

**40. Stadtgespräch der Europäischen Akademie für städtische Umwelt am Dienstag, 28. Januar 2003 zum Thema „On the move - Mobilität von Kindern und Jugendlichen“**

**Schwerpunkte des Vortrages: „Mobilitäts- und Verkehrserziehung mit Kindern und Jugendlichen in Hamburg“ von Herrn Gunter Bleyer vom Amt für Schule und Institut für Lehrerfortbildung der Hansestadt Hamburg**

## **Kinder und Jugendliche im Verkehr - Neue Wege in der Mobilitätserziehung**

Mobilität und Verkehr beeinflussen heute die Lebenswelt der Kinder und Jugendlichen in hohem Maße. Den Chancen heutiger Mobilität, die in der Öffnung und Erweiterung von Wirtschaftsbeziehungen, kulturellem Austausch und globaler Interaktion sowie der individuellen Erfahrungs- und Entwicklungsmöglichkeiten liegen, steht eine Verkehrsrealität gegenüber, die sich auf die Umwelt und Gesundheit des Menschen zunehmend negativ auswirkt und die Lebensformen der Menschen prägt. Besonders Kinder erfahren, dass der zunehmende Straßenverkehr ihre Lebens- und Bewegungsräume und die Entwicklung ihrer selbstständigen Mobilität beeinträchtigt, wachsen aber in ein soziales Wertesystem hinein, das Mobilität primär als Automobilität begreift. Jugendliche erweitern allmählich ihren Aktionsradius, wachsen zwangsweise in die automobilen Gesellschaft hinein.

In diesem gesellschaftlichen Spannungsfeld trifft eine **zukunftsorientierte Mobilitäts- und Verkehrserziehung** Wertentscheidungen im Sinne der Agenda 21: Die Entwicklung der Mobilität muss sich dem erklärten Ziel unterordnen, zukunftsfähige Mobilitätsformen zu fördern, die Umweltkapazität der Erde nicht zu überfordern und zu humanen Lebensbedingungen beitragen.

Die Hamburger Verkehrserziehung hat sich in den letzten Jahren sehr verändert. Sie ist nicht nur Sicherheits- und Sozialerziehung, sie ist Umwelterziehung und Mobilitätserziehung und sie sieht auch die Mitgestaltung der Verkehrssituation als ihre Aufgabe an.

In der Auseinandersetzung mit dem Phänomen Verkehr geht es

- um die Umgestaltung der Verkehrswelt zum Schutz der Umwelt und des Menschen,
- um eine veränderte Mobilität, um den Beitrag der Schule, Kinder und Jugendliche für eine „umweltbewusste Mobilität“ zu gewinnen.

### **These 1: Der Straßenverkehr hat das Leben unserer Kinder verändert**

Das ständige Anwachsen des Autoverkehrs beeinflusst die Lebenswelt unserer Kinder in hohem Maße. 1970 kam ein Auto auf ein Kind – heute kommen vier Autos auf ein Kind! Vom Autoverkehr in die Enge gedrückt, bleibt den Kindern wenig Raum zum Spielen, Toben, Lernen. In Hamburg leben rund 230 000 Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren. Für sie gibt es 700 ausgewiesene Spielplätze mit einer Gesamtfläche von 237 ha. Rein rechnerisch stehen also jedem Kind 10 m<sup>2</sup> Spielfläche zur Verfügung. Die durchschnittliche Stellplatzfläche für ein Auto beträgt 12 m<sup>2</sup>. Die rund 815 000 Kraftfahrzeuge in Hamburg nehmen viermal mehr Platz ein als die Spielplätze. Der Platz in einer Stadt ist begrenzt und nicht vermehrbar. Diesen Platz müssen wir den Menschen zur Verfügung stellen und nicht nur den Autos. Vor allem Kinder sind betroffen. Früher war die Straße Spiel- und Lebensraum der Kinder, man traf sich draußen mit Freunden. In den 60er Jahren legten Kinder am Tag etwa 20 km zurück, heute nur noch 4

km. Viele Kinder, die an Hauptverkehrsstraßen wohnen, trauen sich aus Angst vor Unfällen nicht mehr, draußen zu spielen. Sie sind sozusagen „aus dem Verkehr gezogen“. Sie bleiben zu Hause vor dem Fernseher, bewegen sich weniger und treffen sich seltener mit Freunden zum Spielen. Studien haben ergeben, dass Kinder, die wegen des Verkehrs **nicht allein** ins Freie können, in ihren sozialen Kontakten, in ihrer Motorik, ihrer Selbständigkeit gegenüber Kindern, die sich frei und allein im Wohnumfeld bewegen können, deutlich zurückgeblieben sind.

Selbständiges Erobern des Raumes um die elterliche Wohnung ist für viele Kinder riskant geworden. Viele Eltern lösen das Problem der Kinder dadurch, dass sie ständig mit dem Auto umherfahren: zum Kindergarten, in die Schule, zum Musik- oder Sportunterricht am Nachmittag. Dadurch können diese Kinder sich Räume nicht wie früher in konzentrischen Kreisen eigenständig aneignen, sondern entwickeln unrealistische Raumvorstellungen und bauen zu ihrem Lebensraum keine Beziehung auf.

**Das bedeutet, dass wir unseren Kindern – und uns auch - den notwendigen Lebensraum zurückgeben und ihn kindorientiert gestalten müssen.**

## **These 2: Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist nicht nur Sicherheits- erziehung sondern auch Verkehrsgestaltung**

Kinder werden heute vielfach als "kleine Erwachsene" angesehen, die sich im Verkehr "falsch verhalten" und denen sicheres Verhalten im Verkehr vermittelt werden muss. Dies ist falsch. Kinder sind keine kleinen Erwachsenen. Ihr Verhalten ist von ihrem jeweiligen **Entwicklungsstand** abhängig.

Eine Verkehrserziehung, die sich nur als Sicherheitserziehung versteht, reagiert auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs: Das Kind soll lernen, sich den Erfordernissen des Autoverkehrs anzupassen, sich „richtig“ zu verhalten.

So werden Kinder in der Schule und im Elternhaus **für** den Verkehr erzogen.

**Kinder sind aber nicht die Verursacher der Verkehrsrisiken, sondern deren Opfer.**

Deshalb kann für Kinder der Ertrag dieser "Unfallverhütungspädagogik" nicht sehr hoch sein.

Die Situation der Kinder über den Aufbau sicheren Verhaltens zu beeinflussen, ist ein wichtiger, aber nur **ein** Faktor der Verkehrserziehung an den Schulen, denn die **Ursachen** für Verkehrsunfälle bei Kindern liegen vor allem in der **mangelnden baulichen Sicherheit und im Verhalten der erwachsenen Verkehrsteilnehmer.**

Insofern stellt sich nicht isoliert die Frage: "Was leistet die Verkehrserziehung?", sondern "Was leistet die Verkehrsgestaltung und was leisten die Erwachsenen zum Schutz der Kinder?"

Sicherheit ist nicht eine Sache, die wir Kindern abverlangen können ("sich sicher zu verhalten"), sondern Sicherheit ist das, was wir Kindern geben müssen: das "sichere Umfeld".

Wir müssen die Verkehrsumwelt für die Kinder sicher machen, nicht von den Kindern isoliert sicheres Verhalten fordern, denn das können sie gar nicht einlösen, weil sie eben Kinder sind.

Ich möchte das mit einem Beispiel anhand von **Fotos / Folien** verdeutlichen.

An diese Stelle überqueren täglich ca. 60 Schulkinder die Straße, um zu ihrer Schule zu gelangen. (Die Schule befindet sich 150 m von der Überquerung entfernt.) Die Mittelinsel soll den Kindern Schutz und Hilfe beim Überqueren geben. Durch den Neubau eines Einkaufszentrums ist mittlerweile ein **ständiger Auto-Stau** vorhanden, so dass die Kinder zwischen den Autos die Straße überqueren müssen. Und noch ein Weiteres kommt hinzu: Aufgrund der Staubildung in dieser Straße warten einige Autofahrer, die links abbiegen wollen, nicht solange, bis sie sich hinter der Mittelinsel befinden, sondern beginnen mit dem Abbiegevorgang **schon 20 bis 30 m vor** der Mittelinsel. Diese **sog. Geisterfahrer** (Spitzenwerte 103 in einer Stunde - gezählt von einer Mutter um die Mittagszeit, also auf dem Heimweg der Kinder -) gefährden die Kinder noch zusätzlich! Was sollen wir Kindern in dieser Situation raten? Auf meine Frage an ein Schulkind aus der 4. Klasse, wie sie sich verhält, um über die Straße zu kommen, antwortete das Mädchen wörtlich: „Ich warte bis meine Freundin kommt, dann fassen wir uns fest an und gehen gemeinsam rüber.“

Es hat sich daraufhin eine Verkehrsinitiative an der Schule mit dem Ziel gebildet, die Überquerung für die Kinder mit Hilfe einer Ampel und Tempo 30 sicherer zu machen. Ein erster „Erfolg“ war die Verlängerung des Mittelinsel-Streifens um 43 m, um die „Geisterfahrer“ abzuhalten, ein Jahr später wurde eine Fußgängerampel aufgestellt.

### **Fazit:**

Kinder sind Fußgänger, Radfahrer, Bus- und Bahn-Benutzer. Also gilt es die Verkehrsplanung in Wohn- und Schulgebieten vor allem an Fußgänger und Radfahrer und den ÖPNV auszurichten, nicht den Autofahrern die Priorität einzuräumen.

Verbesserungen für unsere Kinder müssen **behördenübergreifend**, im Dialog mit allen Beteiligten - Pädagogen, Eltern und Kindern - erfolgen; denn sehr oft können sich die anderen Behördenvertreter nicht in die Kinder hineinversetzen, hineindenken!

**Sicherheitserziehung bleibt also nicht beim Kind stehen. Sie geht an die Ursachen.**

### **Pädagogische Konsequenzen**

Was kann dabei die Schule leisten?

Die Schule muss aktiv an der Gestaltung der Lebensumwelt der Schüler mitwirken.

Mit "**Verkehrsprojekten**" in der Grundschule werden die Kinder nicht nur auf die Situation im Straßenverkehr vorbereitet, sondern Eltern, Lehrer und Schüler nehmen auf die Verkehrssituation im Stadtteil Einfluss. Immer mehr Schulen führen solche Projekte durch.

(Beispiele – anhand von Folien)

"**Verkehrsprojekte**" für ältere Schüler verfolgen das grundlegende Ziel, ihre selbstständige Mobilität als Fußgänger und Radfahrer zu fördern und Maßnahmen zur Sicherung des Schulweges einzuleiten. Dies beinhaltet, sie anzuregen, sich mit dem Verhalten aller Verkehrsteilnehmer auseinander zusetzen, mit ihnen gemeinsam die Schulweg- und Stadteilsituation zu untersuchen, ihre Probleme im Straßenverkehr zu diskutieren, Mängel aufzulisten und eigene Vorstellungen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtteil zu entwickeln.

(Beispiele anhand von Folien)

**Projektunterricht** heißt, in die Wirklichkeit gehen, etwas tun, etwas bewirken, d. h. auch am Fetisch Auto zu rütteln.

### **These 3: Die Mobilität der Zukunft ist nicht dem privaten Autoverkehr vorbehalten**

Wir alle sind in einer vom Autoverkehr geprägten Welt aufgewachsen und tun uns schwer, die Dominanz des "Autoverkehrs" in Frage zu stellen.

Die schulische Verkehrserziehung hat bisher wenig dazu beigetragen, das unkritische Hineinerziehen in die "Autogesellschaft" zur Diskussion zu stellen. Ich denke, Hamburg stellt hier schon eine gewisse Ausnahme dar.

Eine Zielbestimmung der Mobilitäts- und Verkehrserziehung erfordert **Wertentscheidungen** und richtungsweisende inhaltliche Aussagen im Sinne der Agenda 21: Die Zerstörung der natürlichen Umwelt und die Gefährdung des einzelnen Menschen durch den Straßenverkehr zwingen uns, **den Primat des motorisierten Individualverkehrs in Frage zu stellen**, dem Wunsch nach individueller Mobilität die Notwendigkeit gegenüberüberzustellen, unsere Umwelt zu schützen und den Straßenverkehr zu humanisieren.

Hierin stimmen wir mit den von Kindern selbst geäußerten Bedürfnissen und Wunschvorstellungen überein: Kinder beklagen die Ausuferung des Autoverkehrs, träumen von ungefährdeten Spielräumen, Erhaltung der Natur auch in der Stadt.

Aber auch noch etwas anderes ist festzustellen: Viele Kinder sind nicht in der Lage, sich Alternativen zur gegenwärtigen Situation konkret vorzustellen. Wie sollten sie auch? Sie kennen ja eine andere Verkehrssituation gar nicht! Sie sind mit dem Auto groß geworden - das muss die Pädagogik mit berücksichtigen. Wir können von den Kindern keine Veränderungen erwarten, wenn wir selbst sie zu leisten nicht imstande sind. Das fordert uns heraus.

#### **Pädagogische Konsequenzen**

Die Schule darf nicht dabei stehen bleiben, diese Problematik im Unterricht zu erörtern und mit den Schülern Alternativen nur zu diskutieren. Alternativen müssen **erfahrbar** gemacht und **erprobt** werden.

Über ÖPNV- und Fahrrad - Projekte, Ausflüge und Klassenfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrädern können bei den Kindern und Jugendlichen frühzeitig Anstöße für eine vernünftige Verkehrsmittelwahl gegeben werden.

Mit dem Projekt „Wir fahren mit dem HVV“ für die Klassen 4 - 6 werden die Kinder zu umweltbewussten Mobilitätsverhalten aufgefordert, dass sie auch **selbstständiger** werden lässt. Sie müssen sich allein oder in kleinen Gruppen mit Bus und Bahn zurechtfinden können. Auf einer Bus- und Bahn Rallye beweisen sie ihr Können. Das bringt den Kindern Spaß, selbstständig Bus- und Bahn fahren ist attraktiv, die Kinder erhalten so eine positive Grundeinstellung.

Ohne „erhobenen Zeigefinger“ wird der öffentliche und private Verkehr verglichen: Welche Vor- und Nachteile gibt es? Welche Verkehrsmittel sind umweltfreundlicher?

Etwa 70 % aller Hamburger Schüler werden mit diesem Projekt erreicht.

Für die Klassen 8 -10 ist das Schülerbuch "Mobil mit Bus und Bahn" gemeinsam vom Amt für Schule und dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) herausgegeben worden. In diesem Schülerbuch werden Fragen und Probleme der Mobilität von heute und morgen zur Diskussion gestellt, zahlreiche Anregungen für Projekte und für Vorhaben im Fachunterricht (Politik, Erdkunde, Naturwissenschaften, Religion/Ethik) gegeben, in denen die Schüler die Verkehrssituation in Hamburg und die Umweltproblematik des wachsenden Verkehrs auch unter globalen Gesichtspunkten untersuchen können.

Bei Aktionen wie z. B. "Mein Schulweg ohne Auto" können die Probleme und Chancen einer bewusst eingeschränkten Mobilität für Schüler, Lehrer und Eltern erfahren werden.

Die Frage der Mobilität in unserer Gesellschaft wird auch in der Sekundarstufe II thematisiert.

Dafür liegen die fächerübergreifenden Projekte "Ausfahrt Zukunft" und „Reisen“ vor, die auch Fragestellungen zur Verkehrspolitik und zum Thema „Verkehr und Freizeit“ enthalten.

Mit dieser **Mobilitätserziehung** können Handlungsperspektiven entwickelt werden, die für das spätere Verhalten als Jugendliche und Erwachsenen grundlegend sind: der sinnvolle Einsatz des Autos im Verbund mit Bus, Bahn und Fahrrad.

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung sieht ihre pädagogische Aufgabe darin, das

Lebensumfeld der Kinder für ihre optimale Entwicklung mitzugestalten. Verbesserungen müssen im Dialog mit allen Beteiligten erfolgen.

**Anlagen:**

# Mobilitäts- und Verkehrserziehung

## Ziele

zukunftsfähiges und umweltbewusstes  
Mobilitätsverhalten  
verantwortungsbewusstes Verhalten im  
Straßenverkehr  
humane Gestaltung des Straßenverkehrs

## Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist

Sicherheits- und Sozialerziehung  
Umwelterziehung  
Gesundheitsförderung  
Politische Bildung

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung orientiert sich damit an der **Agenda 21<sup>1)</sup>**, dem Konzept für eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung: **die dauerhaft ökologisch und sozial verträgliche Mobilität.**

1) 1992 haben in Rio de Janeiro 179 Staaten das gemeinsame Programm Agenda 21 für eine dauerhafte und umweltgerechte Zukunft – „sustainable development“ – verabschiedet.

## Inhalte

Folgende Unterrichtsvorhaben sind Bestandteil des Unterrichts:

1. **Projekttag in der Grundschule „Kind und Umwelt im Verkehr“ / Erkundung der Verkehrssituation im Stadtteil**  
Die Kinder werden auf umsichtiges und regelbewusstes Verhalten vorbereitet, üben zum Schulanfang mit Polizeiverkehrslehrern und Eltern ihren Schulweg und nehmen ihn kritisch unter die Lupe. Gemeinsam mit den Erwachsenen nehmen die Kinder auf die Verkehrssituation im Stadtteil Einfluss.
2. **Die Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4**  
In Zusammenarbeit mit den Polizeiverkehrslehrern findet die Radfahrausbildung mit fahrpraktischen Übungen im Straßenverkehr statt.
3. **Selbstständig werden: „Mit Bus und Bahn durch Hamburg“ die Klassen 4 – 6**  
Allein und in kleinen Gruppen lernen die Schülerinnen und Schüler, Treffpunkte außerhalb der Schule anzusteuern und die Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsmittel zu beurteilen.
4. **Projekt: „Fahrrad und Umwelt“ für die Klassen 5/6**  
Ausgehend von den eigenen Erfahrungen wird die Situation für Radfahrer im Stadtteil untersucht, werden soziales Verhalten und Fragen der Sicherheit im Verkehr thematisiert, Verbesserungsvorschläge erarbeitet.
5. **Mobilität für alle: Projektbausteine für die Klassen 8 bis 10 und die Vorstufe**  
Es werden Fragen der eigenen Mobilität, die Verkehrssituation in Hamburg und die Umweltproblematik des wachsenden Verkehrs unter globalen Gesichtspunkten behandelt.
6. **Projekt: „Umwelt und Verkehr / Mofa“ für die Klassen 8 – 10**  
Innerhalb des Projektes „Verkehr und Umwelt“ findet eine Woche lang auf einem der vier Übungsplätze ein Mofakurs statt. Die Jugendlichen setzen sich mit dem motorisierten Straßenverkehr auseinander.
7. **Verkehrspolitik in Hamburg - für die Klassen 10 – 13**  
Schülerinnen und Schüler setzen sich mit Fragen der Verkehrsplanung und -politik auseinander. Sie erarbeiten, wie die Belastungen der Stadt reduziert werden können.

## Kinder sehen und verstehen

Kinder dürfen nicht als "kleine Erwachsene" angesehen werden, die sich im Verkehr "falsch verhalten", sondern ihr Verhalten ist von ihrem jeweiligen **psychomotorischen, kognitiven und sozialen Entwicklungsstand** abhängig:

Kinder sind kleiner als Erwachsene und ihr eingeschränktes Blickfeld hindert sie beim Überqueren der Fahrbahn daran, Autos rechtzeitig zu erkennen.

Kinder haben Schwierigkeiten bei Mehrfachhandlungen und der Bewältigung komplexer Situationen.

Ihre Reaktionszeit ist dreimal länger als die der Erwachsenen.

Kinder haben Angst in unübersichtlichen Situationen, zum Beispiel bei abbiegenden Autos. Auf Hupen reagieren sie oft kopflos.

Kinder können Bewegungsabläufe nicht abrupt stoppen.

Kinder können Geräusche schwer orten und Geschwindigkeiten nicht realistisch einschätzen.

Kinder gehen häufig fälschlicherweise davon aus, dass sie vom Autofahrer gesehen werden, wenn sie selbst das Auto sehen.

Kinder sind nicht in der Lage, abstrakte und isoliert gelernte Regeln und Vorschriften in Verhalten umzusetzen.

Das **vorausschauende Gefahrenbewusstsein** bildet sich erst ab acht Jahren aus, dann sind die Kinder in der Lage, Gefahren zu erkennen, bevor sie eintreten. Zwar können nach wissenschaftlichen Untersuchungen die Kinder ab 11 Jahren die Gefahren des Straßenverkehrs gut einschätzen, dennoch verunglücken gerade die 11-14 jährigen Kinder als Radfahrer und Fußgänger häufig. Der Unfallort bei Kindern ist meist ihre eigene Wohngegend, der zeitliche Unfallschwerpunkt liegt zwischen 15 und 18 Uhr, also in der Spiel- und Freizeit der Kinder. Nach amtlicher Statistik verunglücken heute drei- bis viermal weniger Kinder als früher. Diese Rückgänge von Kinderunfällen in den letzten Jahren sind aber noch kein Beweis für mehr Sicherheit auf den Straßen, da Kinder heute viel seltener und kürzer im Verkehr unterwegs sind als früher.

## Die Straße, eine Schule fürs Leben

Für Kinder war früher die Straße Spiel- und Lebensraum, man traf sich draußen mit Freunden. Heute sind Kinder auf den Straßen immer weniger zu sehen. Viele Kinder, die an Hauptverkehrsstraßen wohnen, trauen sich aus Angst vor Unfällen nicht mehr, draußen zu spielen. Sie sind sozusagen „aus dem Verkehr gezogen“. Deshalb bringen aus Angst vor dem Verkehr immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto in die Schule, in den Kindergarten oder zum Sportunterricht. „Rücksitzgeneration“ werden diese Kinder inzwischen genannt. Aber gerade zu Fuß zu gehen, mit dem Fahrrad zu fahren und mit anderen Kindern im Freien zu spielen lehrt die Kinder, Gefahren einzuschätzen und sich im Straßenverkehr zurechtzufinden.

## Üben im Straßenverkehr

Wir müssen die Kinder auf ihre Rolle als Verkehrsteilnehmer pädagogisch vorbereiten, mit ihnen **üben**, denn nur durch das **Üben** können Kinder auf den Straßenverkehr vorbereitet werden: Die Kinder trainieren zum Schulanfang den Schulweg, erkunden die Verkehrssituation im Stadtteil, nehmen an der Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4 teil und lernen selbstständig mit Bus und Bahn (HVV) unterwegs zu sein.

Aber trotz alledem:

Sicherheit ist nicht eine Sache, die wir Kindern abverlangen können, sondern Sicherheit ist das, was wir Kindern geben müssen: das sichere Umfeld.

**Die Verkehrssicherheit der Kinder liegt in der Verantwortung der Erwachsenen!**

Maßnahmen:

*Übergänge von Kindern auf dem Weg zur Schule und in ihrem Stadtteil optisch anders gestalten, bauliche Maßnahmen, z. B. Überquerungshilfen mit sog. Nasen,*

*Tempo 30 einhalten und überwachen,*

*Überwachung des ruhenden Verkehrs, Autos auf Gehwegen versperren den Kindern die Sicht,*

*Ampelphasen „kinderfreundlich“ gestalten,*

*Zebrastreifen anlegen, dort wo die Kinder gehen.*

Kontakt:

Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Amt für Schule und Institut für Lehrerfortbildung

Hamburger Straße 31, 22083 Hamburg

Gunter Bleyer, Tel: 040/428 63 - 3707, Fax: 040/428 63- 3509

E-Mail: [gunter.bleyer@bbs.hamburg.de](mailto:gunter.bleyer@bbs.hamburg.de)

<http://www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/>