

MIT DEN AUGEN DER KINDER

Streunende Hunde, schlammige Wege und gefährliche Kreuzungen: So sehen die Herausforderungen auf dem Schulweg ukrainischer Kinder aus. Doch jetzt wird ihr Weg in Schytomyr sicherer – und die ganze Gemeinde denkt über Mobilität nach.

TEXT EUGENIA KUSNEZOWA FOTOS MARIA WARENIKOWA

Die Sonne ist gerade aufgegangen, doch der Tag ist noch düster und grau. Kornfelder rauschen neben dem unbefestigten, mit Gras überwucherten Weg. Valeria, eine 16-jährige Schülerin, geht darauf mit ihrem kleinen Bruder Nikita an der Hand. Dies ist ihr täglicher Schulweg; etwa drei Kilometer hin und drei zurück. In einem Jahr, wenn Valeria ihren Abschluss macht, wird Nikita sich allein durch die Felder schlagen, schmale Brücken und Schnellstraßen überqueren, um in die Stadt zu kommen. „Im Winter wird es schon dunkel, wenn wir nach Hause gehen“, sagt Valeria. „Es ist kalt und manchmal ziemlich gruselig.“ In der Gegend fahren keine Schulbusse.

Die Kinder leben in Weresy, einem Dorf in der Zentralukraine, das sich im Rahmen der Kommunalreform der Gemeinde Schytomyr angeschlossen hat. Ihr Gymnasium liegt am Stadtrand an einer viel befahrenen Straße. Es gehört zu den vier Schulen im Stadtgebiet, die an der Initiative „Nachhaltig zur Schule kommen“ teilnehmen. Das Projekt wird von der GIZ im Zuge der Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) unterstützt. Diese Mobilitätsinitiative hat das Bundesentwicklungsministerium als Beitrag für nachhaltige urbane Mobilität und Klimaschutz angestoßen.

Schytomyr ist eine von insgesamt 20 Städten weltweit, die bei TUMI-Wettbewerben als Pilotprojekt ausgewählt wurden. Nach

dem Zuschlag begann die ukrainische Gemeinde sofort, einen Mobilitätsplan für die ausgewählten Schulen zu erarbeiten. „Es ist wichtig, alle am Dialog zu beteiligen“, sagt Schuldirektorin Olena Kulnitsch. „Es war das erste Mal überhaupt, dass wir als Partner zu einer solchen Diskussion eingeladen wurden.“ Schulkinder und Lehrkräfte besprachen die Probleme und planten die Änderungen gemeinsam mit Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie lokalen Behörden. Das war ein völlig neues Kommunikationsverhalten in Schytomyr.

Gemeinsam bildeten sie sogenannte Mobilitätskomitees und gingen zu Fuß zu den vier Schulen in unterschiedlichen Stadtteilen. Sie wollten die Schwierigkeiten, vor denen die Kinder standen, aus eigenem Erleben beurteilen, und dann Prioritäten für das Projekt festlegen. Ein Mobilitätskomitee holte beispielsweise sofort die örtliche Tierschutzvereinigung mit ins Boot, um etwas gegen die streunenden Hunde zu unternehmen, die Kinder auf dem Schulweg anbellten: ein Problem, das vorher nicht auf der Tagesordnung stand.

Das Projekt betont, wie notwendig es ist, die Sicherheitsprobleme mit den Augen der Kinder zu sehen. Darum sind Experten den Kindern gefolgt, um zu erfahren, was ihnen auf dem Schulweg am meisten Sorgen macht. Einige Befunde waren ziemlich unerwartet: Während Erwachsene manchmal gar kein Problem erkennen konnten, zeigten ihnen die Kinder, wo es sich unangenehm oder gar gefährlich anfühlt, zu gehen oder zu radeln.



VERKEHRSPROFIS

Valeria und ihr Bruder Nikita auf dem Weg zur Schule. Sie und vielen andere Kinder und Jugendliche aus Schytomyr haben den Planer*innen gezeigt, wo sich auf den Straßen etwas ändern muss.



Die Mobilitätskomitees in Schytomyr haben sich von Schülerinnen und Schülern zeigen lassen, wo es für sie besonders gefährlich ist.

Rechts oben: Schüler Witja macht sich mit seiner Mutter auf den Weg zur Schule. Alleine wäre es zu gefährlich.

Unten: Interaktive Temposchilder sind neu in der Stadt.



Mehr über das Mobilitätsprogramm im Video auf der akzente-Website: [akzente.giz.de](https://www.akzente.giz.de)

Zu folgenden Nachhaltigen Entwicklungszielen (SDGs) der Vereinten Nationen trägt das Vorhaben bei:



Von diesen Einsichten der Kinder geleitet, entdeckten die Komitees gefährliche Abzweigungen, wählten Stellen aus, an denen Fahrbahnschwellen die Verkehrsgeschwindigkeit reduzieren sollen und definierten die problematischsten Punkte auf den Schulwegen. „TUMI treibt uns an, eine allgemeine Mobilitätsstrategie zu entwickeln“, sagt die stellvertretende Bürgermeisterin Switlana Olshanska. „Es geht um eine umfassende Lösung, nicht bloß die Beseitigung punktueller Probleme.“ Einige kleinere Veränderungen wie sichere Übergänge oder die Beseitigung hinderlicher Bäume wurden sofort umgesetzt, andere Umbauten erfordern mehr Zeit und Investitionen.

„Radwege zu haben wäre cool“

Die Kinder halfen auch, die besten Orte für Geschwindigkeitskontrollen zu finden, für Schwellen und interaktive Temposchilder. Solche Smiley-Schilder mit Anzeige der gemessenen Geschwindigkeit sind für Schytomyr etwas völlig Neues. Bisher sind zwei davon in Schulsnähe angebracht worden. Weitere Bürgersteige, Kreuzungsumbauten und Geschwindigkeitskontrollen sollen bis zum Ende des Projekts im Jahr 2021 umgesetzt werden.

Die meisten Kinder legten bisher ihren Schulweg zu Fuß zurück. Sie haben Fahrräder zu Hause, aber für die meisten ist es zu gefährlich zu radeln. Manche riskieren es trotzdem, so wie Witja, ein

Schüler aus Weresy. „Zu Fuß brauche ich vierzig Minuten zur Schule. Mit dem Fahrrad sind es nur zwanzig“, sagt er: „Radwege zu haben wäre cool.“ Witja hat Glück: Seine Mutter arbeitet an der Schule, die er besucht, und meistens radeln sie gemeinsam hin. Ansonsten wäre es schwierig für ihn: Es gibt immer noch streunende Hunde auf dem Weg, und die Straße ist nicht befestigt. Im Winter überfriert sie. Aber gemeinsam zu fahren, fühlt sich immerhin besser an.

Fahrrad-Infrastruktur hat für das Projekt hohe Priorität, denn die Fortbewegung per Rad ist in einer relativ kleinen Stadt wie Schytomyr im Grunde gut möglich und nachhaltig zugleich. Früher mussten die Kinder ihr Fahrrad, wenn sie damit zur Schule kamen, irgendwo anders abstellen: an den Wänden der umliegenden Geschäfte oder einfach auf der Straße. Als jetzt auf den Schulhöfen der Pilotschulen Fahrradständer angebracht wurden, nahm die Zahl der Radfahrer zu. Doppelt so viele Schülerinnen und Schüler kommen jetzt mit dem Rad zur Schule. Und sie haben schon um weitere überdachte Stellplätze gebeten.

Zusätzlich bekommen die Kinder beigebracht, ihre Sichtbarkeit zu erhöhen und sich im Straßenverkehr und an Kreuzungen richtig zu verhalten. Ein solches Training mit Dutzenden von freiwilligen Helferinnen und Helfern wurde an allen Pilotschulen des Projektes organisiert. „Das hat mich so inspiriert, dass ich selbst zur Schule geradelt bin“, sagt Irina Schurawska, eine Lehrerin an der Schule Nr. 36. „Ich bin neun Kilometer gefahren!“ Für die Fahrrad-Infrastruktur sind noch weitere Investitionen notwendig, aber die Straßenerneuerungspläne der Stadt beinhalten jetzt auch neue Radwege und sichere Bürgersteige.

Die Bürgerschaft beteiligt sich aktiv

„Das Großartige ist, dass die Kinder es nach dem Training ihren Eltern beibringen“, sagt Tetjana Krywenko, eine Polizistin, die an einer der Pilotschulen die Jungen und Mädchen unterwiesen hat. „Viele haben zum Beispiel ihre Eltern nach den Signalwesten gefragt.“

Bei dem Projekt geht es nicht nur um infrastrukturelle Verbesserungen. Es geht auch um die Haltung aller Beteiligten. Es ist wichtig, dass die Kinder lernen und begreifen, wie sie sich sicherer verhalten können. Gleichzeitig muss die Infrastruktur so angepasst werden, dass ihnen ein Teil der Verantwortung von den Schultern genommen wird. Darum ist es auch so entscheidend, dass die Kinder in die Mobilitätsplanung eingebunden sind. Eltern und Schulpersonal sehen, dass auch sie das Recht haben, an lokalen Infrastrukturplanungen beteiligt zu werden. Und die lokalen Behörden haben erlebt, dass die Bürgerschaft aktiver wird und sich eifrig an der Neugestaltung des öffentlichen Raums beteiligt. Seit die Informationen über das Projekt in den sozialen Medien zirkulieren, gab es mehr als 50 Anfragen und Anträge von Mobilitätskomitees in Schytomyr.

Die Kreuzung nahe der Schule, zu der Valeria und Nikita gehen, ist bereits umgebaut worden, und die Verkehrsgeschwindigkeit wird jetzt besser kontrolliert. In einem Jahr, wenn Nikita ohne seine Schwester zur Schule muss, wird es noch Fahrbahnschwellen und weitere Warnschilder geben. „Unser Schulweg wird sicherer“, sagt Valeria: „Denn die Straßen sollten nicht bloß für die Autos da sein.“

MOBIL FÜR DEN KLIMASCHUTZ

Um das **Pariser Klimaziel** einzuhalten, ist die nachhaltige Stadtentwicklung von großer Bedeutung. Deshalb hatte das BMZ im Zuge der UN-Konferenz Habitat-III 2016 eine Initiative für **nachhaltige urbane Mobilität und Klimaschutz**, angestoßen: die „Transformative Urban Mobility Initiative“ (TUMI). Gemeinsam mit **acht internationalen Partnerinstitutionen** (Entwicklungsbanken, Städtenetzwerken wie c40-cities, Think Tanks und NGOs) unterstützen GIZ und KfW hierbei Städte in Entwicklungs- und Schwellenländern bei der nachhaltigen Gestaltung ihrer Verkehrssysteme. Beteiligt sind weitere Fachleute von Universitäten (Harvard, University College London, London School of Economics) EZ-Akteure und Verbände (Weltbank, Islamic Development Bank), sowie Privatunternehmen und Stiftungen. Fast **3.000 Fach- und Führungskräfte** wurden bereits in den Bereichen Mobilität und Stadtplanung aus- und weitergebildet. **20 innovative Pilotprojekte in 17 Ländern** wurden gefördert. Zudem wurde der Aufbau nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsdienstleistungen mit mehr als **zwei Milliarden Euro** finanziert.

Kontakt: Daniel Moser, daniel.moser@giz.de



„Angesichts des ungebremsten Wachstums der Städte, brauchen die Kommunen viele Fachleute für nachhaltige Verkehrsplanung.“

DANIEL ERNESTO MOSER,
Leiter der Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI)

Ein Interview mit ihm lesen Sie unter
akzente.giz.de