale** Fit im Nahverkehr – Mobilitätserziehung an halleschen Schulen
- **Hamburg** „Mein Schulweg-Pass“
- **Hamburg** KitaCop & KitaCoc – Rollenspiel für eine frühe Verkehrserziehung
- **Hamburg** Wir fahren mit dem HVV
- **Hamburg** Verkehrssicherheit für Kinder durch Mobilitätstraining
- **Hannover** Internet-Schulwegplaner
- **Heidelberg** Mobilitätsmanagement für Familien / Kinderfreundliche Verkehrsplanung
- **Hilchenbach** Schulwegsicherheit
- **Jever** Der Einsteigerbus
- **Kaiserslautern** Kinderunfallkommission Kaiserslautern
- **Kassel** Nordhessen R-Fahren
- **Kaunas** Kaunas School Travel Plan
- **Kiel** Autokraft BUS-SCHULE
- **Kiel** Kinder- und Schulwegsicherungsprogramm
- **Koblenz** Schulwegplan Schenkendorfschule Koblenz
- **Koblenz** BusSchule – ein Kooperationsprojekt mit 3 Bausteinen
- **Konz** Sichere Schulwege
- **Krefeld** Ordnungspartnerschaft „Krefelder Fairkehr“
- **Köln** Nina – warum stehst du auf meinem Weg?
- **Köln** Kinderkongresse zum Thema Verkehrssicherheit
- **Köln** Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“
- **Köln** „Kinder erleben aktiv den Straßenverkehr“
- **Lampertheim** Aktion Sicherer Schulweg
- **Leipzig** Aktiv für Jung und Alt

- **Leverkusen** „K.i.d.S.“- Kinder in der Stadt Leverkusen – Einführung von Mobilitätspässen
- **Lingen** Spielleitplanungen für die Stadt Lingen
- **Litauen** „Safe and healthy“
- **Lüdinghausen** Schritt für Schritt sicher zur Schule – „Kinderfüße“
- **München** Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Ackermannbogen
- **München** Bus mit Füßen
- **Nauort Aktion** „Gelbe Füße“
- **Neisse-Malxetal** Ganztagsbetreuung ab der Haustür
- **Norderstedt** BUS-Engel Gewaltprävention in Südholstein
- **Nürnberg** Der sichere Schulweg für Ihr Kind – „Kurze Beine, kurze Wege“
Schulwegkarten-Flyer für Schulanfänger und deren Eltern
- **Nürnberg** „Pauke&Ride“ – Das junge Mobilitätsnetz
- **Oberursel** Oberursel unter der Lupe
- **Oelde** „Jedem Kind einen Sitzplatz im Bus“
- **Oer-Erkenschwick** Kinderstadtplan
- **Oldenburg** Konzertierte Aktion Sicherer Schulweg in der Stadt Oldenburg
- **Osnabrück** Verkehrskonzept Haste – Kinder werden aktiv!
- **Ostrava** Children’s Traffic Playground in Ostrava – Privoz
- **Paderborn** „Walking Bus“ – der aktive Schulweg
- **Pirmasens** Umgestaltung Quartiersplatz und Straßenraum
- **Plauen** Fit im Nahverkehr – sicher unterwegs in Bahn und Bus auf den Lebenslinien unserer Stadt
- **Pronstorf-Wulfsfelde** AnrufBürgerBus Pronstorf
- **Radebeul** Stadtnaher Ost-West-Radweg Radebeul
- **Reutlingen** fahRT fair – Mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr
- **Rheinfelden** „Nachtcab“ – Das Nachttaxi für Jugendliche in Rheinfelden
- **Saarlouis** Guck genau – Mehr Rücksicht auf Kinder!
- **Schwerte** Schulwegeleitsystem
- **Slupsk** Programme of Improving Safety on Zebra Crossings
- **Solingen** VeloFit – Fahrradfreundliche Schule
- **Stuttgart** Stuttgarter Mobilitätskonzept für Kinder und Jugendliche
- **Usingen** Nahmobilitätskonzept Usingen: Attraktive und sichere Schulwege
- **Velbert** Kinderfreundlicher Verbindungsweg Soziale Stadt Birth-Losenburg
- **Viernheim** Straßenraum für Kinderwege
- **Vilnius** Safe Traffic Class
- **Vilnius** The Safety Traffic Educational Project „Traffic School“
- **Wien** Schulwegpläne für Wiener Volksschulen
- **Wiesbaden** Kinderstadtplan der Landeshauptstadt Wiesbaden
- **Wiesbaden** Das Schleichweg-Projekt; Sicherer Schulweg mit dem Fahrrad
- **Wismar** BUS-Engel in Nordwestmecklenburg
- **Wittenberg** Verkehrserziehung und kinderfreundliche Verkehrsorganisation/-anlagen
- **Zweibrücken** Themenweg Gärten und Landschaften





Die Preisträger des Stiftungspreises 2009

Die Preisverleihung

Am 09.09.2009 im Restaurant Gaffel der Stadt Köln



Preisträger 1. Preis

Griesheim

Die beispielbare Stadt

<u>Wettbewerb No.:</u>	69
<u>Thema / Ort:</u>	„Wege in der Stadt: Kinderfreundliche Mobilität“ – Griesheim
<u>Initiator:</u>	Stadt Griesheim / FH Darmstadt

Profil des Konzepts:

Sich durch die ganze Stadt sicher und attraktiv hindurchspielen.

Besonderheiten:

- Erste Vollerhebung aller Kinderwege einer Stadt
- Erste Ausstattung der ganzen Stadt mit Objekten im Straßenraum
- Querungsmarkierungen durch Identifikationsträger

Konzepterläuterung:**1. Beschreibung des Konzeptes und seiner Umsetzung**

Aus dem exklusiven Kinderort „Spielplatz“ sind mittlerweile Inseln geworden. Da die Wege dorthin meist nicht attraktiv, sondern durch die Monotonie des Pflasters (Verbundsteine), durch parkende Autos und verschlossene Grundstücke geprägt sind, findet zunehmend ein „Fährverkehr“ mit dem Elterntaxi statt.

Ein Blick zurück zeigt eine Stadt, die durch Baulücken und Zwischenräume einerseits und eine geringe Straßenfrequenz andererseits gekennzeichnet ist. Nicht die Spielplätze dominierten, sondern die Spielräume, die nicht eigens zum Spiel definiert waren, sondern von Kindern dazu erklärt wurden.

Kinderinseln und bedrohte Kinderwege bilden den Hintergrund für dieses Projekt. **Ziel** ist, für Kinder eine beispielbare Stadt herzustellen, in der die Kinderwege die bekannten Kinderorte, wie zum Beispiel Spielplätze, Schulen, Kindergärten, Schwimmbad, Bücherei miteinander vernetzen, und zwar stadtweit.

Das Vorgehen weist drei **Phasen** auf:

- a) Projektierung: In einem Konzept, das die Beteiligung von Kindern vorsieht, sind diese von Anfang an einzubinden. Dazu werden ihre Erfahrungen gebraucht. Durch eine Vollerhebung bei allen Griesheimer Grundschulkindern sind die Kinderwege bekannt. Eine Untersuchung dieser Wege zeigte ca. 100

Möglichkeiten, durch Objekte im Straßenraum weglenkend zu wirken. Gleichzeitig markieren Figuren im Pflaster Querstellen.

- b) Realisation: Inzwischen sind rund 75% der möglichen Objekte installiert. Die Spielpunkte sind keine Aufenthaltsorte, sondern beschleunigen eher den Bewegungsfluss, sowohl um den Punkt zu erreichen, als auch um den nächsten anzuvisieren. Diese Punkte sind Teil des Spielwegenetzes. Bei diesen definitionsoffenen Objekten entlang des Weges ist nicht vorgegeben, für welche Nutzung sie dort platziert sind. Sie bieten Möglichkeiten, die der Einzelne selbst steuert.
- c) Um die Übertragbarkeit zu sicherzustellen, werden die einzelnen Phasen dokumentiert und in deiner Broschüre verfügbar gemacht werden. So wie das Projekt mit Kindern begonnen hat, werden sie auch in der Evaluation einbezogen.

Mit diesem Ergebnis wird Griesheim die erste beispielbare Stadt Deutschlands. Es sind bereits in vielen Städten Ansätze versucht worden, die sich dann auf die Fußgängerzone beschränkten. Hier kann ein Beispiel gegeben werden.

2. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei?

Der Blick auf die tatsächlichen Kinderwege und deren Beeinflussung durch attraktive Angebote sowie die Markierung von Querstellen erhöht einerseits die Sicherheit für Kinder, nimmer ihnen aber nicht die realistische Aufgabe ab, sich verkehrsgerecht zu verhalten.

3. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr kinderfreundlicher Mobilität bei?

Sobald Kinderwege wieder attraktiv sind, lehnen Kinder das Angebot der „Elterntaxis“ ab und wollen sich selbst „auf die Socken machen“.

4. Welchen Einfluss hatte das Konzept bislang auf die Mobilität der Kinder und welche Ergebnisse liegen vor, bzw. welche Einflüsse und Ergebnisse werden erwartet?

Es gab Straßenabschnitte mit vielen Querstellen. Durch die Maßnahmen konnten die Wege gebündelt werden. Eine zweijährige Kontrolle trägt zur dynamischen Anpassung bei und führt zu einer Früherkennung möglicher Problemstellen.

5. Wie hat sich die Unfallstatistik in Bezug auf Unfälle mit Kindern entwickelt? (Bitte Statistiken von mindestens für den Zeitraum von zwei Jahren vor der Umsetzung des Konzeptes und zwei Jahren nach der Umsetzung angeben, wenn möglich)

Seit 2000 sinkt die Zahl der Kinderbeteiligung an Unfällen in Griesheim kontinuierlich. Im Zweijahresabstand waren es 11, 10, 7, 6 und 5 Kinder. Im gleichen Zeitraum steigt die Einwohnerzahl von 23.117 auf 27.123. Einen nachgewiesenen Zusammenhang zu den hier aufgeführten Maßnahmen gibt es nicht. Aber es kann auch nicht das Gegenteil behauptet werden.

Jahr	Einwohnerzahl	Verkehrsunfälle gesamt	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Radfahrerunfälle	Fußgängerunfälle	Kinderbeteiligung
2004	27.409	415	1	14	63	25	8	7
2005		424	3	13	545	22	6	
2006		427	1	9	78	23	7	6
2007		376	2	13	58	20	6	5
2008		378	0	7	58	32	7	5
2009	27.923							

6. Städtebaulicher Kontext (z.B. Beitrag zur Lebendigkeit der Innenstadt/des Stadtteils, Zurückgewinnung/Aufwertung öffentlichen Raumes)

Durch die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für Kinder findet eine Vernetzung der Kinderorte wie Schule, Kindergarten, Spielplätze, Sportanlagen, usw. statt. Damit kann man sich durch die ganze Stadt hindurchspielen.

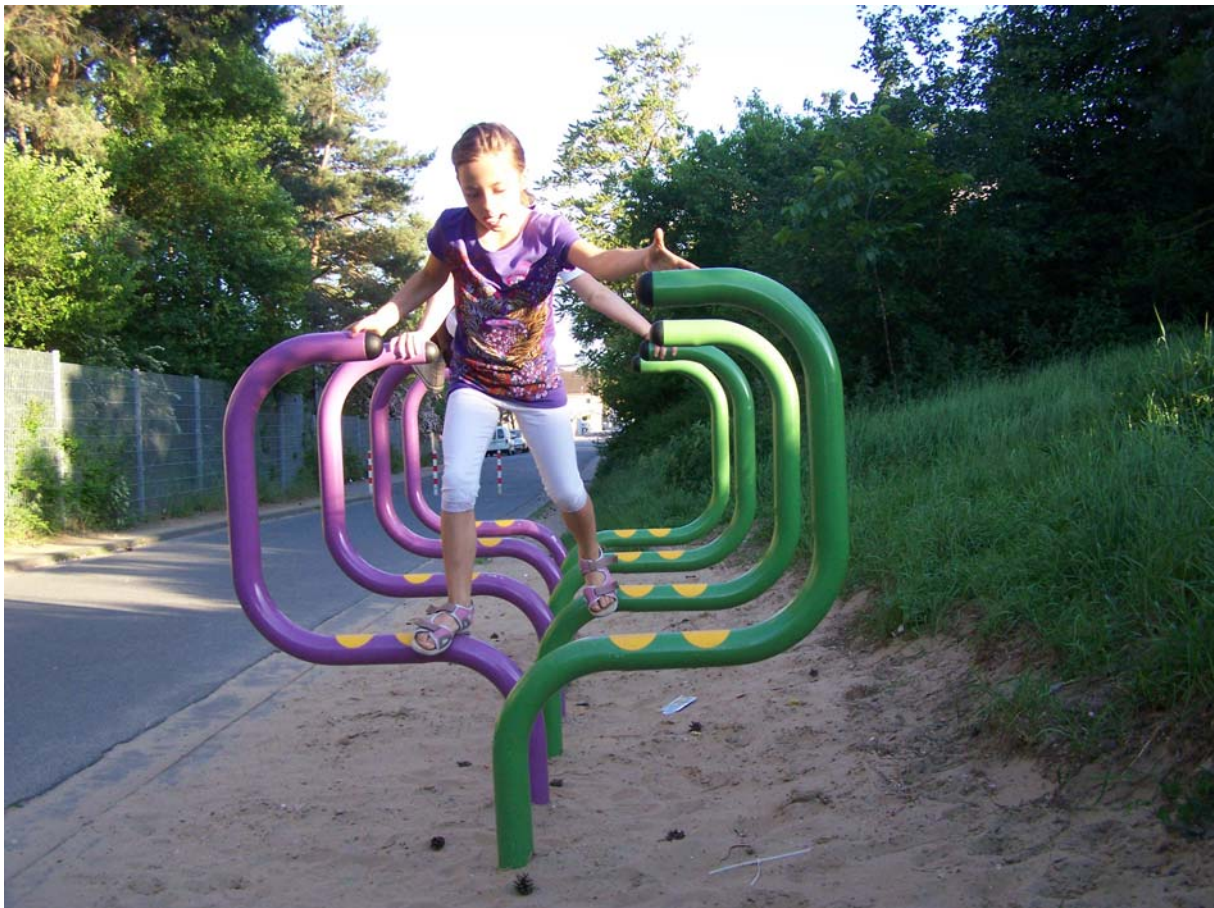
7. Worin liegt die Innovation des Konzeptes und was wird als beispielhafte Kinderfreundlichkeit bewertet?

Griesheim ist in der Bundesrepublik die erste Stadt, die durch Beteiligung aller Kinder das Konzept einer beispielbaren Stadt umfassend umgesetzt hat. An 100 Standorten geben Objekte das Signal, dass Kinder als Verkehrsteilnehmer erwartet werden. Die Objekte sind unübersehbare Symbole einer veränderten Haltung, die politisch und öffentlich getragen wird.

Begründung der Jury:

Der Ansatz, mit einer umfassenden Partizipation von Kindern den öffentlichen Raum nicht nur nach dem Aspekt Verkehrssicherheit zu beurteilen, sondern die Mobilität weit gefasst als freien Beweg- und Spielraum auf öffentlichen Wegen zu verstehen, überzeugt.

Es geht in dem Projekt nicht um Mobilität von A nach B, sondern um die „Rückeroberung der Straße“ durch Kinder/Jugendliche. Die Beispiele, wie an vielen Stellen durch einfache Spielgeräte Anlass zum gemeinsamen Laufen und Verweilen gegeben wird, sind gut und auf viele andere Städte übertragbar.





Anerkennung

Kaiserslautern

Kinderunfallkommission Kaiserslautern

Wettbewerb No.: 30

Thema / Ort: Kinderunfallkommission Kaiserslautern, Kaiserslautern

Initiator: Polizeidirektion Kaiserslautern

Profil des Konzepts:

Die Kinderunfallkommission Kaiserslautern ist ein Gremium vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit staatlicher und nichtstaatlicher Stellen für die Zielgruppe Kinder in Kaiserslautern.

Besonderheiten:

- Vernetzung der verschiedenen Akteure
- Ganzheitliche Betrachtung des Themas Verkehrssicherheit für Kinder
- Berücksichtigung aller Handlungsebenen

Konzepterläuterung:

1. Beschreibung des Projekts und seiner Umsetzung

Anlass zur Gründung der Kinderunfallkommission Kaiserslautern (KUK-KL) war die hohe Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Kindern im Stadtgebiet, mit einem Höchststand im Jahr 2001. Um diesem Trend entgegenzuwirken, hat sich auf Initiative der Polizeidirektion Kaiserslautern ein Gremium aus verschiedenen Akteuren aus dem Verkehrsbereich und der Verkehrssicherheitsarbeit zusammengefunden und 2002 die KUK-KL gegründet. Zu den Mitgliedern der KUK-KL gehören der ADAC, der ADFC, der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.), der Deutsche Kinderschutzbund, die Polizei, die Stadtverwaltung Kaiserslautern, der TÜV Rheinland, die Verkehrswacht Kaiserslautern Stadt und Land e.V., die Technische Universität – Institut für Mobilität im Verkehr, die Technische Werke Kaiserslautern – Verkehrs AG, die Unfallkasse Rheinland-Pfalz, die U.S. Forces Police und das Westpfalzkrankenhaus – Kinderklinik Kaiserslautern.

Die KUK-KL hat sich das Ziel gesetzt, die Straßenräume und den Verkehr für Kinder in Kaiserslautern sicherer zu gestalten und durch eine vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit die für Kinder sicherste Großstadt in Rheinland-Pfalz zu werden. Erreicht werden soll dies durch zielgruppenorientierte Maßnahmen der Verkehrserziehung, Verkehrsraumgestaltung, und Verkehrskontrollen. Durch frühzeitige Beteiligung an der Planung von Verkehrswegen.

Durch Einberufung einer ad hoc Kommission bei Verkehrsunfällen mit aktiver Kinderbeteiligung. Durch wissenschaftliche Begleitung der KUK-KL und durch gezielte Aktionen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit.

2. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei?

Effektive Kinderverkehrssicherheit setzt Aktivitäten in allen drei Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit (Education, Enforcement und Engineering) voraus. Dabei ist eine zielgerichtete Ansprache der verschiedenen Adressaten von besonderer Bedeutung.

Die KUK-KL hat verschiedene Maßnahmen durchgeführt mit dem Ziel der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Dies waren u.a.: Verkehrskontrollen mit Beteiligung von Kindern, flächendeckende Plakataktion im Stadtgebiet „Stopp zu schnell“, Überprüfung aller Fußgängerüberwege, Bildung einer ad hoc Arbeitsgruppe, die alle Unfallstellen mit Beteiligung von Kindern kurzfristig begeht und begutachtet. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rahmen des Projekts Schul- und Freizeitwegeplanung Röhmschule.

3. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr kinderfreundlicher Mobilität bei?

Im Rahmen der Arbeit der KUK-KL wurden verschiedene Aktionen und Projekte realisiert, die sich direkt an Kinder richten. U.a. waren dies der mittlerweile jährlich stattfindende „Tag des Kindes“ bei dem insbesondere für die Grundschulen zahlreiche kindergerechte Aktionen rund um das Thema Verkehr angeboten werden. Ziel dabei ist auch, die Kinder, die heutzutage zunehmend unter Bewegungsmangel leiden, durch Roller- und Fahrrad Parcours in einem sicheren Umfeld mit diesen Verkehrsmitteln vertraut zu machen und damit die Basis für eine eigenständige Mobilität im Straßenverkehr zu legen.

Ein weiteres Projekt in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Kaiserslautern ist die Entwicklung von pädagogischer Spiele-Software zum Thema Verkehrssicherheit. Im Rahmen des Studienganges „Virtual Design“ haben Studierende Spiele entwickelt, die mittlerweile auf der Homepage der KUK-KL für die Kinder zur Benutzung zur Verfügung stehen. Sie sollen dadurch auf spielerische Weisen mit dem Thema Verkehr bzw. den richtigen Verhalten im Verkehr vertraut gemacht werden.

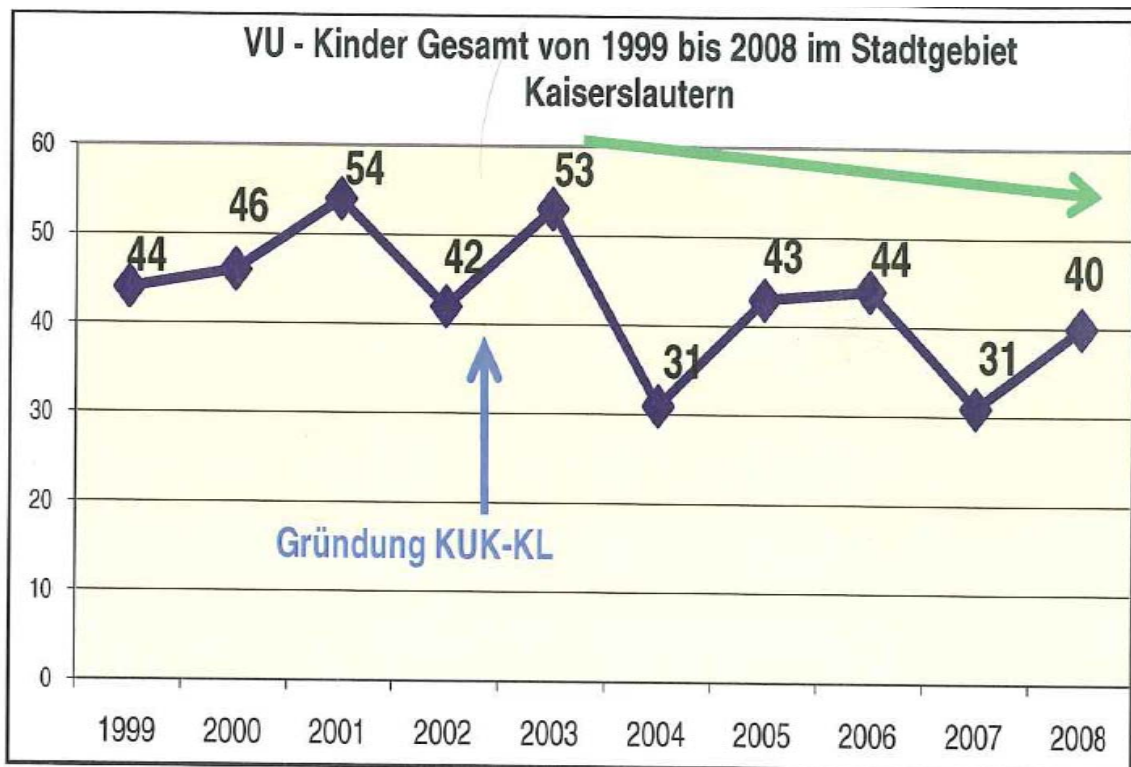
4. Welchen Einfluss hatte das Konzept bislang auf die Mobilität der Kinder und welche Ergebnisse liegen vor, bzw. welche Einflüsse und Ergebnisse werden erwartet?

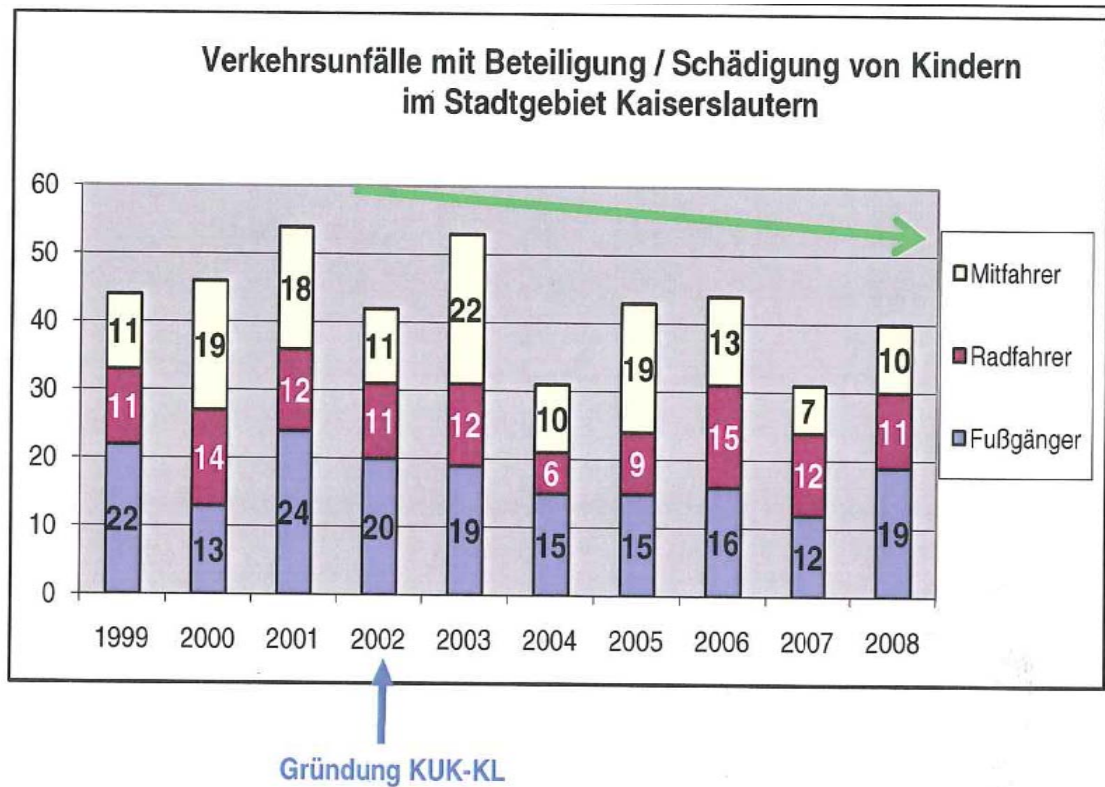
Veränderungen in der Mobilität von Kindern sind statistisch kaum valide zu ermitteln. Erste Auswirkungen auf die Mobilität von Kindern durch z. B.

- Radfahren im Realverkehr
- Schul- und Freizeitwegeplan
- Bewegungsförderung in Verbindung mit der „move-it-Box“
- Aktion „Roller statt Rad“ bei Veranstaltungen

sind durch Rückkopplung mit Lehrkräften und Elternschaft bereits erkennbar. Mittel- und langfristige Ergebnisse liegen noch nicht vor.

5. Wie hat sich die Unfallstatistik in Bezug auf Unfälle mit Kindern entwickelt? (Bitte Statistiken von mindestens für den Zeitraum von zwei Jahren vor der Umsetzung des Konzeptes und zwei Jahren nach der Umsetzung angeben, wenn möglich)





6. Städtebaulicher Kontext (z.B. Beitrag zur Lebendigkeit der Innenstadt/des Stadtteils, Zurückgewinnung/Aufwertung öffentlichen Raumes

Zu Fuß gehen macht Wohnquartiere und Innenstädte attraktiv und lebendig. In Kaiserslautern werden bezogen auf die Gesamtstadt ein Viertel aller Wege zu Fuß durchgeführt. In den innenstadtnahen Wohnquartieren ist dieser Anteil jedoch wesentlich höher einzuschätzen und kann, wie Untersuchungen in anderen Städten zeigen bis zu 50% betragen. Deshalb gilt es, die berechtigten Belange der Fußgänger und Radfahrer in der Innenstadt angemessen zu berücksichtigen und insbesondere die Verkehrssicherheit für besonders gefährdete Personengruppen zu erhöhen. Gerade Kinder und ältere Menschen sind dabei auf unterstützende Maßnahmen, die Fußwege sicherer und attraktiver machen, angewiesen. Die große Bedeutung des Fußverkehrs zeigt sich auch in der Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg zur Röhmische Schule. Nach einer Befragung am 27.04.2005 kamen 79% der Kinder zu Fuß in die Schule.

Neben der Verkehrssicherheit im engeren Sinne geht es aber auch darum, den Fußgängern wieder mehr Platz im öffentlichen Raum zurückzugeben, Barrieren zu beseitigen und ein durchgehendes Netz an Fußwegen anzubieten. Plätze und Straßenräume sollen als attraktive, qualitätsvolle Aufenthalts- und Kommunikationsräume definiert und gestaltet werden.


In dem Pilotprojekt Schul- und Freizeitwegeplanung für den Schulbezirk der Grundschule Röhmschule war es das Ziel der KUK-KL die Wege für Fußgänger und Radfahrer sicherer und attraktiver zu machen. Vor dem Hintergrund, dass zahlreiche Unfälle mit Beteiligung von Kindern nicht auf dem Schulweg, sondern in der Freizeit stattfinden, lag der Focus dabei nicht nur auf den Wegen zur Schule, sondern auch auf den Wegen die die Kinder in ihrer Freizeit, also nachmittags und am Wochenende, zurücklegen.

7. Worin liegt die Innovation des Konzeptes und was wird als beispielhafte Kinderfreundlichkeit bewertet?

Durch die verschiedenen Akteure aus den Bereichen Verkehr bzw. Verkehrssicherheit verfügt die KUK-KL über ein umfangreiches Fachwissen und langjährige Erfahrungen. Durch die KUK-KL existiert eine Diskussionsplattform, auf der die verschiedenen Sichtweisen zusammengeführt werden können. Durch die direkte Vernetzung der Akteure ergeben sich ein guter Informationsfluss und vielfältige Synergieeffekte. Es können Aktivitäten durchgeführt werden, die eine einzelne Organisation alleine nicht stemmen könnte. Eine Abstimmung über die thematische Ausrichtung der Aktivitäten wird ebenso möglich, wie die Verknüpfung von Aktivitäten in den drei Bereichen Education, Enforcement und Engineering. Durch das Zusammenspiel der Partner in der KUK können Aktivitäten sehr effektiv mit geringem Personal- und Kostenaufwand durchgeführt werden. Durch die Bündelung der Kinderverkehrssicherheitsbelange bei der KUK-KL werden zum einen die Wege zwischen den Akteuren verkürzt und zum anderen wird die Außenwirkung gegenüber dem Auftritt eines einzelnen Akteurs deutlich erhöht.

Von Anfang an wurden in die Arbeit der KUK-KL die durch das Institut für Mobilität & Verkehr der TU Kaiserslautern vor Ort vorhandenen Kompetenzen eingebracht. So wurde die KUK-KL seit ihrer Gründung kontinuierlich wissenschaftlich begleitet. Inhalte dieser Begleitung waren u.a. ein Städtevergleich, die Sammlung von Best Practice Beispielen in der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder, die Analyse der Kinderverkehrssicherheit in Kaiserslautern und die Entwicklung und Begleitung von Maßnahmen und Aktionen der KUK-KL.

Auch die bei der Fachhochschule Kaiserslautern vorhandenen Kompetenzen im Studiengang „Virtual Design“ konnten bei der Neugestaltung der Homepage der KUK, www.kuk-kl.de, genutzt werden.



Ein großer Teil der Aktivitäten der KUK richtet sich direkt an die Kinder, wobei unterschiedliche Zielrichtungen verfolgt werden. So steht z.B. bei der Entwicklung der Spiele-Software der pädagogische Aspekt im Vordergrund, während bei Geschwindigkeitskontrollen und Begehung von Unfallstellen die Kinder direkt in die Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen werden. Aktionstage an Grundschulen oder aber der mittlerweile jährlich stattfindende „Tag des Kindes“ dienen vor allem dazu die Kinder spielerisch an das Thema Straßenverkehr heranzuführen.

Begründung der Jury:

Die Kinderunfallkommission Kaiserslautern besteht durch den Ansatz einer breiten Beteiligung staatlicher und nichtstaatlicher Akteure. Die Arbeit der Unfallkommission hat aus Anlass hoher Unfallzahlen für Kinder die Arbeit begonnen. Seit der Gründung im Jahr 2001 wurde die Verkehrssicherheit für Kinder kontinuierlich verbessert.

Die Unfallkommission versteht sich auch für die Zukunft als Interessenvertreter einer sicheren Verkehrsteilnahme für Kinder in Kaiserslautern. Die Arbeit der Unfallkommission hat bundesweit Aufmerksamkeit erlangt und zur Gründung weiterer Unfallkommissionen motiviert.



Anerkennung

Kiel

Kinder- und Schulwegsicherungsprogramm

Wettbewerb No.: 38

Thema / Ort: Kinder- und Schulwegsicherungsprogramm,
Kiel

Initiator: Stadt Kiel

Profil des Konzepts:

Bauliche Umsetzung von Maßnahmen zur Kinder- und Schulwegsicherung, jährliche Fortschreibung seit 2006.

Besonderheiten:

- Eigene Investitionshaushaltsstelle für die mittelfristige Finanzplanung
- Jährliche Fortschreibung des Schulwegsicherungsprogramm
- In besonderen Fällen: Einzelbeschluss durch den Bauausschuss

Konzepterläuterung:

1. Beschreibung des Konzeptes und seiner Umsetzung

Kinderwege- und Schulwegsicherung:

Die Ratsversammlung hat im September 2005 die fünf wichtigsten Ziele der Landeshauptstadt Kiel definiert, darunter auch: Kinder- und familienfreundliche Stadt zu werden. Im Oktober 2006 folgte ein Ratsbeschluss zur Erstellung eines Konzeptes „Kinderwegeplan“.

Seit 2004 steht eine Haushaltsstelle für einzelne bauliche Maßnahmen zur Schulwegssicherung zur Verfügung, die im Rahmen der definierten Oberziele aufgestockt wurde. Je nach Haushaltslage stehen jährlich 100.000,-€ bis 200.000,-€ für die Einrichtung von Querungshilfen, Einengungen oder Markierungen zur Schulwegsicherung zur Verfügung. Bis dahin war die Umsetzung baulicher Maßnahmen nur in Zusammenhang mit anderen Projekten möglich. Darüber hinaus wurden auch Einzelbeschlüsse zur kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen gefasst.

Der neue Verkehrsentwicklungsplan enthält neben einem Kapitel über Fußverkehr auch ein Extrakapitel Kinder im Verkehr. Hier wird auf die besonderen Ansprüche von Kindern im Verkehr eingegangen und daraus Ziele für die zukünftige Planung abgeleitet.

Schulen in Schleswig-Holstein sind nach dem Schulgesetz verpflichtet, in der Schulkonferenz die Erstellung von Schulwegplänen zu behandeln. Das Tiefbauamt unterstützt die Schulen hierbei mit Know-how und übernimmt, soweit die Haushaltslage es zulässt, die Druckkosten. In diesen Schulwegplänen

sind die Gefahrenpunkte auf dem Schulweg eingezeichnet und wie sie zu umgehen sind, also welche Straßenseite benutzt werden soll und an welchen Stellen die Fahrbahn am sichersten gequert werden kann. Hieraus lassen sich dann die Notwendigkeiten einer baulichen Änderung ableiten. Im Bereich von Grundschulen werden bauliche Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs umgesetzt, im Bereich von weiterführenden Schulen spielen auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs eine Rolle. Diese werden aufgrund ihres Umfangs in gesonderten Projekten umgesetzt.

Das Tiefbauamt hat in Zusammenarbeit mit den Schulen und den Ortsbeiräten ein Programm zur Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Schulwegsicherung aufgestellt, das jährlich fortgeschrieben wird. Hierin wird die Priorität der einzelnen Maßnahmen festgelegt und nach Verfügbarkeit der Haushaltsmittel abgearbeitet. Je nach Umfang der einzelnen Maßnahmen können pro Jahr drei bis zehn Maßnahmen realisiert werden.

Der durch diese Maßnahmen erzielte Sicherheitsgewinn wird in erste Linie durch eine Verbesserung der Sichtbeziehung zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr erreicht. Die Querungsbereiche werden vom ruhenden Verkehr freigehalten, die Aufstellbereiche für den Fußverkehr vorgezogen und die zu querende Fahrbahnbreite so verkürzt oder Mittellinseln eingebaut, dass die Schüler beim Queren der Fahrbahn nur auf jeweils eine Richtung achten müssen.

Maßnahmenbeispiele 2007 aus dem Kinderwege- und Schulwegsicherungsprogramm:

- Diesterwegstraße: Direkt vor der Christlichen Schule wird eine Querungshilfe in Form einer beidseitigen Einengung gebaut, die den Bereich vom ruhenden Verkehr freihält und die Schulkinder bereits vor dem Queren der Straße ins Blickfeld der Kfz-Fahrer bringt.
- Beselerallee/Adolfstraße: Im an die Reventlouschule angrenzenden Kreuzungsbereich wird das Gehwegparken durch den Einbau von Pollern und Fahrradbügeln begrenzt und die Gehwege im Bereich des Parkens halb auf der Fahrbahn vorgezogen, um so die Sichtbeziehungen zu verbessern.
- Waitzstraße: Einrichtung von zwei Zebrastreifen im Abstand von ca. 100m direkt vor dem Haupteingang zum Schulhof

- An der Schanze: Auf der Höhe vorn Kindergarten und Realschule wird die Fahrbahn eingeengt, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen.
- Kleinstraße/Niebuhrstraße: Im Einzugsbereich der Hardenbergschule (Grundschule) und der Hebbelschule (Gymnasium) werden die Gehwege im aufgeweiteten Kreuzungsbereich vorgezogen um so die Sichtbeziehungen zu verbessern und den ruhenden Verkehr zu begrenzen.
- Holtenauer Straße (K29)/Kleinstraße: Im Einzugsbereich der Hardenbergschule (Grundschule) und der Hebbelschule (Gymnasium) werden die Gehwege im aufgeweiteten Kreuzungsbereich vorgezogen um so die Sichtbeziehungen zu verbessern und den ruhenden Verkehr zu begrenzen.
- August-Bier-Weg: An der Fußwegeverbindung entlang der Kronsburger Grundschule wurde wegen der großen zu querenden Fahrbahnbreite eine Mittelinsel eingebaut.
- Radewisch: Berücksichtigung von drei Mittelinseln im Umfeld der Johanna-Mestorf-Schule (Grund- und Hauptschule Neumeimersdorf).
- Dornbusch/Richtweg: Im Einzugsbereich der Matthias-Claudius-Schule das dem Bildungszentrum Elmschenhagen kreuzt der Geh- und Radweg die Fahrbahn. Hier wurde die Fahrbahn eingeengt, um die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen und den Bereich vom ruhenden Verkehr freizuhalten.
- Richthofenstraße/Lilienstraße: Im stark aufgeweiteten Einmündungsbereich im Einzugsbereich der Grund- und Hauptschule Holtenau wurden die Gehwege vorgezogen, um die Querung zu verkürzen und die Sichtbeziehungen zu verbessern.
- Feldstraße/Zugang zur Hebbelschule: Der Bereich vor der Querungshilfe wurde durch Markierung und Schachtringe gesichert, um den ruhenden Verkehr stärker zu begrenzen und so die Sichtbeziehungen zu verbessern.

Maßnahmenbeispiel 2007 zur Förderung des Radverkehrs

Fahrbahnmarkierungen:

- | | |
|---|-------|
| • Radfahrstreifen/Schutzstreifen in der Andreas-Gayk-Straße | 350 m |
| • Schutzstreifen in der Segeberger Landstraße | 550 m |
| • Radfahrstreifen im Knooper Weg Veloroute 6 | 800 m |
| • Radfahrstreifen in der Hofholzallee in Hasseldiekdamm | 700 m |
| • Radfahrstreifen in der Eckernförder Straße | 900 m |

Neubau:

- | | |
|---|---------|
| • Selbst. Geh-/Radweg Astrid Lindgren Weg/Veloroute 4 | 330 m |
| • Straßenbegleit. Geh-/Radweg Meimersdorfer Weg | 660 m |
| • Selbst. Geh-/Radweg Struckdieksau/Veloroute 1 | 800 m |
| • Straßenbegleit. Geh-/Radweg Uhlenhorster Weg | 1.400 m |

Länge insgesamt: 6.490 m

Einzelbeispiel 2008

- Fußgängerampel in der Holtenauer Straße für die Freizeitwegeverbindung Schüttenredder – Schulredder mit kurzen Wartezeiten/ lange Freigabezeiten

2. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei?

- Reduzierung der Querungszeiten für Fußverkehr
- Freihalten von Sichtwinkeln
- Vergrößerung von Aufstellflächen beim Überqueren der Straßen
- Radfahrtsicherheit auf selbstständig geführten Geh- und Radwegen
- Radfahrtsicherheit durch vermehrte Markierungslösungen
- Verbesserte Wahrnehmung von Konfliktpunkten durch den Kfz-Führer
- Einheitliche Bauweisen von Verkehrssicherungs-Elementen im Straßenbau

3. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr kinderfreundlicher Mobilität bei?

Die baulichen Maßnahmen erleichtern im Zusammenhang mit den Verkehrserziehungsmaßnahmen der Schulen und der Polizei die selbständige Teilnahme am Verkehr durch Zu-Fuß-Gehen und Radfahren für Kinder.

Die Erhebung der Kinderwege und Kinderorte sowie die Analyse der Mängel- und Konfliktstellen im Straßen- und Wegenetz fließen als Teil der Grundlagen-ermittlung in den gesamten Straßenplanungsprozess mit ein.

Die Schulwegpläne im ähnlichen Layout und Design sind wesentlicher Bestandteil der Verkehrserziehung in den Schulen und dienen u. a. als Grundlage zur Ermittlung von baulichen Maßnahmenempfehlungen.

4. Welchen Einfluss hatte das Konzept bislang auf die Mobilität der Kinder und welche Ergebnisse liegen vor, bzw. welche Einflüsse und Ergebnisse werden erwartet?

Die Unfallzahlen mit Kinderbeteiligung sind von 2007 auf 2008 deutlich zurückgegangen. Es wird erwartet, dass die Unfallzahlen langfristig weiter zurückgehen. Außerdem wird erwartet, dass der Modal-Split-Anteil des Rad- und Fußverkehrs bei Kindern und später bei Erwachsenen weiter zunimmt.

5. Wie hat sich die Unfallstatistik in Bezug auf Unfälle mit Kindern entwickelt? (Bitte Statistiken von mindestens für den Zeitraum von zwei Jahren vor der Umsetzung des Konzeptes und zwei Jahren nach der Umsetzung angeben, wenn möglich)

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (unter 15 Jahren) hat gegenüber der sehr hohen Zahl des Vorjahres deutlich abgenommen und fast den sehr niedrigen Stand des Jahres 2008 erreicht. Dabei wurden 90 (105) Kinder als Fußgänger, Radfahrer oder Mitfahrer verletzt.

Die 66 Kinderunfälle mit aktiver Beteiligung von Kindern (ohne Kinder als Mitfahrer) wurden besonders ausgewertet nach:

- Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer
- Mit- und Hauptursachen der Kinder

In 39 Fällen wurde der Unfall von anderen Fahrzeugführern verursacht. In sieben Fällen haben Kinder durch ihr Verhalten den Unfall verursacht und in 27 Fällen haben Kinder den Unfall überwiegend selbst verursacht.

Wie auch der 14-jährige Radfahrer, bei dem durch einen Alkoholwert von 1,06 Promille die Verkehrstüchtigkeit nicht mehr gegeben war. Er stürzte und verletzte sich dabei leicht. Gegen die eingesetzten Rettungs- und Polizeikräfte leistete er Widerstand.

Die meisten Kinder wurden wieder als Radfahrer verletzt: 38,9 (Vorjahr: 41,9) Prozent.

Davon sind mit 28 Verletzten besonders die 10-14-jährigen betroffen. Aber auch als Mitfahrer sind die Kinder nach wie vor besonders gefährdet, wenn sie nicht richtig gesichert sind. Hier sind besonders die Eltern gefordert, die darauf achten müssen, dass die Kinder nur in geeigneten Kindersitzen befördert werden.

Gegenüber Kindern im Straßenverkehr haben sich alle Fahrzeugführer so zu verhalten, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist - § 3 (2a) StVO.

Kinder - Unfallbeteiligung

	2008	2007	%
verletzte Kinder	90	105	-14,3
Fußgänger gesamt	24	30	-20,0
unter 6 Jahre	5	5	0,0
6 – 10 Jahre	9	8	12,5
10 – 14 Jahre	10	17	-41,2
Radfahrer gesamt	35	44	-20,5
unter 6 Jahre	4	1	300,0
6 – 10 Jahre	3	9	-66,7
10 – 14 Jahre	28	34	-17,6
Mitfahrer gesamt	31	31	0,0
unter 6 Jahre	19	13	46,2
6 – 10 Jahre	7	9	-22,2
10 – 14 Jahre	5	9	-44,4

6. Städtebaulicher Kontext (z.B. Beitrag zur Lebendigkeit der Innenstadt/des Stadtteils, Zurückgewinnung/Aufwertung öffentlichen Raumes)

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen und die barrierefreie Bauausführung wird die Nahmobilität und die Trennwirkung von Straßen verringert.

Dadurch wird erreicht, dass wieder mehr Menschen auf den Straßen zu Fuß unterwegs sind und damit zur Belebung der Stadtteile beitragen. Kurzfristig kann eine bauliche Aufwertung erreicht werden. Vor allem wird dieser Effekt dadurch erzielt, dass wieder mehr Platz und bessere Sichtbeziehungen im Straßenraum geschaffen werden, wo vorher Parkplätze und parkende Kfz die Straßengestalt dominierten.

Langfristig kann durch die verbesserte Nahmobilität auch eine vermehrte Wohnungsnachfrage im städtischen Umfeld erreicht werden und damit auch zu einer Belebung der Stadtquartiere beitragen.

7. Worin liegt die Innovation des Konzeptes und was wird als beispielhafte Kinderfreundlichkeit bewertet?

Die Innovationen des Konzeptes sind gegeben durch:

- Den flächendeckenden Ansatz der Kinder- und Schulwegsicherung
- Die Schul-Wohnort verbindenden Baumaßnahmen (Förderung der Nahmobilität)
- Die baulichen Maßnahmen im Bestand (nicht nur im Zuge von Straßeneubaumaßnahmen)
- Den Einsatz von situationsbezogenen Baustandards
- Die Weiterentwicklung des Kinder- und Schulwegesicherungsprogramms hin auf ein Wegeachsen-Konzept, auf denen Baumaßnahmen priorisiert umgesetzt werden können.

Begründung der Jury:

Das Kinder- und Schulwegsicherungsprogramm zeichnet sich durch eine konsequente Fortführung der Achsenentwicklungsplanung in einem dauerhaften Prozess aus. Durch eine eigene Haushaltsstelle ist eine kontinuierliche und dauerhafte Umsetzung gewährleistet.

Es handelt sich um einen flächendeckenden Ansatz mit Fokus auf Straßenumgestaltung – ein Thema, bei dem der Angleich verschiedener Stadtflächen eine große Rolle spielt. Mit den angestrebten und geplanten Maßnahmen wird ein wesentlicher Ansatz zur Förderung der Nahmobilität gewährleistet. Eine Partizipationsorientierte Vorgehensweise ist dabei selbstverständlich.

Gewürdigt wird damit der integrative Ansatz der Verkehrsentwicklungsplanung mit einer dauerhaften Umsetzung.



Querungshilfen vor Schulgebäude

Anerkennung

Oberursel

Oberursel unter der Lupe

Wettbewerb No.: 106

Thema / Ort: Oberursel unter der Lupe, Oberursel

Initiator: Stadt Oberursel

Profil des Konzepts:

„Oberursel unter der Lupe“ beteiligt Kinder und Jugendliche an der ganzheitlichen Entwicklungsplanung der öffentlichen Freiräume (Spielflächen, Verkehr, Parkanlagen, Sportanlagen, sowie naturnahe und ungestaltete Flächen).

Besonderheiten:

- Konsequent interdisziplinäre Planung
- Organisation und Durchführung
- Partizipation von Kinder, Jugendlichen und anderen Zielgruppen im gesamten Prozess

Konzepterläuterung:

1. Beschreibung des Konzeptes und seiner Umsetzung

Als erste Kommune in Hessen erarbeitet Oberursel einen Entwicklungsplan für Spiel- Erlebnis- und Begegnungsräume einen ganzheitlich orientierten Leitplan für die Gestaltung und Erhaltung der öffentlichen Freiräume im Stadtgebiet. Das Verfahren sieht vor, zunächst die aktuellen Nutzungsfrequenzen verschiedenster Orte in der Stadt durch Kinder, durch Jugendliche und durch interessierte Erwachsene jeden Alters in Augenschein (unter die Lupe) zu nehmen. Hinweise auf Aufenthaltsqualitäten oder – Defizite, auf Zusammenhänge von Nutzungen, mögliche Bedürfnisse bestimmter Nutzergruppen, kreative Anregungen und auch konkrete Wünsche zu einzelnen Orten können bei dieser Vorgehensweise Geltung finden.

Zu den vielfältigen Anstrengungen und Aktivitäten mit dem Ziel, eine familienkinder- jugendfreundliche Stadt zu sein und sie lebendig zu gestalten, gehört in Oberursel unter anderem eine traditionelle Beteiligungskultur, die mit diesem Projekt „Oberursel unter der Lupe“ einen Höhepunkt partizipatorischer Bewegung erlebt.

Das Verfahren stellt Kinder und Jugendliche, Mädchen und Jungen, differenziert nach Alter und Geschlecht, ins Zentrum aller Planungen. Ihre Bewertung des unmittelbaren Lebensraums, ihre Anregungen und ihre aktive Mitarbeit sind

Ausgangspunkt und Ziel jeglicher Aktivitäten. Kinder und Jugendliche erhalten die Möglichkeit zentrale Akteure ihres sozialräumlichen Umfelds zu sein. Damit einher gehend eröffnet und fördert diese Form der Partizipation auch die aktive Auseinandersetzung der Kinder und Jugendlichen mit den Dimensionen ihrer Lebenswelt im Allgemeinen, mit sozialen Beziehungen und deren Gestaltung im Besonderen, mit Erfahrungsmöglichkeiten und den alltäglichen Handlungszusammenhängen.

2. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei?

- Kinder und Jugend wurden durch die Beteiligung, insbesondere durch die Streifzüge für vorhandene Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert
- Aufgezeigte, gefährliche Wegeverbindungen können auf mehr Verkehrssicherheit hin überprüft und verbessert werden
- Notwendige Ergänzungen / Veränderungen in den vorhandenen und jährlich aktualisierten Schulwegeplänen finden Berücksichtigung

3. Inwieweit trägt das Konzept zu mehr kinderfreundlicher Mobilität bei?

Bedarfe und Wünsche nach verkehrsberuhigten Zonen und/oder Spielstraßen werden auf Realisierung hin überprüft und wenn möglich umgesetzt.

4. Welchen Einfluss hatte das Konzept bislang auf die Mobilität der Kinder und welche Ergebnisse liegen vor, bzw. welche Einflüsse und Ergebnisse werden erwartet?

Der bereits erstellte Entwicklungsplan für die Kernstadt impliziert auch Maßnahmen, die sich günstig auf die Mobilität der Kinder auswirken werden. Die Abarbeitung der Matrix mit den empfohlenen Prioritäten wird nachhaltige Ergebnisse erzielen und Folgewirkungen auf neue Planungen und somit auf die Mobilität der Kinder haben.

5. Wie hat sich die Unfallstatistik in Bezug auf Unfälle mit Kindern entwickelt? (Bitte Statistiken von mindestens für den Zeitraum von zwei Jahren vor der Umsetzung des Konzeptes und zwei Jahren nach der Umsetzung angeben, wenn möglich)

Der Pilotprozess für die Kernstadt wurde erst Ende 2008 erfolgreich abgeschlossen, erste Maßnahmen werden im Laufe dieses Jahres angegangen und abgearbeitet. Statistische Zahlen liegen daher derzeit nicht vor.

6. Städtebaulicher Kontext (z.B. Beitrag zur Lebendigkeit der Innenstadt/des Stadtteils, Zurückgewinnung/Aufwertung öffentlichen Raumes)

Erste, aktive Maßnahmenabarbeitung aus den Ergebnissen der Entwicklungsplanung als Beispiel zur Lebendigkeit der Kernstadt:

Neugestaltung der Spielfläche in der Freiligrathstraße:

Der Entwicklungsplan zeigt einen hohen Fehlbedarf an Spiel- und Freizeitflächen östlich der Berliner Straße auf. Der Spielplatz Freiligrathstraße (Maßnahmen 03 06) ist die einzige öffentliche Spielfläche im gesamten Bereich beginnend der Alten Leipziger bis hin zum Bahnhof und wurde aus diesem Grund mit der Priorität 1 bewertet.

Der Spielplatz wurde im Rahmen der „Streifzüge“ von sehr vielen Kindern mit hoher Aufenthaltsqualität bewertet, auch für Eltern aus dem Wohngebiet ist der Platz von hohem Stellenwert. Aus diesen Gründen eignete sich die Neugestaltung dieser Fläche als Starterprojekt aus dem abgeschlossenen Prozess - Innenstadt. Den vielen Kindern und anderen Beteiligten könnte durch eine Neugestaltung ein wichtiges und richtiges Signal gegeben werden, dass ihre Wünsche und Bedarfe aus diesem Prozess ernst genommen werden. Die Neugestaltung des Platzes wurde im März durch die Stadtverordnetenversammlung einstimmig beschlossen und wird im Rahmen eines weiteren Beteiligungsprozesses mit Kindern im Alter von 4-10 Jahren umgesetzt.

7. Worin liegt die Innovation des Konzeptes und was wird als beispielhafte Kinderfreundlichkeit bewertet?

- Kinder unternehmen Streifzüge durch ihre Stadt;
- Kinder fotografieren, zeichnen und schreiben ihre Anregungen, Wünsche und Kritiken auf;
- Kinder erhalten mehrfach die Möglichkeit zum Dialog mit Stadt- und Verkehrsplanern sowie mit Politikern;
- Kinder bewerten die Arbeit der Planung;
- Kinder können in Workshops ihre Stadt im Modell gestalten;
- Kinder bauen an ihren realen Freiflächen aktiv mit;
- Kinder werden sensibilisiert für basisdemokratische Prozesse;

- Kinder identifizieren sich über Auseinandersetzungen stärker mit ihrem Lebensumfeld;
- Kinder erhalten Einblicke in Planungszusammenhänge;
- Die öffentlichen Räume und Wegeverbindungen werden kindgerechter und attraktiver.

Angesichts der im Pilotprozess erreichten Beteiligung von ca. 300 Kindern und Jugendlichen sowie der bislang erfolgten Beteiligung in den begonnen Ortsteilen Stierstadt, Weißkirchen und Bommersheim gehen wir davon aus, dass sich nach Abschluss des Projektes in 2011 über 1.500 (ca. 26 aller 4-16-jährigen Bürger/innen der Stadt) Kinder und Jugendliche beteiligt haben.

Begründung der Jury:

Die Stadt Oberursel hat über Beteiligung der Kinder und des Jugendbüros sowie der IB Kinder- und Jugendhilfe ein vorbildliches und umfassendes Partizipationsmodell für Kinder und Jugendliche durchgeführt.

Mit fachlicher Begleitung haben 300 Oberurseler Kinder und Jugendliche Mängel an Spielplätzen, Grünflächen, Wegen, im Verkehr, an Schul- und Sportanlagen aufgespürt, die in einer Maßnahmenmatrix zusammengefasst wurden, die jetzt abgearbeitet wird.

In den Stadtteilen sollen bis Ende 2010 dann insgesamt 1.500 Kinder beteiligt werden.

Für diese beispielhafte und umfassende Beteiligung der Kinder an der Gestaltung ihrer Stadt mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche wird Dank und Anerkennung ausgesprochen.



**Entwicklungsplanung für Spiel-,
Erlebnis- und Begegnungsräume**



Presseresonanz

Quelle ddp Deutscher Depeschendienst vom 09.09.2009

Griesheim für kinderfreundliche Mobilität ausgezeichnet

Köln/Griesheim (ddp-hes). Die Stiftung „Lebendige Stadt“ hat Griesheim (Kreis Darmstadt-Dieburg) am Mittwochabend für ihr kinderfreundliches Mobilitätskonzept ausgezeichnet. Die Kommune erhält den mit 15 000 Euro dotierten Preis für ihr Projekt „Die beispielbare Stadt“, wie die Stiftung am Mittwochabend in Köln mitteilte. Die Griesheimer Initiative will die Laufwege der Kinder im öffentlichen Raum attraktiver gestalten. So wurden unter anderem in der gesamten Stadt entlang der Straßen Spielgeräte aufgestellt.

Das Griesheimer Konzept wurde den Angaben zufolge unter insgesamt 119 Bewerbungen ausgewählt. Weitere Anerkennungen gehen an die Städte Kiel, Kaiserslautern und Oberursel für ihre Konzepte zur Sicherheit und Mobilität von Kindern im öffentlichen Verkehr.

Quelle Kieler Nachrichten vom 09.09.2009

Jury spricht Stadt Anerkennung aus

Kiel – Innerhalb des mit 15.000 Euro dotierten Preises der gemeinnützigen Stiftung „Lebendige Stadt“ zum Thema „Wege in der Stadt: Kinderfreundliche Mobilität“ wurde der Stadt Kiel jetzt eine Anerkennung zuteil: Die Jury des von der Deutschen Bahn unterstützten Wettbewerbes lobte die „konsequente Fortführung der Achsenentwicklungsplanung in einem dauerhaften Prozess“. Gewinne runter den 119 Teilnehmern des Wettbewerbes wurde die hessische Stadt Griesheim mit ihrem Projekt „Die beispielbare Stadt“. Preiswürdig waren Konzepte und Vorhaben, die zur Sicherheit und Mobilität von Kindern im Verkehr beitragen.

Quelle Wetzlarer Neue Zeitung vom 10.09.2009

kurz notiert

Die Stiftung „Lebendige Stadt“ hat gestern dem südhessischen Griesheim für deren Projekt „beispielbare Stadt“ den mit 15 000 Euro dotierten Preis 2009 verliehen. Griesheim hatte sich erst am Vortag als „erste beispielbare Stadt Deutschlands“ präsentiert.

Quelle Darmstädter Echo Online (echo-online.de) vom 11.09.2009

Griesheim erhält Preis für „beispielbare Stadt“

GRIESHEIM/KÖLN. Kaum hat sich Griesheim zur „ersten beispielbaren Stadt Deutschlands“ erklärt (wir berichteten), gibt es schon die ersten positiven Reaktionen: Die gemeinnützige Stiftung „Lebendige Stadt“ verlieh ihren mit 15 000 Euro dotierten Hauptpreis zum Thema „Wege in der Stadt: Kinderfreundliche Mobilität“ an Griesheim. Eine Fachjury wählte das

Konzept aus insgesamt 119 eingereichten Bewerbungen aus, heißt es in einer Information der Stiftung. Die teilnehmenden Städte seien aus ganz Europa gekommen. Anerkennungen gingen nach Kiel, Kaiserslautern und Oberursel. Bürgermeister Norbert Leber nahm den Stiftungspreis zusammen mit Professor Bernhard Meyer von der Evangelischen Fachhochschule Darmstadt (EFH) im Kölner Gaffel vor rund 1000 Gästen und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee in Empfang. „Es war gigantisch“, sagte er gestern auf dem Rückweg am ECHO-Telefon. Von der Jury habe er erfahren, dass Griesheim mit „deutlichem Abstand“ gewonnen habe. Mit den 15 000 Euro würden weitere Spielgeräte angeschafft, versprach er.

Die Juroren hätten sich begeistert von der konsequenten Gesamtidee dieses von Bernhard Meyer stammenden Konzepts gezeigt, dass Kindern wieder öffentlichen Raum zurückgibt, teilt die EFH mit. „Hier können Kinder sich wieder auf die Socken machen, und das Elterntaxi kann eingestellt werden“, wird Bernhard Meyer zitiert. Mit Forschungsmitteln der EFH sei das Projekt entwickelt worden, in das dann mit Geldern aus Stiftungen und der Stadt Griesheim 101 Spielobjekte finanziert worden seien.

„Jetzt können Griesheimer Kinder sich durch die ganze Stadt hindurchspielen“, so der Professor.

Quelle Griesheimer Anzeiger vom 12.09.2009

<h2>„Die Kritik verstummt“</h2> <p>Bürgermeister Norbert Leber über den Tag in Köln</p> <p>Griesheimer Anzeiger: „Direkt neben dem Kölner Dom erhält Griesheim vor 1000 Gästen den ersten Platz. Ganz nach ihrem Geschmack, oder?“</p> <p>Norbert Leber: „Ja, es war ein tolles Erlebnis, gerade mit dem Ambiente um den Dom herum, mit der Preisverleihung vor hochkarätigen Gästen, darunter die Oberbürgermeister von Leipzig und Köln. Dass Griesheim namhafte Städte hinter sich gelassen hat, das macht mich stolz.“</p> <p>Griesheimer Anzeiger: „Was war das Besondere an der Griesheimer Bewerbung?“</p> <p>Norbert Leber: „Ich glaube, dass wir weiter sind als andere Städte, weil wir das ganze Projekt langfristig angegangen sind, unter starker Beteiligung der Griesheimer Kinder. Für mich ist die Preisverleihung das I-Tüpfelchen einer Entwicklung, die vor 22 Jahren begonnen hat, damals mit der Einführung der Kindersprechstunde.“</p> <p>Griesheimer Anzeiger: „Glauben Sie, dass die Kritiker jetzt verstummen werden?“</p> <p>Norbert Leber: „Wenn sich Kritik an Argumenten orientiert, ist das völlig in Ordnung. Leider gibt es oft Kritik, die man glaubt, äußern zu müssen, nur weil man von einer anderen Partei kommt. Diese Kritik wird verstummen. Außerdem werden viele Kritiker nun nachlassen, weil ihnen jetzt bewusst geworden ist, warum wir das Ganze überhaupt machen.“</p>	<h2>„Konsequent“</h2> <p>Professor Bernhard Meyer im Interview</p> <p>Griesheimer Anzeiger: „Griesheim hat beim Wettbewerb Städte wie Kaiserslautern und Kiel hinter sich gelassen. Was war beim Griesheimer Projekt besser als bei den anderen?“</p> <p>Professor Bernhard Meyer: „Die anderen Wettbewerber sind für eine Station auf einem Weg geehrt worden, den Griesheim bereits vor zehn bis 15 Jahren beschritten hat. Wir sind auf dem ersten Platz gelandet, weil wir nun auf der Spitze einer konsequenten Fortentwicklung stehen. Was in Griesheim geschehen ist, ist nicht überraschend vom Konzept her. Es ist sehr einfach, aber konsequent durchgeführt worden.“</p> <p>Griesheimer Anzeiger: „Wofür werden die 15 000 Euro Preisgeld verwendet?“</p> <p>Prof. Bernhard Meyer: „Wir haben im Stadtgebiet 101 Orte identifiziert, an denen Spielgeräte aufgebaut werden, davon sind bereits 75 Prozent realisiert worden. Für die übrigen 26 haben wir eine Prioritätenliste erstellt, die nach und nach von dem verfügbaren Geld gekauft werden. Das Geld reicht für etwa sieben bis acht Spielgeräte. Anfang 2010 werden alle Geräte installiert sein.“</p> <p>Griesheimer Anzeiger: „Welche Erkenntnis haben Sie während der Preisverleihung in Köln gewonnen?“</p> <p>Prof. Bernhard Meyer: „Bei der Preisverleihung wurde sichtbar, dass Griesheim ein Leuchtturm ist in Sachen Kinderbetreuung. Dass der Vorsprung gegenüber den 118 Mitbewerbern so groß ist, hatte ich nicht gedacht. Es war kein Kopf-an-Kopf-Rennen, sondern wir sind einsame Spitze.“</p>  <p><i>Professor Bernhard Meyer.</i></p> <p>Griesheimer Anzeiger: „Was bedeutet der erste Platz für Sie persönlich?“</p> <p>Prof. Bernhard Meyer: „Vor 25 Jahren habe ich zum ersten Mal einen Vortrag gehalten zum Thema „Spielen kann man überall“. Für mich persönlich ist es nun die Krönung einer langen Entwicklung. Es ist zugleich die Bestätigung, dass sich der Einsatz gelohnt hat.“</p> <p><i>Das Gespräch führte Matthias Voigt.</i></p>
 <p><i>Bürgermeister Norbert Leber.</i></p> <p>Griesheimer Anzeiger: „Welchen Moment werden Sie in Erinnerung behalten?“</p> <p>Norbert Leber: „Als wir zur Preisverleihung kamen, standen mehrere Tafeln in dem großen Raum. Und auf einem stand geschrieben: „Siegerstadt Griesheim!“ Der optische Eindruck beim Hineingehen hat bei mir einen bleibenden Eindruck hinterlassen.“</p> <p><i>Das Gespräch führte Matthias Voigt.</i></p>	

THEMA

Griesheim holt mit dem Projekt „Bespielbare Stadt“ den 1. Platz der Stiftung „Lebendige Stadt“ „Einsame Spitze“ in Sachen Kinderfreundlichkeit

Von Matthias Voigt

„Wie soll ich 1000 Menschen bändigen?“ Dr. Andreas Mattner, Vorstandsvorsitzender der Stiftung „Lebendige Stadt“, steht am Pult und schaut ironisch-provokativ in den altehrwürdigen, holzvertäfelten Gastraum des „Gaffel“, direkt neben dem Kölner Dom. Es ist schwül-heiß in dem übervollen, verwinkelten Raum. Wie es die Kölsche Frohnaturen-Art so ist, haben sich die Einheimischen von den einleitenden Worten des Redners nicht vom beherzten Essen und Kölsch-Trinken abhalten lassen.

Zwischen Vertretern aus Wien, Kaiserslautern, Liverpool und vielen weiteren Städten hat auch eine vierköpfige Delegation aus Griesheim an den massiven Tischen, direkt vor der Bühne, Platz genommen. Kurze Zeit später ist es dann amtlich: Griesheim hat 118 Konkurrenten ausgestochen und den mit 15000 Euro dotierten Hauptpreis gewonnen. Das Projekt „Bespielbare Stadt“ hat den Nerv der Jury getroffen, die einen europaweiten Wettbewerb zur Stadtmobilität von Kindern zu bewerten hatte.

Freudestrahlend treten Professor Bernhard Meyer von der Evangelischen Fachhochschule Darmstadt, Bürgermeister Norbert Leber, Sozialamtsleiterin Karin Hofmann und Gerhard Schecker, Leiter des Bauhofs, nach vorne. Die Jury fand Gries-

heims Bewerbung mit Abstand am überzeugendsten, urteilt deren Vorsteher, der Architekt Hermann Henkel. Beurteilt wurde, welche Stadt die besten Konzepte gefunden und realisiert hat, damit der öffentliche Raum wieder kinderfreundlich gestaltet werden kann. Längst habe die Zahl der Autos in den Städten die Zahl der Kinder übertroffen. Wie also könne der Autofahrer hinterm Steuer dafür sensibilisiert werden, dass er Rücksicht für das weitaus schwächere Glied der Verkehrsteilnehmer, nämlich die Kinder, aufbringen müsse?

Engelbert Lütke Daldrup, Staatssekretär im Verkehrsministerium, warnt, dass alle 17 Minuten in Deutschland ein Kind unter fünf Jahren im Straßenverkehr zu Schaden komme. Deswegen sei der Wettbewerb auch der Frage nachgegangen, welche Stadt die Kinder an den Planungsvorhaben am meisten beteiligt habe, weil diese die Städte aus ganz anderen Perspektiven, sprichwörtlich mit Kinderaugen, sehen.

Mächtig stolz und voller Freude nehmen die Griesheimer unter anerkennendem Applaus den Siegerscheck entgegen. Es sei nicht nur darum gegangen, wie Kinder von einem Ort zum anderen kommen, betont Jurymitglied Henkel. Im Zentrum habe vielmehr gestanden, „wie die Städte von



Die Griesheimer Delegation vor dem Kölner Dom (v.l.): Professor Bernhard Meyer, Sozialamtsleiterin Karin Hofmann, Bauhofleiter Gerhard Schecker und Bürgermeister Norbert Leber. mv-fotos

den Kindern zurückerobert werden können.“

Griesheim, so die Einschätzung mehrerer Experten, habe vor allem deshalb die Nase vorn gehabt, weil ein schlüssiges Konzept vorgelegen habe, das langfristig angelegt gewesen sei und stets auf die Beteiligung der Kinder geachtet habe. Zu dem gesamten Projekt gehörte zunächst, dass man den Grundschulkindern Kreide in die Hand gegeben hatte, um mit deren Zeichnungen auf den Gehsteigen ein Kinderwegenetz Griesheims anzufertigen. Ebenfalls gehört seit Langem zum Repertoire der Stadt die Kindersprechstunde beim Bürgermeister.

Dass die Stadt ihren Kindern auch neue Bewegungs- und Spielreize gibt, die sie gleichzeitig sicher und spannend auf dem Weg zur Schule oder Kindergarten leiten, haben alle Griesheimer seit einigen Monaten zu Gesicht bekommen. Seitdem sind mittlerweile 75 Spielobjekte, im gesamten Stadtgebiet verteilt, auf Gehsteigen installiert worden. Man kann auf Holzstämmen balancieren, sich auf bunte Poller setzen, an metallenen Rohrkolben schwingen, hüpfen oder springen. Insgesamt 101 dieser „definitionsoffenen Objekte“ werden Anfang 2010 die Kinder und Ältere zum kreativen Austesten und Austoben animieren. Die Idee hierzu stammte von Professor Bernhard Meyer. In

Bürgermeister Norbert Leber hatte er einen Mitstreiter gefunden, der sich von Bedenkenträgern nicht hatte beirren lassen. Mit dem Ordnungsamt waren die 101 Flächen im Stadtgebiet ausfindig gemacht worden, der Bauhof hatte die Umsetzung übernommen.

Das Volumen des Projektes „Bespielbare Stadt“ beläuft sich auf 80000 Euro. Darin enthalten sind Forschungsmittel der Ev. Fachhochschule Darmstadt sowie 25000 Euro von Seiten der Stadt Griesheim, der Rest kommt von Sponsoren.

Am Dienstag (8.) erst hatten Norbert Leber und Bernhard Meyer mit 101 Kindern auf dem Schulhof der Friedrich-Ebert-Schule Griesheim zur ersten „bespielbaren Stadt“ Deutschlands ernannt. Das Medieninteresse war kurzerhand mächtig angestiegen. Einen Tag später stehen beide im eng bestuhlten Kölner Gasthaus auf dem Podium, nehmen den Scheck entgegen, und freuen sich über den Lohn der eigenen Beständigkeit. Man sieht überdeutlich, dass sie in diesem Moment voller Genugtuung sind. Weil sie beide stets beteuern, schon viele Jahre für die Interessen der Kinder einzustehen. Norbert Leber sieht denn auch den Preis als „I-Tüpfelchen“ der Kinderpolitik Griesheims. Bernhard Meyer überlegt derweil schon: „Von den 15000 Euro können wir die nächsten sieben Spielgeräte anschaffen.“



Im Schulhof zeigten am Dienstag 101 Kinder der Friedrich-Ebert-Schule auf einem weiß markierten Stadtplan, wo in Griesheim die neuen Spielgeräte stehen. sh-foto

Quelle Bayerische Staatszeitung vom 18.09.2009

Griesheim gewinnt Preis der Stiftung „Lebendige Stadt“

Für das Projekt „bespielbare Stadt“ hat das südhessische Griesheim den mit 15 000 Euro dotierten Preis 2009 der Stiftung „Lebendige Stadt“ erhalten. Griesheim lade mit einfachen Mitteln Kinder zum Spielen ein, teilte die Stiftung in Köln mit. Dies sei ohne großen Aufwand erreicht worden. Eine Jury habe die 28 000 Einwohner große Kommune aus 119 Bewerbungen aus der ganzen Bundesrepublik ausgewählt. Griesheim hatte sich als „erste bespielbare Stadt Deutschlands“ präsentiert. Kinder können hier auf einem Balken balancieren, auf bunten Punkten hüpfen oder über Kugeln springen. Die Stiftung will Vielfalt und Lebendigkeit der Städte fördern.

Quelle Handelsimmobilien Report vom 18.09.2009

Griesheim gewinnt den Stiftungspreis

Die hessische Stadt Griesheim hat beim 9. Europakongress der Stiftung „Lebendige Stadt“ unter dem Motto „Bunte Stadt: Kinder, Medien und Kulturen“ den mit 15 000 Euro dotierten und von der Deutschen Bahn unterstützten Stiftungspreis zum Thema „Wege in der Stadt: Kinderfreundliche Mobilität“ vom Kuratoriumsvorsitzenden der Stiftung „Lebendige Stadt“, Alexander Otto verliehen bekommen. Sie wurde aus 119 Bewerbern für das Projekt „Die bespielbare Stadt“ ausgewählt und prämiert. Anerkennungen gingen nach Kiel, Kaiserslautern und Oberursel. Preiswürdig waren Konzepte, die zur Sicherheit und Mobilität von Kindern im öffentlichen Verkehr beitragen. Überreicht wurde der Stiftungspreis im Beisein des Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup, und des Marketingbereichleiters des Bahnunternehmens DB Stadtverkehr GmbH, Alexander Möller. Einer der kulturellen Höhepunkte des Kongresses war die Welturaufführung des Kölner Domspiels von Michael Batz mit über 2 500 Zuschauern vor der Kulisse des Kölner Doms. Erstmals seit seiner Einweihung im Jahr 1880 stand der Dom dabei im Mittelpunkt des Schauspiels.

Quelle Rhein-Main-Zeitung vom 18.09.2009

„Bespielbare Stadt“: Griesheim gewinnt

lasc. GRIESHEIM. Der mit 15 000 Euro dotierte Preis der Stiftung „Lebendige Stadt“ geht in diesem Jahr an Griesheim. Unter 119 eingereichten Bewerbungen zum Thema „Wege in der Stadt: Kinderfreundliche Mobilität“ konnte sich die südhessische Kommune mit ihrer Idee einer „bespielbaren Stadt“ durchsetzen. Dort verschönern 101 Spielgeräte Kindern den Weg zur Schule. Kindertelefone, Bänke oder in den Boden eingelassene Spielfelder laden zum Verweilen ein und bringen die Schüler zusammen. Dass dadurch Kinder einmal nicht nur nach Aspekten der Verkehrssicherheit bewertet werden, sondern ihnen ermöglicht wird, sich auf öffentlichen Wegen frei zu bewegen und spielen zu können, hat die Jury beeindruckt. Sie sprach von einer Rückeroberung der Straße für Kinder und Jugendliche.

Drei weitere Städte erhielten eine Anerkennung, darunter Oberursel mit dem Projekt „Oberursel unter der Lupe“. Dort hielten Kinder und Jugendliche gemeinsam mit Fachleuten Mängel an Spielplätzen, Grundflächen, Schulwegen oder Sportanlagen fest, die nun beseitigt werden sollen.

Quelle Frankfurter Neue Presse vom 19.09.2009

„Vorbildliche“ Idee

Oberursel. Die gemeinnützige Stiftung „Lebendige Stadt“ hat am Mittwoch zum Auftakt des internationalen Kongresses „Bunte Stadt – Kinder, Medien und Kulturen“ den Stiftungspreis 2009 an das hessische Griesheim verliehen. Die Stadt Oberursel erhielt eine Anerkennung für die Arbeit „Oberursel unter der Lupe“, mit der sie sich für die Auszeichnung beworben hatte. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde in den WDR Studios in Köln-Bocklemünd unter anderem über kinderfreundliche Stadtgestaltung, Medien im öffentlichen Raum sowie über kulturelle Vielfalt und Integration gesprochen. Bei „Oberursel unter der Lupe“ konnten Kinder und Jugendliche unter fachlicher Begleitung Mängel an Spielplätzen, Grünflächen, Schulwegen, Verkehrsstraßen und Sportanlagen aufspüren. Diese wurden in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst, der in den kommenden Wochen und Monaten abgearbeitet werden soll. Diese Idee, wie man die Meinung von Kindern und Jugendlichen in die Stadtgestaltung einbinden könnte, lobte die Stiftung als „vorbildlich“.

Stiftungsrat

Vorsitzender:

Dr. Hanspeter Georgi

Minister für Wirtschaft und Arbeit a. D., Saarland

Weitere Mitglieder:

Dr.-Ing. Daniel Arnold

Vorstand, Deutsche Reihenhaus AG

Hartmut Bartels

Finance Director, Stage Entertainment G.m.b.H.

Dr. Karl-Heinz Daehre

Minister für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt

Raimund Ellrott

GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Niederlassungsleiter Büro Hamburg

Dr. Alexander Erdland

Vorsitzender des Vorstandes, Wüstenrot & Württembergische AG

Dr. Eckart John von Freyend

Aufsichtsratsmitglied, IVG Immobilien AG

Arved Fuchs

Polarforscher

Dr. Roland Gerschermann

Geschäftsführer, F.A.Z. G.m.b.H.

Tanja Gönner

Ministerin für Umwelt, Baden-Württemberg

Dr. Herlind Gundelach

Senatorin für Wissenschaft und Forschung, Freie und Hansestadt Hamburg

Joachim Herrmann, MdL

Staatsminister des Innern, Freistaat Bayern

Susanne Heydenreich

Intendantin Theater der Altstadt, Stuttgart

Christoph Ingenhoven

Ingenhoven Architekten

Burkhard Jung

Oberbürgermeister Leipzig

Ingeborg Junge-Reyer

Bürgermeisterin und Senatorin für Stadtentwicklung, Berlin

Folkert Kiepe

Beigeordneter, Deutscher Städtetag

Maik Klokow

Geschäftsführer, Unternehmensgruppe Klokow

Prof. Dr. Rainer P. Lademann

Geschäftsführer, Dr. Lademann & Partner

Hermann-Josef Lamberti

Mitglied des Vorstandes, Deutsche Bank AG

Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup

Staatssekretär a. D.

Prof. Dr. Volkwin Marg

Architekt, Gerkan, Marg und Partner

Ingrid Mössinger

Generaldirektorin der Kunstsammlungen Chemnitz

Klaus-Peter Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats, Commerzbank AG

Helma Orosz

Oberbürgermeisterin Dresden

Gisela Piltz, MdB

Innen- und kommunalpolitische Sprecherin der F.D.P. Bundestagsfraktion

Matthias Platzeck, MdL

Ministerpräsident Brandenburg

Dr. Wolfgang Reiniger

Oberbürgermeister a. D., Essen

Peter Rieck

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender a.D., HSH Nordbank AG

Bärbel Schomberg

Vorsitzende der Geschäftsführung, Aberdeen Immobilien Kapitalanlagegesellschaft mbH

Hermann Graf von der Schulenburg

Vorsitzender des Vorstandes, DB Stadtverkehr GmbH

Dr. Wolfgang Schuster

Oberbürgermeister Stuttgart

Edwin Schwarz

Wirtschafts- und Planungsdezernent Frankfurt/Main

Prof. Dr. Burkhard Schwenker

Chief Executive Officer, Roland Berger Strategy Consultants

Dr. Markus Söder, MdL

Staatsminister für Umwelt und Gesundheit, Freistaat Bayern

Alexander Stuhlmann

Vorstandsvorsitzender a. D., WestLB AG

Dr. Johannes Teysen

Mitglied des Vorstandes, E.ON AG

Prof. Christiane Thalgott

Stadtbaurätin i. R., München

Dr. Bernd Thiemann

Aufsichtsratsvorsitzender, Hypo Real Estate Holding AG

Dr. Michael Vesper

Generaldirektor Deutscher Olympischer Sportbund

Prof. Jörn Walter

Oberbaudirektor, Freie und Hansestadt Hamburg

Prof. Dr. Martin Wentz

Geschäftsführer, WCP G.m.b.H.

Dr. Joachim Wieland

Sprecher der Geschäftsführung, Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG

Kuratorium**Vorsitzender:****Alexander Otto**

Geschäftsführungsvorsitzender, ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG

Stv. Vorsitzender:**Wolfgang Tiefensee, MdB**

Bundesminister a. D.

Weitere Mitglieder:**Prof. Dr. Willi Alda**

Universität Stuttgart

Dr. Jürgen Bersuch

Vorstand, Werner Otto Stiftung

Peter Harry Carstensen, MdL

Ministerpräsident Schleswig-Holstein

Hildegard Müller

Vorsitzende der Hauptgeschäftsführung, Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.

Joachim Plessner

Mitglied des Vorstandes a. D., Eurohypo AG

Olaf Scholz, MdB

SPD Landesvorsitzender Hamburg, Stellv. SPD-Parteivorsitzender, Bundesminister a. D.

Vorstand

Vorsitzender:

Dr. Andreas Mattner

Präsident ZIA Deutschland

Geschäftsführer, ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG

Weitere Mitglieder:

Michael Batz

Theatermacher und Szenograf

Friederike Beyer

Geschäftsführerin, Beyer und Partner

Gerhard Fuchs

Staatsrat für Stadtentwicklung und Umwelt a. D., Freie und Hansestadt Hamburg

Robert Heinemann, MdHB

Geschäftsführer, „Lebendige Stadt“ Veranstaltungs-G.m.b.H.

Prof. Dr. Dittmar Machule

Em. Professor an der HafenCity

Universität Hamburg, Department Stadtplanung

André Poitiers

Architekt

Prof. h.c. Dr. h.c. Fritz Schramma

Oberbürgermeister a. D., Köln