

Kinder und Jugendliche bewegen die Stadt

Die Beteiligung von Kindern ist gesetzlich verankert und sollte daher selbstverständlich sein. In der Realität findet die Beteiligung dann aber oft doch nicht statt oder wird beschränkt auf die Information. Dabei zeigt sich in der Praxis, dass die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen – wenn sie ernst genommen wird – immer auch zu Ergebnissen führt, die allen Generationen zugute kommen.

Lebensbereiche für Kinder und Jugendliche werden in der Regel von Erwachsenen geplant. Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen werden dabei nicht immer berücksichtigt. Echte Gründe, Kinder nicht zu beteiligen, gibt es nicht, dagegen eine Vielzahl gelungener Projekte, die zum Nachahmen motivieren. Mitentscheiden sollen Kinder und Jugendliche bei der Stadt- und Verkehrsplanung, in der Wohn- und Spielraumgestaltung, im Freizeit- und Umweltbereich und bei weiteren Vorhaben, die ihre Interessen berühren – so steht es in Artikel 3 der UN-Kinderrechtskonvention.

Orte für Kinder und Jugendliche unterscheiden sich voneinander: Kinderorte lassen Aktivitäten zu, die Platz benötigen und zum Spielen

anregen, Jugendorte ermöglichen die Teilnahme am öffentlichen Leben, aber auch den Rückzug. Diese Orte in den autogerechten Städten und Gemeinden zu schaffen, ist Aufgabe der Planenden wie der Politik. Dafür braucht es Projekte in den Kommunen und einen Dreiklang an Maßnahmen:

1. Politische Aktivitäten (Präsenz in Ausschüssen und Unterstützung der Verwaltungsspitze),
2. die intensive Zusammenarbeit zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zwischen Kitas, Schulen und Eltern (Schulisches Mobilitätsmanagement),
3. eine Stadt- und Verkehrsplanung, die die Nutzung des Raumes im Sinne eines „Design für alle“ ermöglicht und die Beteiligung junger Menschen regelmäßig durchführt.

Junge Wissenschaftler*innen bewegen Stadt und Planung

Projekte in der Planung sind meist Experimente, die eine Verbesserung hervorbringen sollen. Aber was ist, wenn ein Projekt scheitert? Scheitern gilt in der Gesellschaft als Tabuthema, in der Wissenschaft aber gibt es einen ganz anderen Ansatz: Scheitern als Chance!

Im Zuge eines Uni-Projektes setzten sich Studierende mit Scheitern in der Städtebauförderung auseinander. Außerdem wurde der Umgang mit gescheiterten Projekten in der Praxis beleuchtet. Die Prämisse lautete: Aus seinen Fehlern lernt man am besten! Dementsprechend wurde der Fokus auch auf worst-practice-Beispiele gelegt. Mit Expert*innen, Forscher*innen und Außenstehenden wurden dazu Leitfaden-Interviews geführt. Viele

Antworten und Erkenntnisse aus den Interviews durften nicht veröffentlicht werden. Einige Befragte wichen Fragen zu gescheiterten Projekten aus oder verneinten diese. Mit Scheitern sollte aber offener umgegangen werden, damit es mehr Raum für und damit mehr Vertrauen in Experimente in der Planung geben kann. Scheitern ist keine Innovationsbremse, sondern ein Innovationsmotor!



Schulkinder in verkehrsberuhigter Zone

Impressum:

UMKEHR e.V.

Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt

FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstr. 20, 13357 Berlin
Fon 030-492.74.73,
Fax 030-492.79.72

info@fuss-ev.de / www.fuss-ev.de
info@umkehr.de / www.umkehr.de
info@buvko.de / www.buvko.de
facebook.com/fussverkehr.de
twitter.com/fussverkehr_de

Bildnachweis:

Seite 1: Cordelia Polinna,
Seite 2: Marie-Fleur Brandes / FUSS e.V.,
Seite 3: Norbert Michalke/Changing Cities,
Seite 4: FUSS e.V.

Texte und Redaktion:

Frank Biermann, Stefan Lieb,
Patrick Riskowsky

Layout:

neuWerk, Bremen

Druck:

Senser Druck, Augsburg



BUVKO 2019 Ergebnisse

22. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

Mensch und Stadt in Bewegung

„Menschen und Städte in Bewegung versetzen“ – in diesem Faltblatt finden Sie einen Rückblick auf die Diskussionen und Ergebnisse des 22. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) vom März 2019 in Darmstadt. Das Motto des Kongresses sahen wir vielschichtig und in Wechselbeziehung: Es ging uns nicht nur um verkehrliche Aspekte, sondern auch darum, wie Bürger*innen und Planer*innen Städte in Bewegung setzen.

Planung bewegt Mensch und Stadt

Seit der Nachkriegszeit wurden viele Städte in Deutschland entsprechend dem Leitbild der autogerechten Stadt umgebaut. Der Autoverkehr bringt jedoch Nachteile mit sich, nicht nur in Form umweltschädlicher Emissionen, sondern auch wegen der hohen Flächeninanspruchnahme.

Das Leitbild der autogerechten Stadt und der damit verbundene Flächenkonsum werden inzwischen infrage gestellt. Angesichts zunehmender Flächenkonkurrenzen erscheint es absurd, so viel öffentlichen Raum dem Auto zu überlassen. Ein „postfossiler Stadtumbau“ könnte große Flächen freisetzen.

Wir sehen die Verkehrswende nicht allein als Problem, das technisch gelöst werden kann. Um eine nachhaltige Mobilität zu entwickeln, müssen Fragen des Städtebaus, der Verkehrsplanung, der Gestaltung öffentlicher Räume, von Handel und Gewerbe usw. gemeinsam betrachtet werden. Eine erfolgreiche Verkehrswende braucht vor allem die Zivilgesellschaft. Besonders Familien, Studierende und ältere Menschen möchten und müssen in gemischt genutzten Quartieren mit kurzen Wegen wohnen – das muss durch Stadt- und Verkehrsplanung ermöglicht werden. Es braucht zudem gut gestaltete Räume, welche die verschiedenen Nutzungen in der Stadt wie „Kitt“ zusammenhalten und Voraussetzungen für die Stadt der kurzen Wege schaffen.



Intensive Nutzung des öffentlichen Raumes

Damit mehr Menschen zu Fuß gehen, müssen Anreize geschaffen werden. Pragmatismus und positive Grundhaltungen zur Umwelt und Gesundheit dienen dabei als Motivation. Quartiere mit hoher städtebaulicher Dichte, Mischnutzungen und damit einer guten Erreichbarkeit von Zielen laden zum täglichen Gehen ein. Darüber hinaus ist Sicherheit wichtig für Zufußgehende, sowohl in Bezug auf Verkehrsunfälle als auch auf Kriminalität.

Wo die Distanzen weiterhin zu groß sind, um zu gehen, wie zum Beispiel für Pendler*innen aus dem Umland, müssen umweltverträgliche Alternativen zum Autoverkehr geschaffen werden, wie mit dem Ausbau des ÖPNV oder Bike-Sharing-Angebote in den Städten.

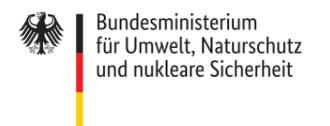
Grußwort

Unter dem Motto „Mensch und Stadt in Bewegung“ hat sich der 22. Bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) mit den vielen Facetten der städtischen Mobilität beschäftigt. Vom zu Fuß gehen über das Fahrradfahren bis hin zu Seilbahnen als Teil des ÖPNV wurden ganz unterschiedliche Formen der Fortbewegung diskutiert.

Der Kongress hat wieder Impulse für eine Verkehrswende und eine nachhaltigere Mobilität geliefert. Damit trägt er dazu bei, dass die Klimaschutzziele eingehalten und in den Städten saubere Luft, weniger Lärm und mehr Lebensqualität ermöglicht werden.

Svenja Schulze
Bundesministerin für Umwelt,
Naturschutz und nukleare
Sicherheit

Der 22. BUVKO wurde durch das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt gefördert.



Umwelt
Bundesamt

Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress BUVKO

Seit 1979 wird der BUVKO regelmäßig in wechselnden Städten von UMKEHR e.V., FUSS e.V. und örtlichen Initiativen organisiert, seit 2009 zusätzlich mit Universitäten kooperiert. Beim BUVKO werden Informationen „auf Augenhöhe“ zwischen Laien, Aktiven und Fachleuten ausgetauscht, diskutiert, sowie Kontakte geknüpft und gepflegt. Der BUVKO ist Fachtagung und Impulsgeber für mehr Bewegung in der Verkehrspolitik.

Im März 2019 trafen sich rund 440 Wissenschaftler*innen, Mitarbeiter*innen aus Verwaltungen, sowie Vertreter*innen von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen zum 22. BUVKO in Darmstadt. Die Teilnehmenden und Vortragenden diskutierten die verschiedenen Blickwinkel von „Mensch und Stadt in Bewegung“.

Weitere Informationen, Vortragsfolien, Fotos etc. finden Sie unter www.buvko.de › Ergebnisse

Wenn Sie an den vorherigen Kongressen interessiert sind, gehen Sie bitte zu www.buvko.de › Rückblick

Wir danken der Hochschule Darmstadt, dem Forum Mensch und Verkehr der SRL, autofrei leben!, JuMo – Junge Menschen und Mobilität, weGerecht e.V., sowie den Ortsgruppen Darmstadt von ADFC und VCD für die gute Zusammenarbeit beim 22. BUVKO!

Der 23. BUVKO findet voraussichtlich im März 2021 in München sowie in Kooperation mit weiteren Institutionen und Verbänden vor Ort statt.



Bund, Länder und Kommunen zum Gehen bewegen

Fußverkehr ist in Verwaltungen wie in der Politik auf allen Ebenen ein recht junges Thema, obwohl das Zufußgehen die älteste Fortbewegungsart des Menschen darstellt. Die Selbstverständlichkeit des Gehens hat die Notwendigkeit des Planens und Förderns dieser wichtigen Verkehrsart lange Zeit untergraben.

Kommunen auf die Füße stellen
Kommunen helfen Impulse von außen. Außenstehende, die engagiert und kompetent sind, wirken inspirierend. Es müssen „alle an einen Tisch gebracht werden“: Mitarbeiter*innen aus den verschiedenen Verwaltungsabteilungen und Verbänden vor Ort sollten kurz- und langfristige Ziele für die Gemeinde festlegen. Inspirierend dafür können Fußverkehrs-Checks sein. Schließlich brauchen die Kommunen mindestens eine verantwortliche Person in der Verwaltung, die Hinweise entgegen nimmt, Ideen einbringt und alle fußverkehrsrelevanten Vorgänge mit Einspruchsmöglichkeit auf den Tisch bekommt.

Auch ein Austausch unter Kommunen kann befruchtend wirken: FUSS e.V. bemüht sich um eine bundesweite Vernetzung fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Deutschland, die gezielt Informationen untereinander austauschen und als Botschafter in ihrem jeweiligen Bundesland fungieren können.

Weitere Informationen siehe www.fussverkehrsstrategie.de und www.fussverkehrs-check.de

Bei Bund und Ländern den Fuß in die Tür bekommen

Auf diesen politischen Ebenen ist das Gehen noch schwerer zu verankern als bei den Kommunen. Umweltbundesamt und Bundesumweltministerium sind auf Bundesebene Initiatoren von weitergehenden Konzepten. So wurde u.a. eine Studie in Auftrag gegeben, wie die Umsetzung einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie gelingen kann. Das Bundesverkehrsministerium will sich mit dem Thema befassen.

In drei Bundesländern wird der Fußverkehr gezielt gefördert

- › In Baden-Württemberg erhalten Kommunen Förderungen für Fußverkehrs-Checks, die Richtlinie für die Anlage von Zebrastreifen ist deutlich verbessert worden.
- › In Hessen wurde die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen gegründet, mit deren Hilfe neben Checks auch Investitionsförderungen angeboten werden.
- › Berlin hat seit 2011 eine Fußverkehrsstrategie, der Fußverkehr wird nun auch im Mobilitätsgesetz gefördert werden.

Weitere Informationen siehe www.uba.de › Publikationen
› Suche „Geht doch!“

Bürger*innen bewegen die Stadt

Stadt ist niemals statisch – Stadt verändert sich nicht von allein, sie wird entwickelt! Aber durch wen? Das muss durch engagierte Bürger*innen herausgefunden und benannt werden. Ist Stadt nur gebauter Raum?



Konfliktflächen sichtbar machen

Nein, Stadt ist auch sozialer und politischer Zusammenhang, der selbstverständlich durch Machtverhältnisse, die sich auch in der Verteilung des öffentlichen Raumes ausdrücken, beeinflusst wird. Diese Verhältnisse müssen von den engagierten Bürger*innen deutlich gemacht werden, zum Beispiel mit im wahrsten Wortsinn plakativen Mitteln. Dabei sind Zahlenangaben durchaus hilfreich, sind aber allein nicht ausreichend. Die wohl wichtigste Zahlenangabe: Nicht zu viele Ziele angehen und benennen. Ziele müssen einfach und verständlich gehalten werden. Die Konflikte müssen jedoch benannt werden. Das tut manchmal weh, ist aber nötig. Wer Visionen hat, muss nicht zum Arzt, soll diese aber der Öffentlichkeit zeigen und zumindest in Ansätzen verdeutlichen.

„Wer macht Politik für wen?“ darf nicht nur eine Frage an die Parteien sein, sondern auch an die Aktiven selbst. Nicht nur weil es erfolgversprechender ist, sollte die Antwort darauf „All ages, all genders, all abilities!“ lauten. Dabei sind Bündnisse hilfreich – diese sollten sich nicht nur aus den „üblichen verdächtigen“ Verkehrsorganisationen zusammensetzen. Partner außerhalb der eigenen Blase müssen gefunden und für das gemeinsame Ziel begeistert werden. Das funktioniert bundesweit, lokal und auf Landesebene:

- › Beim Abwehrkampf gegen e-Roller auf Gehwegen schloss sich FUSS e.V. erfolgreich mit Sehbehinderten-, Senioren- und Sozialverbänden zusammen.
- › Bei der Umwandlung des Österreicher Platzes in Stuttgart von einem Parkplatz zu einem „Mehrzweckbereich“ mit temporär unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten für Menschen waren es Künstler*innen, die sich mit Anwohner*innen und Verbänden zusammaten.
- › Aus dem erfolgreichen Fahrrad-Volksentscheid Berlin entstand mit Unterstützung anderer Organisationen in vielen Sitzungen mit der Verwaltung das Mobilitätsgesetz, das erste seiner Art in Deutschland, das konsequent den Umweltverbund im Verkehr fördern soll.

Beim Gegen- und Miteinander mit Verwaltungen und Parteien sollten sich die Bürger*innen stets bewusst sein: „Wer etwas erreichen will, sucht Wege. Wer etwas verhindern will, findet Gründe.“

Mehr in „mobilogisch!“

Die ausführliche Nachbereitung des 22. BUVKO erfolgt in den Ausgaben 2/19 und 3/19 der Zeitschrift mobilogisch!. Bestellung: abo@mobilogisch.de
Fax: 030/492 79 72

mobilogisch!, die Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, erscheint viermal im Jahr. Ein Abonnement mit 6 Ausgaben kostet 30 Euro.

Weitere Informationen unter www.mobilogisch.de.

Unterstützen Sie den Mobilitätswandel!

UMKEHR e.V., das Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, sowie FUSS e.V., der Fachverband Fußverkehr Deutschland informieren und beraten Organisationen und Einzelpersonen zum umweltgerechten, sicheren Verkehr.

Informationen über unsere gemeinsamen Vorhaben finden Sie unter www.fuss-ev.de › Projekte. Bitte nutzen Sie für Ihre Spende unsere unten genannten Konten. Sie erhalten zum Anfang des Folgejahres automatisch eine Spendenbescheinigung von uns.

Konten Postbank Berlin
BIC: PBNKDEFF
UMKEHR e.V.: IBAN DE81 1001 0010 0331 9781 02
FUSS e.V.: IBAN DE74 1001 0010 0226 2651 06



Werden Sie FUSS e.V.-Mitglied

Der Beitrag für ein Jahr beträgt 40 Euro, ermäßigt 30 Euro (inkl. Bezug der Vereinszeitschrift mobilogisch!).

U30 beim BUVKO

Zum ersten Mal bot der BUVKO spezielle Angebote für junge Erwachsene an. Erfreulich viele junge Menschen kamen nach Darmstadt. Sie gründeten ein „Junges Netzwerk BUVKO“.

Infos zum Programmangebot www.buvko.de › U30