



Foto: Kinderbüro – Die Lobby für Menschen bis 14

# An den Kindern Maß nehmen

**Auto am Fußweg!**  
Das geht gar nicht, befinden die Kinder bei der Stadteilbegehung in Graz, veranstaltet vom „Kinderbüro – Die Lobby für Menschen bis 14“

**Kinder und ältere Menschen nutzen den öffentlichen Raum am meisten. Wo sie sich wohl fühlen, fühlen sich alle wohl. Sie sind daher der beste Indikator dafür, ob ein Verkehrssystem funktioniert oder nicht.**

Von Doris Neubauer

Die Situation kennen viele aus dem Alltag: Eine ältere Person im Rollstuhl samt Begleitperson begegnet einem Papa mit Kinderwagen auf dem Gehsteig. Für beide reicht der Platz nicht aus. „Einer muss auf die Straße ausweichen“, schildert **Katja Hausleitner** vom „Kinderbüro - Die Lobby für Menschen bis 14“ in Graz die gefährliche Szene. Die Expertin, die sich seit dem Jahr 2012 für die Anliegen der Kleinsten stark macht, fordert „Gehwege mit ausreichender Breite, wo auch gut aneinander vorbeigehen möglich ist.“ Ein familiengerechtes Wegenetz ist Grundvoraussetzung dafür, dass sich Kinder und Jugendliche allein oder mit Freundinnen und Freunden sicher im Straßenverkehr bewegen können. Dazu gehören auch andere „Maßnahmen, die das Gehen stärken und den motorisierten Verkehr reduzieren“, erklärt Hausleitner. Von flächendeckend Tempo 30, verkehrsberuhigten Bereichen wie Wohnstraßen oder Spielstraßen insbesondere im Schulumfeld bis hin zu schattigen Sitzmöglichkeiten.



Foto: Kinderbüro – Die Lobby für Menschen bis 14

**Katja Hausleitner**

**Kinderbüro – Die Lobby für Menschen bis 14**

„Kinder nutzen neben älteren Menschen den öffentlichen Raum am stärksten. Sie sind ein Indikator – ein öffentlicher Raum, der für sie passt, hat eine gute Qualität für alle Menschen.“

**Jeder Weg eine Spielfläche**

Um Kinder zu ermutigen, selbstständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, ist eine weitere Komponente unerlässlich: „Für Kinder ist jeder Weg eine Spielfläche“, meint die Expertin, die seit dem Jahr 2014 in Begehungen mit den jungen Menschen deren Sicht und Bedürfnisse erforscht. Während Barrieren

wie Schilder oder Mülltonnen den Weg versperren, bereichert beispielsweise ein mobiler Bücherbus das Unterwegssein. „Anbindungen an Kleinnaturräume wie Wasser, aber auch Brachflächen, wo es etwas zu entdecken gibt“, laden, so Hausleitner, ebenfalls ein, aktiv mobil zu sein. Das wirkt sich nicht nur positiv auf ihre Gesundheit aus, die jungen Menschen sammeln zudem Erfahrungen mit dem Straßenverkehr. Ein kindergerechtes Wegenetz ist Hausleitners Ansicht nach eine wichtige Basis für eine funktionierende Stadt- und Verkehrsplanung, denn: „Kinder nutzen neben älteren Menschen den öffentlichen Raum am stärksten. Sie sind ein Indikator. Ein öffentlicher Raum, der für sie passt, hat eine gute Qualität für alle Menschen.“

**Verweilen ermöglichen**

Die Covid-19-Pandemie fordert neue Verweilqualitäten. Das bestätigt die Soziologin **Susanne Dobner**, die sich bei „queraum. kultur- und sozialforschung“ mit Mobilität von Kindern, Jugendlichen sowie Seniorinnen und Senioren beschäftigt. Von Aufzügen in U-Bahn-Stationen profitiere auch eine junge Person, die temporär durch eine Knieverletzung in ihrer Bewegung eingeschränkt ist. Nicht nur barrierefreie Räume – die Möglichkeit zum Verweilen trägt ebenfalls zur Mobilität von allen Menschen bei. Das macht ein Beispiel aus den durch Covid-19 bedingten Lockdowns deutlich: „Wenn nur ein paar Leute in ein Geschäft

dürfen, andere Personen aber nicht in der Lage sind, draußen 20 Minuten im Stehen zu warten, schränkt das die Teilhabe und Sichtbarkeit von Personengruppen im öffentlichen Raum ein“, nennt Dobner ein konkretes Problem, für das die sogenannten „Mobilitäts-Scouts“ eine

» Begegnet ein Rollstuhl einem Kinderwagen auf dem Gehsteig ... «

Lösung gefunden haben: Engagierte ältere Menschen, die im Rahmen des gleichnamigen Projekts von queraum betreut werden, haben mit Geschäften sowie den Wiener Linien Kontakt aufgenommen und Sitzgelegenheiten organisiert.



Foto: Sarah Frühling

**Susanne Dobner**

**queraum. kultur- und sozialforschung**

„Wenn nur ein paar Leute in Geschäfte dürfen, andere Personen aber nicht in der Lage sind, draußen 20 Minuten im Stehen zu warten, schränkt das die Teilhabe und Sichtbarkeit von Personengruppen im öffentlichen Raum ein.“

**Brainstorming zu gehfreundlichen Umgebungen:**

Ältere Menschen haben als Expertinnen und Experten für ihre Lebenswelten eine andere Sicht auf die Dinge.



Foto: queraum. kultur- und sozialforschung



Neben der baulichen Infrastruktur stellt oft die Bedienbarkeit von Ticketautomaten sowie die zunehmende Digitalisierung für ältere Personen eine Herausforderung dar. Nicht zuletzt weil eine nachträgliche Anpassung aufwändig und kostenintensiv ist, plädiert Dobner deshalb für die frühzeitige Einbeziehung der Betroffenen: „Diese älteren Menschen haben als Expertinnen und Experten für ihre Lebenswelten eine andere Sicht auf die Dinge“, ist sie überzeugt und betont: „Es geht aber nicht nur darum, die älteren Personen pro forma einzubeziehen, sondern ihre Ideen und Vorschläge auch ernsthaft umzusetzen. Das sind zwei Paar Schuhe.“

### Haltestellenansagen durch Kinder

Was für Seniorinnen und Senioren gilt, das trifft genauso auf die Einbeziehung der Jüngsten in die Verkehrsplanung zu. „Die Kindersicht wird noch viel zu wenig mitgedacht“, spricht Katja Hausleitner vom Kinder-

büro aus Erfahrung, „da besteht Aufholbedarf.“ Es brauche einen Paradigmenwechsel, der nicht von heute auf morgen stattfinden kann. Der lange

### » Die Kindersicht wird noch viel zu wenig mitgedacht «

Atem mache sich bezahlt. „Die Kinder des vom Kinderbüro betreuten Kinderparlaments Graz haben erreicht, dass rund um die Kinderrechte-Woche im November für ein paar Monate die Ansagen an stark frequentierten Straßenbahn-Haltestellen durch Kinder erfolgen“, nennt Hausleitner ein Beispiel für erfolgreiche Inklusion im Öffentlichen Verkehr. Es ist ein kleiner Schritt mit großer Wirkung, wie Rückmeldungen zeigen. Die jungen Fahrgäste würden im Öffentlichen Verkehr besser wahrgenommen. Sie sind nicht die Einzigen, die von der Aktion profitieren: Auch so manchen Erwachsenen zaubern die Kinderstimmen an der Haltestelle ein Lächeln ins Gesicht.

### » aus der Forschung



Foto: Ostfalia M. Nickel

Jana Kühl

**Professorin für Radverkehrsmanagement Ostfalia Hochschule**

### » Wandel der verkehrsplanerischen Praxis beschleunigen «

Mit den in Deutschland neu geschaffenen Professuren für Radverkehr werden Radverkehrsthemen nun dezidiert in der Lehre aufgegriffen und Studierende ausgebildet, um Maßnahmen zur Radverkehrsförderung umzusetzen. Es rückt eine neue Generation an Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplanern nach, die nachhaltige Mobilitätslösungen mit Nachdruck angeht und damit einen Wandel der Praxis beschleunigt, welche sich bisher zu einseitig auf den Autoverkehr konzentriert hat. In der Planungspraxis können wissenschaftliche Begleitforschungen dazu beitragen, geeignete Radverkehrslösungen zu entwickeln. Auch bieten Erkenntnisse der Radverkehrsforschung Orientierungen und Argumente zur Entwicklung des Radverkehrs. Der Bedarf hierfür ist groß. Viele Kommunen sind längst um eine Förderung des Radverkehrs bemüht, doch mangelt es oft an Unterstützung auf der Suche nach geeigneten Umsetzungen.