

## PARTIZIPATION IN MOBILITÄT UND VERKEHR

Share



„Bäume haben Wurzeln, ich habe Beine.“ Dieses Zitat des amerikanischen Schriftstellers und Literaturwissenschaftlers George Steiner beschreibt die Fähigkeit und den Drang des Menschen, mobil sein zu wollen.

Mobilität ist nicht unbedingt in zurückgelegten Kilometern messbar, sondern ist auch ein subjektiver Parameter: Das Mobilitätsempfinden hängt von individuellen Wünschen und Bedürfnissen ab, die wiederum von gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Vorstellungen geprägt werden. Die Verkehrsleistung, die zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen aufgewendet wird, hängt somit mit subjektiven Komponenten zusammen, aber auch mit der räumlichen Verortung von Alltagszielen. Mobilität ist nicht nur eine Frage des Verkehrswesens, sondern auch der räumlichen Entwicklung und der Raumplanung.

Die immer größer werdenden Entfernungen zwischen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstätten machen eine erhöhte Mobilität für viele – gewissermaßen als Grundlage des Soziallebens – erforderlich. Auch die Zunahme des Freizeit- und Urlaubsverkehrs hat dazu beigetragen, Mobilität zu einem Massenphänomen werden zu lassen (nach [Horst Opaschowski](#)).

Ähnliches gilt auch für den Transport von Gütern: Globalisierung, Liberalisierung und Produktionslogistik haben das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahrzehnten stark steigen lassen.

Das Transportaufkommen verteilt sich auf verschiedene Verkehrsträger, diese Aufteilung wird "Modal Split" genannt. Der Personennahverkehr umfasst den nichtmotorisierten Individualverkehr – Fuß- oder Fahrradverkehr –, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr – PKW bzw. Motorrad. Da der motorisierte Individualverkehr einen hohen Anteil am Verkehrsaufkommen einnimmt, ist der Begriff „Verkehr“ oft negativ konnotiert: Abgase, Lärm, Flächenversiegelung, Staus oder gar Unfälle mit Verletzten und Toten beeinträchtigen die Lebensqualität aller.

### Downloads / Links Europa

- >> Dieses Thema als pdf- Datei downloaden (1,04 MB)
- >> [EU- Weißbuch Verkehr](#) (Europäische Kommission 2001)
- >> Website mit Informationen zur Überarbeitung des EU- Weißbuches Verkehr unter dem Titel "[Future of Transport](#)" (2009)
- >> [European mobility week 2009](#)

### Links Österreich

- >> [Klima:aktiv mobil](#) Aktions- und Beratungsprogramme im Hinblick auf umweltfreundliches Zurücklegen von Wegen
- >> [Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik](#) TU Wien
- >> [Verkehrsclub Österreich](#)
- >> [Umweltberatung](#) - Informationen über umweltfreundliche Mobilität in Österreich
- >> [Zukunft Ennstal](#) - ARGE Intermodale Verkehrsplanung
- >> Österreichische [RadfahrerInnen-Interessenvertretung](#)
- >> [Abenteuer Radfahren](#) - ein Projekt über Radfahren in Wien
- >> der Österreichische [Verein für FußgängerInnen](#)
- >> [Verkehrswissensplattform](#) (mit umfangreicher erweiterter Suche auch für nicht- registrierte UserInnen)



*"Beteiligung setzt umfassende Information der BürgerInnen, Offenheit und faire Spielregeln in allen Verfahren voraus. Werden diese Bedingungen nicht erfüllt kann Bürgerbeteiligung zur Bürgertäuschung werden. Verkehrsplanung ohne Beteiligung ist verantwortungslose Experten- oder Politikerarroganz."*

Verkehrsprobleme stellen eine komplexe Planungsaufgabe dar, in der interdisziplinäre Konzepte und Maßnahmen und BürgerInnenbeteiligung auf breiter Basis als Garant für innovative Lösungsansätze gefragt sind. Drei – sich ergänzende – Strategien, mit der Verkehrsproblematik umzugehen, sind:

- Verkehr vermeiden durch eine Verringerung zurückgelegter Entfernungen
- Verkehr verlagern durch den Wechsel von einem stärker umweltbelastenden zu einem weniger umweltbelastenden Verkehrsmittel
- Verkehr verträglicher abwickeln durch einen sparsameren, leiseren und sichereren Verkehrsablauf.

Ziele einer nachhaltigeren Gestaltung von Verkehr sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Mobilität. In diesem Sinn kommt bewusstseinsbildenden Maßnahmen große Bedeutung zu. Auf lokaler Ebene kann eine wichtige Maßnahme von umweltfreundlichem Mobilitätsmanagement der Ausbau von Fuß- und Radwegenetzen sein; eine Aufgabe, in die sinnvollerweise BürgerInnen als AlltagsexpertInnen eingebunden werden sollen. Die [Umweltberatung Österreich](#) bietet daher eine Ausbildung zum kommunalen Mobilitätsbeauftragten an, die versucht, Mobilitätszuständigen das beste Werkzeug für eine gute Zusammenarbeit mit BürgerInnen zu geben.

## Verkehr und seine Gesetzmäßigkeiten

Mobilitätsforscher haben vier Gesetzmäßigkeiten festgestellt, die zur Entwicklung des heutigen Verkehrsaufkommens beigetragen haben und es maßgeblich beeinflussen:

- 1) Zeitkonstanz: Die allgemeine Geschwindigkeitssteigerung trägt nicht dazu bei, dass die Menschen weniger Zeit für den Verkehr aufwenden, sondern bewirkt eine Ausdehnung des Raums, in dem sie sich bewegen. Je mehr Autobahnen, Schnellstraßen oder Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecken gebaut werden, desto mehr Verkehr wird generiert und desto länger werden die täglichen Wege.
- 2) Das Angebot schafft die Nachfrage nach Mobilität: Der Ausbau des Straßensystems bewirkt eine Zunahme des Verkehrs.
- 3) Fehlende Kostenwahrheit: Durch den Bau und die Unterhaltung von Verkehrswegen entstehen Wegekosten (auch interne Kosten oder Infrastrukturkosten); darüber hinaus entstehen durch Umweltbelastungen, Flächenbelastungen und Unfälle volkswirtschaftliche Kosten, die als externe Kosten bezeichnet werden und die von der Allgemeinheit getragen werden.
- 4) Ineffizienz des Verkehrs: Die Kombination der in den vorhergehenden Thesen aufgeführten Ursachen bewirkt neben der Zunahme des Verkehrsaufkommens auch eine Vergrößerung der Transportwege, sodass insgesamt bei etwa gleichbleibendem Nutzen die Effizienz

Hermann Knoflacher, TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Fachbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

### Links Wien

#### Masterplan Verkehr Wien 2003

>> [Webservice der Stadt Wien](#)

>> [Masterplan 2003 als PDF](#)

>> [Mobil in Wien](#) - Website zum BürgerInnendialog, Dialog NOW

*"Schildkröten können dir mehr über den Weg erzählen als Hasen."*

Chinesisches Sprichwort

### Praxisbeispiele

auf [partizipation.at](#)

>> [Verkehrsparen Wienerwald](#)

>> [Selbstverwaltete Volksbefragung zur Verkehrszukunft des Pustertals](#)

>> [Verkehrskonzept Vorarlberg](#)

>> [Gemeinden mobil – Mikronetzwerk Rheintal](#)

>> [Offener Planungsprozess der 2. Tunnelröhre der A10](#)

>> [Verkehrsberuhigung am Himmelpfortgrund](#)

>> [Open Space Diskussionsforum: Mitreden beim Verkehr der Zukunft](#)

>> [Planungszelle Obere Neutorgasse Graz](#)

### Praxisbeispiele

auf dem Webserver der Stadt Wien

>> [BürgerInnenbeteiligung Aufwertung Brunnenviertel, Wien](#)

>> [Grundzüge Wiener Stadtentwicklungspolitik und Rolle der BürgerInnenbeteiligung](#)

sodass insgesamt bei etwa gleichbleibendem Nutzen die Effizienz deutlich abnimmt. Beispielsweise nahm in der Bundesrepublik Deutschland die Zahl der Wege pro Kopf und Jahr im Zeitraum 1960 bis 1982 von 920 auf 960 nur leicht zu, während sich aber die durchschnittliche Weglänge von 6,2 auf 11,0 km erhöhte. Die Folgen der zunehmenden Transportwege im Personenverkehr sind Zentralisierung, Zersiedelung, ein flächenhafter Zerfall der Dorfstruktur und -kultur und der Verlust von Nahversorgung und Arbeitsplätzen im ländlichen Raum.

Quelle: [Wikipedia](#), [Sanfte Mobilität](#)

Auf den folgenden Seiten finden Sie mehr Information über die Beteiligung der Öffentlichkeit im Bereich Mobilität und Verkehr

- [Beteiligung von FußgängerInnen](#)
- [Partizipation im öffentlichen Verkehr](#)
- [Beteiligung in der Verkehrsinfrastrukturplanung](#)
- [Mobilität und Gender](#)
- [Partizipation von Kindern und Jugendlichen in der Verkehrsplanung](#)

Quelle: [http:// www.partizipation.at/ p\\_mobilitaet.html](http://www.partizipation.at/p_mobilitaet.html)

## BETEILIGUNG VON FUSSGÄNGERINNEN



### Walk- space.at

von Martina Strasser

Der österreichische Verein für FußgängerInnen wurde gegründet, um die Interessen der FußgängerInnen und Fußgänger in Österreich zu vertreten: Das „zu Fuß gehen“ als integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrs soll jene Wichtigkeit erlangen, die in einer mobilen Gesellschaft notwendig ist.

Als Angebot für ein besseres Fußwegenetz bietet der Verein den **"Fußgänger- Check"** für Gemeinden und Städte an. Im Dialog werden mit den BürgerInnen die Schwachstellen im Fußwegenetz direkt vor Ort ermittelt. Der "Fußgänger- Check" bringt FußgängerInnen mit den verantwortlichen Behörden zusammen und schafft so den Rahmen für einen Dialog.

Walk- space.at schafft eine österreichweite, parteipolitisch unabhängige Vernetzungsplattform zum Austausch auf fachlicher Ebene und für BürgerInnen. Im Rahmen der **Fußgängerseminare** werden mittels Vorträgen und Workshops neue Erkenntnisse und innovative Planungsansätze vorgestellt, Erfahrungen ausgetauscht sowie aktuelle Fragen diskutiert.

Der Verein will Strategien zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume sowie neue Formen der Gestaltung und Aufteilung des Straßenraumes deutlich machen. Gute Lösungen und qualitätsvolle Angebote werden mit dem **Walk- space Award** geehrt. Alle Interessierten sind zur Mitarbeit eingeladen!

#### Links

- >> [Internationale Charta](#) für das Gehen
- >> [walk- space.at](#) - der Österreichische Verein für FußgängerInnen
- >> [fairkehr](#) - Verein zur Förderung verkehrspolitischer Bewusstseinsbildung
- >> [Walk 21](#) - Internationale Charter für das Gehen
- >> [Fussverkehr Schweiz](#) - Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger
- >> [FUSS e.V.](#) - Fachverband Fußverkehr Deutschland



*"Das Zu- Fuß- Gehen betrifft jeden von uns! Partizipation im Rahmen von Fußgänger- Audits, Planungs- und Gestaltungsprozessen ermöglicht die Chance, Bedürfnisse wahrzunehmen, Qualitäten zu verbessern und Know- how auszutauschen. Insbesondere bei Konzepten wie 'Shared Space' oder 'Begegnungszone' ist das lokale Wissen von großem Wert. Eine Win- win Situation für alle Beteiligten."*

Dieter Schwab, Obmann des Vereins [walk- space.at](#)

## Verein Fairkehr

von Erik Schnaitl

fairkehr - Verein zur Förderung verkehrspolitischer Bewusstseinsbildung - hat sich zum Ziel gesetzt, über eine faire Mobilität bzw. einen fairen Verkehr nachzudenken. Als „fair“ versteht der Verein die Gleichbehandlung aller Menschen (Mensch zu Fuß, Mensch mit dem Fahrrad, Mensch mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln, Mensch mit dem Auto). Fair sollte auch unsere Art der Fortbewegung für Menschen in anderen Erdteilen und für zukünftige Generationen hinsichtlich des Ressourcenverbrauchs sein.



Mit dem „Gehzeug“ - einer bewusstseinsbildenden Erfindung von Prof. Knoflacher vom Institut für Verkehrstechnik und Verkehrsplanung der TU Wien aus den 70er Jahren - werden mit interessierten Gruppen (Schulen, Vereine, ...) sogenannte „Gehzeug- Aktionen“ durchgeführt. Das Gehzeug ist ein Holzrahmen mit Trageriemen und mit derselben Größe wie ein Auto. Man stellt sich in die Mitte des Holzrahmens, hängt sich diesen mit den Trageriemen auf die Schultern und geht damit spazieren. Auf diese Weise wird die Absurdität des Platzbedarfs von Autos deutlich gemacht und die folgenden Fragen in der Öffentlichkeit diskutiert:

- Hat der Mensch zu Fuß die gleichen Rechte wie der Mensch im Auto?
- Ist gute Mobilität im Auto zu sitzen und zu fahren? Was heißt mobil sein?
- Wie kam es zur bestehenden Autodominanz?
- Beeinflusst das Angebot an Straßen und des öffentlichen Verkehrs unser Verhalten?
- Wie würden sich Menschen verhalten, wenn der zu Fuß gehende Mensch - als Basis jeder Mobilität - die gleichen Rechte (Platz, Vorrang, finanziellen Mittel,...) hat, wie der Mensch im Auto?
- Wer gestaltet das Angebot und wer entscheidet auf welche Verkehrsart (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit den Öffis, mit dem Auto) die finanziellen Mittel verteilt werden?

### Downloads

>> Infobroschüre zum [Walk- space-Award 2008](#) (PDF, Download von [walk-space.at](#))

>> [Shared Space](#) / Begegnungszonen - Kurzfassung einer Studie zur Straßenraumgestaltung nach dem Shared- space- Konzept (PDF, Download von [walk-space.at](#))

>> [Informationsfolder](#) zum Gehzeug, Verein fairkehr (PDF, 819 kB)



*"Ich empfinde mich als kleinen und wichtigen Teil einer großen bunten Weltgesellschaft, die in einer vielfältigen und lebendigen Natur eingebettet ist. Durch die Verbundenheit zur Mitwelt und zu allen Mitmenschen, ist es mir eine Freude für deren Schutz (=Selbstschutz) in der Öffentlichkeit aktiv zu sein. Das Gehzeug ist ein Mittel dafür."*

Erik Schnaitl, [Verein fairkehr](#)

### Gehsteig genießen!

Die Gehsteig- Guerrillas und Guerrillas aus Wien rufen auf, sich mit Sessel und Spiel den öffentlichen Raum anzueignen und zurückzuerobern: Gehsteignutzung mit Mehrwert zur Förderung der Kommunikation im Stadtraum.

Ansprechperson: René Ziegler, E- Mail: [r\\_ziegler@gmx.at](mailto:r_ziegler@gmx.at)

>> [Gehsteig- Guerrillas](#), Facebook Gruppe



Quelle: [http:// www.partizipation.at/895.html](http://www.partizipation.at/895.html)

## PARTIZIPATION IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

von Holger Jansen, nexus



### Links zum Text

>> [BUSREP](#) – Strategies for Better User REPresentation in public transport – Strategien für die Vertretung von Fahrgastinteressen im öffentlichen Verkehr

>> [nexus Institut](#) für Kooperationsmanagement und Interdisziplinäre Forschung: nexus entwickelt und bewertet neue partizipative Mobilitäts- und Raumplanungsstrategien und -dienstleistungen für Unternehmen, lokale Gebietskörperschaften und den Staat

Öffentlicher Verkehr ist wichtiger Teil der Daseinsvorsorge und trägt zur nachhaltigen Entwicklung bei. Die Position der Kunden ist allerdings – im Vergleich zu anderen Branchen – relativ schwach. Im öffentlichen Verkehr gibt es Monopolanbieter, das Angebot ist stark reguliert und wird durch die Politik beeinflusst.

Aber der Verkehrsmarkt wandelt sich. „Mehr Wettbewerb“ lautet ein Ziel der Politik. Davon werden vor allem sinkende Kosten und eine bessere Qualität erwartet. Der öffentliche Verkehr wird jedoch auch in Zukunft nicht mit klassischen Wettbewerbsmärkten vergleichbar sein: Nach Ausschreibung und Vergabe der Verkehrsleistung erbringt ein Unternehmen für viele Jahre die Verkehrsleistung. Der Fahrgast hat weiterhin keine direkte Wahlmöglichkeit, außer auf ganz andere Verkehrsmittel – etwa Auto oder Fahrrad – zurückzugreifen.

Beim Erarbeiten von Verkehrskonzepten, Ausschreibungen und Verträgen mit den Unternehmen ist es wichtig, die Erwartungen der Fahrgäste zu kennen. Auch in der Umsetzung und Überwachung der Qualität sollte die Sicht der Reisenden im Mittelpunkt stehen. Allzu oft erfolgen diese Schritte aber, indem ExpertInnen (PlanerInnen, BehördenvertreterInnen u. a.) „für“ die Fahrgäste entscheiden, ohne „mit“ ihnen zu sprechen.

Dabei steht dafür eine breite Vielfalt an Beteiligungsverfahren zur Verfügung. So können etwa Fahrgastbeiräte bei Unternehmen oder Behörden eingerichtet werden. In ihnen vertreten BürgerInnen unterschiedlicher Alters- und sozialer Gruppen und/ oder Mitglieder von Interessensverbänden die Sicht der Reisenden. Sie haben beratende Stimme in allen Fragen der Angebotsgestaltung (etwa Fahrpläne, Information, Kundendienst) und können auch nach außen – etwa in Form von BürgerInnensprechstunden oder Pressearbeit – die Position der Kunden vertreten.



*„In vielen Ländern Europas gibt es gute Beispiele für erfolgreiche Bürgerbeteiligung – nicht nur im öffentlichen Verkehr. Es gilt, dass die Akteure im Verkehrsmarkt Wissen und Engagement von Bürgerinnen und Bürgern geschickt einbinden, um so die Qualität der Dienstleistung ‚öffentlicher Verkehr‘ stetig zu verbessern.“*

Holger Jansen, [nexus Institut](#)

Das Berliner nexus Institut hat diese und andere Fragen der Fahrgastinteressen im Projekt „BUSREP“ europäisch vergleichend untersucht und u. a. ein wissenschaftliches Handbuch zu Beteiligung und Verbraucherschutz im öffentlichen Verkehr erstellt. Aufbauend darauf entsteht jetzt eine Doktorarbeit mit dem Thema „Erfolgsfaktoren der Fahrgastbeteiligung im öffentlichen Verkehr“. Die Wahl für eine vertiefende Untersuchung von Beteiligungsmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr fiel dabei auf Österreich und die Niederlande.

Ausschlaggebend für die Auswahl der beiden Länder waren die Gegensätze, die sich in früheren Untersuchungen des Autors zeigten. In Österreich trat das Gesetz für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr (ÖPNRV- G) im Jahr 2000 in Kraft. Rechtsansprüche für eine Bürgerbeteiligung sind nicht vorgesehen. Institutionalisierte Beteiligungsmöglichkeiten (z. B. Fahrgastbeiräte) sind relativ selten. Im Rahmen der Doktorarbeit untersucht der Autor das Kundenforum bei den ÖBB, den Fahrgastbeirat bei den Wiener Linien, den Benutzerbeirat in Linz zur Umgestaltung des Hauptbahnhofes (Arbeit 2005 beendet), den Fahrgastbeirat beim Stadtbus der Salzburg AG, das Pendlerforum der Arbeiterkammern Wien/ Niederösterreich/ Burgenland mit dem Verkehrsverbund Ostregion und den ÖBB sowie den Fahrgastbeirat im Flachgau (Grenzregion Salzburg/ Oberösterreich).

Die Themen, die in den Gremien diskutiert wurden, betreffen den gesamten öffentlichen Verkehr. So geht es um Fahrplangestaltung, Sicherung von Anschlüssen, Information der Kunden im Normal- und Störfall, Zugänge zu Stationen und Fahrzeugen für Menschen mit Behinderung und Kooperation mit den politisch Verantwortlichen, in Wien beispielsweise mit dem Magistrat oder den Bezirken. Die Idee, die Tram auf dem Ring durchzubinden, wurde ebenfalls intensiv im Fahrgastbeirat der Wiener Linien diskutiert.

In den Niederlanden gibt es auf Grundlage des Gesetzes für den öffentlichen Verkehr „Wet personenvervoer 2000“ Rechtsansprüche auf Bürgerbeteiligung. In landesweiten und regionalen Foren diskutieren Verbände in einem moderierten Verfahren über den öffentlichen Verkehr. Insgesamt gibt es ein landesweites und 23 regionale Foren zur Fahrgastbeteiligung. Ministerien, Verkehrsunternehmen sowie verschiedene Verbraucher- und Kundenverbände arbeiten in diesen Foren gemeinsam für einen verbesserten öffentlichen Verkehr.

Aus den verschiedenen Blickwinkeln der Akteure werden in der Doktorarbeit nach und nach die Erfolgsfaktoren für eine erfolgreiche Bürgerbeteiligung im öffentlichen Verkehr herausgearbeitet. So entstehen praxisnahe Empfehlungen, die den beteiligten Akteuren Impulse für die weitere Arbeit geben sollen. Die Fertigstellung der Arbeit ist für 2011 geplant.

#### Links

>> [UITP International Association of Public Transport](#): organisation for public transport authorities and operators, policy decision- makers, scientific institutes and the public transport supply and service industry

>> [trent barton](#) - Bus- Unternehmen im nördlichen Mittelengland mit mehr als 900 MitarbeiterInnen und rund 270 Bussen. Eigentümer sind ausschließlich MitarbeiterInnen, ehemalige MitarbeiterInnen und deren Angehörige. Seit 1991 trifft das Unternehmen strategische Entscheidungen (etwa beim Erwerb neuer Busse) nur noch nach Rücksprache (beispielsweise in Form von Umfragen) mit - potentiellen - KundInnen.

>> [Verein Fahrgast](#): eine 1985 gegründete, unabhängige Interessenvertretung für die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich mit Sitz in Wien

>> [Pro Bahn Österreich](#): Gegründet im Januar 2004 versteht sich der Verband sich als Interessenvertretung von Fahrgästen. Regionaler Schwerpunkt ist der Großraum Salzburg

>> [Bündnis Bahn für Alle](#): Das Aktionsbündnis "Bahn für Alle" wird mit lokalen und bundesweiten Aktionen gegen die Privatisierung der Deutschen Bahn AG aktiv. "Bahn für Alle" fordert dazu auf, sich für eine wirkliche Verkehrswende, für eine konsequente Politik für die Schiene und damit für eine Bahn für alle zu engagieren.



*Diplom- Sozial- Wissenschaftler Holger Jansen (geb. 1968) ist seit 2004 wissenschaftlicher Mitarbeiter am nexus Institut in Berlin. Er untersuchte in verschiedenen Ländern Europas die Situation der Fahrgastbeteiligung im öffentlichen Verkehr. Der Titel der Dissertation lautet „Erfolgsfaktoren der Fahrgastbeteiligung im öffentlichen Verkehr“.*

### **Kontakt und Rückfragen**

Dipl.- Soz.- Wiss. [Holger Jansen](#), nexus, +49 30 31805474,  
Dr. [Martin Schiefelbusch](#), nexus, +49 30 31805472,  
Webseiten: [nexus](#), [BUSREP](#)

### **Wissenschaftliche Betreuung der Dissertation**

Prof. Dr.- Ing. Christine Ahrend, Technische Universität Berlin,  
[Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung](#), Sekretariat SG 4, Salzufer  
17-19, D-10587 Berlin,

### **Literatur**

>> Schiefelbusch, Martin; Dienel, Hans-Liudger (Hg.): Kundeninteressen im öffentlichen Verkehr. Verbraucherschutz und Verbraucherbeteiligung. ESV - [Erich Schmidt Verlag GmbH & Co](#), Berlin, 2009

>> Schiefelbusch, Martin; Dienel, Hans-Liudger (ed.): Public Transport and its Users. The Passenger's Perspective in Planning and Customer Care. [Ashgate, Farnham](#), Surrey, 2009. Das Buch präsentiert die Ergebnisse des Forschungsprojekts „BUSREP“, finanziert durch die Volvo- Stiftung (Göteborg, Schweden)

>> Schiefelbusch, Martin / Martin Fliegel: Fahrgastbeiräte– Konzepte und Erfahrungen in Deutschland und Österreich, Vortrag auf der [Tagung „Mehr Kunden durch mehr Beteiligung?“](#), Berlin, 29.-30. September 2005

## BETEILIGUNG IN DER VERKEHRSINFRASTRUKTURPLANUNG



Groß angelegte Verkehrsplanungen, wie etwa der Bau von Autobahnen und Umgehungsstraßen oder die Ausweitung von Flughäfen, sind oftmals sehr konfliktträchtig und führen mitunter zu jahrelangen Auseinandersetzungen zwischen Bevölkerung, Verwaltung und Transportunternehmen. Trotz umfangreicher Bemühungen zur Setzung von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen ergeben sich oft Konflikte durch die Beeinträchtigungen des Lebensumfeldes der BürgerInnen etwa durch

- steigenden Verkehrslärm und zunehmende Luftbelastung
- Zerschneidung des Lebensraums durch Verkehrsachsen mit negativen Auswirkungen für Natur und Mensch
- Enteignung von Grundstücken
- Versiegelung des Bodens und daraus resultierende Auswirkungen auf Grundwasser und Ökologie.

Doch auch auf Seiten der Bevölkerung gibt es meist BefürworterInnen für groß angelegte Verkehrsinfrastrukturprojekte, von denen sie sich bspw. eine verbesserte Verkehrsanbindung erhoffen, die dem wirtschaftlichen Aufschwung der Region und der Schaffung von Arbeitsplätzen dienen kann. Wirtschaftliche Verbesserungen durch das Infrastrukturvorhaben werden häufig von Projektanten bzw. von RegionalpolitikerInnen ins Treffen geführt, um die Akzeptanz für das Projekt zu erhöhen.

Bei großen Infrastrukturplanungen, die nicht nur Vorteile, sondern auch Nachteile für die Region bringen, verfolgen viele Betroffenen das NIMBY-Prinzip: Not In My BackYard, auch Florianiprinzip genannt. Das Vorhaben wird gutgeheißen, solange es keine persönlichen Nachteile wie bspw. eine direkte Lärmbelastung im Privathaus der Betroffenen gibt. Im Rahmen der Trassenfindung variieren daher die Interessen der – von den Trassenvarianten unterschiedlich stark betroffenen – Bevölkerung bzw. Gemeinden stark, was wiederum kreativen Spielraum für die ProjektwerberInnen eröffnet.

### Links UVP

- >> [Allgemeine Informationen](#) - Website des Lebensministeriums
- >> [Informationen zur UVP](#) (Website des Umweltbundesamtes)



*"In allen UVP-Verfahren von Autobahnen und Schnellstraßen wird von Seiten des BMVIT sichergestellt, dass sämtliche mögliche Umweltauswirkungen des Vorhabens (auch im Hinblick auf Verkehrslärm, Luftschadstoffe, Zerschneidung und Auswirkungen auf Ökologie, Boden und Wasser) untersucht und von einem unabhängigen Sachverständigen-Team objektiv bewertet werden. Dabei wird auf alle Stellungnahmen der Bürger im Einzelnen eingegangen. Dies führt nicht nur zu ausführlichen Diskussionen mit den Bürgern und der Öffentlichkeit, sondern auch zu unterschiedlichen Standpunkten zwischen den Sachverständigen der Behörde und der Projektwerberseite."*

Friedrich Zotter, Abteilung II/ST1 – Planung und Umwelt, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

### Links SUP

- >> [SUP-Basisinformationen](#) (PDF-Download von der Website des Büros Arbter)
- >> [SUP-Erfolgsfaktoren](#) (PDF-Download von der Website des Büros Arbter)
- >> Methode: [SUP am runden Tisch](#)
- >> SUPer NOW: [Praxisbeispiel](#) bzw. [Webservice der Stadt Wien](#)
- >> [Tagungswebsite](#) "Die Strategische Umweltprüfung (SUP) im Verkehrsbereich" - Veranstalter Ökobüro und AK, 25.09.2007, Download von Präsentationen etc.

Unabhängig vom Florianiprinzip gibt es auch BürgerInneninitiativen, die sich zu gemeindeübergreifenden Netzwerken zusammenschließen und sich nicht nur vom Eigeninteresse leiten lassen (Beispiel: [BIM – Bürgerinitiative Marchfeld](#)). Umweltorganisationen, die seit einigen Jahren Parteistellung in UVP- Verfahren haben, vertreten vorwiegend überregionale Interessen und übergeordnete Umweltziele und bringen damit einen neuen Aspekt in die Öffentlichkeitsbeteiligung ein.

Aus den hitzigen Debatten der Vergangenheit über die Ausweitung von bspw. Autobahnen und Flughäfen und Klagen gegen diese Verkehrsprojekte wurden Lehren gezogen: BürgerInnen werden heute nach Möglichkeit frühzeitig in Planungsprozesse eingebunden, was die Planungsqualität sowie die Akzeptanz für das Vorhaben erhöhen soll. Erprobte Beteiligungsverfahren im Rahmen von Verkehrsinfrastrukturplanungen sind Mediationen (siehe z.B. Website "[Mediation im öffentlichen Bereich](#)"), Bürgerforen oder E- Partizipation. Mediationen, die bei sehr konflikträchtigen Vorhaben wie dem Ausbau von Flughäfen angewendet werden, werden auch kritisch betrachtet, da die verhandelten Positionen und entwickelten Lösungen für die demokratisch legitimierten EntscheidungsträgerInnen nicht bindend sind und kein Kräftegleichgewicht zwischen den verhandelnden Interessensgruppen besteht. Durch diese Zweischneidigkeit ist die verantwortungsvolle Gestaltung solcher Beteiligungsprozesse – siehe dazu auch die „[Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung](#)“ – besonders wichtig.

Erfolgsfaktoren für eine zufriedenstellende Bürgerbeteiligung bei Verkehrsinfrastrukturprojekten sind u.a.:

- frühzeitige Einbindung der BürgerInnen in einer Weise, dass sie wirklich ernst genommen werden
- Klärung von Erwartungshaltungen der involvierten BürgerInnen
- Ergebnisoffenheit in zumindest minimalem Ausmaß
- Transparenz im Planungsprozess
- Vereinbarung klarer Spielregeln
- Moderation des Prozesses durch eine unabhängige, unparteiische Person
- verständliche Erklärung technischer Informationen.

Auch Verkehrsplanungen, bei denen nicht mit Widerständen aus der Bevölkerung gerechnet werden muss, werden heute oftmals mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, so z.B. die Verkehrsberuhigung von Innenstädten durch Schaffung von Tempo-30- Zonen, die Gestaltung von Spielstraßen, der Bau von Fahrradwegen oder die Neugestaltung von öffentlichen Plätzen. Beteiligungen in Form von BürgerInnenforen und Workshops richten sich dabei zumeist an die AnwohnerInnen, aber auch an bestimmte gesellschaftliche Gruppen, wie SeniorInnen, Kinder und Jugendliche oder MigrantInnen.

Für verkehrsbauliche Großprojekte gelten formelle Verfahren, d. h. für die verschiedenen Verfahrensebenen sind unterschiedliche Beteiligungsformen rechtlich bindend vorgeschrieben. Vor allem der UVP und der SUP kommen in diesem Kontext große Bedeutung zu.

#### Links SP- V

>> [SP- V](#) - Strategische Prüfung im Verkehrsbereich. Informationen auf der Website des BMVIT

>> [SP- V- Gesetz](#) - Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (Download von der BMVIT- Website)



*"Aus den bisherigen praktischen Erfahrungen mit UVP und SUP im Verkehrsbereich muss ich leider folgenden Schluss ziehen: Das was im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geschieht und was die Behörden und ihre Gutachter tun, sind nicht miteinander kommunizierende Gefäße. Wir brauchen Ergebnisoffenheit und eine echte Partizipationskultur, in der das Argument zählt. Solange dies nicht gewährleistet ist, werden UVP- Verfahren kaum als ernstzunehmende Alternative zu anderen Konfliktbewältigungsformen - à la Hainburg - akzeptiert werden."*

Wolfgang Rehm, [Virus Umweltbureau - WUK](#)

#### Links

>> [Joanneum Research - Forschungsschwerpunkt "Mediation im öffentlichen Bereich"](#), Projekt "Interessenskonflikte bei Verkehrsinfrastrukturprojekten"

>> [BIM](#) - Bürgerinitiative Marchfeld

>> [Virus Umweltbureau im WUK](#)

*"Heiliger St. Florian, verschon mein Haus, zünd andre an!"*

Florianiprinzip

## UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung)

UVP- pflichtig sind jene Vorhaben, bei denen möglicherweise erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Umfasst sind 88 Vorhabenstypen, darunter auch Flugplätze, Straßen und Eisenbahntrassen. In Österreich ist die UVP als Projekt- UVP ausgeführt. Geprüft wird ein konkretes Vorhaben, d.h. die Öffentlichkeitsbeteiligung beginnt, wenn Variantenentscheidungen bereits getroffen wurden.

Die Beteiligung ist wie folgt geregelt:

- Nachbarn sind direkt beteiligt, das heißt sie erhalten durch das Einbringen von Einwendungen Parteistellung im UVP- Verfahren.
- NGOs wie z. B. der WWF oder Greenpeace haben die Möglichkeit, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften geltend zu machen und ggf. Rechtsmittel zu ergreifen.
- Bürgerinitiativen haben unter bestimmten [Voraussetzungen](#) das Recht, sich am UVP- Verfahren als Partei zu beteiligen.
- Alle BürgerInnen haben das Recht, eine Stellungnahme zum Antrag, zu den Projektunterlagen und der UV- Erklärung abzugeben.
- Parteistellung haben auch die Standortgemeinden bzw. die daran angrenzenden Gemeinden, die Umweltschutzverbände und die wasserwirtschaftlichen Planungsorgane.

Die Umweltschutzverbände haben das Recht, ein Verfahren zur Feststellung der UVP- Pflicht zu beantragen; Standortgemeinden haben in diesem Feststellungsverfahren Parteistellung und somit Möglichkeiten, die anderen Parteien nicht zur Verfügung stehen.

Insgesamt existieren Parteistellungen sehr unterschiedlichen Charakters, für deren Wirksamwerden unterschiedliche Voraussetzungen gegeben sind und mit denen unterschiedliche Rechte bzw. Rechtsschutzoptionen verbunden sind. Dies ist auch abhängig davon, ob es sich um ein „normales“ oder – in der überwiegenden Zahl der Fälle – vereinfachtes Verfahren handelt. Für Bundesschnellstraßen und Hochleistungsbahnen existiert mit den Verfahren nach dem 3. Abschnitt ein eigener Verfahrenstyp, für den wiederum eigene Kriterien gelten. In diesen Fällen ist nicht die Landes- UVP- Behörde sondern das bmvit Behörde. Eine Berufungsmöglichkeit an den Umweltsenat gibt es in diesem Fall nicht.

(Quelle: [Website des Lebensministeriums](#), UVPG 2000)

## SUP (Strategische Umweltprüfung) und Strategische Prüfung im Verkehrsbereich SP- V

Die SUP hat sich aus der UVP entwickelt. In zahlreichen UVP- Verfahren hat sich gezeigt, dass es zu spät ist, wenn Umweltbelange erst dann zum Thema werden, wenn bereits fertig ausgearbeitete Projekte (etwa eine neue Straßentrasse) zur Genehmigung eingereicht werden (Quelle: [oegut.at](#)). Die SUP ist der UVP vorgeschaltet und sieht vor, dass bereits Pläne und Programme für ein Bauvorhaben auf ihre



*"Die ASFINAG nimmt jedenfalls Bürgerbeteiligung bei ihren Großprojekten sehr ernst. Es dürfen dabei aber auch keine falschen Erwartungshaltungen generiert werden. Deshalb ist z.B. ein ergebnisoffener Prozess schon aufgrund unseres Auftrages zur Umsetzung eines Infrastrukturprojektes nicht möglich. Ziel ist aber ein transparenter und nachvollziehbarer Planungsprozess."*

Alexander Walcher, Geschäftsführer  
ASFINAG Bau Management GmbH

### Downloads

>> Theorie und Praxis der [Bürgerbeteiligung im Bereich der Straßenplanung](#) (Präsentation von Alexander Walcher, ASFINAG, bei einer Veranstaltung zum Thema "Beteiligung und Wirtschaft" im Oktober 2007, PDF)

### Praxisbeispiele

#### Straßenbau

>> Praxisbeispiel: [Offener Planungsprozess 2. Tunnelröhre der A10](#)

#### Flugverkehr

>> [Mediation Flughafen Wien](#)

>> [Mediation am Flughafen Frankfurt](#)

>> ["Fluglärmnews"](#) - Text einer Wiener BürgerInneninitiative über die Mediation Flughafen Wien

Umweltverträglichkeit hin geprüft werden müssen. D.h., dass Umweltauswirkungen von strategischen Planungsüberlegungen - z.B. Verkehrskonzepten oder Generalverkehrsplänen - frühzeitig zu bedenken und berücksichtigen sind. In der SUP- Richtlinie ist als Mindeststandard eine Beteiligung in Form von Informations- und Stellungnahmerechten vorgesehen. Bei SUP zu konfliktträchtigen Planungen mit großem öffentlichen Interesse kann eine kooperative Öffentlichkeitsbeteiligung die Erfolgchancen der SUP erhöhen (Quelle: [Büro Arbter](#)).

Eine besondere Form ist die "SUP am runden Tisch". Dabei wird die gemeinsame Erarbeitung eines ökologisch wie auch gesellschaftlich und ökonomisch optimierten Plans oder Programms angestrebt. Das SUP- Team besteht aus drei Gruppen: ExpertInnen aus der Verwaltung, externen PlanerInnen und VertreterInnen der Öffentlichkeit. In dieser Gruppe soll Konsens zur empfohlenen Planungslösung gefunden werden, die der politischen Ebene zur Beschlussfassung weitergeleitet wird.

Die rechtliche Umsetzung der Strategischen Umweltprüfung im engeren Sinne der EU- Richtlinie (42/2001/ EG) wurde in Österreich – im Gegensatz zu anderen Staaten, die diese Regelung zentral im UVP- Gesetz vorgenommen haben, und bedingt durch die föderale Struktur Österreichs – auf zahlreiche Gesetzesmaterien bei Bund und Ländern aufgeteilt. Für den Verkehrsbereich wurde das Gesetz zur Strategischen Prüfung Verkehr (SP- V- Gesetz) geschaffen – der Begriff „Umwelt“ kommt in der Gesetzesbezeichnung nicht vor, wenngleich ein Umweltbericht im Sinne der EU- Richtlinie erstellt und der Öffentlichkeit zur Stellungnahme im Internet zugänglich gemacht wird. In der Praxis hat sich gezeigt, dass im Rahmen von verkehrspolitischen Entscheidungen – einschließlich solcher im Bereich der Infrastrukturplanung – Umweltaspekte, ökonomische, bautechnische, verkehrsfunktionale, soziale Aspekte und sonstige Interessen häufig in einem Spannungsfeld zueinander stehen. Ziel der SP- V ist es, alle diese Aspekte transparent und für die Öffentlichkeit greifbar darzustellen, und es letztlich dem Entscheidungsträger zu ermöglichen, alle Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Netzveränderung und der einzelnen unterschiedlichen verkehrsträgerübergreifenden Alternativen hierzu sowie die Ergebnisse der partizipativen Elemente der SP- V im Rahmen einer Gesamtabwägung bei der Entscheidung zu berücksichtigen.

Im Rahmen der bisher durchgeführten 5 SP- V- Prozeduren wurden die Erwartungen der Beteiligten, dass strategische Fragen in einem – im Vergleich zur Projekt- UVP – frühen Planungsstadium geklärt werden können, nur bedingt erfüllt (siehe dazu auch [Präsentation](#) von Cornelia Mittendorfer vom 25.09.2007). Informationen zu abgeschlossenen und laufenden Verfahren finden sich auf der [Website](#) des BMVIT.

Quelle: [http:// www.partizipation.at/893.html](http://www.partizipation.at/893.html)

## MOBILITÄT UND GENDER

von Cosima Pilz, [Umwelt- Bildungs- Zentrum Steiermark](#)



### Ausgebremst – Städteplaner sind autofahrende Männer ...

... war der Titel einer Tagung, die die Autorin im Jahre 1989 in Graz organisierte. Angeregt durch die Frauenbewegung brachten damals einige weibliche VerkehrsplanerInnen u.a. Petra Rau erstmals zum Ausdruck, dass Frauen in der Verkehrsplanung und - umsetzung kaum vorkommen. Etwa 15 Jahre später beauftragte das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur im Forschungsprogramm NODE das Projekt „Gendersensitive Governance im Bereich Verkehr und Mobilität“. Ein internationales Projektteam unter gemeinsamer Projektleitung der Soziologin Mag.a Daniela Jauk und der Autorin konnte im Rahmen dieses Projektes von 2003-2005 den Bestand der BürgerInnenbeteiligungskultur in der österreichischen Planungslandschaft erheben. Die Ergebnisse dieser Studie zeigen, dass dieses Thema immer noch ein „Orchideenthema“ ist - wie dies ein männlicher Interviewpartner ausdrückte - und sich die Situation nur punktuell verbessert hat. Allgemein mangelt es in Österreich nicht allein an Traditionen und Erfahrungen mit BürgerInnenbeteiligung, sondern es lassen sich enorme Unterschiede hinsichtlich der Beteiligung der Geschlechter feststellen:



#### Links

>> [Frauen machen schön mobil!](#)

>> [>node<](#) - new orientations for democracy in europe – Dokumentation des vom österreichischen Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung von 2002 bis 2006 durchgeführten Forschungsprogramms

>> [Umwelt- Bildungs- Zentrum Steiermark](#)

>> [Gender Walks: ein dynamischer Stadtplan der Geschlechterräume in Judenburg und Graz](#)



*"Gendergerechte BürgerInnenbeteiligung in der Verkehrsplanung bedeutet für mich nicht nur das Wahrnehmen von Fraueninteressen im Bereich 'Verkehr & Mobilität', sondern steht auch für einen erweiterten Handlungsspielraum durch neue Formen der Kommunikation und durch eine andere Haltung aller Beteiligten als in den sonst üblichen Planungsabläufen. Bei diesem ganzheitlichen Prozess werden daher sowohl die Fachebene (Was?) als auch die Meta- Ebene der Kommunikation (Wie?) berücksichtigt."*

Cosima Pilz, [Umwelt- Bildungs- Zentrum Steiermark](#)

#### Links

Planung

>> [Knoll & Szalai](#) oeg, technisches Büro für Landschaftsplanung, Arbeiten zu Gender, Diversity Management, Gender Mainstreaming

>> [stadtland](#) Büro für Raumplanung | Regionalentwicklung | Landschaftsplanung | Projektentwicklung | Freiraumgestaltung

## 4 % weibliche Verkehrsplanerinnen in leitender Funktion

Die Analyse des österreichischen Generalverkehrsplans und der Verkehrskonzepte der Länder im Rahmen des Projekts ergab, dass über 96 % Männer an diesen Strategiepapieren beteiligt waren. Dass Frauen in der österreichischen Planungspraxis nur marginal vorkommen, hat laut Studie mehrere Ursachen:

- eine sehr männlich dominierte Kultur am Arbeitsplatz
- einseitig technisch orientierte Studienpläne
- fehlende Information
- fehlender Zugang zu männlichen Netzwerken
- traditionelles Rollenverständnis
- Segregierungen.

## Expertise der „Alltagsexpertinnen“ bleibt unberücksichtigt

Frauen und Männer sind qualitativ und quantitativ unterschiedlich mobil. Frauen nützen seltener Autos und verwenden häufiger öffentliche Verkehrsmittel. Durch die traditionelle Arbeitsteilung sind öfter sie es, die Kinderbetreuungspflichten nachkommen und Begleitwege machen bzw. für pflegebedürftige Verwandte unterwegs sind. Dadurch gehen Frauen andere Wege, die nicht über die standardstatistischen Methoden der Verkehrsforschung erfasst werden. Obwohl Frauen über sehr vielfältige Mobilitätserfahrungen im Alltag verfügen, wird diese Expertise in Verkehrsplanungsverfahren kaum berücksichtigt. Die gesetzlichen Beteiligungsmöglichkeiten beinhalten keine Genderstrategie. Obwohl sich Frauen unter bestimmten Bedingungen sehr wohl für den Themenbereich „Verkehr“ interessieren, fühlen sie sich von der gängigen Praxis der BürgerInnenbeteiligung nicht angesprochen.

Die InterviewpartnerInnen vermissen in der gängigen Beteiligungspraxis u.a. klare Zielsetzungen, eine Transparenz der Machbarkeiten, ein verständliche, nicht nur technische Ausdrucksweise sowie eine gendergerechte Methodik in der Kommunikation. Dazu gehört beispielsweise, Frauen explizit zur Teilnahme einzuladen, die adäquate Bewerbung und kompakte Gestaltung von Veranstaltungen, die Anpassung der Methoden, eine finanzielle Abgeltung der Teilnahme oder auch das Angebot von geschlechtshomogenen Gruppen. Auch der Zeitpunkt, an dem BürgerInnenbeteiligungsprozesse stattfinden, sei wichtig – günstig für Frauen sei z.B. der späte Nachmittag bzw. frühe Abend. Die Interviewpartnerinnen gaben weiters an, dass ihnen im laufenden Verkehrsdiskurs Themen fehlen, die sich am Lebenszusammenhang orientieren und soziale und ökologische Aspekte zu wenig berücksichtigt würden. Meist würde nur über den Verlauf und die Gestaltung einer bereits im Detail geplanten Straße diskutiert, nicht aber bereits vor Planungsbeginn gemeinsam mit der Bevölkerung übergeordnete Ziele besprochen, wie z.B. Wie wollen wir in Zukunft leben? Welchen Zweck soll die Verkehrsmaßnahme erfüllen?

*„Städte bestehen nicht nur aus Straßen und Häusern – sondern aus Menschen und ihren Hoffnungen.“*

Hl. Augustinus, 400 n.Chr.



### Downloads

- >> [Gendersensitive Governance](#) im Bereich Verkehr und Mobilität (Projektbericht auf der Website von >node<research austria </ p>
- >> [Geschlechtssensible Verkehrsplanung](#), Dokument der Stadtbaudirektion Wien, Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen
- >> [Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich](#)
- >> [VCÖ Factsheet - Frauen sind im Mobilitätsbereich nicht gleich gestellt](#)
- >> [VCÖ- Magazin Gender & Verkehr: Wie ich fahre, so plane ich \(01/2009\)](#)
- >> [Autofreie Mobilität in kleineren Gemeinden. 3 Jahre Gmoa Bus Pötsching \(2004\)](#)

usw.. Es fehle auch die Berücksichtigung von allen Formen der Mobilität und allen Bevölkerungsgruppen (z.B. junge Menschen, SeniorInnen, MigrantInnen etc.) genauso wie die Diskussion der Auswirkungen des gewählten Verkehrssystems auf alle Komponenten, die in Wechselwirkung zum jeweiligen Verkehrssystem stehen – wie z.B. Lebensqualität, Umwelt, Gesundheit, wirtschaftliche Entwicklung, Arbeitsplatzentwicklung in der Region. Erfahrungen mit Pilotprojekten hätten gezeigt, dass mit neuen BürgerInnenbeteiligungsverfahren die Identifikation der Bevölkerung mit den Planungsergebnissen und damit auch die Qualität der Ergebnisse verbessert werden könnte.

## Resümee

Unser Forschungsprojekt hatte das ambitionierte Ziel, nicht nur Grundlagen über „Frauen und Governance“ im Bereich Verkehr und Mobilität zu erforschen, sondern auch den gesamten Bereich in der Öffentlichkeit zu thematisieren. Darüber hinaus hat die Sozialforschung mit Hilfe des reflexiven, partizipatorischen Forschungsansatzes Rahmenbedingungen schaffen können, in denen Betroffene ihre eigene Agenda und ihre eigenen Problemstellungen definierten. Damit wurde zu einem breiteren Bewusstseinsprozess beigetragen.

Ergebnis der Studie ist, dass es noch viel zu tun gibt, damit BürgerInnenbeteiligungsprozesse im Bereich Verkehr gendergerechter gestaltet werden. Technische Maßnahmen allein werden in Zukunft nicht ausreichend sein für die Lösung steigender Verkehrsprobleme. Vollzogen werden müsste ein grundsätzlicher Paradigmenwechsel im Sinne einer gendergerechten, intersektoralen Zusammenarbeit und BürgerInnenbeteiligung.

Quelle: [http:// www.partizipation.at/892.html](http://www.partizipation.at/892.html)

## PARTIZIPATION VON KINDERN UND JUGENDLICHEN IN DER VERKEHRSPANUNG



Der Weg in den Kindergarten oder die Schule bedeutet für Kinder nicht lediglich Fortbewegung von A nach B. Sie erleben alltägliche Strecken mit anderen Augen als Erwachsene. Mobilität heißt für sie Entdecken und Erkunden ihrer Umgebung. Aus Kindersicht werden Alltagswege so zum Abenteuer. Werden Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt, lernen Kinder ihr Wohnumfeld kennen und Situationen besser einzuschätzen. Im Alltag werden selbständige Kinderwege bedingt durch Zeitmangel oder große Entfernungen zwischen Wohn- bzw. Arbeits- und Betreuungsplätzen immer häufiger durch unselbständige Autowege ersetzt. Das führt dazu, dass einzelne Station des Kinderalltags zu isolierten Erlebnisinseln ([www.aktiv-fuer-kinder.de](http://www.aktiv-fuer-kinder.de)) werden. Das Verkehrsaufkommen steigt stetig und geht oft zu Lasten von Kindern. Sie sind von Abgasen und Lärm besonders betroffen. Durch die jahrzehntelange Favorisierung des motorisierten Individualverkehrs ist auch mit einer zunehmenden Gefährdung im Straßenraum zu rechnen. Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Verkehrsgestaltung ist wichtig, damit Wege, Plätze und Straßen übersichtlich gestaltet und den besonderen Bedürfnissen angepasst werden können.

### Projekt „gehen geht!“

Viele Kinder leiden an Bewegungsmangel. Die Ursachen für die - im Vergleich zu früheren Generationen - geringe körperliche Aktivität von Kindern sind vielseitig: Spiel- und Bewegungsräume für Kinder werden durch zunehmende Versiegelung von Grünflächen bzw. steigenden Verkehr immer kleiner, die Nutzung von elektronischen Medien nimmt zu, die Zeitressourcen der Eltern für ihre Kinder sinken. Bei Kindern bilden Sinnestätigkeit und körperliche Aktivität Reize, die die Vernetzung der Nervenzellen unterstützen. "die umweltberatung" unterstützt Kinder daher mit dem Projekt „gehen geht!“, sich im Alltag mehr zu bewegen und ihre Motorik zu verbessern.

#### Links

**Aktuell** >> Studie "JUGEND- STIL in die Verkehrsplanung - eine qualitative Studie über Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung im Bereich Verkehr & Mobilität"

>> [Kinderfreundliche Verkehrsgestaltung](#) auf: Aktiv für Kinder, Portal für eine kinderfreundliche Zukunft

>> [Klima:aktiv](#) - Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend

>> [die umweltberatung NÖ](#)

>> [Klimabündnis](#)

>> [Kuratorium für Verkehrssicherheit](#)

>> [Kinderpolizei](#)



*"Die Beteiligung von Kindern im Projekt 'gehen geht' ist wichtig. In den Bewegungsworkshops bauen und erkunden die Kinder selber ihre Wege. Das gibt ihnen die Möglichkeit, spielerisch zu lernen, was mobil sein bedeutet!"*

Gerald Franz, Fachbereichsleitung Mobilität, "die umweltberatung"

#### Internationale Beispiele

>> [Junge Menschen und Mobilität](#). Mobilitätskompetenz und Sicherheit partnerschaftlich fördern ... und finanzieren! Dokumentation einer Fachtagung aus dem Oktober 2005. Beispiel der „School agreements for safe and sustainable mobility!“ in Belgien (S. 12-15)

>> [Connect](#) - Developing and disseminating excellent mobility management measures for young people

Das Projekt umfasst Weiterbildungsmaßnahmen für KindergartenpädagogInnen, die das Projekt selbständig in ihren Kindergärten durchführen sollen. ProjektpartnerInnen sind das [Kuratorium für Verkehrssicherheit, Akmö](#) – Aktionskreis für Motopädagogik, das NÖ Landeskindergartenreferat, die [Kinderpolizei NÖ](#) und die [Aktion „Gesunde Gemeinde“](#). In einem Bewegungsworkshop, der von erfahrenen MotopädagogInnen entwickelt worden ist, lernen die TeilnehmerInnen auf spielerische Art und Weise grundsätzliche Aspekte der Mobilität (selbständiges Fortbewegen, Lust am Gehen) und stellen Verbindungen zu Verkehr und Umwelt her. Beim Übungsworkshop üben Kinder zusammen mit der „Kinderpolizei“ am Schulweg, sich sicher im Verkehr und auf der Straße zu verhalten. Im Vordergrund stehen dabei Lust an der Bewegung und Spaß beim zu Fuß Gehen. (Quelle: Tagungsband „Gehen geht uns alle an“)

## Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

Beteiligungsprojekte mit und für Kinder und Jugendliche widmen sich hauptsächlich der Spiel- und Freiraumgestaltung. Großer Wert wird auf Verkehrserziehung und -sicherheitsmaßnahmen gelegt, die Partizipation der jüngsten Generation im Bereich des Verkehrs ist bisher sehr selten. Denn: Verkehrserziehung heißt nicht unbedingt Partizipation!

Wie wichtig die Beteiligung von jungen Menschen an der Verkehrsgestaltung ist, zeigt sich, wenn man sich in die Sicht von Kindern versetzt. Schon wegen ihrer geringeren Größe nehmen Kinder ihre Umgebung anders wahr als Erwachsene. Sie sehen oft nicht über Autodächer hinweg, Verkehrs- und Hinweisschilder befinden sich häufig nicht in ihrer Augenhöhe. Kinder nehmen Geräusche anders wahr, sind oft unaufmerksam, können Gefahrensituationen noch nicht genau einschätzen. Das Sichtfeld ist erst ab dem 12. Lebensjahr voll entwickelt. Kinder und Jugendliche erleben so eine Reihe von Einschränkungen im alltäglichen Verkehrsgeschehen.

Ein Beispiel dafür, dass sich nicht Kinder an den Verkehr anpassen sollen, sondern umgekehrt der Verkehr an Kinder, ist die Gestaltung des Stadtteils [Vauban in Freiburg](#). Generell wichtige Maßnahmen sind

- Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens;
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit;
- Partizipative Verfahren bei der Planung.

(Quelle: [Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein Westfalen](#))

Quelle: [http:// www.partizipation.at/896.html](http://www.partizipation.at/896.html)



### Downloads

>> [Präsentation: Für Kinder planen – Einbeziehung von Kindern in Planungsprozesse](#) (November 2007, Download von Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein- Westfalen)

>> [Kindergerechter Verkehr - Ein Leitfaden für Planung und Praxis](#), herausgegeben vom Kinderbüro Steiermark, 2008 (PDF 1,5 MB)

>> [Umweltbewusst und den Lappen mit 18. Das Auto im Lebensalltag von Jugendlichen](#). Artikel von Claus J. Tully (PDF, 180 kB)

>> [Tagungsband „Gehen geht uns alle an“](#) (PDF, Download von der Website der Umweltberatung)