



Irene Quintáns

Erziehung zum Verstehen der Stadt

Auseinandersetzung mit urbanen Systemen statt Verkehrsregelkunde



In diesem Beitrag soll gezeigt werden, dass jegliche „Bildungsinitiative, mit deren Hilfe eine bessere Beziehung zwischen Kind und Stadt“ erreicht werden soll, nicht auf einer „Aufklärung über die Straßenverkehrsregeln“ basieren darf, wie es in vielen Ländern der Welt üblich ist. Vielmehr muss ein kritisches und kreatives Verständnis der urbanen Systeme, in denen Kinder leben, gefördert werden. Wir gehen davon aus, dass Kinder die Hauptopfer einer Stadt sind, von der sie nicht akzeptiert werden. Daher wird es nur zwei Möglichkeiten geben: Entweder sich damit abfinden und aufgeben oder rebellieren und in Frage stellen. Im ersten Fall will man den Verstand von Kindern „zähmen“, und im letzteren will man sie aufklären und das Potenzial für eine bessere Stadt entfachen.¹

Im diesem Text finden Sie Beispiele aus europäischen und süd-amerikanischen Ländern – mit Brasilien als Referenz. Um die Diskussion in die Wege zu leiten, werden wir den britischen Bericht Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action (Shaw, B. et al. 2015) vorstellen, der einige interessante Beobachtungen zu diesem Thema bereithält: „Im Bericht One False Movement (Hillman et al. 1990) wurde die Behauptung der damaligen Regierung in Frage gestellt, die Straßen seien viel sicherer geworden, weil Kinder zwischen 1970 und 1990 seltener Opfer tödlicher Verkehrsunfälle wurden, obwohl der Verkehr zugenommen hatte. Hillman betonte den Unterschied zwischen Maßen der physikalischen Gefahr, die vom Verkehr ausgeht, z.B. Volumen, Geschwindigkeit, Unterschiede bei der Geschwindigkeit und beim Fahrzeuggewicht (die selten als solche interpretiert werden) und Maßen von Verhaltensreaktionen auf die vom Verkehr ausgehende Gefahr, von denen es nicht viele gab. Die unabhängige Mobilität von Kindern wurde daher als Verhaltensmaß für Straßensicherheit vorgeschlagen, mit dem angegeben werden sollte, wie stark Kinder Gefahren ausgesetzt waren. Man war der Ansicht, dass dies die wirkliche Straßensicherheit besser reflektiert als Todesstatistiken.“

Die Welt, wie Kinder sie auf dem Schulweg kennenlernen

Beginnen wir mit der Beobachtung, welche Gestalt die Beziehung zwischen Menschen (vor allem Kindern) und der Stadt annimmt. Rubem Alves (2009), brasilianischer Pädagoge, schlug eine gute Definition dafür vor, was wir hier erreichen möchten: „Lernen ist das, was bleibt, nachdem die Vergesslichkeit mit uns fertig ist“. Der Vorschlag zur urbanen Mobilität, bei der die

Bedürfnisse kleiner Kinder am besten erfüllt werden, heißt PE-DIBUS. Damit können sie mit ihren Freunden zur Schule gehen, sie haben gesündere Gewohnheiten, stellen sich neuen Herausforderungen und sind sicher unterwegs. Obwohl es nicht sein Hauptzweck ist, ermöglicht er Kindern auch, sich an Sicherheits- und Verhaltensregeln zu halten, dank denen sie sich gefahrlos fortbewegen und Unfälle vermeiden können.

Der Australier David Engwicht (1993) idealisierte das Walking Bus Konzept in seinem Buch Reclaiming Our Cities and Towns: Better Living With Less Traffic. Er war der Ansicht, dass, je informeller PEDIBUS war, desto besser würde er funktionieren – denn in risikoscheuen Kulturen könnte es zu Schwierigkeiten kommen, wenn man diese Initiativen offiziell unterstützen würde. Im europäischen Rahmen setzt die Schweiz auf PEDIBUS: „Jeder Ausländer mit Kindern an einer Schweizer Schule – insbesondere in deutschsprachigen Gebieten – weiß: Lässt man seine Kinder in einem jungen Alter zur Schule oder sogar zum Kindergarten gehen, ist es ein wichtiger Schritt in Richtung Erwachsenwerden. Aber das ist etwas, woran man sich gewöhnen muss – besonders, wenn man aus einem Land stammt, wo Schüler oft zur Schule gefahren werden. In einem vom VCS – Verkehrs-Club der Schweiz – in Auftrag gegebenen Bericht stellte sich heraus, dass 75% der Kinder in der Schweiz zu Fuß zur Schule gehen, wobei sich die Analyse des VCS auf die Kinder im Alter zwischen vier und sieben bezog. Dieser Trend gilt für Schüler in der deutschsprachigen Schweiz (83%), wo Eltern der Meinung sind, dass die Wege zur Schule dank der zahlreichen verkehrsberuhigenden Maßnahmen sicherer sind, insbesondere in der Nähe von Schulen (z.B. 20-30km/h-Zonen); in den anderen Teilen der Schweiz ist dies weniger verbreitet. In der französischsprachigen Schweiz gehen 67% der Kinder zu Fuß zur Schule – im Tessin sind es ein bisschen weniger als die Hälfte (49%). In Großbritannien und in den Vereinigten Staaten sind es 30 bis 40%. Selbst

¹ Überarbeitung und Anpassung des Artikels von Alexandre Pelegi und Irene Quintáns (2017) DOI: <http://dx.doi.org/10.15366/riejs2017.6.1.003>



im Nachbarland Deutschland ist dieser Wert nicht besonders groß, 2012 waren es 50%.“

Offizielle Richtlinien, die die Beziehung zwischen Kindern und Großstädten regeln würden, sind in Südamerika eine Seltenheit. Wenn es welche gibt, zielen diese meist auf die Erhöhung der Sicherheit im Schulumfeld und der urbanen Mobilität ab. Es sollte betont werden, dass die Priorität der wenigen vorhandenen PEDIBUS-Vorschläge – anders als in Europa – nicht die Selbstständigkeit von Kindern ist; vielmehr wird Sicherheit und eine gesunde Mobilität in unsicheren und aggressiven Umgebungen – den südamerikanischen städtischen Randgebieten – bezweckt. Leider scheint sich daraus ein globaler Trend zu entwickeln: „Nichtsdestotrotz nimmt der Anteil der Eltern, die ihre Kinder im Alter zwischen sechs und neun Jahren in der Schweiz zur Schule fahren, ebenfalls zu – die Zahl hat sich in den vergangenen zehn Jahren laut den Mikrozensus-Daten im Bericht um 40% erhöht. Ein Drittel der befragten Eltern gab Sicherheit als Hauptgrund dafür an.“²



Abb. 1: Oben: Pedibus³ als offizielle Richtlinie der Schweizer Regierung; unten: „Carona a pé“⁴, das einzige Pedibus-Projekt in Brasilien

² Leybold-Johnson (4.10.2017): „ Noch gehen die meisten Kinder in der Schweiz zu Fuß zur Schule“ <https://goo.gl/xtn2WJ>

³ <https://pedibus.ch/de/>

⁴ <http://caronaape.com.br/>

Sicherheit und Verkehrsaufklärung

Gefahren, die vom Straßenverkehr ausgehen, sind mit hoher Wahrscheinlichkeit der am häufigsten angeführte Grund, warum Kinder nicht mehr nach draußen gelassen werden und in privaten Fahrzeugen (privaten Schulbussen und Autos) eingesperrt und zur Schule gefahren werden. Ich möchte diese Ursache-Wirkung-Beziehung in Frage stellen, da Unfallstatistiken meiner Ansicht nach nicht die Hauptursache, sondern vielmehr eine natürliche Folge eines städtischen Modells sind, bei dem Kinder nicht willkommen sind.

Obwohl Menschen sich dessen oft nicht bewusst sind, beschränkt sich die Aufklärung über urbane Umgebungen für Kinder auf der ganzen Welt heutzutage praktisch auf die Aufklärung über die Sicherheit im Straßenverkehr. In Brasilien basiert das, was die Behörden unter „Straßenverkehrsaufklärung“ in der Schulumgebung verstehen, auf dem einfachen Grundsatz, dass Kinder Verkehrsschilder und Gefahren im Straßenverkehr verstehen müssen, um sich der zu befolgenden Regeln bewusst zu sein, damit sie sicher durch die Straßen ihrer Nachbarschaft gehen können. Zuerst einmal wird hier davon ausgegangen, dass Kinder permanent Fehler machen, und wenn man sie nicht daran hindert (und wenn sie nicht „woherzogen“ sind), werden sie sich andauernden Gefahren aussetzen. Daher müssen sie „angewiesen“ werden, sich an die geltenden gesellschaftlichen Regeln zu halten (die nicht in Frage gestellt werden dürfen).

In Brasilien wären ein typisches Beispiel dafür die immer noch recht beliebten Miniaturstädte, die in mehreren Großstädten des Landes zu finden sind. Sie dienen als Anreiz und wurden von vielen Straßenverkehrsämtern und Privatunternehmen gesponsert. Ihr Hauptzweck besteht in der „Aufklärung zukünftiger Fahrer“, und das Schlimme daran ist, dass Kinder – potenzielle Opfer – die Rolle von Lehrern spielen und ihren Eltern und Familien bei diesem absurden Rollentausch als Vorbild dienen sollen. Das sind Bildungstechniken, bei denen die Stadt nicht in Zweifel gezogen werden kann und bei denen Kindern ihre Rolle als aktive Teilnehmer am Geschehen abgesprochen wird. Zugleich wird bei dieser Art Aufklärung zwar versucht, die Anzahl der Todesfälle im Straßenverkehr zu senken, die grundlegenden Maßnahmen zum Minimieren der Unfallzahlen basierend auf internationalen Daten werden aber ignoriert: Geschwindigkeitsreduzierung und Städtebau in Entsprechung mit Verkehrsberuhigungsrichtlinien, Vermeidung von Alkoholkonsum, Tragen von Schutzhelmen und Sicherheitsgurten – sogar auf dem Rücksitz – usw.

Was wollen wir wirklich? Gehorsame Kinder oder Kinderbürger? In einer Zeit des taktischen Urbanismus und der wandelnden Raumnutzung bleiben Städte bei der Straßenverkehrsaufklärung unantastbar, und es scheint, dass die Realität nicht in Frage gestellt werden darf. Gehorsamkeit wird gelobt, ohne dass man dabei etwas an den Gesetzen ändert, bei denen der Autonutzung und den dafür vorgesehenen urbanen Umge-



bungen Priorität eingeräumt wird – ein Modell mit weitreichenden wirtschaftlichen Folgen.



Abb. 2: Oben: Lernen von Sicherheitsregeln in einer idealen Umgebung, die in südamerikanischen Städten nicht existiert; unten: eine Familie, die eine typische Straße in São Paulo entlanggeht (Foto unten: Pedro Borelli)

Diejenigen, die sich nicht daran halten, müssen sich schuldig fühlen, selbst wenn die Stadt nicht mal ein Minimum an erforderlicher Infrastruktur bietet, um die Sicherheit von Fußgängern zu gewährleisten und bei anderen Verkehrsmitteln das riskante Verhalten zu reduzieren (dies ist vor allem in besonders gefährdeten Gebieten von Entwicklungsländern kritisch). Die internationale Initiative Vision Zero, die in Schweden in den neunziger Jahren ins Leben gerufen wurde und seit New Yorks Beitritt besonders gut bekannt ist, hat die traditionellen Ansichten geändert: Die Schuld liegt nicht an einzelnen Personen, sondern an Unzulänglichkeiten des Systems.

Kinder als kritische und proaktive Bürger

Die Schule ist ein untrennbarer Bestandteil im Alltag aller Kinder. Identifiziert als das Herzstück einer sich täglich wiederholenden Aktivität, wirkt sich die Umgebung, wo sie umherlaufen, leben und außerhalb der Atmosphäre des Klassenzimmers mit Gefühlen und Ängsten konfrontiert werden, auf ihre Wahrnehmung aus. Eine bemerkenswerte Erkenntnis resultierte aus einer Umfrage, die in der Jardim Angela Nachbarschaft von São Paulo durchgeführt wurde (Quintáns 2015). Diese wurde von den Vereinten Nationen im Jahre 1996 als

die gefährlichste Nachbarschaft der Welt bezeichnet. Eine der Fragen, die Kinder beantworten mussten, war: „Wenn du die Straßen in deiner Nachbarschaft entlanggehst, wovor hast du Angst?“. 80% der Grundschul Kinder (6 bis 10 Jahre) antworteten: „überfahren zu werden“ (die Antwort „gemobbt zu werden“ wurde nur von 10% der Kinder gewählt). Andere Fragen zeigten, dass sie sich der Straßenverkehrsrisiken bewusst waren.

Interessant ist, dass diese „Angst“, die diese Kinder aus der Jardim Angela Nachbarschaft zum Ausdruck brachten, durch bauliche Richtlinien, technische Lösungen (Konstruktionen von Straßenkreuzungen, Takt von Verkehrsampeln, Verkehrsberuhigung, Lagepläne für Zebrastreifen und Städteplanung) sowie Aufklärung für Fahrer im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr abgebaut werden könnte. Kindern beizubringen, die Straßenverkehrsregeln zu beachten, reicht einfach nicht aus. Ein Stadtmodell, das Menschen und ihre Rolle im städtischen Leben ignoriert, wird nun dank internationaler Richtlinien und gesetzlicher Rahmenbedingungen in verschiedenen Ländern deutlicher in Frage gestellt. Die Wichtigkeit dieser Gesetze wurde von allen Experten und Gesellschaftsorganisationen gelobt, die sich für das Recht aller Menschen auf Zugang zu und Nutzung von öffentlichen Räumen als Orte der sozialen Einbindung einsetzen: die (theoretische) Priorität wurde nicht motorisierten Verkehrsmitteln und öffentlichen Verkehrsmitteln eingeräumt, einschließlich der rechtlichen Möglichkeiten von Einschränkungen der Autonutzung.

Als Ergebnis kann angenommen werden, dass es in den großen europäischen Ballungszentren, in Australien oder in New York zu einer Debatte über diese wichtigen Fragen kam, wobei dies das bekannteste Beispiel in den USA in den letzten Jahren war. In Südamerika jedoch fängt diese Debatte gerade erst an und beschränkt sich auf Gruppen von Aktivisten in Großstädten, aber ohne bedeutsame gesellschaftliche Auswirkungen. Es gab einige Fortschritte bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen, aber nur wenige bei den zentralen Fragen, z.B. bei der Entwicklung öffentlicher Richtlinien zur Erarbeitung eines neuen Stadttyps, der für Menschen und nicht für Autos gedacht ist und bei dem deren Interessen immer berücksichtigt und symbolisiert werden. Das Problem der Gefahr für Kinder (und vor allem, was sie denken, sagen und tun) sowie ihre Beziehung zu der Stadt bleibt bei Debatten, in Behörden, die sich mit der urbanen Mobilität beschäftigen, und für kommunale Verwaltungsfachkräfte unsichtbar. Was Kinder – vor allem die im Schulalter – angeht, sehen wir, dass sehr wenig oder fast gar nichts erreicht wurde.

Aufklärung der Stadt, nicht des Verkehrs

Wie bereits von Sanz (2009) beschrieben, ist „die Sicherheit im Straßenverkehr nicht einfach nur die bloße Abwesenheit von Unfällen“. Er argumentiert, dass, wenn man den Fokus nur auf Verkehrsunfälle verschiebt, man dadurch die komple-



Abb. 3: Von oben nach unten: 1) Der mexikanische Superheld Peatónito, der für die Fußgängerrechte kämpft; 2) Workshops in São Paulo, bei denen Prüfungen in der Umgebung von Schulen durchgeführt werden; 3) Aktivisten in Berlin-Kreuzberg im Rahmen einer Aktion gegen die Umweltverschmutzung durch Autos (Mai 2018).

xe Realität der Mobilität und der urbanen Systeme aus den Augen verliert. Die Auswahl der Aktivitäten, die die Stadt zu einem sich permanent entwickelnden Organismus und nicht zu einer statischen Konstruktion machen, sollte der Anfang jeder Bildungsmaßnahme sein, bei der Probleme wie die Sicherheit im Straßenverkehr und die Nutzung urbaner Umgebungen gelöst werden sollen.

Aktivismus stellt immer Teil von Aktivitäten im Zusammenhang mit urbanen Umgebungen dar, da das Ziel darin besteht, bei den Menschen, die daran beteiligt sind, für eine kritische Haltung zu sorgen. Kinder können Konflikte schnell identifizieren und Verbesserungen vorschlagen, die für alle von Vorteil wären.

Was Projekte im Bereich urbane Mobilität für Kinder betrifft, sprachen Petra Jens und Anna Haberl von der Mobilitätsagentur Wien darüber, wie das Recht, zur Schule zu Fuß gehen zu können, in drei Schritten erreicht werden kann: Bewusstsein verändern, Verhalten verändern und Umgebung verändern. Darüber hinaus stellt „Unterwegs zum Kindergarten: Förderung von gesunder Mobilität mit der Kindergarten-Mobilitätsbox“ ein innovatives Tool dar, das sich in Österreich bei dem Mangel an Mobilitätsangeboten für Kindergärten leicht in die Alltagsaktivitäten eines Kindergartens integrieren lässt.⁶

Sonja Gruber vermied künstliche Szenarien, als sie das Fahrrad! präsentierte und aufzeigte, wie die urbane Mobilität bei kleinen Radfahrern funktioniert. Das Projekt wurde als eine innovative Bildungsinitiative konzipiert, die ins alltägliche Bildungsprogramm von sechs Schulen und Kindergärten in Wien mit einer hohen Anzahl von Kindern mit Migrationshintergrund nachhaltig integriert werden soll. Der didaktische methodische Ansatz folgt den Prinzipien der partizipativen Aktionsforschung und umfasst Humboldts Konzept des erkundenden Lernens. Im Rahmen derselben Diskussion über junge Radfahrer entwickelte die gemeinnützige Organisation Schulterblick – Die Wiener Radfahrschule ein Konzept für das Organisieren von Radfahrkursen auf hochbefahrenen Radwegen, um ideale Bedingungen zum Entwickeln ihrer kommunikativen und kooperativen Fahrtechniken zu finden und eine erfolgreiche Interaktion mit verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen.

Die Teilnahme von Kindern an der urbanen Mobilität wurde im Projekt MOBILITY 360°: Citizens of the Future von Eva Aigner-Breuss, Lisa Brunner und Daniela Patz reflektiert, bei dem junge Menschen und Kinder die Rollen von Mobilitätsexperten einnehmen. Sie erforschen Verkehrstechnologien und schauen sich die Mobilität der Zukunft mithilfe von 360°-Technologien an.⁷ Ein nachhaltiger Ansatz ist sehr wichtig. In diesem Zusammenhang sprach Petra Muerth vom Klimabündnis Österreich über die Klimameilen-Kampagne. Seit 2002 zielt die Kampagne darauf ab, Kindern dabei zu helfen, ihre täglichen Wege selbstständig und umweltfreundlich zu meistern.

Wien – die Stadt, die „Child in the City“ hostet – entwickelt Schritt für Schritt große Projekte und Mittel, um die aktive Beteiligung von Kindern am Leben der Stadt zu verbessern. Die Nachbarn – die Schweiz, Deutschland, die Niederlande oder Belgien – haben ebenfalls hervorragende Vorschläge zum Austausch von Wissen und Erfahrung und zur Förderung des Lernens. Andere Länder mit weniger Ressourcen, aber mit sehr guten Vorschlägen, können von diesen umzusetzenden Vorbildern profitieren und sie an ihre spezifischen regionalen Gegebenheiten anpassen. Falls Sie mehr über andere Erfahrungen herausfinden möchten, habe ich 2013 das südameri-

Bewährte Praktiken

Auf der **Internationalen Konferenz Child in the City**⁵ in Wien (Österreich) im September 2018 wurden einige Beispiele dafür angeführt, wie man Bedürfnisse von Kindern respektvoll erfüllen kann, und es wurden Probleme angesprochen, die ihre Aufklärung über die Sicherheit im Straßenverkehr und das Leben in einer Großstadt betreffen. In Wien gehen 45% der Kinder zu Fuß zur Schule, 35% nutzen öffentliche Verkehrsmittel, 19% werden mit dem Auto gefahren und nur 1 bis 2% sind mit dem Fahrrad unterwegs (Wiener Linien/Omnitrend 2015). 2017 war einer von zehn Einwohnern von Wien weniger als zehn Jahre alt (Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2017).

⁶ Vgl. den Beitrag von Anna Haberl in diesem Heft.

⁷ Vgl. dazu den Beitrag von Eva Aigner-Breuss, Lisa Marie Brunner und Natalie Denk in diesem Heft.

⁵ <https://www.childinthecity.org/2018-conference/>



kanische OCARA Netzwerk gestartet, um internationale Verbindungen zu fördern, das Problem fehlender zentralisierter Informationen zu lösen sowie einen Erfahrungsaustausch und einen Austausch von Informationen über Projekte im Bereich Großstädte, Kunst, Architektur, urbane Mobilität und urbane Umgebungen mit Kindern zu ermöglichen.

Kümmere dich um die Stadt – und die Stadt kümmert sich um dich

Wir haben uns in São Paulo (Brasilien) hingesetzt und unterhalten uns mit Kindern zwischen 9 und 10 Jahren über die Wichtigkeit des urbanen Lebensraums und darüber, was es heißt, ein kleiner Bürger zu sein, der sich um seine Stadt kümmert – der sie nutzt, sie erlebt, sie atmet. Die Straße, der Platz, die Stadt – all das ist unser Zuhause, wie ein Satz russischer Matroschkas. Lernerfahrungen, an denen Kinder und ihre Schulen teilnehmen, stellen – nachdem man sie bearbeitet und systematisiert hat – eine solide Grundlage zur Gestaltung öffentlicher Richtlinien dar, einschließlich ihrer eigenen Perspektiven, Einblicke und Bedürfnisse: Erst dann werden wir ein sicheres urbanes System haben.

Irene Quintáns,
Architektin und Stadtplanerin, Gründerin und Direktorin von OCARA Network (www.redocara.com), einem latein-amerikanischen Netzwerk für den Austausch von Erfahrungen und Projekten zu Stadt, Kunst, Architektur und urbanem Raum mit Kindern, São Paulo, Brasilien

Quellen:

Alves, R. (2009): A máquina de fazer salsichas.

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2909200903.htm>

Engwicht, D. (1993): Reclaiming Our Cities and Towns: Better Living With Less Traffic. Philadelphia, New Society Publishers.

Hillman, M./Adams, J./Whitelegg, J. (1990): One false move: A Study of Children's Independent Mobility. PSI, London.

Quintáns, I. (2015): Estudo sobre os caminhos escolares de Jardim Ângela, Pp. 69 – 70. http://cidadeemmovimento.org/wp-content/uploads/Passagens-Jardim-%C3%82ngela_Caminho-Escolar.pdf

Sanz, A. (2009): Interventions to increase traffic safety, overview of local policies. http://www.aeneas-project.eu/docs/2th_workshop_donostia/AENEAS_WS_Alfonso_SANZ.pdf

Shaw, B. et al (2015): Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action, Pp. 6-7

Stadtentwicklung & Bürgerbeteiligung

Kommunale Sportentwicklungsplanung – Potenziale und praktische Handlungsschritte

Dienstag, 12. März 2019 in Münster

Immer mehr Städte und Gemeinden legen Wert auf die Erarbeitung von Sportentwicklungsplänen, um damit Grundlagen für eine zukunftsfähige Entwicklung des lokalen Sports zu schaffen. Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur, bei der Bildungspolitik oder beim Sportverhalten sind nur einige der Herausforderungen, die Handlungsbedarfe für die kommunale Sportentwicklung nach sich ziehen. Dabei ist eine Sportentwicklungsplanung durch die Anzahl der beteiligten Akteure und unterschiedlichen Interessen ein komplexer Prozess. Die zu bearbeitenden Themen erfordern ein umfangreiches Wissen, einerseits über die Situation und die Trends vor Ort, zum anderen hinsichtlich eines zielgerichteten strategischen und methodischen Vorgehens. In unserem Praxis-Seminar haben Sie Gelegenheit, die fachlichen und strategischen Grundlagen für eine zukunftsgerechte Sportentwicklungsplanung kennenzulernen und anhand konkreter Erfahrungen aus Beispielstädten mit uns zu diskutieren. Folgende Aspekte stehen dabei im Vordergrund: Was kann und muss eine Sportentwicklungsplanung heute leisten? Voraussetzungen und Hemmnisse auf dem Weg zu einer erfolgreichen Sportentwicklungsplanung. Welcher (soziale, gesundheitliche, ökonomische, städtebauliche) Mehrwert lässt sich mit einer Sportentwicklungsplanung erreichen? Wie kann eine Verknüpfung von Sport- und Stadtentwicklung gelingen?

Ihre Referenten:

Dr. Stefan Eckl, Geschäftsführer des Instituts für Kooperative Planung und Sportentwicklung (ikps) in Stuttgart; Schwerpunkte: Förderung von Sport, Bewegung und Gesundheit in der Kommune

Siegmar Schridde, Leiter Sport und Bürgerengagement, Stadt Rheine

Dr. Matthias Welpmann, Beigeordneter für Umwelt, Klima und Sport, Dezernat 7, Stadt Neuss

Tagungsort:

Dienstag, 12. März 2019

Stadthotel Münster
Ägidiistr. 21
48143 Münster
Telefon: 0251/4812-0

Tagungsgebühren:

335,00 Euro für Mitglieder des vhw
395,00 Euro für Nichtmitglieder

Weitere Informationen:

Tel.: 0228/72599-43
www.vhw.de