



Dokumentation

3. Bremer Fahrrad-Kongress Kinder *erfahren* die Stadt



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club





3. Bremer Fahrrad-Kongress

3 Bremer Fahrrad-Kongress

Kinder erfahren die Stadt

10./11. März 2006

Veranstalter und Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Bremen
Bahnhofsplatz 14a (in der Radstation)
Fon: 0421/ 70 11 79
Fax: 0421/ 70 11 59
info@adfc-bremen.de
www.adfc-bremen.de

ADFC Bundesverband
Postfach 10 77 47
28077 Bremen
Fon: 0421/ 34 62 90
Fax: 0421/ 346 29 50
kontakt@adfc.de
www.adfc.de

In Zusammenarbeit mit



fahrrad.markt.zukunft.

Mit freundlicher Unterstützung



Der Senator für Bau,
Umwelt und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen



Die Sparkasse
Bremen





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Bundesverband
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband
Bremen

Redaktion: Sigrun Bösemann, Herrad Höcker
Gestaltung Titelseite: Gerlinde Dominghaus (Formsache)
Gestaltung Innenseiten: Sigrun Bösemann
Fotos: Rolf Müller, Hannes von der Fecht

Bremen, Februar 2007

Dieser Band ist erhältlich unter
www.adfc.de und www.adfc-bremen.de



Inhaltsverzeichnis

3. Bremer Fahrrad-Kongress

Grußworte

Ulrich Kasparick, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	S. 6
Ronald-Mike Neumeyer, Senator für Bau, Umwelt und Verkehr Bremen	S. 8
Karsten Hübener, Vorstand ADFC Bundesverband	S. 9

Einleitung

Sigrun Bösemann, Herrad Höcker	S. 10
--------------------------------	-------

Hauptvorträge

Kinder erfahren die Stadt, Sigrun Bösemann	S. 12
Toben macht stark, Renate Zimmer	S. 14
Mobilitätsbildung: Innovation oder Umetikettierung? Volker Briese	S. 18
Fahrrad-Stadt für Kinder, Juliane Krause	S. 24
Safe Routes to school – ein umfassendes Projekt in Großbritannien, Philippa Davison	S. 30

Foren

Bewegt in die Zukunft – Nachhaltige Mobilitätsbildung im Kindergarten Katharina Anane	S. 33
Früh übt sich – Radfahrausbildung in der Grundschule Birgit Schäfer, Egon Pühn	S. 36, S. 43
Wie die radelnde Familie trendy wird – ein Ideenworkshop Gunnar Fehlau	S. 46
Kinderunfälle mit dem Rad – Erkenntnisse aus der Unfallstatistik Christine Locher	S. 50
Sichere Wege mit dem Rad – Schulwege- und Stadtteilpläne Udo Lutz, Birgit Klose	S. 54, S. 62
Mit Rad und Maus – Radfahren lernen am PC? Ulrike Hacke, Dieter Schödel	S. 66, S. 70
Lebe wild und gefährlich – Konsequenzen aus der Bonner Risikostudie Rudolf Lensing-Conrady	S. 73
Stadt aktiv – Kindermobilität als Aufgabe der Kommune Katja Naefe, Thomas Adrian	S. 77, S. 80
Bewegter Tagesstart Astrid Wolf	S. 82

Exkursionen

Bewegungsräume für Kinder, Jürgen Brodbeck	S. 84
Bremen im Mittelalter - Beispiel einer kindgerechten Stadtführung, Sarah Harjes-Fritzsche	S. 86
Schulwegeplan Horn-Lehe mit dem Rad erfahren, Birgit Klose, Hans-Henning Wirtjes	S. 87

Fazit und Ausblick

Forderungen aus den Foren	S. 89
Podiumsdiskussion	S. 90
Ausblick, Sigrun Bösemann, Herrad Höcker	S. 91

Anhang

Programmüberblick	S. 95
Liste der TeilnehmerInnen	S. 97
Liste der ReferentInnen	S. 100
Liste der Aussteller (Ideenmarkt)	S. 101
Förderer der Veranstaltung	S. 102



3. Bremer Fahrrad-Kongress



Die vom Bundesminister für Verkehr im Jahr 2002 durchgeführte Befragung „Mobilität in Deutschland“ hat ergeben, dass die Altersgruppe zwischen 10 und 17 Jahren eine „überdurchschnittlich fahrradaktive Gruppe“ ist. Für 16 % dieser Altersgruppe ist das Fahrrad bei ihren täglichen Wegen das Hauptverkehrsmittel. Über 90 % der Bevölkerung zwischen 6 und 18 Jahren besitzt ein eigenes Fahrrad. Kinder und Jugendliche praktizieren also ein vorbildliches Mobilitätsverhalten, das leider mit fortschreitendem Alter nachlässt: Im Durchschnitt aller Altersgruppen werden derzeit rund 9% aller täglichen Wege mit dem Fahrrad zurück gelegt.

Damit sich das ändert, hat die Bundesregierung im Jahr 2002 den Nationalen Radverkehrsplan vorgelegt. Dieser Plan mit dem appellativen Titel „FahrRad!“ enthält viele Vorschläge und Maßnahmen, was getan werden muss, um einen höheren Anteil des Radverkehrs bei allen Bevölkerungsgruppen – also nicht nur bei Kindern und Jugendlichen - zu erreichen und die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu verbessern.

Der Nationale Radverkehrsplan spricht die Handlungsebenen von Bund, Ländern und Kommunen an, aber natürlich auch alle weiteren Aktiven – wie den ADFC, dessen Bremer Landesverband die heutige Tagung veranstaltet und dessen Bundesverband immer einen kritischen - und konstruktiven - Blick auf unser Tun im Bundesverkehrsministerium hat.

Es wird dem Bund gelegentlich vorgeworfen, es ginge mit dem Nationalen Radverkehrsplan nicht zügig genug voran. Der Zweite Fahrradbericht der Bundesregierung, an dem wir zur Zeit mit Hochdruck arbeiten, und der dem Parlament noch vor der Sommerpause vorgelegt werden soll, stellt jedoch fest, dass es in den letzten 5 Jahren überraschend viele neue und ermutigende Aktivitäten zur Radverkehrsförderung in allen Bundesländern gab.

Die Erkenntnis, dass das Fahrrad seinen Platz in der Verkehrspolitik haben und behalten muss, scheint sich durchzusetzen; ebenso aber auch die Erkenntnis, dass auf allen Ebenen noch erheblicher Nachholbedarf besteht.

Die Bundesregierung hat ebenfalls deutlich gemacht, dass für sie der Fahrradverkehr ein wichtiger Bestandteil ihrer integrierten Verkehrspolitik ist.

Die Koalitionsvereinbarung nennt den Radverkehr an zwei Stellen:

- Im Abschnitt Verkehrsinfrastruktur heißt es: „Der Fahrradverkehr wird gemeinsam mit den Ländern und Gemeinden durch die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.“
- Im Abschnitt Stadtentwicklung wird ausgeführt: „Wir wollen den Städten und Gemeinden dabei helfen, in städtischen Wohnquartieren den Fußgänger-, Fahrrad-, ÖPNV- und Autoverkehr so zu vernetzen, dass sowohl ruhiges Wohnen als auch Mobilität möglich sind.“

Die wesentliche Botschaft lautet also: Am Nationalen Radverkehrsplan wird festgehalten. Das gilt auch für die Rolle des Bundes als Moderator und Koordinator. Hier werden wir uns weiter engagieren und dazu die in den letzten Jahren eingerichteten Gremien nutzen, vor allem den Bund- Länderarbeitskreis Fahrradverkehr und den Beirat Radverkehr, der uns fachlich und bei der Auswahl von Förderprojekten berät.

Bezogen auf den Bundeshaushalt ist in Sachen Radverkehr ebenfalls Kontinuität angesagt:

Im Haushalt für 2006 sind wieder 98 Mio. € Haushaltsmittel für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen enthalten. Diese Mittel wurden in den vergangenen Jahren von den Bundesländern fast vollständig abgerufen. Sie tragen dazu bei, Radverkehrsnetze in den Ländern zu komplettieren und zu verbessern.

Außerdem wird das BMVBS weiterhin zwei Millionen Euro für nicht investive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP zu vergeben haben.

Damit werden Projekte von Ländern, Kommunen und Verbänden gefördert, die innovativ sind, die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans auf eine vorbildliche Weise verwirklichen, und sich für eine Nachahmung empfehlen. Der heutige Kongress ist aus diesen Mitteln gefördert worden.

Vorbildlich erscheint uns sowohl sein interdisziplinärer Ansatz, nämlich Fachleute aus Pädagogik, Planung, Politik, Gesundheit und Verwaltung mit den Betroffenen und interessierten Laien zusammen zu bringen als auch seine umfassende Perspektive: Es geht nicht nur darum, „Kinder fit für den städtischen Verkehr“ zu machen, sondern auch um die Frage „Wie werden Städte fit für Kinder?“ und damit um Alternativen zur motorisierten Begleitmobilität durch Eltern.

Ich möchte nicht versäumen, auf die parallel hier in Bremen statt findende Messe fahrrad.markt.zukunft hinzuweisen. Im Rahmen dieser Publikumsmesse findet erstmals die „Fahrradakademie“ statt, die auch vom BMVBS gefördert wird. Sie richtet sich vorwiegend an ein erwachsenes Publikum, das sie für das Radfahren (wieder-) gewinnen und ihm dafür das nötige Rüstzeug, sei es praktischer oder theoretischer Art, vermitteln will. Damit ergänzt sie diesen Kinder-Kongress hervorragend. Auch bei der Fahrradakademie hoffen wir auf viele interessierte Zuhörerinnen und Zuhörer.

Ich wünsche allen Beteiligten, dass sie von beiden Veranstaltungen gute Ideen und Anregungen mit nach Hause nehmen und dem 3. Bremer Fahrradkongress einen erfolgreichen Verlauf.

Ulrich Kasparick
Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung





3. Bremer Fahrrad-Kongress



Liebe Leserin, lieber Leser,

zum dritten Mal haben sich Experten unterschiedlicher Provenienz in Bremen getroffen, um sich über ein Verkehrsmittel auszutauschen, das bei uns eine lange Tradition hat: das Fahrrad. Die Veranstalter vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC haben den Kongress unter das Motto gestellt „Kinder erfahren die Stadt“.

Wenn es um die Kinder geht, geht es immer auch um die Zukunft einer Gesellschaft. Wir lesen im Zusammenhang mit Kindern häufig von Problemen, von Bewegungsmangel und Konzentrationsstörungen, von Schulversagen und Gewaltbereitschaft.

Der Fahrradkongress richtet unsere Aufmerksamkeit darauf, dass das Radfahren ein Mittel sein kann, Kinder in vielfältiger Hinsicht zu fördern. Die Beiträge der Referentinnen und Referenten in der vorliegenden Dokumentation zeigen eindrucksvoll, wie wichtig es ist, Kindern auch im 21. Jahrhundert das Radfahren nahe zu bringen. Wir müssen die Voraussetzungen dafür schaffen, dass auch Stadtkinder die Möglichkeit haben, ihre Sinne und ihre Motorik zu entwickeln. Radfahren trägt dazu bei, ist gesund und macht Spaß, und gleichzeitig gewöhnen sich die Kinder frühzeitig an die Nutzung eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels. Diese Kinder werden auch später den Anteil des Radverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) positiv beeinflussen.

Und noch etwas beleuchtet die Dokumentation: Verkehrserziehung als Sicherheitstraining ist wichtig, aber nicht ausreichend. Die Auseinandersetzung mit den Energie- und Umweltaspekten des Verkehrs gehört mit dazu, wenn Kinder zu verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern heranwachsen sollen.

Ich freue mich, dass der aus Wettmitteln meines Hauses geförderte Kongress mit seinen vielfältigen Blicken auf das Thema interessante Anregungen gegeben hat, und wünsche Ihnen diese auch bei der Lektüre dieser Broschüre.

Ronald-Mike Neumeyer
Senator für Bau, Umwelt und Verkehr Bremen





3. Bremer Fahrrad-Kongress



Kindermobilität ist Zukunftsmobilität. Aktive, gesunde Kinder sind ein Gewinn für die Gesellschaft. Die Verkehrssituation für Kinder in der Stadt ist dem allerdings oft wenig förderlich: Bewegungsräume für Kinder verschwinden mehr und mehr. Die Belastung städtischer Räume durch ruhenden und fließenden motorisierten Verkehr hat sich so stark zugespitzt, dass sich Kinder nur schwer selbständig, frei und ungefährdet bewegen können. Die bekannten Folgen: Kinder bewegen sich immer weniger, ihre Geschicklichkeit nimmt ab, Übergewicht zu.

Unter der Schirmherrschaft von Judith Arndt kamen auf Einladung des ADFC knapp 100 Fachleute aus Politik, Planung, Pädagogik und Verbänden zum 3. Bremer Fahrrad-Kongress zusammen, um Wege zu einer kindergerechten Mobilität zu entwickeln. Der ADFC setzte damit eine Reihe fort, die den Austausch zwischen Forschung und Praxis rund um das Thema Fahrrad fördert. Der 1. Bremer Fahrrad-Kongress (1993) thematisierte den Stellenwert des Fahrrads in der Stadt allgemein, der 2. Bremer Fahrradkongress (1999) diskutierte unter dem Motto Stadt, Land, Rad die Infrastruktur und das Marketing für den Fahrradtourismus. Der aktuelle Kongress rückte nun erstmals die Zielgruppe Kinder ins Zentrum.

Nachhaltige Mobilitätsbildung hat das Ziel, Kindern frühzeitig die Kompetenzen zu verschaffen, damit sie sich selbständig im städtischen Raum bewegen können. Das Fahrrad bietet beste Voraussetzungen - wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Es ist höchste Zeit, die Situation der Kinder, ihre Entwicklung, ihre Möglichkeiten und Probleme in der heutigen Stadtgesellschaft in den Blick zu nehmen und die bisherigen stadtplanerischen Prinzipien auf ihre Tauglichkeit für Kinder abzuklopfen. Daneben müssen psychomotorische

und pädagogische Aspekte einbezogen werden, um das Mobilitätsverhalten von Kindern zu verstehen und ihrem Mobilitätsbedarf gerecht werden zu können. Ich denke, dass der 3. Bremer Fahrrad-Kongress diesen Anforderungen mehr als gerecht wurde. Forschungsergebnisse, viele spannende Projekte und Diskussionen zeigen zukunftsweisende Wege.

In der nun vorliegenden Kongressdokumentation sind die Beiträge aller ReferentInnen, die in den Workshops erarbeiteten Forderungen, ein zusammenfassender Ausblick, Exkursionen, Ideenmarkt sowie allgemeine Kongressinformationen versammelt.

Ich danke den zahlreichen Förderern, die die Organisation des Kongresses durch kleine und große Spenden ermöglichten. Insbesondere sind das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr Bremen zu nennen, ohne deren finanzielle Unterstützung der Kongress nicht hätte stattfinden können, sowie die Bremische Bürgerschaft, die die Durchführung in ihrem eigenen Hause unterstützte.

Ferner bedanke ich mich bei dem überwiegend ehrenamtlichen Projektteam sowie Ad-hoc-Helfern des ADFC Bremen, die für eine reibungslose Organisation sorgten, und ganz besonders bei Sigrun Bösemann als Projektleiterin und treibende Kraft hinter diesem Kongress.

Karsten Hübener
ADFC Bundesverband



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Der 3. Bremer Fahrrad-Kongress 2006 „Kinder *erfahren* die Stadt“ beschäftigte sich in seiner fachübergreifenden Konzeption mit unterschiedlichen Aspekten zum Thema „Kind und Radfahren in der Stadt“. Dieses Zusammenführen von ExpertInnen aus verschiedenen Disziplinen – Verkehrsplanung, Pädagogik, Psychologie, Politik u. a. - geschah aus der Überlegung und Überzeugung heraus, dass ein ganzheitlicher Ansatz zur Überwindung vorhandener Blockaden und damit zur Verbesserung der Situation der Kindermobilität in den Städten beiträgt. Die Sichtweisen und Horizonte der Einzeldisziplinen sollten durch/für die jeweils anderen Fachgebiete erweitert werden.

Demzufolge sind in diesem Band Beiträge zu einer breiten Themenpalette versammelt:

Den Ansatz des Kongresses sowie den Blick der Kinder aufs Fahrrad führt Sigrun Bösemann in ihrem einleitenden Beitrag aus.

Bedingungen und Zuständigkeiten bei Verkehrsplanung und -sicherheit stehen im Mittelpunkt bei Juliane Krause, Christine Locher, Udo Lutz und Birgit Klose. Philippa Davison stellt mit dem britischen Projekt „Safe Routes to Schools“ ein erfolgreiches europäisches Modell in diesem Bereich vor.

Volker Briese gibt einen Überblick über die Diskussionen auf der politischen Ebene und ihre Bedeutung für die Verkehrserziehung in den zurückliegenden Jahren.

Die psychomotorische Entwicklung des Kindes steht im Zentrum der Beiträge von Renate Zimmer und Rudolf Lensing-Conrady, wobei das Selbstkonzept des Kindes und die Entwicklung von Risikokompetenz thematisiert wird.

Praktische pädagogische Aspekte thematisieren Katharina Anane (Mobilitätsbildung im Kindergarten), Birgit Schäfer und Egon Pühn (Radfahren in der Grundschule) sowie Ulrike Hacke und Dieter Schödel (computerunterstützte Lernmodelle).

Gunnar Fehlau betrachtet die Familien als Zielgruppe für Mobilitätsförderung. Die Rollen und Zuständigkeiten der sehr unterschiedlichen Akteure aus Sicht der Kommunen werden schließlich von Thomas Adrian und Katja Naefe aufgegriffen.

Die ursprünglich vorgesehenen Themen Fahrradtechnik und Gesundheit mußten aufgrund des zu geringen Interesses der Teilnehmer ausfallen. Gerade im Hinblick auf die Ganzheitlichkeit und Interdisziplinarität des Ansatzes bedauern wir dies und hoffen, dass in zukünftigen Arbeitskreisen und Veranstaltungen auch diese Bereiche zur Geltung kommen.

Sigrun Bösemann, Herrad Höcker
ADFC Bremen



In den Herbstmonaten bin ich mit der Unterrichtseinheit „Fahrrad-Sicherheits-Checks“ regelmäßig in Bremer Schulen unterwegs in ca. 80 Schulklassen. Im letzten Jahr habe ich die SchülerInnen gefragt:

Wer von Euch fährt gerne Fahrrad?

Ruckzuck gingen alle Arme in die Höhe.

Warum fahrt Ihr gerne Fahrrad?

- Weil's Spaß macht
- Weil ich Stunts und Tricks damit machen kann
- Ich fahre gerne auf holprigen Wegen
- Ich bin mit dem Rad schneller als zu Fuß
- Ich kann freihändig fahren
- Weil ich mit meinem Rad Freunde besuchen kann
- Ich fahr' gerne einfach so rum
- Ich mache Wettrennen mit meinen Freunden
- Ich fahr' gerne kleine Wege, Schleichwege
- Ich kann unterwegs viel sehen

Wie nutzen wir mit unseren pädagogischen Angeboten die Begeisterung für das Fahrrad?

- Wir bringen Kindern Regeln bei
- Wir sagen ihnen, was sie alles nicht dürfen
- Wir zeigen ihnen die rote Karte, wenn sie kein verkehrssicheres Fahrrad haben (eigentlich müsste derjenige die rote Karte kriegen, der ein Fahrrad ohne Beleuchtung verkauft).
- Wir zeigen ihnen auf welchen Wegen sie zu fahren haben
- Wir verbieten ihnen das Radfahren auf dem Weg zur Schule/ zu Freunden, weil es zu gefährlich ist
- Wir zeigen ihnen, dass sie sich als Radfahrer gut schützen müssen, Helm, Leuchtwesten tragen sollten.

Aus meiner Sicht ist das Thema „Kinder und Radfahren“ sehr stark/ zu stark vom Thema Sicherheit dominiert.

Natürlich gibt es dafür Gründe:

- Die Belastung städtischer Räume durch den motorisierten ruhenden und fließenden Verkehr hat in den letzten Jahrzehnten extrem zugenommen.
- Die Zahl der Kinder, die den Straßenraum für sich einnehmen, hat deutlich abgenommen.

- Viele Erwachsene kennen den Stadtverkehr vor allem aus der Auto-Perspektive, wissen gar nicht (mehr) wie es ist, sich als Kind zu Fuß/ per Rad durch den Verkehr zu bewegen.
- Um die Städte für den Radverkehr freundlicher zu gestalten, ist oft noch eine Menge zu tun.
- Ich glaube aber auch, dass wir die Tendenz haben, unser Leben absolut absichern zu wollen – unsere Kinder vor vielen Erfahrungen schützen zu wollen. Durch Erfahrungen lernen sie aber und gewinnen Sicherheit.

Sicherheitserziehung ist wichtig – doch sie darf nicht alles einschränken. Wo bleibt der Blick auf die Potentiale des Radfahrens?

- Radfahren ist ein Erlebnis für alle Sinne.
- Mit dem Rad können Kinder Geschwindigkeit, frischen Fahrtwind oder auch harten Gegenwind spüren
- Mit Laufrad, Roller, Einrad können Kinder Gleichgewicht trainieren, Balance genießen
- Mit dem Rad erkunden sie ihr Umfeld, lernen sich zu orientieren und erleben Unabhängigkeit
- Radfahren leistet einen großen Beitrag gegen den aktuellen Bewegungsmangel
- Mit ihrem Rad testen Kinder ihre Grenzen aus, messen sich mit anderen. Sie üben Tricks, fahren Rennen, trainieren Bremsmanöver und Geschicklichkeit.

Städte brauchen attraktive sichere, verkehrsfreie/ verkehrsarme Plätze und Orte, damit Kinder diese Dinge erleben können. Wir brauchen Schul- und Freizeitprojekte, die über den direkten, reinen Sicherheitsaspekt hinausschauen – und die Begeisterung für das Verkehrsmittel nutzen. Und Erwachsene, die ihr eigenes Mobilitätsverhalten reflektieren und das Auto öfter mal stehen lassen.

Ich beobachte gerne die Jugendlichen beim Testparcours der Messe Fahrrad.Markt.Zukunft. Dort stehen außergewöhnliche Fahrräder, z.B. coole Dreiräder, zur Verfügung – mit hohem Aufforderungscharakter. Stundenlang fahren die Jugendlichen im Kreis – mal schnell, mal langsam, testen z.B. wie stark sie bremsen können ohne umzukippen. Wer viel übt, ist sicher. Wer Spaß an dem Fahrzeug hat, wird es auch in Zukunft nutzen.

Kinder erfahren die Stadt – 3. Bremer Fahrrad-Kongress
Mit dieser Tagung möchten wir:

- Den Blick auf die Potentiale des Radfahrens lenken.
Was können Kinder mit dem Rad Positives erleben und lernen?
- Erfolgreiche Fahrrad- und Mobilitätsprojekte präsentieren, Anregungen für neue Ideen bieten.
- Wir haben bewusst Fachleute aus unterschiedlichen Arbeitsfeldern eingeladen – wir wollen Mut machen, über den eigenen Tellerrand hinauszuschauen und gemeinsam nach neuen Lösungswegen suchen.
- Wir möchten Bedingungen und Strukturen benennen, die notwendig sind, damit Kinder das Fahrrad als ein attraktives, Spaß machendes und gleichzeitig sinnvolles Fortbewegungsmittel in der Stadt erleben können.

Zum Schluss ein persönliches Statement:

Ich fahre heute Fahrrad, weil ich es als Kind erlebt und genossen habe. Weil ich mit meinem Fahrrad frei und unabhängig war. Ich bin in einer recht großen brasilianischen Stadt aufgewachsen, in einem Land, in dem sich das Leben auf der Straße abspielt. Wir hatten als Kinder die Möglichkeit, den ganzen Tag vor unserem Haus mit dem Rad zu toben. Da gab's viel Platz, diverse Untergründe, versteckte Ecken. Entstanden sind viele kreative Ideen im Umgang mit dem Rad – und manchmal gab es auch einen Sturz oder einen unbeobachteten Ausflug in das Verkehrsgeschehen ...

Wichtig waren aus meiner Sicht meine Eltern, die uns (meine Geschwister und mich) mit einer guten Portion brasilianischer Gelassenheit haben toben, spielen, testen lassen. Deutsches Sicherheitsdenken war da ganz schön weit weg ...





Die Bedeutung von Bewegung für die Entwicklung von Kindern

Ob ein Kind Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten hat, oder ob es diese nur gering einschätzt, ob es aktiv auf andere zugeht oder sich eher abwartend verhält, ob es bei Schwierigkeiten schnell aufgibt oder sich durch sie geradezu herausgefordert fühlt - all das ist abhängig von dem Bild, das das Kind von sich selber hat.

In diesem **Selbstbild** spiegeln sich die Erfahrungen wieder, die es in der Auseinandersetzung mit seiner sozialen und materialen Umwelt gewonnen hat, ebenso aber auch die Erwartungen, die von der Umwelt an das Kind herangetragen werden.

So entwickelt jeder Mensch im Laufe seiner Biographie ein System von Annahmen über seine Person, er gibt sich quasi eine Antwort auf die Frage „**Wer bin ich?**“. Einen wichtigen Stellenwert nehmen in diesem Zusammenhang die über den **Körper** und die **Bewegung** gemachten Erfahrungen eines Kindes ein: Durch Bewegungshandlungen lernen Kinder sich selber kennen, sie erhalten Rückmeldung über das, was sie können, sie erfahren Erfolg und Misserfolg und erkennen, dass sie ihn selber bewirkt haben. Sie erleben aber auch, was andere ihnen zutrauen, wie sie von ihrer sozialen Umwelt eingeschätzt werden.

Diese Erfahrungen, Kenntnisse und Informationen münden ein in Einstellungen und Überzeugungen zur eigenen Person, die sich mit dem Begriff „**Selbstkonzept**“ fassen lassen.

Kognitive und emotionale Anteile des Selbstkonzeptes

Das Selbstkonzept setzt sich aus verschiedenen Teilen zusammen, man kann unterscheiden zwischen einer **kognitiven** und einer bewertenden, **affektiven** Komponente:

Das **Selbstbild** beinhaltet das Wissen über sich selbst, z.B. das eigene Aussehen, die Fähigkeiten, die Stärken etc. Demgegenüber steht das **Selbstwertgefühl** bzw. die **Selbstwertschätzung**, die die Bewertung der eigenen Person umfaßt (die Zufriedenheit mit dem eigenen Aussehen, den Fähigkeiten etc.). Das **Selbstbild** bezieht sich also eher auf die neutral beschreibbaren Merkmale der eigenen Persönlichkeit (wie groß, wie schwer bin ich, ich bin in Sport gut, in Musik schwach), während das

Selbstwertgefühl die Zufriedenheit mit den wahrgenommenen Merkmalen angibt.

In das **Selbstkonzept** gehen also sowohl eigene Interpretationen als auch Rückmeldungen durch die Umgebung ein. Das Selbstkonzept basiert also auf zwei „Säulen“, dem eher kognitiv orientierten Selbstbild und dem stärker emotional orientierten Selbstwertgefühl (ZIMMER 2006 a , 53).

Die Bedeutung des Selbstkonzeptes für die Entwicklung

Das Selbstkonzept wirkt sich in hohem Maße auf das menschliche Verhalten aus: Das Kind nimmt sich selbst in ganz bestimmter Weise wahr, ordnet sich bestimmte Eigenschaften zu, bewertet die eigene Person, d.h. es zeigt ein mehr oder weniger hohes Maß an Selbstwertschätzung oder Selbstachtung und beeinflusst damit auch die individuelle Handlungsfähigkeit.

Ein positives Selbstkonzept äußert sich z.B. in der Überzeugung, neuartige und schwierige Anforderungen bewältigen zu können, Probleme zu meistern und die Situation „im Griff“ zu haben.

Wird eine schwierige Situation als unüberwindliches Problem oder als besondere Herausforderung erlebt? Wie werden die eigenen Möglichkeiten, Probleme zu bewältigen und die eigenen Kompetenzen eingeschätzt?

Subjektive Bewertungen

Bei Kindern sind es insbesondere körperliche und motorische Fähigkeiten, die für den Prozeß der Selbstwahrnehmung und Selbstbewertung von Bedeutung sind. Sie sind subjektiv für sie von Bedeutung, da sie mit ihrer Hilfe die eigene Kompetenz einschätzen, sie haben jedoch auch eine objektive Bedeutung, da sie die Verhaltenserwartungen von seiten der sozialen Umwelt beeinflussen.

Von besonderer Bedeutung ist dabei allerdings, dass alle Informationen, die eine Person über sich selbst erhält, **subjektiv bewertet**, interpretiert und verarbeitet werden. Je nachdem, wie man sich nun selber wahrnimmt, können objektiv gleiche Leistungen ganz unterschiedlich eingeordnet werden. Das „Konzept“ von den eigenen Fähigkeiten, Begabungen und dem eigenen Können muss nämlich nicht ein genaues Abbild der tatsächlichen Leistungen sein. Es entsteht vielmehr aus der **Bewertung der eigenen Handlungen** und Leistungen. Entscheidend für die Selbstbewertung ist dabei auch

das Bild, das sich andere nach den eigenen Vorstellungen von einem machen. So sieht ein Kind sich selbst oft im Spiegel seiner Spielkameraden. Obwohl es objektiv vielleicht gar nicht ungeschickt, unbeholfen ist, schätzt es sich selber doch so ein, wenn es von den Eltern, der Erzieherin, den Lehrern oder anderen Kindern so beurteilt wird.

Die Einschätzung der eigenen Fähigkeiten kann also zu einer „sich selbst erfüllenden Prophezeiung“ werden. Besonders betroffen sind hiervon Kinder, die Bewegungsbeeinträchtigungen oder körperliche Auffälligkeiten haben. Motorische Geschicklichkeit, körperliche Leistung und motorische Fähigkeiten haben bei Kindern einen hohen Stellenwert, die Erfahrung körperlicher Unterlegenheit, Ängstlichkeit und Unsicherheit wirken sich daher schnell auf die Selbstwahrnehmung und damit auch auf das Selbstkonzept des Kindes aus, gleichzeitig beeinflussen sie den sozialen Status und die Position in der Gruppe.

Häufige Misserfolgserlebnisse bergen die Gefahr, daß - z.T. unbewußt - ein negatives Selbstkonzept aufgebaut wird. Das Kind wird sich im Lauf der Zeit noch weniger zutrauen, als es in Wirklichkeit kann. Wird es dann auch noch von den Erwachsenen oder anderen Kindern als „Tolpatsch“ eingestuft, Leistungen und Fertigkeiten von ihm erst gar nicht erwartet werden, fühlt es sich auch selbst als Versager bestätigt. Einige dieser Kinder reagieren mit Resignation und Rückzug, andere wiederum versuchen, das Gefühl der eigenen Minderwertigkeit zu kompensieren, indem sie aggressiv werden und ihre motorische Unterlegenheit durch körperliche Angriffe auf andere zu verdecken suchen.

Erwartung von Erfolg oder von Misserfolg

Situative Ereignisse, die sich wiederholen und für das Kind eine besondere Bedeutung haben, bergen die Gefahr, dass sie auch auf andere Bereiche übertragen werden. Ein Kind hat also z.B. in der Sportstunde bei einem bestimmten Bewegungsangebot Misserfolg, auch in der Pause fühlt es sich von seinen Mitschülern ausgeschlossen und weigert sich, am nächsten Tag in die Schule zu gehen. Es empfindet sich nicht nur als schwach im Sport, sondern ganz allgemein als Versager und Außenseiter.

Dies macht deutlich wie sehr Kinder - aber auch Erwachsene - in ihrem gesamten Verhalten von ihrem Selbstkonzept beeinflusst werden. Ihre Zufriedenheit, ihre Anstrengungsbereitschaft, die Art und Weise mit Problemen umzugehen oder sich mit neuen Situationen auseinanderzusetzen ist davon abhängig, wie sie sich selbst wahrnehmen, einschätzen und bewerten. So erleben Kinder mit einem eher negativen Selbstkonzept unbe-

kannte Situationen und neue Anforderungen häufiger als bedrohlich, sie fühlen sich ihnen nicht gewachsen und geben leichter auf; auf Kritik und Misserfolg reagieren sie unangemessen empfindlich und besitzen eine nur geringe Frustrationstoleranz. Kinder mit positivem Selbstkonzept gehen dagegen mit geringerer Ängstlichkeit und größerer Energie an neue Aufgaben heran und sind auch bei Misserfolgen nicht so leicht zu entmutigen.

Besonders schwerwiegend ist, dass das Selbstkonzept meist sehr stabil und änderungsresistent ist. Die meisten Menschen tendieren dazu, eine gewisse Grundeinstellung sich selbst gegenüber beizubehalten und spätere Erfahrungen so zu steuern, dass eine Übereinstimmung zwischen dem Selbstkonzept, dem eigenen Verhalten und den Erwartungen von seiten anderer besteht, sie versuchen also „mit sich selbst identisch zu bleiben“. Zudem sind Einstellungen, die bereits in der frühen Kindheit erworben wurden, am schwierigsten zu ändern (vgl. EPSTEIN 1984).

Bei niedrigem Selbstkonzept ist die Erfolgserwartung des Kindes in der Regel niedriger als bei hohem Selbstkonzept, was wiederum - fatal für die gesamte Entwicklung des Kindes - Konsequenzen für die Erwartungshaltung von seiten der sozialen Umwelt hat: Wer sich selbst nichts zutraut, dem trauen auch andere nicht viel zu (vgl. ZIMMER 2006 c).

Um ein **Bild über sich selbst** zu erhalten, greift das Kind auf unterschiedliche Informationsquellen zurück. Hierzu zählen:

- Informationen über die Sinnessysteme (das „Körperselbst“ oder das „sensorische Selbst“)
 - Erfahrungen der Wirksamkeit des eigenen Verhaltens
 - Folgerungen aus dem Sich - Vergleichen und Sich-Messen mit anderen
 - Zuordnung von Eigenschaften durch andere.
- Aus diesen „Informationsquellen“ baut es sein Selbstkonzept auf

Ich greife aus diesen Informationsquellen eine – für die pädagogische Situation besonders wichtige – heraus:

Selbstwirksamkeit und Kontrollüberzeugung

Die Selbstwirksamkeit gehört zu den wichtigsten Bestandteilen des Selbstkonzeptes.

Sie beinhaltet die subjektive Überzeugung, selbst etwas bewirken und verändern zu können. Dazu gehört die Annahme, selbst Kontrolle über die jeweilige Situation zu haben, sich kompetent zu fühlen und durch die eigenen Handlungen Einfluss auf die materiale oder soziale Umwelt nehmen zu können.

Gerade in Bewegungshandlungen erleben Kinder, dass sie Ursache bestimmter Effekte sind. Im Umgang mit Ge-

räten und Bewegungsaufgaben (z.B. insbesondere beim Fahrradfahren) rufen sie eine Wirkung hervor und führen diese auf sich zurück. Das Handlungsergebnis – auf dem Fahrrad das Gleichgewicht halten, die Richtung steuern, die Geschwindigkeit kontrollieren, beschleunigen und bremsen – all das verbinden sie mit der eigenen Anstrengung und dem eigenen Können – und so entsteht ein erstes Konzept eigener Fähigkeiten.

Selbstwirksamkeitsüberzeugungen stellen die Grundlage des Selbstkonzeptes dar. Wer glaubt, die Ergebnisse seines Tuns nur wenig im Griff zu haben, wird auch nur wenig Stolz auf das Erreichte haben können (Erfolge werden weniger der eigenen Anstrengung und den eigenen Fähigkeiten, sondern eher Glück oder Zufall zugeschrieben).

Sie können für den Erfolg entscheidender sein als die objektiven Leistungsvoraussetzungen. Wer darauf vertraut, eine Aufgabe selbstständig bewältigen zu können, wird sich eher ein gewisses Schwierigkeitsniveau zutrauen. Daraus ergibt sich auch ein stark motivierender Effekt: Situationen, die kontrollierbar erscheinen, werden erneut aufgesucht, die eigene Kompetenzerwartung steigert das eigene Selbstwertgefühl. Ist dagegen die Erwartung eigener Handlungskompetenz nur gering ausgeprägt, ist mit Handlungsblockierung, Vermeidungsverhalten, negativen Selbsteinschätzungen zu rechnen. Ebenso werden Kinder, die glauben, keine Kontrolle ausüben zu können, weniger oft Erfolg erleben und folglich in ihren negativen Erwartungen bestätigt werden. Im Gegensatz dazu werden diejenigen, die davon überzeugt sind, eine Situation unter Kontrolle zu haben, öfter Erfolg haben und ihre Überzeugungen aufs Neue bestätigen. Dies impliziert einen sich selbst erhaltenden Kreislauf.

Ursachenerklärung von Erfolg und Misserfolg

Zum Aufbau eines positiven Selbstkonzeptes ist es nach den vorhergehenden Überlegungen sehr wichtig, dass das Kind Gelegenheit hat, selbsttätig aktiv zu werden. Das Kind soll dabei erkennen, dass es den Erfolg einer Handlung alleine durch seine eigenen Kräfte und nicht mit Hilfe des Erwachsenen erreicht hat. Nur so kann es sich eindeutig als **Ursache für Erfolg** oder Misserfolg erleben. Anhand der Konsequenzen seines Verhaltens kann es lernen, bestimmte Entscheidungen zu treffen (z.B. sich mit einem niedrigeren Schwierigkeitsgrad zu begnügen oder durch intensives Üben bestehende Schwächen auszugleichen). Solche Erfahrungen ermöglichen es ihm auch, ein Konzept der eigenen Fähigkeiten aufzubauen, das realistisch und sachlich begründet ist.

Möglichkeiten zur Veränderung eines negativen Selbstkonzeptes

Veränderungen des Selbstkonzeptes treten nur dann ein, wenn der Erfolg einer Tätigkeit als selbst bewirkt erlebt wird und nicht als zufallsbedingt oder von äußeren Einflüssen gesteuert wahrgenommen wird. Daher ist eine wesentliche Vorbedingung für die Entwicklung eines positiven Selbstwertgefühls das Bereitstellen von Situationen, in denen das Kind selbst aktiv werden kann. Einen besonderen Stellenwert nehmen unter diesen Gesichtspunkten Bewegungsangebote für Kinder ein. Die Gründe, warum gerade Bewegung als geeignetes Medium zur Verbesserung des Selbstwertgefühls betrachtet werden kann, liegen in folgenden Besonderheiten:

- Bewegung ist die Nahtstelle zwischen der Person und der Umwelt. Sie gibt dem Kind den Stand seiner Beziehung zur Umwelt wieder, zeigt ihm, inwieweit es erfolgreich auf die Umwelt einwirken, Veränderungen bewirken kann.
- Der Zugang des Erwachsenen zum Kind wird über spielerische, handlungsbezogene Aktivitäten wesentlich erleichtert.
- In frühen Lebensjahren bilden Spiel und Bewegung eine Einheit, die dem Kind den unmittelbaren Ausdruck von Gefühlen ermöglicht.
- Spielmaterial, Geräte, Bewegungssituationen fordern das Kind zur Aktivität auf, wobei Grenzen in erster Linie durch die Eigengesetzlichkeit des Materials, die Gruppe und die gemeinsam getroffenen Vereinbarungen gesetzt werden.
- Erfolge und Misserfolge werden unmittelbar und direkt als selbst verursacht erlebt, das Kind erlebt sich selbst als Verursacher von Effekten.

Folgende Maßnahmen können die Bildung eines positiven Selbstkonzeptes bei Kindern unterstützen:

Eigene Stärken erkennen helfen, bewußt machen

Dem Kind sollten verstärkt Rückmeldung über seine Stärken und besonderen Vorzüge gegeben werden, so dass es Vertrauen in die eigene Kraft und die eigenen Fähigkeiten gewinnt. Bewegungsangebote sollten möglichst allen Kindern Könnenserfahrungen und Erfolgserlebnisse vermitteln.

Situationen bereitstellen, in denen das Kind Selbstwirksamkeit erfahren kann

Spiel- und Bewegungssituationen können so konzipiert werden, dass das Kind durch seine Handlungen Veränderungen in der materialen Umwelt bewirken kann; Veränderungen sollten für das Kind sichtbar sein, es sollte sie konkret wahrnehmen können.

Eigenaktivität und Selbsttätigsein fördern

Bewegungsangebote sollten dem Kind das Erlebnis vermitteln, dass es selbst Verursacher seiner Handlungen ist, dass ein gelungenes Spiel oder eine erfolgreiche Übung auf die eigene Anstrengung zurückgeführt werden kann. Lernen sollte weniger als das Ergebnis von Belehrung, sondern als Erfahrungsprozeß verstanden werden, der geknüpft ist an Eigenaktivität und Selbsttätigsein.

Vorschnelle Hilfeleistung vermeiden

Der Pädagoge sollte dem Kind nicht den Eindruck vermitteln, als traue er ihm nichts zu, sondern ihm vielmehr das Gefühl geben, eine Aufgabe selbst bewältigt und hierzu allenfalls eine minimale Unterstützung erhalten zu haben. Auch unangemessenes Lob kann zu einer niedrigen Einschätzung der eigenen Fähigkeiten führen, da das Kind den Eindruck gewinnt, als stelle der Erwachsene an es nur sehr niedrige Erwartungen.

Das Kind unabhängig von seiner Leistung wertschätzen

Der Erwachsene sollte Leistungen des Kindes unabhängig von einem objektiven Ausmaß als sinnvoll wahrnehmen. Er sollte dem Kind das Gefühl geben, dass seine Person unabhängig von der Höhe der Leistung akzeptiert wird. Durch die Fremdakzeptanz gelingt es dem Kind, sich selbst zu akzeptieren.

Vergleiche mit anderen vermeiden und stattdessen individuelle Bezugsnormen setzen

Zwar ist die Einschätzung der eigenen Fähigkeit in hohem Maß davon abhängig, wie die eigenen Leistungen mit denen anderer verglichen werden, diese Tendenz sollte jedoch in der Förderung nicht noch verstärkt werden. Erfolgsmeldungen sollten also weniger über den Vergleich mit anderen gegeben, sondern eher als individueller Leistungsfortschritt interpretiert werden. Steht die intraindividuelle Leistungsentwicklung im Vordergrund und wird dies auch vom Erwachsenen betont, werden Kinder häufig seine Sicht übernehmen.

Fazit

Die Risiken für Kinder werden in der modernen Gesellschaft kaum einzudämmen sein. Im Zentrum des pädagogischen Interesses müssen daher zunehmend die Potenziale und Möglichkeiten stehen, die die kindliche Entwicklung schützen und stärken. Bewegung kann hierbei einen wichtigen Beitrag liefern. Bewegung ist Ausdruck der Lebensfreude von Kindern, sie lieben es, zu rennen, zu toben, ihre Geschicklichkeit auf die Probe zu stellen. Ein bewegungsreicher Alltag wirkt sich aber auch auf die Entwicklung von Kindern aus, er macht sie stark - und zwar im doppelten Sinne: Bewegung stärkt ihr Immunsystem, kräftigt die Muskulatur und trainiert das Herz – Kreislaufsystem. In und durch Bewegung können Kinder jedoch auch psychische Stärke gewinnen, sie lernen, mit Erfolg aber auch mit Misserfolg umzugehen, gewinnen Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten und üben sich in den Regeln des Zusammenlebens mit anderen. Bewegung, Spiel und Sport können in hohem Maße dazu beitragen, dass Kinder eine positive Einstellung zu sich selbst und zu ihrer sozialen Umwelt aufbauen. Sie geben die Chance zum Genuss des Augenblicks, bieten aber gleichzeitig die Möglichkeit, sich auf die Bewältigung künftiger Lebenssituationen vorzubereiten.

LITERATUR:

- EPSTEIN, S.: Entwurf einer integrativen Persönlichkeitstheorie. In: Filipp, S. (Hrsg.) 1984 a.a.O. S. 15 - 45
- FILIPP, S. (Hrsg.): Selbstkonzept - Forschung. Stuttgart 1984
- ZIMMER, R.: Handbuch der Bewegungserziehung. Freiburg: Herder 2005 a
- ZIMMER, R.: Toben macht schlau!. Bewegung statt Verkopfung. Freiburg: Herder 2005 b
- ZIMMER, R.: Handbuch der Psychomotorik. Freiburg: Herder 2006 a
- ZIMMER, R.: Kinder brauchen Selbstvertrauen. Bewegungsspiele, die klug und stark machen. Freiburg: Herder 2006 b



Mobilitätsbildung Innovation oder Umetikettierung

Volker Briese

In der verkehrspädagogischen Diskussion wird immer wieder auf die „Empfehlung der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung in der Schule“ vom 1994 als wichtiges innovatives Dokument verwiesen. Die Empfehlung sei die Grundlegung eines neuen Konzepts, das von da an Mobilitätserziehung oder Mobilitätsbildung genannt werden sollte.

Rolf Siller formuliert das in seinem Buch „Kinder unterwegs – Schule macht mobil“ so: „Die 1994 von der Kultusministerkonferenz vorgenommene Neuformulierung der Inhalte und Ziele der Verkehrserziehung setzt in dem Sinne ganzheitlich an, als sie den Sicherheitsaspekt der traditionellen Verkehrserziehung mit den Aspekten Sozial-, Umwelt-, und Gesundheitserziehung verknüpft. Dieser Gesamtzusammenhang wird seither mit dem Namen Mobilitätserziehung bezeichnet.“(1)

Eine solch ganzheitliche Sichtweise findet sich allerdings immer seltener, je konkreter die Verkehrserziehung wird. Da ist eher ein Verständnis der Erweiterung der Ziele und Inhalte durch „Elemente der Sozialerziehung, der Umwelterziehung und der Gesundheitserziehung“(2) erkennbar. Deshalb wird dann auch von Verkehrs- und Mobilitätserziehung gesprochen. Verkehrserziehung im herkömmlichen Verständnis wird nicht zu Mobilitätserziehung, sondern es werden Themen, die über die traditionelle Sicherheitserziehung und auf Anpassung an die gegebene Verkehrsstruktur orientierte Sozialerziehung hinausgehen, angehängt. Meist bleibt aber neben der als wichtiger angesehenen Sicherheitserziehung kaum Zeit für diese unter Ideologieverdacht gestellten Anhängsel. Die meisten Lehrerinnen und Lehrer sind froh, wenn sie nach der Radfahrausbildung in der Grundschule wieder zum eigentlichen Unterricht zurückkommen können. Denn im vierten Schuljahr findet die Auslese in die weiterführenden Schulen statt, wobei die Kernfächer Deutsch, Mathematik und neuerdings Englisch wichtig sind, aber nicht Verkehrserziehung oder Mobilitätsbildung.

Wie schwierig es ist, innerhalb der gegebenen Struktur der Schule und der etablierten Verkehrserziehung Raum für die andere Sichtweise einer Mobilitätserziehung zu finden, belegt das an sich recht nützliche „Praxisbuch Mobilitätserziehung“ von Philipp Spitta.(3) Auch für Spitta kommt der Mobilitätserziehung eher eine erweiterte Rolle gegenüber der traditionellen Verkehrserziehung zu. Es

bleibt weiterhin eine Frage des Engagements von Lehrerinnen und Lehrern, inwieweit die Verkehrserziehung verändert wird, inwieweit sie die zusätzlichen Vorschläge umsetzen.

Die KMK-Empfehlungen zur Verkehrserziehung von 1972 und 1994

Oft wird übersehen, dass es sich bei der 94er Empfehlung eigentlich nur um eine Neufassung der Empfehlung vom 1972 (4) handelt. Diese Empfehlung war über zwanzig Jahre das „Grundgesetz“ der Verkehrserziehung. Auf ihr basierten die Erlasse der Länderkultusminister zur konkreten Umsetzung. Auf sie beriefen sich fast alle Handreichungen für den Unterricht.

Verkehrserziehung ist Teil der Verkehrssicherheitspolitik, die in erster Linie als der Versuch der Entsorgung der Risiken der Automobilität zu sehen ist.

1970 wurden mit mehr als 6000 im Straßenverkehr getöteten Fußgängern und fast 2000 Radfahrern die Folgen der Individualmotorisierung unübersehbar. Allerdings setzte man eher bei den Opfern als bei den Unfallursachen bzw. den Unfallverursachern an. Man erhoffte mehr Sicherheit durch Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen.

Die Empfehlung sollte einen Anstoß geben zur Intensivierung der Verkehrserziehung.

Inhaltlich bot die KMK-Empfehlung 1972 eine Kombination der damals diskutierten Konzepte. Darin enthalten waren neben der Regelorientierung auch schon Ansätze, die heute der Mobilitätsbildung zugeordnet werden:

- Verkehrserziehung sollte die Wahrnehmungsfähigkeit und das Reaktionsvermögen entwickeln und durch Beobachtungs- und Erkenntnishilfen zum Erwerb von Erfahrungen beitragen. Da finden wir schon Elemente der psychomotorischen Bildung.
- Verkehrserziehung sollte zu den sozial integrativen Formen des Verhaltens hinführen, die für die Teilnahme am Verkehr notwendig sind, entsprechend dem partnerschaftlichen Konzept des sozialen Lernens. Verkehrserziehung als Sozialerziehung ist also auch nicht neu.
- Und Verkehrserziehung sollte die Bereitschaft wecken, sich um eine humane Gestaltung des Verkehrs zu bemühen, entsprechend dem Konzept eines kritischen Verkehrsverständnisses, das schon Aspekte einer politischen Bildung für eine nachhaltige Entwicklung enthielt. (5)

Die von der KMK-Empfehlung einbezogenen Konzepte der Verkehrserziehung wurden allerdings entschärft, damit sie sich nicht sofort erkennbar widersprachen, obwohl sie in bewusster Kritik an dem jeweils anderen entwickelt wurden. Angesichts der Vielseitigkeit der Zielsetzung überrascht es nicht, dass die verschiedensten an Verkehrserziehung beteiligten Instanzen mit der Empfehlung zunächst zufrieden waren. Die Mitwirkung von Verbänden sowie öffentlichen und privaten Organisationen, die schon vorher die Verkehrserziehung kennzeichnete, wird in der KMK-Empfehlung von 1972 ausdrücklich hervorgehoben: „Die Schule ist auf die Zusammenarbeit mit der Polizei und den im Deutschen Verkehrssicherheitsrat zusammengeschlossenen Organisationen und Verbänden angewiesen“.

Die kritischen Aspekte der Verkehrserziehung, wie man sie aus der KMK-Empfehlung herauslesen konnte, waren aber kaum in der verkehrspädagogischen Praxis in den Schulen zu finden, geschweige denn in der außerschulischen „Verkehrsaufklärung“.

Ein Sammelband zur Verkehrserziehung zeigt schon wenige Jahre nach der KMK-Empfehlung die Strategie der etablierten Verkehrserziehung bei der Umsetzung der kritischen Aspekte: Auf der einen Seite enthält das Buch eindrucksvolle Beiträge zur Theorie mit Forderungen, dass die Verkehrserziehung als soziales und politisches Lernen „aus der individuellen Perspektive des einzelnen Verkehrsteilnehmers und seiner Einpassung in das Verkehrsgeschehen befreit werden“ müsse, „indem sie den überindividuellen gesellschaftspolitischen Aspekt des Verkehrs in den Blick nimmt und auf wirtschaftsökonomische Machtstrukturen und verbands- und parteipolitische Herrschaftsinteressen hinweist“. (6) Und es wird das Problem der Verkehrsmittelwahl als sehr wichtig herausgestellt. Daher müssten auch Fragen gestellt werden, wie und ob eine bestimmte Fahrt überhaupt unternommen oder welches Verkehrsmittel, welcher Verkehrsweg, welche Zeit zum Erreichen des Ziels gewählt, oder welches Fahrzeug für einen bestimmten Zweck gekauft werden soll. (7) Auf der anderen Seite enthält das Buch ein didaktisches Grundmodell für die Verkehrserziehung in der Schule mit konkreten Lernzielen für alle Schulstufen, wo man die kritischen Aspekte vergeblich sucht, und wo die individualisierende Perspektive wieder im Vordergrund steht. Verkehrsmittel werden fast ausschließlich unter technischen Aspekten behandelt. Das unpolitische Verständnis der Verkehrserziehung, das aber durchaus politisch wirkt, nämlich die automobilen Gesellschaft stabilisierend, hat sich als dominant gegenüber kritischen Konzepten erwiesen.

In den achtziger Jahren haben dann einige Verkehrspädagogen versucht, an die Forderungen einer kritischen

Verkehrserziehung in der KMK-Empfehlung 1972 anzuknüpfen: Volker Briese/Helmut Wittekind skizzierten 1985 „Grundlagen für eine Verkehrspädagogik als ökonomisch-politische Umwelterziehung“ (8). Gottfried Deetjen forderte 1988 eine „integrierte Verkehrserziehung“, die schon in der Grundschule beginnen müsse, die Kinder „für eine humane und umweltbewußte Gestaltung des Verkehrs“ zu sensibilisieren (9). Gunter Bleyer entwickelte 1988/89 in Zusammenarbeit auch mit dem ADFC in Hamburg das Konzept einer „ökologischen Verkehrserziehung“ (10) und setzte sie in Lehrpläne und Unterrichtsmaterialien um. Er verstand dabei Verkehrserziehung als Umwelt-, Sozial- und Sicherheitserziehung. Schon vom 29.8.1987 stammt ein Erlass des Kultusministers NRW für ein psychomotorisches Radfahrtraining in den 1. und 2. Grundschulklassen (11), das auf Dieter Hohenadels Konzept aus dem Jahre 1985 (12) zurückgreift. Dieser Erlass ist schon sehr viel konkreter als die Hinweise in der KMK-Empfehlung 1994 zur psychomotorischen Erziehung. Hartmut Klute lieferte dann 1990, anschließend an Krista Mertens Motopädagogik, eine Begründung für eine allgemeine Bewegungserziehung als Grundlage für die Verkehrserziehung (13). Die Bewegungserziehung wurde als Element der Verkehrserziehung eingebracht, weil man erkannte, dass das übliche Regeltraining im Schonraum wenig bringt, aber der Mut, in den Realverkehr zu gehen und dort zu erkunden oder zu üben, wo die Kinder täglich mit dem Straßenverkehr zu tun haben, vielerorts fehlte.

Andere Kritiker der traditionellen Verkehrserziehung hielten Verkehrserziehung überhaupt für überflüssig. Es könne nicht gelingen, Kinder fit für den Verkehr zu machen, sondern die Straßen und Städte müssten den Bedürfnissen der Kinder angepasst werden. Die Reaktion des verkehrspädagogischen Establishments auf diese neuen Konzepte war sehr zurückhaltend. Man hörte sich die Thesen an, ging aber dann schnell zur Tagesordnung über. Bei Verkehrserziehung gehe es um Unfallvermeidung. Für politische Bildung und Umweltbildung seien andere zuständig. Noch am ehesten akzeptierte man die Integration der Bewegungserziehung in die Verkehrserziehung bzw. als Vorbereitung, stellte sie doch die autodominierte Verkehrsstruktur kaum in Frage. Allerdings fürchtete man auch dabei, dass eine zu allgemeine psychomotorische Bildung das Profil der Verkehrserziehung und ihrer Träger schwäche. Die Verkehrssicherheitsorganisationen verstanden die neuen Konzepte der Verkehrserziehung (zu Recht) als Kritik an ihrer Arbeit, an ihren mit beträchtlichen Mitteln unterstützten Programmen und Einrichtungen.

Bei der Neubearbeitung der KMK-Empfehlung passierte etwas ähnliches wie schon 1972. Indem man Teile der

Kritik, zumindest Schlagworte, übernahm, sie integrierte, ihr dabei aber die Schärfe nahm, wurde die Kritik weitgehend unwirksam.

Hermann Reichenbecher aus Baden-Württemberg war Vorsitzender der Arbeitsgruppe für die KMK-Empfehlung 1994. Er deutet in seinem Bericht an, unter welchem Druck die Neubearbeitung stattfand: „Es war in der Tat so, dass ein „Wertewandel“ zu beobachten war: Standen ehemals Wünsche nach Wachstum individueller Mobilität und unbegrenztem Gütertausch im Vordergrund, so wurde jetzt häufiger eine Humanisierung des Verkehrs, der Schutz der Umwelt und das Verlangen nach höheren Sicherheitsstandards und Gesundheitsforderungen postuliert. Verkehrserziehung dürfe Schülerinnen und Schüler nicht nur durch „verkehrsgerechtes“ Verhalten an den Verkehr anpassen und kritiklos in die Autogesellschaft hineinerziehen – sie müsse vielmehr eine Verbindung von Aspekten einer Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umwelterziehung und Gesundheitserziehung darstellen.“(14) Er skizziert das Verfahren bis zum KMK-Beschluss, der ja einstimmig sein musste: Vertreter aus den Bundesländern erarbeiteten einen Entwurf, der dann den Verkehrssicherheitsinstitutionen und -verbänden, das sind DVR, DVW, ADAC, Unfallversicherungsverbände etc. (der ADFC erhielt den Entwurf offiziell nicht) zur Stellungnahme vorgelegt wurde. Einwände dieser Verbände wurden beim endgültigen Text durch Kompromiss-Formulierungen berücksichtigt. Hauptdiskussionspunkte in vielen Sitzungen der Arbeitsgruppe waren Ziele und Inhalte einer „ökologischen Verkehrserziehung“. Nicht durchgesetzt habe sich ein Leitsatz, wonach der Straßenverkehr dem Menschen und der Natur unterzuordnen sei. „Dieses Credo musste jedoch letztlich weniger programmatischen Ansätzen weichen.“(15)

Gunter Bleyer, der Vertreter Hamburgs in der Arbeitsgruppe drückt deshalb in einem Beitrag in der Zeitschrift für Verkehrserziehung seine Enttäuschung über die Empfehlung aus unter der Überschrift „Chance nicht wahrgenommen.“(16) Die Aufgaben- und Zielformulierungen seien vage und wertfrei. Wenn Verkehrserziehung Umwelterziehung sein soll, dann müsse das spätestens in den Hinweisen für die Sekundarstufe deutlicher erkennbar sein, wo jedoch weiterhin eine unkritische Mofaausbildung stattfinden solle. Eine grundlegende Auseinandersetzung mit der Frage der Mobilität in unserer Gesellschaft sei nicht vorgesehen.

Ähnlich auch Hartmut Klute aus Hessen: Der volltonige Reformeifer der Präambel werde im weiteren Text nicht durchgehalten und verdünne sich im Extrem sogar zu der Zumutung, dass Schülerinnen und Schüler auch der Sekundarstufen Vorschläge zur Gestaltung der Verkehrssituation nur im unmittelbaren Wohn- und Schulumfeld

machen sollten.(17) Die 94er Empfehlung nehme zwar einige Modernisierungen vor, erreiche aber nicht einmal den aktuellen Stand verkehrserzieherischer Praxis. Das ist nicht überraschend bei KMK-Empfehlungen, die zur Erreichung der notwendigen Einstimmigkeit Kompromisse machen müssen, um auch die weniger fortgeschrittenen Länder mit zu nehmen. Diese Kompromisse waren aus der Sicht der fortschrittlichen Praxis Rückschritte.

Fast wörtlich wie im 72er Text finden sich in der 94er Empfehlung Sätze, die nach kritischer Verkehrserziehung klingen. Verkehrserziehung beschränke sich nicht nur auf das Verhalten von Schülerinnen und Schülern und auf ihre Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse, „sie schließt auch die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung ein.“ Konnte man aber im 72er Text das Ziel der Verkehrserziehung, die Bereitschaft zu wecken, „sich um eine humane Gestaltung des Verkehrs zu bemühen“, noch als Aufgabe der politischen Bildung verstehen, so finden wir die „Humanisierung des Straßenverkehrs“ im 94er Text nur noch als Ergebnis des mitverantwortlichen und rücksichtsvollen Verhaltens der Schülerinnen und Schüler, als Ziel einer auf Partnerschaft gerichteten Sozialerziehung.

Man sollte die KMK-Empfehlung genau lesen und sich nicht blenden lassen von den wenigen Sätzen zur Umwelt- und Gesundheitserziehung, für deren Umsetzung sich die etablierten Verkehrssicherheitsorganisationen nicht zuständig fühlen, und die auch von ihrer Konstruktion her kaum dazu in der Lage sind.

Sobald irgendwo ernst gemacht wird mit Verkehrserziehung als Umweltbildung, formiert sich der Widerstand der traditionellen Sicherheitserzieher, die eben nicht den Zusammenhang der vier Elemente der Verkehrserziehung sehen, sondern eine Verdrängung der Sicherheitserziehung durch Umwelt und Gesundheitserziehung befürchten.

Das Beispiel Hamburg ist dafür sehr anschaulich, wo die Verkehrswacht und der Fahrlehrerverband unterstellten, dass die Umweltthemen auf Kosten der Sicherheitserziehung gingen. Eine 1996 durchgeführte, methodisch problematische Erhebung der Vorkenntnisse von Autofahrschülern ergab angeblich, dass nur eine verschwindende Minderheit der Fahrerlaubnisbewerber in der Lage war, einfache Fragen zu Verkehrsvorschriften richtig zu beantworten.(18) Verantwortlich dafür sei eine Schwerpunktverlagerung der Verkehrserziehung in Hamburg insbesondere in den Sekundarstufen auf Umweltthemen. Das mündete in scharfe Vorwürfe: Verkehrserziehung unserer Zeit dürfe nicht in Zukunftsträume verfallen. „Wer aus welchen Motiven auch immer die Sicherheit der zu

Erziehenden hinten anstellt und die Vorbereitung auf den heutigen Verkehrsalltag vernachlässigt, nimmt billigend in Kauf, dass er damit Leben und Gesundheit derer gefährdet, die ihm anvertraut sind.“(19) Das schrieb der Vorsitzende des Hamburger Fahrlehrerverbands.

Achtung „Mobilität“!

Nur selten kommt es jedoch zu solchen direkten Angriffen. Viel wirksamer ist eine flexible Reaktion, wie ich das oben anhand der KMK-Empfehlung versucht habe zu zeigen: Übernahme von Begriffen der kritischen Konzepte und inhaltliche Ausfüllung so, dass sich nichts Wesentliches ändert.

Weil es so umständlich ist, von „Bildung für eine Mobilität, die eine nachhaltige Entwicklung ermöglicht“ zu sprechen, verkürzt man das auf „nachhaltige Mobilitätsbildung“, was schon missverständlich ist, oder spricht noch kürzer nur von Mobilitätsbildung oder Mobilitätserziehung. Möglicherweise ist damit Bildung für eine Mobilität, die eine nachhaltige Entwicklung im Sinne der Agenda 21 ermöglicht, gemeint. Aber oft verbirgt sich dahinter auch etwas anderes.

Der ADAC sieht bei der Diskussion um Bildung zur Nachhaltigkeit zu viel Ideologie und Politik. Er möchte die Diskussion versachlichen. Jawohl, auch der ADAC ist für Mobilitätsbildung, es gehe darum die Mobilität nachhaltig zu sichern.(20) Das ist allerdings etwas ganz anderes als es das Konzept der Nachhaltigkeit intendiert. Als die zentrale Zukunftsaufgabe wird formuliert: „die Sicherung eines Maximums an individueller Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung der ökologischen Belastung auf ein Minimum.“ Klingt doch gut!?

Schon 1995 erschien die 14. Ausgabe der ADACsignale unter der Überschrift „Mobilität mit Verantwortung“. Als sachliche Argumente gegen die angeblich ideologische Forderung eines Ausstiegs aus der Autogesellschaft wird vorgebracht, dass eine Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene in größerem Umfang gar nicht möglich sei. Andererseits gebe es eine neue Technik, durch die der Verkehrsinfarkt vermieden werden könnte. Auch hinsichtlich der Lösung der Umweltprobleme sei man auf einem guten Weg. Verkehrserziehung oder Mobilitätsbildung kann so „versachlicht“ zur Sicherung der automobilen Gesellschaft eingesetzt werden. Es wird „Grundwissen“ über Umweltprobleme und ihre technischen Lösungen vermittelt. Auch zum umweltbewussten Verkehrsverhalten solle angeleitet werden. So sollte auch die umweltverträgliche Fahrradnutzung auf dem Stundenplan stehen. Damit ist aber nicht gemeint: Radfahren statt Mamataxi, sondern es geht um BMX-Räder oder Mountainbikes, die zu Querfeldein-Fahrten verführen, und dadurch der Natur schaden.

Politik ist häufig ein Kampf um Wörter.

Verkehrserziehung ist Teil der Verkehrspolitik. Also geht es auch hier um Wörter. Dabei eignen sich besonders gut Wörter, die nichts oder alles besagen. Jeder kann dann das darunter verstehen, was er will, und man kann stundenlang aneinander vorbei reden. Zu diesen politischen Zauberwörtern gehört „Mobilität“.

Ich denke, es macht Sinn, gerade hier in Bremen an einen Aufsatz zu erinnern, den Jan Tebbe, Gründer und erster Vorsitzender des ADFC im Oktober 1979 (das ist auch das Gründungsjahr des ADFC) veröffentlicht hat.(21)

Jan Tebbe beklagt ein Begriffswirrwarr im Deutschen. Während in anderen Sprachen zwischen Transport und Verkehr unterschieden werde, wie z.B. im Englischen zwischen Transport und Traffic, wird diese Unterscheidung im Deutschen selten vorgenommen. Wenn man es genau nehme, entstehe Verkehr erst aus dem Zusammentreffen verschiedener Transportvorgänge. „Die Verkehrssituation ergibt sich aus einer Vielzahl von Transport- (oder Beförderungs-) Vorgängen in ihrer räumlichen und zeitlichen Verteilung“ (S.16). Wenn diese Unterscheidung nicht gemacht wird, entstehen so absurde Wortbildungen wie „ruhender Verkehr“, wo sich nichts bewegt, nichts transportiert wird. Allerdings werden die Transportwege blockiert. Es wird von Verkehrsmitteln statt von Transportmitteln gesprochen.

Diese sprachliche Präzisierung auf unser Thema angewendet, bedeutet: Verkehr ist das, was Kinder vorfinden. Sie müssen lernen sich darin so sicher wie möglich zu bewegen. Das zu vermitteln versuchte die herkömmliche Verkehrserziehung. Ob erfolgreich kann nicht gesagt werden, da es bisher keine wirkliche Evaluation gegeben hat. Wichtiger ist allerdings eine Transportbildung, die auch der Sicherheit der Kinder dient. Bei dieser Transportbildung lernen die Kinder, welche Wege zu welchen Zwecken sie gehen oder fahren sollen. Ziel ist dabei Verkehrsvermeidung auch im Sinne von Wahl von Wegen, die nicht durch andere, insbesondere gefährliche Transportmittel belastet sind, Nutzung von sicheren und umweltschonenden Transportmitteln sowie Vermeidung von überflüssigen Transporten.

Leider hat sich diese von Jan Tebbe geforderte Sprachregelung nicht durchgesetzt, die in verschiedenen Bereichen zu mehr Klarheit führen würde.

Ebenso ungenau wie das Wort Verkehr gebraucht wird, geschieht es mit dem Wort Mobilität. Die Übersetzung des Fremdwortes durch Beweglichkeit hilft wenig weiter, denn unter Mobilität/Beweglichkeit kann recht viel verstanden werden. In den Sozialwissenschaften wird zwischen sozialer und räumlicher Mobilität unterschieden, die allerdings auch vielfältig zusammenhängen. Will

man die räumliche Mobilität messen, hier nicht, wie oft Personen umziehen, sondern eben diese Beweglichkeit auf Straßen und Schienen, dann wird oft der unglückliche Begriff „Verkehrsleistung“ gebraucht, wobei man Fahrzeugkilometer messen kann, Tonnenkilometer oder Personenkilometer. Meist nicht gefragt wird nach Zweck oder Ursache der Bewegung. Ein nicht unbeträchtlicher Teil der Mobilität ist erzwungene Mobilität. Man muss für bestimmte Zwecke eine weitere Strecke fahren, weil diese im Nahraum nicht mehr zu erreichen sind, oder weil man die Möglichkeiten im Nahraum nicht sieht. Statt ihr Gemüse weitestgehend im Hausgarten zu ziehen, fährt die ernährungsbewusste Hausfrau viele Kilometer zum Hofladen des Biobauern. Statt zum Schwimmen ins Bad gleich im Stadtteil zu gehen, fahren die Kinder mit dem Mamataxi zum Funbad am anderen Ende der Stadt oder im Nachbarort.

Wenn von steigender Mobilität gesprochen wird oder von der Sicherung der Mobilität, die für unsere Gesellschaft so wichtig sei, dann wird meist nicht danach gefragt, wohin die Wege führen. Für den ADAC heißt Sicherung der Mobilität, auch weiterhin freie Fahrt für freie Bürger im Auto, egal wohin.

Wenn also Verkehrserziehung durch Mobilitätserziehung oder Mobilitätsbildung ersetzt wird, müssen wir genau aufpassen, wohin uns die Beweglichkeit führen soll. Mobilität hat nicht per se einen Bildungswert. Mobilität kann auch zum Zwang, zur Sucht werden, zu einer nervenaufreibenden Ruhelosigkeit, gegen die es kein Medikament gibt.

Wenn der Titel dieses Kongresses „Kinder erfahren die Stadt“ heißt, und wenn es dabei darum geht, mehr Bewegungsfreiheit für die Kinder zu gewinnen, dass die Kinder ihre Wege sicher mit dem Rad fahren können, dann sollte darauf geachtet werden, dass die Kinder nicht vom Mobilitätswahn angesteckt werden. Die Reflexion der Mobilität darf nicht vergessen werden. Dazu gehören die Erkundung der Nachbarschaft und die Nutzung der Möglichkeiten des Nahraums ebenso wie Stille-, Meditations- und Langsamkeitsübungen als Gegenpol zur hektischen Alltagswelt, betont langsame Erkundungsgänge in der Schul- und Wohnumgebung mit gezielten, längeren Beobachtungen von Natur, Bauwerken und des Verhaltens von Menschen.(22)

Zur Mobilitätsbildung gehört angesichts des bei den Kindern weit verbreiteten Konsums meist lärmender und Raum und Zeit überwindender Medien auch die Bildung zur aktiven Ruhe.

Kurze Zusammenfassung

Die KMK-Empfehlung zur Verkehrserziehung von 1994 fordert nicht eine grundsätzliche Neuorientierung in Richtung auf eine Bildung für eine nachhaltige Entwicklung.

Sie nimmt einige Begriffe aus der kritischen Diskussion auf, verhindert aber nicht, dass bei der Umsetzung in die Praxis die vorhandenen Strukturen der Verkehrserziehungsszene dafür sorgen, dass sich wenig ändert. Wie schon nach der KMK-Empfehlung 1972 besteht aber die Möglichkeit für engagierte Pädagogen ihre Aktivitäten durch einzelne Passagen der KMK-Empfehlung zu legitimieren.

Mit der Umbenennung der Verkehrserziehung in Mobilitätsbildung ist wenig gewonnen, wenn nicht präzisiert wird, dass es sich dabei um Bildung für eine nachhaltige Entwicklung handelt, einschließlich politischer Umweltbildung.

Mobilität/Bewegung an sich ist kein Bildungsziel.

Wichtig sind die Reflexion der Mobilität, die Wiedergewinnung der Nahräume und die Bildung zur aktiven Ruhe.

(Footnotes)

1 R. Siller (Hrsg.): *Kinder unterwegs – Schule macht mobil. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule.* Donauwörth 2003, S.8

2 Ministerium für Schule, Jugend und Kinder des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): *Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule.* Frechen 2003, S.7

3 Ph. Spitta: *Praxisbuch Mobilitätsbildung.* Baltmannsweiler 2005

4 vgl. H. Daur, A.Müller, K.Walter: *Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 7.7.1972 (Schriftenreihe des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, Nr.3, Hrsg. DVR, DVW, ADAC), o.O. 1973*

5 vgl. V. Briese / H. Wittekind: *Verkehr – Umwelt – Fahrrad. Grundlagen für eine Verkehrspädagogik als ökonomisch-politische Umwelterziehung.* Dortmund 1985, S.138-15

6 D. Mutschler / W. Sauer (Hrsg.): *Verkehrserziehung in Theorie und Praxis.* Heilbrunn 1976, S.23

7 ebenda, S.28

8 vgl. V. Briese / H. Wittekind: *Verkehr – Umwelt – Fahrrad. Grundlagen für eine Verkehrspädagogik als ökonomisch-politische Umwelterziehung.* Dortmund 1985

9 vgl. G. Deetjen: *Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung und damit verbundene Erwartungen an die Verkehrserziehung.* In: *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, Heft 3/1988, S.61-68

10 vgl. G. Bleyer: *Verkehrserziehung ist Umwelterziehung, Sozialerziehung und Sicherheitserziehung.* In: *Zeitschrift für Verkehrserziehung* Heft 3/1989, S.12-15

11 vgl. Th. Mertens: *Radfahrtraining in Grund- und Sonderschulen.* Neuer Erlass des Kultusministers

Nordrhein-Westfalen. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 4/1987, S.110-111
12 vgl. D. Hohenadel: Unterricht über Radfahren. Grundlagen, Konzepte, Anregungen. Materialien und Unterrichtsbeispiele für die Verkehrserziehung in der 1. und 2. Klasse. Bonn 1985
13 vgl. H. Klute: Verkehrserziehung und Psychomotorik. Zur Begründung eines Neuansatzes für die Grundstufe der Schule für Lernbehinderte und die Primarstufe. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 3/1990, S.25-29
14 H. Reichenbecher: So entstand die neue Empfehlung. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung 1/95, S. 7
15 ebenda
16 G. Bleyer: Chance nicht wahrgenommen. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung 1/1995, S. 8-9
17 vgl. H. Klute, Hartmut: Eigenes Potential nicht ausgeschöpft. In Zeitschrift für Verkehrserziehung, 3/1985, S. 11-12
18 H.-D. Engel: Schule gibt zu wenig mit. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 4/1997, S. 4. Mit ähnlicher Zielrichtung: H.J. Vogt: Hamburger Verhältnisse. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung Heft 4/1997, S.1-4. Dazu meine „Anmerkungen zur Kritik des Vorsitzenden des Fahrlehrerverbandes Hamburg e.V. an der Verkehrserziehung in der Hansestadt. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 4/1997, S.31
19 H.-D. Engel, S. 5
20 vgl. ADACsignale, Ausgabe 22, März 2001
21 Tebbe, Jan: Was ist Verkehr. In Heft 14 der Schriftenreihe Technologie und Politik, Reinbek 1979, S. 15-48
22 vgl. D. von Reeken: Von der Gefahrenabwehr zum Risikobewusstsein. Mobilitätsbildung statt Verkehrserziehung. In: Sache, Wort, Zahl 16/1998, S. 36-40





Fahrrad-Stadt für Kinder

Juliane Krause

0. Vorbemerkungen

Unsere heutige Verkehrs- und Siedlungsstruktur ist überwiegend geprägt durch den autogerechten Aus- und Umbau von Städten. Dies ist verknüpft mit den bekannten negativen Auswirkungen wie Lärm- und Abgasbelastung, Flächenverbrauch, voll geparkten Geh- und Radwegen, Verkehrsunfällen sowie Verlust von Spiel- und Freiflächen. Die Hauptbetroffenen der Auswirkungen unserer automobilen Gesellschaft sind diejenigen, die sich ohne Auto bewegen und entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind und das sind insbesondere Kinder, Frauen und ältere Menschen. Darüber hinaus nutzen Kinder Straßen nicht nur als Verkehrsweg, sondern als Raum zum Spielen und als Treffpunkt mit anderen Kindern. Kinderwege sind Spielwege. Die Situation in unseren Städten ist aber dadurch gekennzeichnet, dass es kaum noch Spielräume (nicht Spielplätze) gibt, wo sich Kinder gefahrlos und unbegleitet austoben können.

Kinder haben einen Anspruch auf eine menschenwürdige, gesunde Entwicklung und damit das Recht auf entsprechende Lebensbedingungen. Das beinhaltet den Schutz und die Versorgung von Kindern und Jugendlichen ebenso wie deren gleichberechtigte Teilnahme an der Gesellschaft und ihre Beteiligung am politischen Prozess. Dies kann aus dem Grundgesetz abgeleitet werden und wird durch die ratifizierte UNO-Konvention über die Rechte des Kindes bekräftigt. Die Stadt als Lebensraum für alle (und damit auch oder besonders für Kinder) und als Organisationsform gesellschaftlichen Lebens ist in besonderer Weise im Rahmen einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Entwicklung (sustainable development) gefordert. Die UN-Kommission für Umwelt und Entwicklung hat sustainable development als jene Form der Entwicklung definiert, die die ökologischen, sozialen und ökonomischen Bedürfnisse der Gegenwart deckt, ohne zukünftigen Generationen die Grundlage für deren Bedürfnisbefriedigung zu nehmen.

Dazu zählt in erster Linie, dass wir die Lebensräume für unsere Kinder sichern, um so einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten. Dieser Zusammenhang wird jedoch von Stadt- und Verkehrsplanerinnen und -planern noch zu häufig übersehen bzw. die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen werden ausschließlich aus der Sicht Erwachsener formuliert.

1. Die Situation in unseren Städten

Eltern haben am meisten Angst davor, dass ihre Kinder bei einem Verkehrsunfall zu Schaden kommen. Auf das Unfallrisiko, die Gefährdung und die mangelnde „Verkehrskompetenz“ ihrer Kinder reagieren Eltern mit vermehrtem Schutz und vermehrten Verhaltenseinschränkungen: Eltern lassen ihre Kinder nur in begrenztem Maße selbstständig am Verkehr teilnehmen. Sie lassen sie nicht oder kaum draußen allein spielen, begleiten sie auf ihren Wegen oder befördern sie mit dem Auto an ihre Zielorte. Die Situation auf unseren Straßen und die Tatsache, dass Kinder auf ihren Wegen begleitet werden müssen, hat den Verlust an unabhängiger Mobilität für Kinder aller Altersgruppen zur Folge, insbesondere jedoch für jüngere Kinder. Gerade die unabhängige Mobilität, d.h. das eigenständige Bewegen im öffentlichen Raum ohne elterliche Kontrolle, ist aber ein wesentliches Element einer gesunden Entwicklung von Kindern.

- Verkehrs- und Siedlungsstruktur sind auf eine automobilen Gesellschaft ausgerichtet
- Lärm und Abgase beeinträchtigen Gesundheit und Leistungsniveau
- Kinder / Jugendliche legen ihre Wege überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad zurück
- Kinder / Jugendliche sind in ihrer Bewegungsfreiheit erheblich eingeschränkt
- bei Planungen werden Kinder / Jugendliche selten beteiligt.

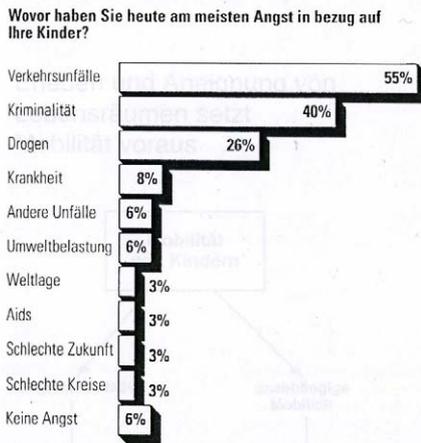


Bild 1: Angst der Eltern in Bezug auf ihre Kinder (Quelle: RAUH et al., 1995)

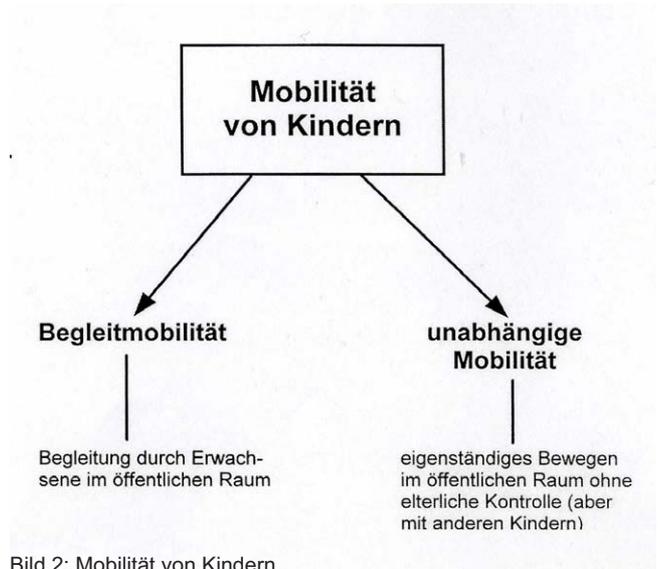


Bild 2: Mobilität von Kindern

2. Mobilitätskennwerte und Verkehrsteilnahme

Kinder haben eine höhere Mobilität und eine größere Verkehrsbeteiligungsquote als Erwachsene. Die Aktivitäten von Kindern und Jugendlichen unterscheiden sich von denen der Erwachsenen. Die häufigsten Aktivitäten sind Wege zur Schule, Stadtbummel/ Einkauf, Freund/Freundin besuchen, Verwandte/ Bekannte besuchen, Spielen auf Spiel-/ bzw. Sportplatz.

Die Begleitung von Kindern hängt stark vom Alter ab (**Begleitmobilität**). Die selbstständige Verkehrsteilnahme beginnt für die Mehrzahl der Kinder im 5. und 6. Lebensjahr. Vergleichsweise niedrige Begleitquoten gibt es bei Schulwegen und Spielwegen.

Auch die **Verkehrsmittelwahl** zwischen Erwachsenen und Kindern bzw. Jugendlichen unterscheidet sich. Kinder und Jugendliche sind in erster Linie zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Differenziert man jetzt nach Altersgruppen, wird deutlich, dass der Radverkehrsanteil bei 10- bis 17-Jährigen mit 16 % deutlich höher ist (verglichen mit dem bundesweiten Anteil von 9 %). Das Fahrrad hat für Kinder eine hohe Bedeutung. Das Einstiegsalter liegt bei etwa 4 Jahren. Zwei Drittel der Kinder bis 6 Jahre verfügen über ein Fahrrad und sind damit auch nachmittags unterwegs, auch wenn sie noch nicht die Fahrradprüfung bestanden haben. Und bei den 6- bis 10-Jährigen besitzen 90 % ein Fahrrad.

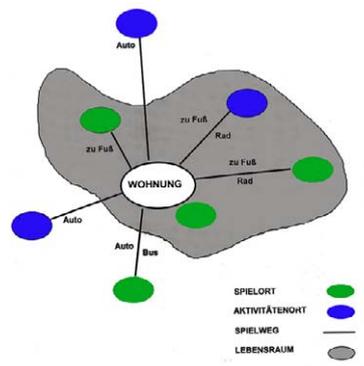


Bild 3: Der Lebensraum von Kindern und Jugendlichen (Quelle: KRAUSE/SCHÖMANN, 1999)

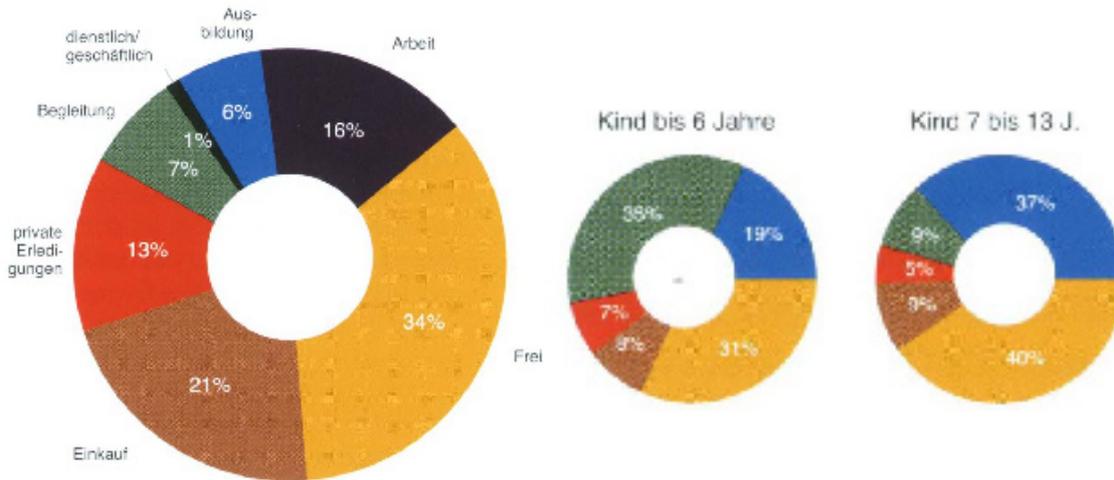


Bild 4: Aktivitäten von Kindern/Jugendlichen unterscheiden sich von denen der Erwachsenen (Quelle: BMVBW, 2002)

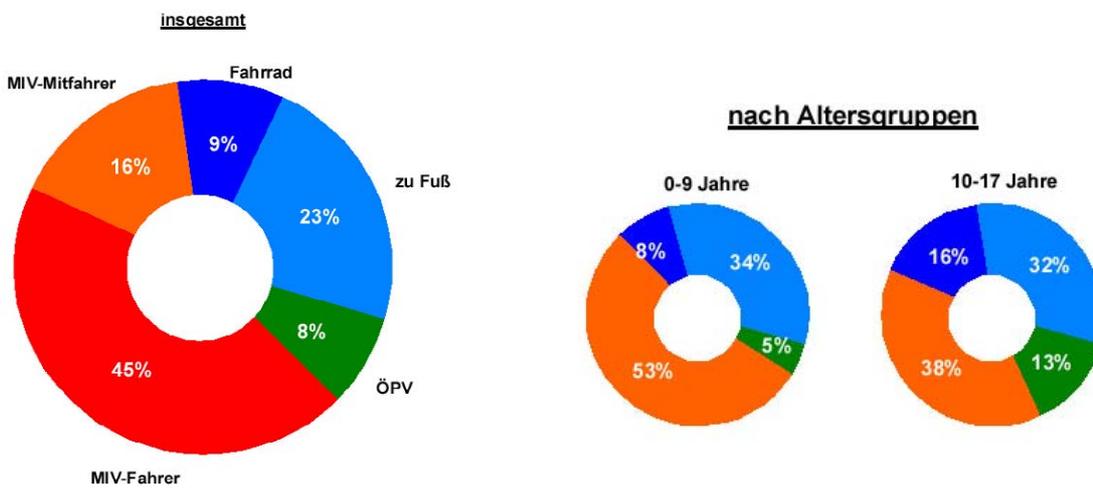


Bild 5: Verkehrsmittelwahl (insgesamt und nach Altersgruppen) (Quelle: BMVBW, 2002)

Abbildung 3.13: Fahrradbesitz nach Altersklassen und Geschlecht 2002

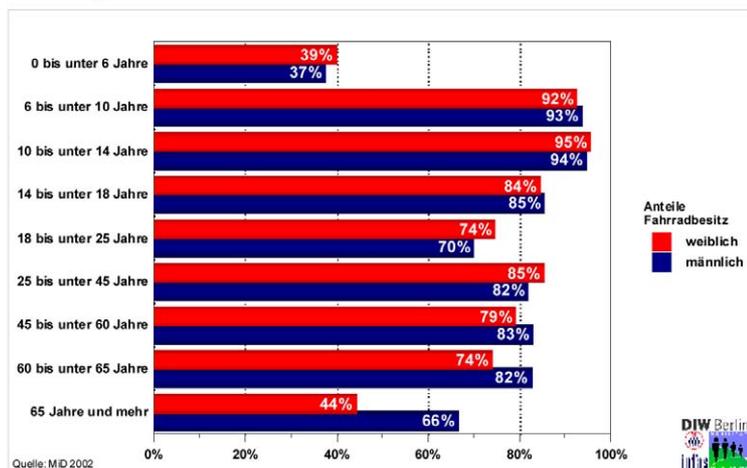


Bild 6: Fahrradbesitz nach Alter und Geschlecht (BMVBW, 2002)

Aktivitäten von Kindern und Jugendlichen im öffentlichen Raum

Kinder sind grundsätzlich überall im öffentlichen Raum zu finden. Der Lebensraum der **Vorschulkinder** ist die vertraute Umgebung, das **nähere Wohnumfeld**, in einer Entfernung von ca. 100 m von der Wohnung. Aufenthaltsbereiche sind die typischen Wohn- und Anliegerstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, evtl. auch noch Tempo 30-Zonen. Die Aktivitäten der Vorschulkinder sind raumgreifend wie Ball spielen und vor allen Dingen Fahrrad fahren. Vorschulkinder sind auch nachmittags allein im Wohnumfeld unterwegs. Die **Grundschul Kinder** (6- bis 10-Jährige) haben Anforderungen an so genannte ortsfeste Aktivitäten, aber diese gehen über eine sichere Verkehrsteilnahme hinaus. Grundschul Kinder sind in erster Linie zu Fuß unterwegs. Von Bedeutung ist die **Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätze**, sie sollten interessant gestaltet sein. Hier wollen sie ihre Freunde treffen und spielen. Aus Sicht der **Älteren Kinder** (12- bis 14-Jährige) sind in erster Linie durchgängige Radwegeverbindungen zu den Spielorten ein wichtiges Thema (für sie ist das Fahrrad das überwiegende Verkehrsmittel).

4. Maßnahmen zur Rückgewinnung der Straße als Lebensraum

Bei Maßnahmen der Stadt- und Verkehrsplanung ist die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes durch Kinder und Jugendliche zu gewährleisten, um ihnen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen zu ermöglichen. Die schwächsten Verkehrsteilnehmer sollten der Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raumes sein. Der Straßenverkehr muss dem eingeschränkten Leistungsvermögen der Kinder angepasst werden und nicht umgekehrt, die besondere Schutzbedürftigkeit von Kindern muss beachtet werden.

Die entscheidenden Restriktionen für die Spiel- und Entwicklungsmöglichkeiten besonders von Kindern sind Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs. Der zweite entscheidende Faktor ist das Vorhandensein von Fläche für Spiel und Aufenthalt und die Vernetzung der Spiel- und Aufenthaltsorte. Kinder sind nachmittags zu Fuß und mit dem Rad unterwegs, unabhängig vom Alter und Geschlecht. Auch vor dem Hintergrund, dass die meisten Unfälle mit Kinderbeteiligung am Nachmittag geschehen, wenn sie allein oder mit anderen Kindern unterwegs sind, ist die Vernetzung der Spielräume, das heißt die sichere und attraktive Anlage von Fuß- und Radverkehrsverbindungen, eine wichtige Maßnahme zur Rückgewinnung des öffentlichen Raumes.

- **Entschleunigung des motorisierten Verkehrs**
 - Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen (Verkehrsberuhigte Zonen)
 - Tempo 30-Zonen
 - Verkehrsberuhigung in Hauptgeschäfts- und Verkehrsstraßen
 - flächendeckendes Stadttempo 30 als langfristiges Ziel
- **Spielraumvernetzung**
 - Spielräume von Kindern durch sichere und attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindungen
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit**
 - Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung auf Kinderwegen
- **Förderung von autoarmen und damit kinderfreundlichen Wohngebieten**
- **Maßnahmen, die die „Stehzeuge“ in unseren Straßenräumen verringern**
- **Stärkere Ausrichtung des ÖPNV auf die Belange von älteren Kindern/ Jugendlichen**
 - Einfache und begreifbare Liniennetze/ Tarife
 - Anbindung ihrer Ziele
- **Mobilitätsmanagement/ Mobilitätserziehung in der Schule**
- **Bewusstseinsbildung der Erwachsenen für kindliche Belange**
 - in der Verkehrssicherheitsarbeit
 - in der Ausbildung in den Fahrschulen
- **Förderung der Einrichtungen von Kinderkommissionen, Kinderparlamenten und Kinderträglichkeitsprüfungen**
- **Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Planung**

Bild 7: Maßnahmen zur Rückgewinnung der Straße als Lebensraum für Kinder und Jugendliche

5. Vernetzung der Spiel- und Aufenthaltsorte durch sichere Radverkehrsverbindungen

Ziel kommunaler Netzplanung muss es sein, das Netz der öffentlichen Wege und Straßen so zu gestalten, dass die selbstständige Mobilität für Kinder in der Stadt, zumindest im Stadtteil, zu einem frühen Zeitpunkt, möglichst schon im Kindergartenalter, erleichtert wird.

Brauchbare Radverkehrsnetze für Kinder müssen in erster Linie die Quellen und Ziele der Kinder, also Wohnorte und Spielorte (u.a. Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Plätze, Parks, Sport- und Spielplätze), miteinander verbinden bzw. die Spielorte untereinander vernetzen. Für Kinder, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, sind in erster Linie die Vernetzung der quartiersbezogenen Spielorte und die Anbindung an die übergeordneten Spielräume wichtig.

Verkehrsberuhigte Wohngebiete und Stadtteile sind von maßgeblicher Bedeutung.

<p>Sichere/ Attraktive Radverkehrsverbindungen</p>	
<p>Erreichbarkeit von Spielorten ohne Störungen durch Automobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbindungen durch Grünzonen - separate Wohnwege, die Radverkehr zulassen - autofreie Hauptverbindungen 	
<p>Netzdurchlässigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Öffnen von Einbahnstraßen - Sackgassen weiterführen - Verbindungen schaffen 	
<p>Ausweisen von Fahrradstraßen</p> <p>Fahrradstraßen sind Hauptverbindungen des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz (z.B. Bahnhof, Schulzentrum, Innenstadt):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Straße ist ein Radweg (237 StVO), Aufverkehr ist zugelassen, - RadfahrerInnen haben Vorrang, dürfen auch nebeneinander fahren, - Autos dürfen nur mit gemäßiger Geschwindigkeit fahren. 	
<p>Ausreichend breite Radwege</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelbreite 1,6 - 2,0 m - Radwegbreite im Zweirichtungsverkehr: 2,5 - 3,0 m 	
<p>Möglichkeiten zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radwege (baulich abgetrennt) - Radfahrstreifen (machen die Straße optisch schmaler/ sind benutzungspflichtig/ Breite 1,60 m (mind. 1,25 m plus 0,25 m Breitstrichmarkierung) - Gehweg/ Radfahrer frei (Wahlmöglichkeit der Benutzung/ geeignet für Kinder bzw. radelnde Erwachsene mit Kindern) 	
<p>Ruhender Verkehr</p>	
<p>Sichere Fahrradabstellanlagen an Quellen und Zielen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle: Wohnung - Ziel: Spiel- und Aktivitätenorte sicher: diebstahlsicher (Rahmen muss anschließbar sein) attraktiv: überdacht 	

6. Schlussbemerkungen

- Kinder sind nachmittags mit dem Rad unterwegs
 - unabhängig vom Alter und Geschlecht, ob mit oder ohne Radfahrprüfung.
- Die meisten Unfälle mit Kinderbeteiligung passieren am Nachmittag.
- Neben der Entschleunigung des Autoverkehrs hat die Vernetzung der Spielräume durch sichere und attraktive Verbindungen deshalb eine hohe Bedeutung.
- Die Spielräume (Spiel- und Aufenthaltsorte) müssen den Planerinnen und Planern bekannt sein.
- Die Planung von Radverkehrsnetzen und –verbindungen mit diesem Fokus ist eine wichtige Maßnahme zur Rückgewinnung des öffentlichen Raumes und zur Sicherung einer eigenständigen Mobilität unserer Kinder.

7. Literatur

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (BMVBW) (2002): Mobilität in Deutschland. Berlin. www.kontiv2002.de

FUNK, W. / FASSMANN, H. et al. (2002): Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 138. Bergisch Gladbach

FUNK, W. et al. (2004): Kinder im Straßenverkehr. Wandel und Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder, Bundesanstalt für Straßenwesen, Band 164. Bergisch-Gladbach

HÜTTENMOSER, M. (2003): Bewegungsförderung statt Verkehrserziehung? In: VERKEHRSSZEICHEN 1/2003 S. 26 bis 31.

KRAUSE, J. / SCHÖMANN, M. (1999): Mobilität und Rauman eignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M108. Bergisch Gladbach

KRAUSE, J. / BECKMANN, K.-J. et al. (2005): Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht. Vorläufiger Schlussbericht zum FE-Vorhaben 77.465/2002. Braunschweig/Aachen

LANDESHAUPTSTADT KIEL. TIEFBAUAMT (2005): Verkehrsentwicklung in Kiel. Kinder im Straßenverkehr. Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Kiel

RAUH, W. / KOSE, U. / LECHNER, R. / RIEGER, A. (1995): Straßen für Kinder. Reihe Wissenschaft und Verkehr Nr.1/1995. Verkehrsclub Österreich (Hg.), Linz.





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Bewegt in die Zukunft - Nachhaltige Mobilität im Kindergarten

Katharina Anane

Das Pädagogische Projekt Mobilität im ADFC Bayern

Mobilität kommt von dem lateinischen Wort „mobilitas“, bedeutet ursprünglich Beweglichkeit oder Schnelligkeit und beschreibt eine der wichtigsten Eigenschaften des Menschen.

Die meisten Kinder fahren gerne Fahrrad oder Tretroller. Dazu macht das Pädagogische Projekt Mobilität (PPM) im Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Bayern e.V. verschiedene Angebote. Natürlich kümmert sich das PPM auch um Kinder, die zu Fuß gehen oder öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Hierfür geht das PPM in Kindergärten und Schulen in München, wendet sich in Veranstaltungen an Eltern und Multiplikatoren und konzipiert und veranstaltet Fachtagungen, z.B. 2001 „Gesundheit – Mobilität – Kinder“ und 2004 „Klug wird... wer sich viel bewegt!“

Zudem interessiert das PPM, mit welchen Schwierigkeiten Kinder und Jugendliche konfrontiert sind, wenn sie in den Kindergarten, in die Schule oder zu ihren Freunden kommen wollen und wie diese gelöst werden können. Das PPM unterstützt Kinder und Jugendliche, die heutige Verkehrssituation zu verbessern und vermittelt den Spaß am Fahrrad fahren und an der Bewegung überhaupt.

Bewegt in die Zukunft - Nachhaltige Mobilitätsbildung im Kindergarten

Anlass für das Projekt „Nachhaltige Mobilitätsbildung im Kindergarten“ waren Anfragen von ErzieherInnen und Eltern nach einem Fahrradtraining für Kinder im Kindergarten. Das Pädagogische Projekt Mobilität, kurz PPM, stand nun vor dem Problem, dass die meisten Kinder zwar schon mit 3 Jahren mit einem Rädchen herumfahren, Fachleute jedoch vom Fahrrad fahren vor dem sechsten Altersjahr abraten.

Um auf diesen Umstand zu reagieren, hat das PPM 1995 das Konzept „Nachhaltige Mobilitätsbildung im Kindergarten“ entwickelt, das seither durchschnittlich in 40 bis 50 Kindergartengruppen pro Jahr in München durchgeführt wird.

Das Projekt arbeitet mit den drei Zielgruppen „Kinder“, „Erzieherinnen“ und „Eltern“.

Das Bewegungsprojekt mit den Kindern

Das Bewegungsprojekt besteht aus 10 Einheiten. Es fördert die psychomotorischen Fähigkeiten, die Kinder für die Bewegung im Wohn- und Verkehrsumfeld benötigen, und bereitet sie zudem auf das Roller und das spätere Fahrrad fahren vor.

Kleine Kinder können nur schwer Geräusche orten, zielgerecht handeln und Geschwindigkeiten abschätzen. Auch das Gleichgewicht halten und die Körperkoordination bereiten ihnen oft noch große Schwierigkeiten. Bewegung im Verkehr erfordert neben kognitiven Fähigkeiten auch soziale Kompetenzen (wie Frustration aushalten, auf einander achten und Verantwortung übernehmen). Kreativität ist gefragt, wenn es darum geht, oft in kurzen Momenten Lösungen für Probleme zu finden, um die „richtige“ Entscheidung zu treffen. Spielerisch und ohne Druck lernen die Kinder dies im Projekt, spüren ihren Körper in der Bewegung und freuen sich über ihre Fortschritte.

In den ersten Bewegungseinheiten üben die Kinder mit einfachen Materialien wie Teppichfliesen und Seilen und lernen später mit schwierigeren, rollenden Geräten umzugehen z.B. Rollbrettern und Pedalos. Die Abschluss-einheiten beschäftigen sich mit dem Roller und enden mit dem sogenannten „Rollerführerschein“. Dieser soll den Roller aufwerten und die Kinder belohnen für ihr beharrliches Üben.

Unterstützung der ErzieherInnen in den Einrichtungen

Das Bewegungsprojekt wird mit den ErzieherInnen und dem PPM gemeinsam umgesetzt. Die Mitarbeiterinnen des PPM führen die ErzieherInnen in die nachhaltige Mobilitätsbildung ein, halten die erste Stunde als Probelektion ab und beschließen das Projekt mit dem Rollerführerschein. Die dazwischen liegenden acht Einheiten werden den ErzieherInnen als ausgearbeitete Stundenvorschläge zur Verfügung gestellt. Zudem berät das Team des PPM die ErzieherInnen während der gesamten Dauer des Projekts und hilft bei der Materialbeschaffung bzw. verleiht Roller, Pedalos und Rollbretter.

Erfahrungen mit dem Projekt „Nachhaltige Mobilitätsbildung im Kindergarten“

Die zehnjährige Erfahrung mit der „nachhaltigen Mobilitätsbildung im Kindergarten“ hat gezeigt, dass sich das Bewegungsprojekt auch allgemein sehr gut zur Verbesserung der psychomotorischen Fähigkeiten von Kindern eignet.

Dies ist ein Grund für die durchwegs positive Resonanz der ErzieherInnen. Fast alle Kindergärten wiederholen das Bewegungsprojekt im nächsten Jahr wieder oder nehmen es fest in ihr Programm auf. Womit ein Ziel des Projektes erreicht ist: Dass es sich im Schneeballsystem verbreitet und somit möglichst viele ErzieherInnen und Kinder erreicht.

Nachfragen in den Kindertagesstätten haben ergeben, dass viele Kinder ihre motorischen Fähigkeiten bereits nach kurzer Zeit verbessern. Vor allem begrüßt wird von den ErzieherInnen die spielerische Einübung sowie die langsame und sichere Heranführung an bewegliche Geräte, die auch bei bewegungsgehemmten Kindern die Freude an der Bewegung wieder weckt.

Den Erfolg des Projektes zeigt auch die folgende Rückmeldung eines Bewegungskindergartens: „Das Projekt ist sinnvoll, weil sich die für die Kinder wichtigen psy-

chomotorischen Bewegungsangebote im Rahmen der Entwicklungsförderung hervorragend in unsere tägliche pädagogische Arbeit einbinden lassen.

Die Kinder erobern sich ihre Welt über Bewegung und Wahrnehmung und entwickeln dabei ihre Persönlichkeit“.

Elternarbeit

Alle Eltern wünschen sich ein gesundes Kind. Ansatzpunkt in unserer Arbeit mit den Eltern ist darum die positive Gesamtentwicklung ihres Kindes. Diese ist stark an die Entwicklung der Wahrnehmungs- und Bewegungsfähigkeit gekoppelt. Am Elternabend stellt das PPM den Eltern das Bewegungsprojekt vor, geht auf den Stellenwert von Bewegung für die kindliche Entwicklung ein und verdeutlicht die Wichtigkeit der eigenständigen Mobilität von Kindern.

Birgit Jackel weist in ihrer Dissertationsschrift „Psychomotorische Handlungskompetenz beim Radfahren“ nach, dass Fahrrad fahren eine Mehrfachleistung ist, die von Kindern viel Übung erfordert.

Anhand von ausgewählten praktischen Übungen sammeln die Eltern eigene Erfahrungen, z.B. bei der Koordination von Mehrfachleistungen. Auf Grund der eigenen Schwierigkeiten mit den Übungen werden sie sensibilisiert, sich in den Entwicklungsstand ihrer Kinder hineinzuversetzen, wobei sie entdecken, dass Fahrrad fahren mehr ist als die Pedale zu treten.



Das Team des PPM gibt den Eltern Anregungen, wie sie ihre Kinder unterstützen können. Der Weg zum Kindergarten, zur Schule oder zu FreundInnen bietet sich als eine einfache Möglichkeit an, um Bewegung ins tägliche Leben zu integrieren. Am Elternabend werden die Vorteile des aktiven Nutzens des Kindergartenweges herausgestellt. Das PPM regt die Eltern an, Gruppen zu bilden, die ihre Kinder abwechselnd zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Kindergarten begleiten.

Was viele Eltern nicht wissen: Das kleine Fahrrad nennt sich Rädchen und ist ein Spielfahrzeug und darf deshalb nicht auf Verkehrsflächen benutzt werden. Diese und andere Verbraucherinformationen, z.B. zum Thema „Kinderfahrräder“, „Kindersitze“, „Anhänger“ etc. runden den Elternabend ab.

Nachhaltiges Handeln

Das PPM strebt eine nachhaltige Wirkung seiner Projekte an. Aus der Praxiserfahrung sind dazu Kriterien entwickelt worden. Der ganzheitliche Ansatz spiegelt sich wieder in den Themen „Gesundheit“, „Lebensstile“, „Partizipation“, „Umwelt“ usw. sowie in der Methodenvielfalt. Es werden alle betroffenen Zielgruppen einbezogen. Mobilitätsbildung muss in der Elementarstufe beginnen und die Sekundarstufe einbeziehen, um nachhaltig zu wirken. Das beschriebene Konzept wird sowohl in Kindertagesstätten mit integrativem wie auch mit interkulturellem Ansatz durchgeführt. Reflexion, Befragungen und stetige Optimierung der Konzepte gewährleisten die Qualität. Erzieherinnen stehen meist wenig Vorbereitungs- und Fortbildungszeiten zur Verfügung. Das Mobilitätsprojekt im Kindergarten ist leicht umsetzbar durch die ausgearbeiteten Stundenvorschläge und die personelle Unterstützung durch das PPM. Das PPM setzt auf möglichst wenig Papier zugunsten von handelnden Menschen und einer Gehstruktur, d.h. das Team des PPM besucht die Zielgruppen in den Einrichtungen. Durch eine stufenweise Verselbständigung der „nachhaltigen Mobilitätsbildung im Kindergarten“ wird eine feste Verankerung und eine große Ausbreitung erreicht. Das PPM orientiert sich an den Bedürfnissen unserer Zielgruppen und achtet auf die Vereinbarkeit mit Lehrplänen sowie mit Bildungs- und Erziehungsplänen. Vernetzung und Kooperation gewährleisten den fachlichen Austausch und erhöhen die Effizienz. Die heutige Verkehrssituation verursacht enorme ökologische und gesundheitliche Probleme, die gleichzeitig sehr schwer zu lösen sind. Um so wichtiger ist es dem PPM, Visionen zu entwickeln und diese umzusetzen.

Das PPM ist zudem ein Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekt, in dem arbeitslose Sozialpädagogen und Lehrkräfte einen befristeten, interessanten Arbeitsplatz finden. Sie werden im PPM qualifiziert und fortgebildet. Dadurch erhöhen sich ihre Chancen, eine Stelle auf dem ersten Arbeitsmarkt zu finden. Dies bedeutet einerseits eine höhere personelle Fluktuation als in anderen Bildungseinrichtungen. Andererseits ermöglicht es dem PPM, in zwei Bereichen einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit zu leisten.

Anmerkung der Redaktion:

Erstveröffentlichung in „frühe Kindheit“, Zeitschrift der Deutschen Liga für das Kind, Ausgabe 1/2006.





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Früh übt sich - Radfahrausbildung in der Grundschule

Birgit Schäfer

1. Vorbemerkungen

Das Konzept ist an einer Grundschule in Schleswig-Holstein, die ich von 2000 bis 2005 geleitet habe, entstanden. Diese Grundschule ist eine kleine Schule mit 150 Schüler/innen in 8 Klassen mit 10 Kollegen/Kolleginnen.

Das Einzugsgebiet besteht aus zwei ineinander übergehenden Dörfern entlang einer langen, befahrenen Dorfstraße von ca. 6km mit vielen Querstraßen.

Auf Grund der Länge des Schulweges kommen immer mehr Schüler/innen mit dem Fahrrad, was auf Grund der befahrenen Hauptstraße und den vielen Seitenstraßen, von denen die Schüler morgens auf diese Straße stoßen, nicht ungefährlich ist.

Wir als Schule wollten die Nutzung des Fahrrades für den Schulweg nicht verbieten oder auf bestimmte Schuljahre begrenzen, hatten aber mitunter ein mulmiges Gefühl im Magen, wenn wir unsere Schüler auf dem Weg zur Schule beobachteten.

Hinzu kam die Modewelle des City-Rollers oder Alu-Skooters, der zwar kein offizielles Verkehrsmittel ist, aber ebenfalls für den Schulweg genutzt wurde bzw. auch am Nachmittag von fast jedem Schüler gefahren wurde.

Das Kollegium sah dringenden Handlungsbedarf und fühlte sich verantwortlich einen Beitrag zu leisten, den wachsenden Erfahrungs- und Bewegungsdefiziten unserer Kinder heutzutage entgegen zu wirken, die im Straßenverkehr sogar lebensbedrohliche Folgen haben können.

Nicht neu ist auch, dass Fahrrad Fahren nicht gleich Fahrrad Fahren ist: Wer auf einem Fahrrad sitzen kann und damit vorwärts kommt, ist noch lange kein kompetenter Verkehrsteilnehmer. Kindern fehlt heute zunehmend Bewegungserfahrung. Das bedeutet, dass Koordinationsvermögen und Gleichgewichtssinn immer weniger ausgeprägt und trainiert sind. Hinzu kommen noch die vielen, vielen weiteren Wahrnehmungs- und Konzentrationsstörungen unserer Schüler, die ebenfalls jährlich bei den Kindern zunehmen.

Dann sind Situationen wie diese nicht selten: ein Kind fährt mit dem Rad, ein Auto, eventuell sogar ein LKW fährt dichter als gewohnt an ihm vorbei, ein Mitschüler ruft von der anderen Straßenseite, etwas liegt auf dem Radweg, eine Katze läuft unvorhersehbar aus der Hofausfahrt vor das Fahrrad...

Folge: das Kind wird irritiert, schaut sich um, erschreckt sich, verliert das Gleichgewicht und stürzt. Wenn es dabei auf die Fahrbahn fällt... man mag sich die Folgen nicht vorstellen, aber trotzdem geschieht es immer häufiger, immer häufiger bei Kindern, immer häufiger auf dem Schulweg.

Weiter fehlt den Kindern im Grundschulalter die notwendige Umsicht, Weitsicht, das ausreichend große Blickfeld. Gefahren werden zu spät oder auch gar nicht gesehen. Das Kind kann kaum selbstschützend reagieren.

2. Rahmenvorgaben Nordrhein-Westfalen

Im September 2003 ist in NRW eine Rahmenvorgabe zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung veröffentlicht worden, nach der seit dem 16. Februar 2004 verbindlich unterrichtet werden muss. Aufgabe und Eigenverantwortung der Schulen ist es zur Zeit, diese Rahmenvorgabe mit konkreten Inhalten zu füllen.

Hierin wird deutlich, dass Verkehrserziehung inzwischen über das Wissen von Verkehrsregeln weit hinaus geht. Für die Primarstufe bildet eine umfassende Schulung

- der Psychomotorik,
- des Bewegungsvermögens,
- des Wahrnehmungsvermögens,
- des Anpassungsvermögens und des
- Reaktionsvermögens

die Grundlage der Verkehrs- und Mobilitätserziehung.

Wahrnehmungstraining und Sinnesschulung soll in Bezug auf

- Geräusche,
 - Lichtzeichen,
 - Raumorientierung,
 - Entfernungen,
 - Geschwindigkeiten und
 - Formen und Farben als Bedeutungshilfen geschehen.
- Beachtet werden muss hier auch die Einschränkung der eigenen Wahrnehmung beim Zurücklegen von Wegen

unter Zeitdruck, in der Gruppe oder unter Einfluss unterschiedlicher Stimmungen.

3. Modellversuch „Frühradfahren“

Da fiel mir der Bericht über einen Modellversuch in die Hände „Frühradfahren im 1. und 2. Schuljahr“. Da ich nicht weiß, inwieweit diese wissenschaftliche Untersuchung bekannt ist, möchte ich kurz die wesentlichen Punkte, die wir dann auch für unsere Schule zum Teil übernommen und erweitert haben, vorstellen:

Es sollte geprüft werden, ob Kinder durch eine verbesserte Fahrradbeherrschung in die Lage versetzt werden, sich im Straßenverkehr vorausschauender und sicherheitsorientierter zu verhalten.

- Ziel des Versuchs war die Reduzierung von Unfällen von und mit radfahrenden Kindern.
- Es sollte ein Trainingskonzept für 6 –8jährige entwickelt und Eltern über die psychomotorischen Defizite und die spezifischen Gefahren sensibilisiert werden.

Inhalt und Aufbau:

Dieses Konzept bestand aus fahrpraktischen Übungen im Schonraum und umfasste 20 Unterrichtsstunden pro Schuljahr für Klasse 1 und 2. Wichtig war hier auch die Mitarbeit der Eltern, die auch am Nachmittag mit ihren Kindern weiter übten.

• Rad fahren im 1. Schuljahr

- | | | |
|---------|------|---|
| 1./2. | Std. | Verteilen der Räder und Helme |
| 3./4. | Std. | Geradeausfahrt und Kurvenfahrt |
| 5./6. | Std. | Sicheres Aufsteigen von beiden Seiten – Bremsübungen |
| 7./8. | Std. | Spur halten – Kolonne fahren – Gleichgewichtsübungen |
| 9./10. | Std. | Einhändiges fahren – Umschauen – Geschwindigkeitswechsel |
| 11./12. | Std. | Nebeneinander fahren – einhändig – Slalom |
| 13./14. | Std. | Wechsel der Geschwindigkeiten – Kurven fahren - Einordnen |
| 15./16. | Std. | Unterfahren von Barrieren – Berühren einer Latte – Bremsen vor Hindernissen |
| 17./18. | Std. | Übungen draußen: rechts fahren – Tempo fahren – Bremsen – Gelände fahren |
| 19./20. | Std. | Umschauen – rechts abbiegen – links abbiegen – Spurwechsel – Bremsen |

• Radfahren im 2. Schuljahr

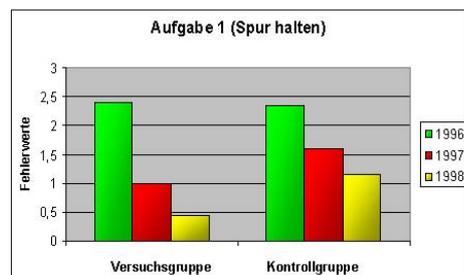
- | | | |
|---------|------|--|
| 1./2. | Std. | Vorstellen des Übungsraumes im Freien (Straßennetz auf dem Schulhof) |
| 3./4. | Std. | Aufsteigen, Absteigen – rechts/links, Bremsen üben |
| 5./6. | Std. | Spur einhalten, Zielfahren |
| 7./8. | Std. | Richtiges Wahrnehmen unter erschwerten Bedingungen |
| 9./10. | Std. | Geschicklichkeitstraining im Geradeaus- und Kurvenfahren, Slalom |
| 11./12. | Std. | Acht fahren, parallel fahren |
| 13./14. | Std. | Gegenverkehr, Überfahren von Hindernissen |
| 15./16. | Std. | Geschicklichkeitstraining an verschiedenen Stationen |
| 17./20. | Std. | Theorie: Kennen Lernen der vorfahrtregelnden Verkehrsschilder |

Ergebnisse:

Zum Schluss der Untersuchung wurde ein Test mit zwei Gruppen durchgeführt: eine Versuchsgruppe, die am Unterricht teilgenommen hat, und eine Kontrollgruppe, die keinen Unterricht dieser Art hatte. Die Untersuchungsergebnisse sprechen für sich. Es gab 7 Aufgaben zu bewältigen:

• Aufgabe 1: Spur halten

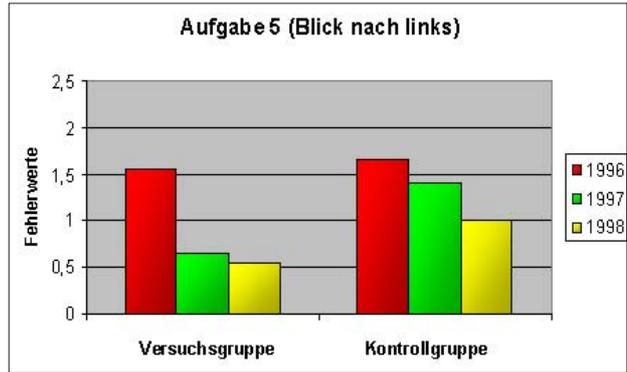
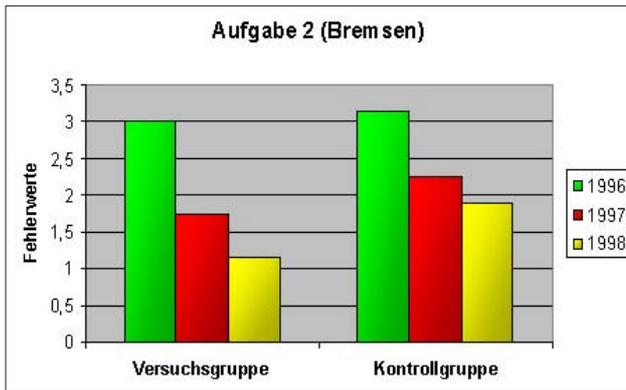
Fahren in einer 30cm breiten und 10m langen Spurgasse bei frei gewählter Geschwindigkeit. Fehler waren Berühren der Markierung, Bodenkontakt, Anhalten, Absteigen:



Im Schaubild wird deutlich, dass die Anfangskompetenzen in beiden Gruppen nahezu gleich waren, schon nach einem Jahr zeigt sich, dass die Kinder der Versuchsgruppe diese Aufgabe fehlerfreier bewältigten als die der Kontrollgruppe. Nach 2 Jahren wird der Abstand noch einmal zwischen den Gruppen erheblich vergrößert.

• Aufgabe 2: Bremsen

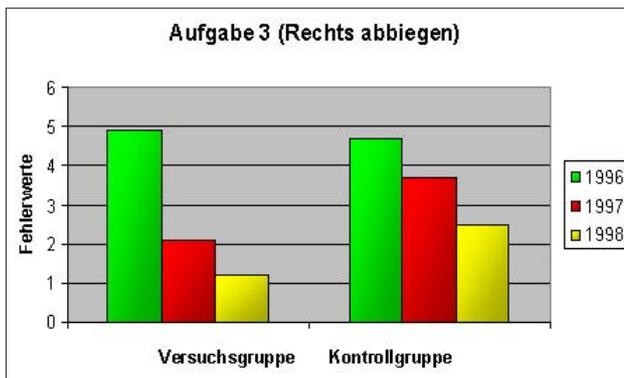
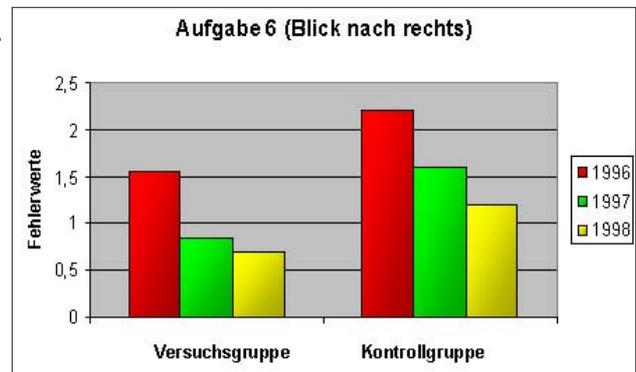
Bremsen auf einer markierten Linie nach Spurgassendurchfahrt. Als Fehler wurde die Distanz zur Bremslinie in 10-cm-Intervallen gerechnet.



• Aufgabe 3: Rechts abbiegen

Zeichen geben vor und während des Abbiegens. Fehler waren hier das Berühren und Überfahren der Spurmarmarkierung sowie falsche oder mangelhafte Zeichengebung.

• Aufgabe 6: Blick nach rechts

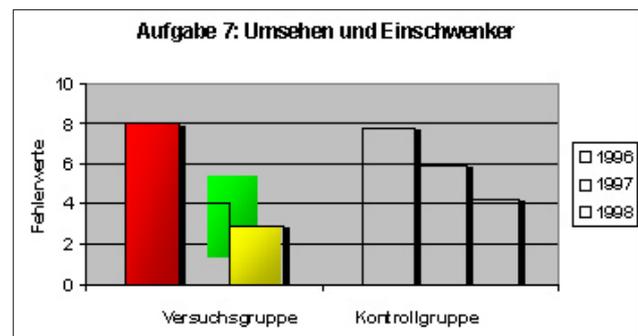
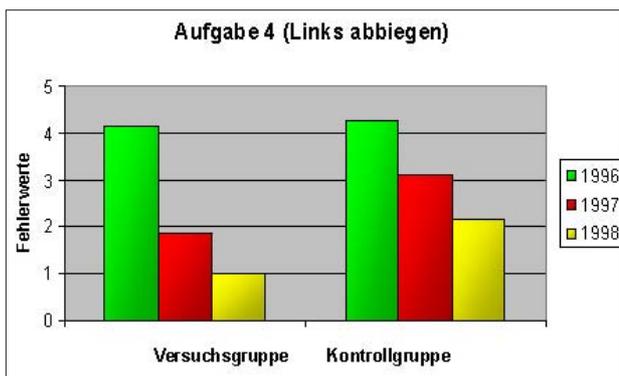


• Aufgabe 7: Umsehen und Einschwenken

Blick nach hinten bei Fahrt in einer Spurgasse, zweimal erkennen von Gegenständen, anschließend Verlassen der Gasse und abbiegen nach links

Fehler waren: Berühren oder Überfahren der Markierung, kein Umblick, Nicht-Erkennen der Objekte

• Aufgabe 4: Links abbiegen



• Aufgabe 5: Blick nach links

Bei Fahrt mit selbst gewählter Geschwindigkeit nach links blicken und einen gezeigten Gegenstand benennen. Fehler wurden vermerkt bei Berühren oder Überfahren der Spurmarmarkierung beim seitlichen Blick, Anhalten, Absteigen, Nichterkennen des Gegenstandes

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Kinder der Versuchsgruppe den Kindern der Kontrollgruppe, was die verkehrssicherheitsrelevante Beherrschung ihres Fahrrades angeht, nach einem und nach zwei Jahren deutlich überlegen waren. Sie machten nicht nur weniger, sondern auch weniger schwere Fehler.



1. Die fünf Bausteine des Konzepts

Diese Untersuchung hat uns überzeugt und vor allem der Praxisbezug sehr gefallen, so dass wir an diesem Punkt für unsere Schule auch tätig werden wollten. Nur reichte uns dieses Vorhaben so nicht aus. Vier wichtige Punkte sollte unser Konzept zusätzlich beinhalten:

Punkt 1: Radfahrtraining im Schonraum wie im Modellversuch



Punkt 2: Erweiterung auf den Cityroller

Wir wollten das Training und die Sensibilisierung für gefährliche Situationen auch auf das **City-Roller**-Fahren ausdehnen. Denn hier haben wir es mit folgenden weiteren bzw. anderen Gefahren zu tun:

Die **Instabilität des Gerätes** an sich ist gefährlich, da es leichter zum Gleichgewichtsverlust kommt.

Die schmalen, **im Durchmesser kleinen Räder** bleiben leicht in breiteren Fugen von Gehwegplatten, Abwasserdeckeln, Schotter, Sand und z. T. auf dem Rasen stecken. Bereits bei Gegenständen wie kleinen Stöcken, die im Weg liegen, blockieren sie.

Die **geringe Bodenfreiheit** führt dazu, dass schon bei Übergängen mit kleinen Höhenunterschieden wie abgesenkte Bordsteinkanten der Roller aufsetzt und der Fahrer dadurch stürzen kann.

Das **geringe Gewicht** des Rollers ist von daher nicht zu unterschätzen, dass er dadurch innerhalb kürzester Zeit bei abschüssigen Strecken hohe Geschwindigkeiten erreicht und Kinder schnell die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren.

Die **Bremsvorrichtung** des Alu-Rollers dient nur zur Verringerung der Geschwindigkeit, nicht aber zum tatsächlichen Abstoppen und Anhalten.

All diese Tatsachen führen in der Praxis nicht selten zu gefährlichen Stürzen mit schwerwiegenden, lang nachwirkenden Folgen für die Fahrer solcher Geräte.

Punkt 3: Psychomotorische Förderung

Die umfassende psychomotorische Erziehung, die das Bewegungs-, Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen fördert, ist für Grundschüler im Straßenverkehr von existenzieller Bedeutung. Und dieses Trainieren der genannten Fähig- und Fertigkeiten soll bei uns geschehen ohne Fahrrad oder Roller, sondern anstelle dessen mit entsprechenden Geräten und durch spezielle Übungen in der Turnhalle.



Punkt 4: Theoretische Kenntnisse

Was uns im Modellversuch fehlte, um die Sache noch sinnvoller und komplett zu machen, waren die notwendigen theoretischen Kenntnisse im Straßenverkehr.

Punkt 5: Ausdehnung auf alle vier Klassenstufen

Wir sahen die Notwendigkeit des Trainings nicht nur für die Klassenstufen 1 und 2, sondern für alle Grundschüler/innen.

Es musste also ein komplettes Konzept für Klasse 1 bis 4 her, das im Schwierigkeitsgrad und Anspruch aufeinander aufbaut, dem Entwicklungsstand der Kinder angemessen ist und die Bereiche Verkehrserziehung in der Theorie, Koordinationsschulung mit dem eigenen Körper sowie Praxistraining mit Roller und Fahrrad im Schonraum beinhaltet, in dem durch gestellte realistische Situationen Strategien zum Bewältigen eingeübt werden und Sicherheit für den Ernstfall gewonnen wird.

1. Die Umsetzung in die Praxis

Auf vielen Konferenzen und sogenannten SchiLf-Tagen (Schulinternen Lehrerfortbildungen) ist dann ein Trainingsprogramm zur Roller-, Radfahr- und Koordinationsschulung für alle 4 Klassenstufen entstanden.

Diese bei uns sogenannte „Fahrradwoche“ wird jetzt seit 4 Jahren durchgeführt, jeweils eine komplette Schulwo-

che. Dabei haben die ersten und zweiten Klassen pro Tag 4 Schulstunden, die dritten und vierten Klassen 5 Unterrichtsstunden.

Das Material ist sehr umfangreich. Aber lassen Sie mich Ihnen ein paar Beispiele geben.

Für die **Theorie** sieht ein Strang zum Beispiel folgendermaßen aus:

Klasse 1: an Hand von Bildmaterial geht es um richtig und falsch im Straßenverkehr, einfache Verkehrszeichen werden aus Puzzleteilen zusammengesetzt und dann in den richtigen Farben angemalt und wir sehen mit den Kindern einen von der Polizei produzierten Film über das Alu-Roller fahren.

Klasse 2: besprochen werden die verschiedenen Bereiche der Straße, die Kenntnisse in Bezug auf Verkehrsschilder werden erweitert, Grundlagen zum Bereich „Mein Fahrrad“ werden geschaffen.

Klasse 3: Erweiterung der Verkehrszeichen und sonstigen Regeln im Straßenverkehr, das verkehrssichere Fahrrad sowie das Verhalten an Bau- und Gefahrenstellen.

Klasse 4: Wiederholung des verkehrssicheren Fahrrads mit eigener Kontrolle („Fahrrad-TÜV“), Vorfahrtsregeln, Links abbiegen, Gefahren voraussehen.

In der **Koordinations- und Reaktionsschulung** beginnen wir in der 1. Klasse mit Bewegungswechseln nach akustischen Signalen, balancieren mit offenen und geschlossenen Augen, rollen einen Ball durch einen Slalom, fahren einen Partner auf einem Rollbrett durch einen Parcours mit den Aufgaben einordnen und abbiegen.

Die 2. Klasse ortet Geräuschquellen im Raum, reagiert auf Zeichen oder Zahlen mit bestimmten Bewegungen (1= Arm rausstrecken, 2=links an einem Gerät vorbei laufen...), balanciert auf Seilen, Linien, Bänken, prellt einen Ball durch einen Slalom, führt einen Partner nach Richtungsangaben (Recht- Linksorientierung).

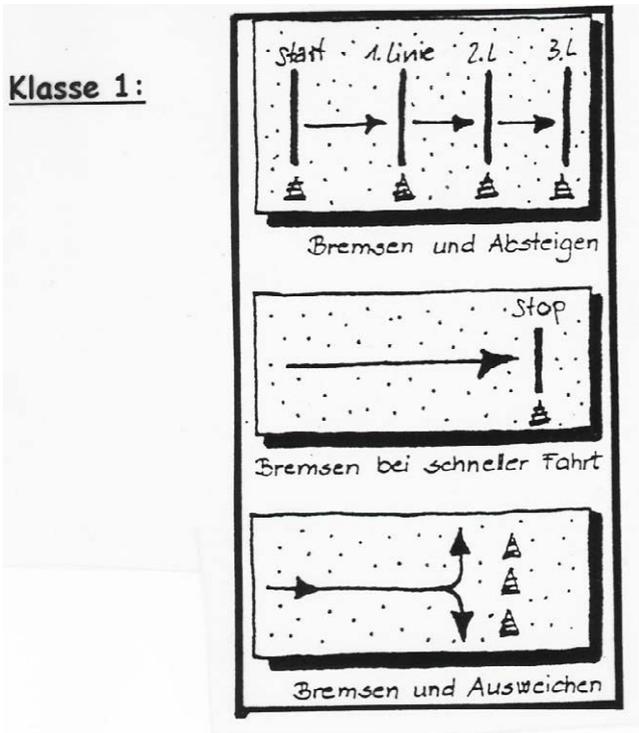


Die 3. Klasse trainiert den Gleichgewichtssinn mit Pedalos und anderen Geräten, balanciert auf umgedrehten Langbänken mit Steigungen; muss auf akustische und optische Zeichen mit bestimmten Bewegungsabläufen reagieren, fährt einen Parcours auf dem Bauch liegend auf einem Rollbrett.



Die 4. Klasse arbeitet z.B. mit Medizinbällen zur Schulung des Gleichgewichtes, indem sie darauf knien oder auch versuchen zu stehen mit und ohne Partner; für die Reaktion wird die Aufgabe auf Zeichen zu reagieren in der Art und Weise erschwert, dass sie sich in der Bewegung umsehen müssen und sich z.B. eine Zahl merken oder mathematische Aufgabe lösen müssen. Ein Rollbrett-Parcours wird auf dem Rücken liegend durchfahren und es wird dabei das „Einparken“ geübt.

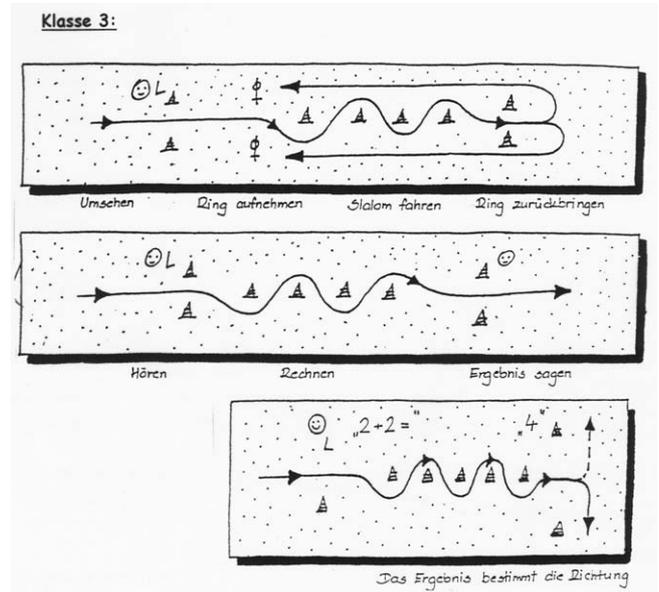
In der **Fahrpraxis** üben wir in der 1. Klasse das Auf- und Absteigen von beiden Seiten, das Fahren um markierte Punkte und auf vorgegebenen Spuren, Bremsübungen, Kolonne fahren in verschiedenen Tempi und langsam fahren ohne den Fuß aufzusetzen.



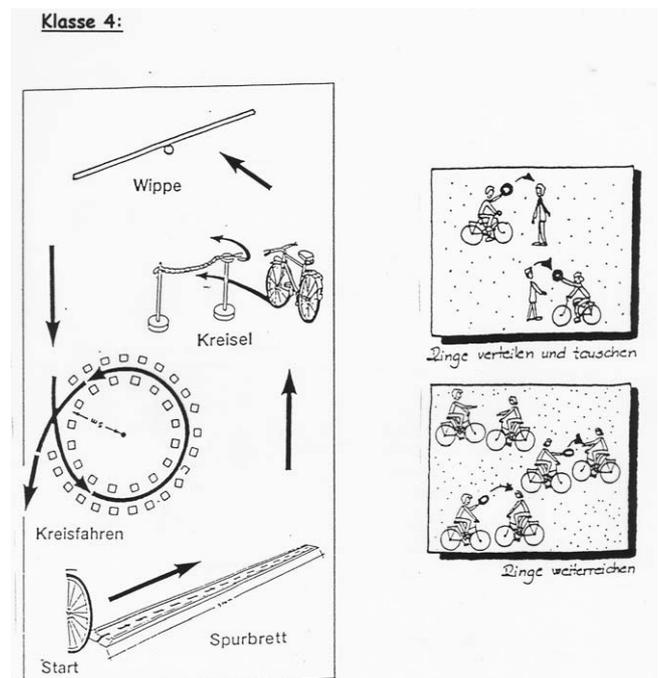
Die 2. Klasse übt Slalom und Achten-Fahren beid- und einhändig, umsehen, anzeigen und abbiegen, das Anhalten an einer Markierung mit den verschiedenen Bremsen am Rad, eine immer schmäler werdende Spur einhalten und das „Schattenfahren“ (einem Partner muss exakt gefolgt werden in Richtung und Tempo), Unterfahren von Stangen.



Die 3. Klasse muss beim Fahren einen Gegenstand mit dem Fuß umstoßen, mit der Hand einen Gegenstand mitnehmen und woanders wieder abstellen und z.B. Zielfahren über verteilte Gegenstände auf dem Boden, Durchfahren eines Verkehrsgartens mit Beachten der Verkehrsschilder.



Die 4. Klasse muss verschiedene Hindernisse überfahren wie z.B. ein Spurbrett, Stöcke, ein Haufen Tuae, eine Wippe, unter Stangen hindurch fahren, an einer Bank anhalten, den Fuß darauf setzen und weiterfahren ohne abzusteigen, Gegenstände während der Fahrt an andere Fahrer weiterreichen, Verkehrsgarten mit erhöhten Anforderungen durchfahren.



Zusätzlich werden nach individueller Planung der Kolleginnen alle drei Bereiche in unregelmäßigen Abständen im Laufe des Schuljahres immer wieder aufgegriffen, wiederholt und vertieft.



1. Erfahrungen

Keine Neuerung jedoch auch ohne Kritik: Elternstimmen wurden zu Beginn unseres Projektes laut, dass eine Woche wertvoller Unterricht ausfällt. Dem ist aber entgegenzusetzen, dass wir zunächst einmal per Erlass zu einer Mindeststundenzahl Verkehrserziehung verpflichtet sind, die sowieso abgedeckt werden muss. Dann ist der Sportunterricht auf alle Fälle integriert. Im theoretischen Unterricht können Bereiche des Deutschunterrichts gut eingebunden werden, z.B. Aufsatzerziehung: Wie flicke ich einen Fahrradschlauch, Informationsentnahme aus Texten, rechtschriftliche Sicherung eines bestimmten thematisch umgrenzten Wortschatzes usw. Unsere Theoriestunden haben durch fächerübergreifendes Arbeiten ebenso Musik- und Kunstziehungsanteile. Mathematik kommt etwas kürzer, aber die Sicherung menschlichen Lebens und die Erziehung zum kompetenten Verkehrsteilnehmer ist sicher ein mehr als guter Grund, in dieser einen Woche andere Schwerpunkte zu setzen.

Eltern berichten aber auch, dass ihre Kinder die gelernten Übungen am Nachmittag mit Freunden mit viel Freude wiederholen und trainieren.

Wir haben mit diesem Konzept und der konzentrierten Schulung über eine Schulwoche pro Schuljahr sehr gute Erfahrungen gemacht und große Fortschritte in der Automatisierung von Bewegungsabläufen, in der Koordination und Geschicklichkeit im Umgang mit dem Fahrrad feststellen können.

Ebenso sehen wir in jedem Jahr wieder, wie notwendig dieses Training für die Kinder ist, wie unsicher unsere Schüler/innen doch sind und welche Defizite, die sich lebensgefährlich auswirken können, vorhanden sind.

Der Schutz vor Einflüssen, die gerade Schülern/innen gefährlich werden können, eine unterstützende soziale Umwelt und die Fähigkeit, selbstverantwortliche Entscheidungen in Bezug auf körperliche Gesundheit treffen zu können, sind Voraussetzung für ein umfassendes körperliches, seelisches und soziales Wohlbefinden. Und dazu wollten wir einen Beitrag leisten.

Auf Grund unserer positiven Erfahrungen können wir solche oder ähnliche Aktivitäten nur empfehlen. Unsere Arbeit wurde unter anderem mit 15 Fahrrädern mit einer Spezialbereifung zur Benutzung in der Turnhalle, gesponsert von der Unfallkasse, belohnt.

Im vorletzten Jahr erschien unser Konzept in der Fachzeitschrift „Pluspunkt“, worauf wir viele Rückmeldungen von Schulen aus ganz Deutschland erhielten.



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Früh übt sich - Radfahrausbildung in der Grundschule

Egon Pühn

Ein Programm der Verkehrswacht Bremen

Vorbemerkung

Das Programm wurde den Kongressteilnehmern in Form einer Power-Point-Präsentation vorgestellt. Für diese Dokumentation musste der Beitrag in eine andere Form gebracht und gestrafft werden. Die inhaltlichen Aussagen sind unverändert geblieben.

Vortrag

In meinem Referat möchte ich Ihnen folgende Punkte vortragen:

1. Die Gründe, warum sich die Bremer Verkehrswacht bei der Radfahrausbildung in der Grundschule engagiert.
2. Unser Programm zur Radfahrausbildung und wie die Umsetzung konkret aussieht.
3. Die Gründe, warum wir mit der Radfahrausbildung in den Grundschulen trotz aller Erfolge nicht wirklich zufrieden sind.
4. Überlegungen zur Verbesserung der Radfahrausbildung.



Den ersten Punkt handele ich kurz mit plakativen Aussagen ab:

Die Deutsche Verkehrswacht, die älteste Bürgerinitiative mit dem Ziel, den Straßenverkehr sicherer zu machen, hat immer an der Ausgestaltung der schulischen Verkehrserziehung mit Ideen und finanziellen Mitteln mitgewirkt.

Sie sieht in der Radfahrausbildung das Kernstück der schulischen Verkehrserziehung, denn hier können Lernziele der Sicherheits-, der Gesundheits-, der Umwelt- und der Sozialerziehung altersgemäß und handlungsorientiert erarbeitet werden.

Zum zweiten Punkt:

Unser Programm einer Radfahrausbildung geht von einigen Grundannahmen aus, die ich zunächst benennen möchte:

- Ohne Bewegungssicherheit gibt es kein sicheres Radfahren.
- Radfahrausbildung ist daher zunächst Bewegungserziehung.
- Die Radfahrausbildung muss daher die gesamte Grundschulzeit umfassen.
- Radfahrausbildung ist ein gestufter Prozess.

Gestufte Radfahrausbildung in der Grundschule

1. Klasse: Bewegungserziehung mit der Move-it-Box und mit dem Tretroller

2. Klasse: Bewegungserziehung mit dem Fahrrad

3. Klasse: Fahrpraktische Übungen mit dem Fahrrad

4. Klasse: Radfahrprüfung mit

- Fahrpraktische Übungen → Prüfung im Schonraum
- Regelwissen (Theorie) → schriftlicher oder mündlicher Test
- Fahrradtechnik → Zustandscheck / Verkehrssicheres Fahrrad
- Fahren im Realverkehr → Beurteilung des Verhaltens in Ernstsituationen

Dazu einige Erläuterungen:

Für die Bewegungserziehung ohne ein Fahrzeug hat die Verkehrswacht viele Kindergärten und Schulen mit Materialien ausgestattet, die in der so genannten Move-it-Box zusammengestellt sind. Die wesentlichen Ziele sind: Entwicklung des Körpergefühls, der Aufmerksamkeit und des partnerschaftlichen Verhaltens.

Für die Bewegungserziehung mit einem Fahrzeug und für die fahrpraktischen Übungen hält die Verkehrswacht je einen Anhänger mit Tretrollern und mit kleineren Fahrrädern bereit. Die wesentlichen Ziele sind: Gleichgewichtssinn, Aufmerksamkeit, Konzentrationsfähigkeit, partnerschaftliches Verhalten und grundsätzliches Regelverhalten in zunehmend komplexeren und schnelleren Bewegungsabläufen zu fördern. Handreichungen mit Übungsprogrammen liegen vor. Kindergärten und Schulen fordern die Fahrzeuge an. Sie können die Übungssequenzen selbst gestalten oder durch einen Mitarbeiter der Verkehrswacht durchführen lassen.

Für die Radfahrprüfung setzt die Verkehrswacht eine mobile Verkehrsschule ein. Mit dieser Einrichtung kann auf den Freiflächen der Schulen der fahrpraktische Teil der Radfahrprüfung abgenommen werden. Das ist ein ganz wesentlicher Beitrag zur Radfahrausbildung, weil in Bremen keine stationären Jugendverkehrsschulen vorhanden sind.

Ich komme zum dritten Punkt:

Dieses gestufte Programm einer Radfahrausbildung wird ständig an den praktischen Erfahrungen überprüft und in inhaltlichen wie organisatorischen Details den sich wandelnden Bedürfnissen der Kindergärten und Schulen angepasst. Das Programm wird angenommen, und wir könnten damit zufrieden sein. Aber es gibt Schwachstellen, die benannt sein sollen.

- Unser Programm wird nur an einigen Schulen im vollen Umfang realisiert. Trotz aller Öffentlichkeitsarbeit und Fortbildungsangebote erreichen wir nicht alle Einrichtungen.
- Die Verbände und Institutionen, die den Schulen ihre Mitwirkung bei der Radfahrausbildung anbieten, haben kein gemeinsamen Standards. Daher geben sich Einrichtungen mit Angeboten zufrieden, die nach unserer Erfahrung nicht effektiv genug sind.



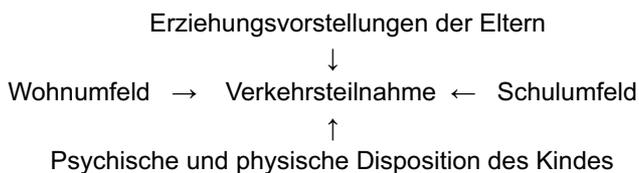
- Die Radfahrausbildung ist in den Lehrplänen zu punktuell ausgewiesen – in der Regel in der vierten Jahrgangsstufe – und kann so den konkreten Lernbedürfnissen der Schüler nicht entsprechen.

Es ist hier leider nicht möglich, alle drei Kritikpunkte näher auszuführen. Lassen Sie mich noch schnell etwas zur Lehrplanstruktur sagen.

Damit komme ich zum vierten Punkt:

Nach unserer Erfahrung ist die Verkehrserziehung und damit auch die Radfahrausbildung zu sehr an den Jahrgangsstufen und den entsprechenden Lehrplänen orientiert. Wir wissen, dass die Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr nach Alter, Umfang und Verkehrsmitteln große individuelle Unterschiede aufweist. Unsere heutige Radfahrausbildung kommt daher selten zum richtigen Zeitpunkt. Ich möchte das verdeutlichen.

Bestimmungsfaktoren für die Verkehrsteilnahme



Wenn wir also Unter- und Überforderungen vermeiden wollen, wenn wir unsere Lernangebote dann zur Verfügung stellen wollen, wenn das Kind sie dringend benötigt, dann müssen wir uns von dem starren Jahrgangsschema verabschieden. Wir müssen den Schulen helfen, eine standortbezogene Radfahrausbildung in Lerngruppen zu organisieren, die nach den Lernnotwendigkeiten der Kinder zusammengesetzt sind, und das kann auch jahrgangsübergreifend sein.

Mit anderen Worten: Wir wünschen uns eine Radfahrausbildung, die weniger an der Organisationsstruktur der Schule und mehr an der Lernstruktur der Schüler orientiert ist.

Wir wünschen uns eine schulstandortbezogene Radfahrausbildung, mit der den Schülern geholfen wird, ihre konkreten Probleme bei der täglichen Verkehrsteilnahme besser, das heißt sicherer zu bewältigen, und zwar dann, wenn sie diese Hilfe wirklich brauchen.

Eine solche Radfahrausbildung, die gezielt die individuelle Lernentwicklung des einzelnen Schülers in den Blick nimmt, kann nur von der Schule selbst gestaltet und getragen werden. Außenstehende Verbände – wie die Verkehrswacht – können nur anregend und fördernd tätig sein. Aber das sollten wir auch tun.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.





Wie die radelnde Familie trendy wird

Gunnar Fehlau



Wie die radelnde Familie trendy wird - Ein Ideenworkshop

pressediens-t-fahrrad >>>

Bestandsaufnahme: 9

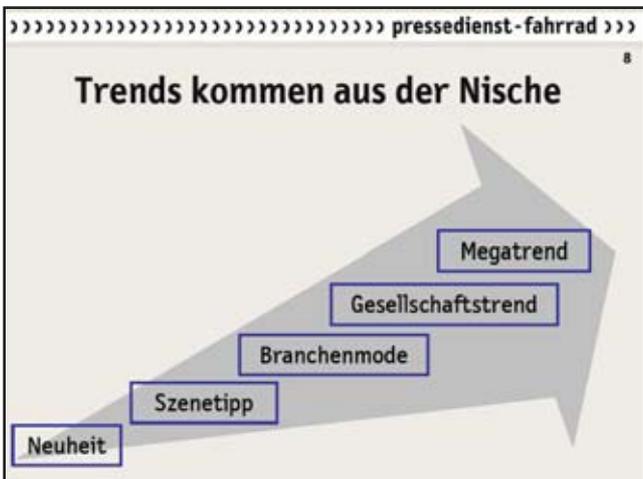
Mobilität ist „Mittel zum Zweck“ fürs Individuum:

- Grund aller Mobilität ist der Mangel
- Ausdruck/Vorbote der Persönlichkeit
- Selbstdarstellung/Selbstverstellung
- Risikominimierung (Auffallen ohne Ausfall)
- Jede Form der Mobilität ist eine Rückbestätigung über die Aktualität des eigenen Lebensstildesigns

pressediens-t-fahrrad >>>

Inhalt 7

- Was heißt hier eigentlich „trendy“
- Warum Familienmobilität „trendy“ werden muss
- WS-Arbeit



pressediens-t-fahrrad >>>

Bestandsaufnahme: 11

- Alles hat Primär- und Sekundärnutzen
- Sekundärnutzen kann Primäreignung reduzieren
- Sekundärnutzen zumeist Handlungs entscheidend
- Sekundärnutzen nicht selten massentauglicher & meinungsmachender
- Sekundärnutzen entfaltet sich nur im Zusammenwirken mit Öffentlichkeit



pressediens-fahrrad >>>

Bestandsaufnahme: 13

- Auch Mobilität funktioniert nach dem Primär-Sekundär-Prinzip
 - Mobilitätsformen/-fahrzeuge/-konzepte als
 - Orientierungshilfen
 - Option zur „Persönlichkeitsfindung“
 - Rückbestätigung für Persönlichkeitskonstruktion des Individuums

pressediens-fahrrad >>>

Konsistenzstreben 16

pressediens-fahrrad >>>

Bestandsaufnahme: 14

- „mobile Familie“ ist eine Rolle
- Rollentheorien sind anwendbar
- Mobilität ist ein Baustein in der Konstruktion einer Rolle/Person (z.B. Konsistenzstreben wirkt)

pressediens-fahrrad >>>

Konsistenzstreben 17

pressediens-t-fahrrad >>>

Bestandsaufnahme: 18

- In der modernen Gesellschaft ist der neidvolle Vergleich wirtschaftlicher Kraft das treibende Moment. Was eignet sich besser dazu als verschwenderischer Konsum.
- Die Grundlage der Selbstachtung besteht normalerweise in der Achtung, die einem der Nachbar entgegenbringt.
- Das zweckgerichtete Streben zielt nun in erster Linie darauf, den angehäuften Reichtum in achtbarer Weise zur Schau zu stellen.

aus Thorstein Veblen „Theorie der feinen Leute“ (1899)

pressediens-t-fahrrad >>>

WS-Arbeit 21

Trendy!

Beispiel: **Elterntaxi in Köln**

pressediens-t-fahrrad >>>

Warum FaMobi trendy werden muss?! 19

Radelnde Familienmobilität:

- Notwendigkeit oder Leidenschaft
- pragmatisch oder fundamentalistisch
- etabliert oder revolutionär
- alt oder neu

pressediens-t-fahrrad >>>

WS-Arbeit 24

Primärnutzen?!



pressediens-t-fahrrad >>>

Warum FaMobi trendy werden muss?! 20

1970 1980 1990 2000 2010

- ...Radwegebau...
- ...Radwegenetze...
- ...Fahrradparken...
- ...Wegweisung...
- ...Öffentlichkeitsarbeit...
- ...Emotionen...

pressediens-t-fahrrad >>>

WS-Arbeit 26

Sekundärnutzen?!





Kinderunfälle mit dem Rad - Erkenntnisse aus der Unfallstatistik

Christine Locher

1. Einleitung

Der vorliegende Text stellt in knapper Form zusammen, wann und wo Kinder mit dem Fahrrad im Straßenverkehr verunglücken. Er beleuchtet darüber hinaus die unfallbegünstigenden Faktoren, die von Seiten der Kinder und der Fahrzeugführer eine Rolle spielen. Mögliche Handlungsansätze zur Verhinderung oder Minimierung von Kinderunfällen mit dem Fahrrad bilden den Abschluss.

Bei der statistischen Betrachtung des Themas Radverkehrsunfälle von Kindern spielt eine große Rolle, dass nur ein kleiner Teil der Unfälle polizeilich gemeldet wird. Trotz einer hohen Dunkelziffer kann uns jedoch die Statistik wichtige Hinweise zu Gefahrenpotenzialen geben.

2. Statistik – Unfallanalyse

a) Die Kinderunfall-Situation

Die Kinderunfallstatistik im Lauf der Zeit

Im Laufe der Jahre ist die Anzahl der Kinderverkehrsunfälle nur leicht gesunken. Bewertet werden müssen die Kinderunfallzahlen vor dem Hintergrund, dass sowohl die Zahl der Kinder als auch die Zahl der Straßenverkehrsunfälle rückläufig ist.

An der Aufteilung der Kinderverkehrsunfälle auf die verschiedenen Fortbewegungsmittel im Vergleich in den Jahren 1980 und 2004 kann man auch eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Kinder ablesen. Wo früher das zu Fuß gehen noch üblich und die Chauffeur-Dienste der Eltern eher unüblich waren, ändert sich das Mobilitätsverhalten der Kinder Anfang der 90er Jahre.

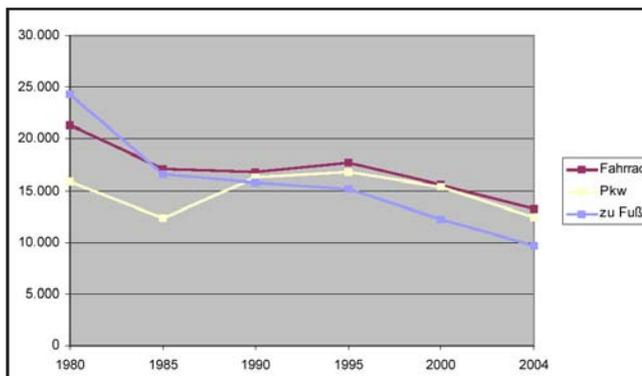


Abbildung 1: Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung von 1980 bis 2004

(Daten Statistischen Bundesamt; eigene Darstellung)

Die drei wesentlichen Verkehrsteilnahmearten

Heute verunglücken Kinder im Verkehr zu fast gleichen Teilen mit dem Fahrrad, als Mitfahrer im Pkw und zu Fuß. An der Spitze liegen die Fahrradunfälle mit 13.241, gefolgt von den Mitfahrer-Unfällen mit 12.359 und den zu Fuß-Unfällen mit 9.684 im Jahr 2004 bundesweit verunglückten Kindern.¹

Fast jedes fünfte verunglückte Kind wurde dabei schwer verletzt oder getötet. Der Anteil der schwer Verletzten Kinder ist bei den Fußgängern am höchsten, die meisten Kinder werden beim Mitfahren im Auto getötet (80 von 153 im Verkehr getöteten Kindern).

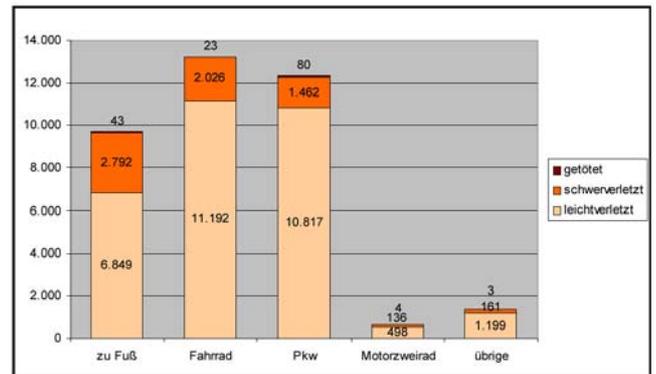


Abbildung 2: Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme und Verletzungsgrad (Daten Statistisches Bundesamt 2004, eigene Darstellung)

Die Zahl der mit dem Rad verunglückten Kinder

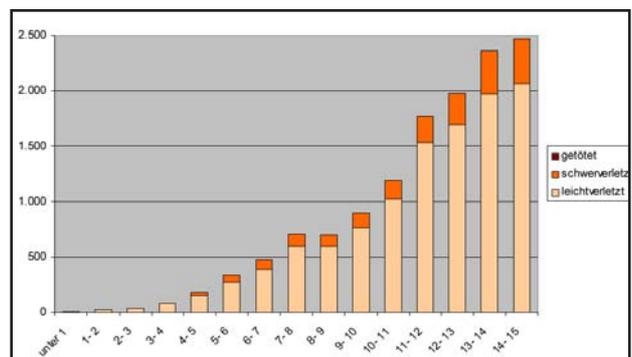


Abbildung 3: Radverkehrsunfälle von Kindern nach Verletzungsgrad und Alter

(Daten Statistisches Bundesamt 2004, eigene Darstellung)

(Footnotes)

¹ vgl. Statistisches Bundesamt: Fachserie 8, Reihe 7, 2003; Seiten UJ 9 B (1), UJ 9 D (1)

Mit steigendem Alter verunglücken Kinder immer häufiger mit dem Fahrrad. Ab elf Jahren steigt auch die Zahl der schwer verletzten Kinder deutlich an. Die meisten Kinderverkehrsunfälle mit dem Rad passieren unter den Vierzehnjährigen.

Unterschiedliche Verunglückungshäufigkeit bei Jungen und Mädchen

Jungen verunglücken häufiger im Verkehr als Mädchen. Beim Zufußgehen ist die Zahl der verunglückten Jungen schon im jüngeren Alter höher und steigt stärker an als bei den Mädchen; beim Radfahren verunglücken Jungen ebenfalls etwas früher und in den besonders gefährlichen Jahren zwischen zwölf und fünfzehn fast doppelt so häufig wie die Mädchen.

Schwankungen der Unfallzahlen im Tages- und Jahresverlauf

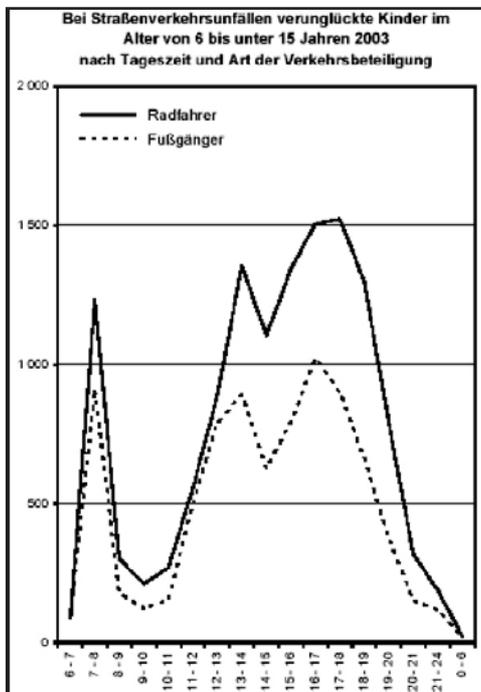


Abbildung 4: Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder im Alter von 6 bis unter 15 Jahre nach Tageszeit und Art der Verkehrsbeteiligung 2003 (Statistisches Bundesamt)¹

Kinderverkehrsunfälle passieren unterschiedlich häufig im Tagesverlauf. Die Morgenspitze zwischen 7.00 und 8.00 Uhr stellt den Schulweg dar. Sie wird jedoch übertroffen von den zwischen 13.00 und 19.00 Uhr am Nachmittag auf hohem Niveau stagnierenden Werten. Die absolut höchsten Werte werden zwischen 16.00 und 18.00 Uhr erreicht: Die Verkehrsdichte ist dann sehr hoch und Feierabend-, Einkaufs- und Freizeitverkehr fallen mit einem Absinken der Konzentration bei Kindern und Autofahrern zusammen.

Kinder verunglücken als Radfahrer und Fußgänger vor allem auch in der Freizeit. Die Kinderverkehrssicherheitsarbeit darf daher nicht bei der klassischen Schulwegplanung stehen bleiben, sondern muss insbesondere die Wege und Spielflächen der Kinder in der Freizeit hinsichtlich ihrer Sicherheit genau untersuchen.

Auch im Jahresverlauf variiert die Häufigkeit von Kinderverkehrsunfällen mit dem Fahrrad sehr deutlich. Die Masse der Radverkehrsunfälle passiert im Sommerhalbjahr von April bis September. Die Spitze liegt im Juni und sinkt mit zunehmender Übung der Kinder und Gewöhnung der Autofahrer leicht ab.

Unfalltypen bei Kinderverkehrsunfällen

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung der Kinderunfallkommission Kaiserslautern wurden die Unfalltypen der Kinderverkehrsunfälle in Kaiserslautern analysiert. Bei den mit dem Rad verunglückten Kindern lässt sich ein Schwerpunkt beim Unfalltyp Einbiegen/Kreuzen feststellen. Dies deckt sich mit Aussagen anderer Untersuchungen mit größeren Datenmengen, die einen Unfallschwerpunkt beim Radfahren an Kreuzungen identifizieren.

Offensichtlich ist die komplexe Fahraufgabe an Kreuzungen - wie Verkehr und Verkehrsregeln an Kreuzungen sowie das Wahrnehmen von weniger gut sichtbaren Radfahrern - für viele (auch erwachsene) Radfahrer und Autofahrer recht schwer - bei Kindern kommt die Schwierigkeit des Beherrschens des Fahrrades noch hinzu. Zu Fuß hingegen verunglücken Kinder im Verkehr immer noch am häufigsten beim Überqueren der Straße - gleichermaßen mit oder ohne Sichtbehinderung, z.B. durch parkende Fahrzeuge.

a) Die Hintergründe von Kinderverkehrsunfällen

Kfz und Kinder – Kfz und Kinderverkehrsunfälle

In den fünfziger Jahren standen noch drei Kinder einem Auto gegenüber – inzwischen kommen bereits fast vier Autos auf ein Kind und dieser Trend scheint sich fortzusetzen. Dieses Kräfteverhältnis in den deutschen Straßenräumen prägt auch das Verhalten von Autofahrern und Kindern und es hat Einfluss auf die Stadtentwicklung, die einem hohen Druck von ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr begegnen muss.

(Footnotes)

¹ Statistisches Bundesamt: Straßenverkehrsunfälle. Kurzinformation zur Verkehrsstatistik, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2003, S. 16

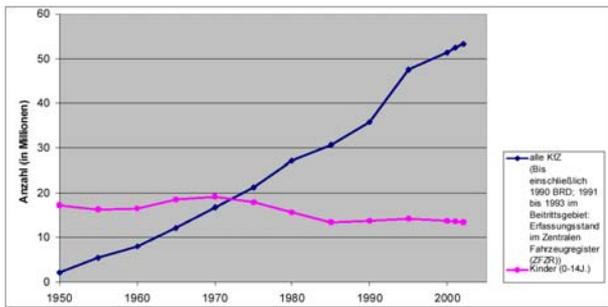


Abbildung 5: Das Kfz, der Deutschen liebtes Kind – Zugelassene Kfz und Anzahl der Kinder im Bundesgebiet in den Jahren 1950-2000 (Daten Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung)

Mangelhafte Radinfrastrukturen und zum Spielen schlecht nutzbare Freiräume für Kinder können die Folge sein. Der „Verkehrsberuhigte Bereich“, der auch „Spielstraße“ genannt wird, ist vielerorts zur Parkstraße verkommen.



Abbildung 6: Spielen oder Parken? Der Verdrängungswettbewerb manifestiert sich auch in den sogenannten „Spielstraßen“ (Foto: C. Locher, Kaiserslautern 2005)

Schwierig ist es bei der Planung, die „Randgruppe“ Kinder nicht zu wenig zu berücksichtigen. Zudem kann man sich als Erwachsener nur schwer in die besonderen Belange und Sichtweisen von Kindern hineindenken. Hier ist es notwendig, Entscheidungsträger und Planer zu sensibilisieren und vor allem Kinder als Experten in die Ideenfindung einzubinden.

Der negative Verdrängungskreislauf

Die Wechselwirkungen zwischen Autos und Kindern im Straßenraum kann als Kreislauf beschrieben werden: Sind wenig Kinder im Straßenbild sichtbar, so sind sich Autofahrer der Kinder weniger bewusst, üben weniger Rücksicht und nehmen die Straße stärker für sich in Anspruch. Dadurch wird die eigenständige Mobilität und der Aufenthalt von Kindern im Straßenraum gefährlicher, woraufhin die Eltern die Kinder nicht mehr allein auf die Straße lassen. Dadurch sind weniger Kinder im

Straßenraum – so schließt sich ein negativer Kreislauf. In den Kreislauf kann auch das Verhalten der Eltern integriert werden: Eltern fahren ihre Kinder, aus Angst vor den Gefahren im Straßenverkehr, häufiger mit dem Auto. Durch diese Bringdienste verstärken sie jedoch die Verkehrsdichte und die Unfallgefahren für ihr Kind und andere. Außerdem nehmen sie ihren Kindern die Chance, das sichere Verhalten im Straßenraum zu üben, wodurch deren Verkehrssicherheit wiederum gemindert wird.

Entwicklungsbedingte Fähigkeiten von Kindern

Wer versucht Kinder verkehrsgerecht zu erziehen, der stößt früher oder später an die entwicklungsbedingten Grenzen der Kinder. Trotzdem sind verkehrserzieherische Übungen wichtig für die verkehrspraktische Übung.

Die Sinnesfähigkeiten entwickeln sich erst im Laufe der Jahre. Zum Beispiel setzen Kinder erst ab etwa acht Jahren das Gehör im Straßenverkehr ein. Erst ungefähr ab dem zehnten Lebensjahr entsteht die dreidimensionale Raumvorstellung, womit auch die Einschätzung von Geschwindigkeiten und Entfernungen zusammenhängt. Physikalische Vorgänge – wie Geschwindigkeiten kontrollieren und Bremsen – müssen am eigenen Leib erfahren werden. Auch bei Kindern über zehn Jahren ist noch mit einer verlängerten Reaktionszeit und einer Konzentrationsschwäche über längere Zeit zu rechnen. Komplexe Bewegungsabläufe, wie z.B. das Fahrstreifenwechseln beim Radfahren, sind frühestens mit etwa zehn Jahren sicher möglich.¹

Verkehrssicheres Fahrrad fahren ist je nach Übung erst zum Ende der Kindheit bzw. zu Beginn des Jugendalters zu erwarten. Vielen Entscheidungsträgern, aber auch Eltern und Autofahrern, ist diese Tatsache nicht ausreichend bewusst. Somit kommt es immer wieder zur Fehleinschätzung der kindlichen Verhaltensweisen.

Verkehrliche Praxis bei radfahrenden Kindern

Kinder müssen bis zum Alter von acht Jahren den Gehweg benutzen. Zwischen acht und zehn Jahren dürfen sie zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn bzw. der Fahrradinfrastruktur wählen. Schwierigkeiten ergeben sich aus der Tatsache, dass begleitende Eltern hingegen nicht auf dem Gehweg fahren dürfen und so eine räumliche Trennung ein sicheres Begleiten der Kinder auf dem Rad erschwert bzw. das geltende Verkehrsrecht missachtet werden muss, wenn Kinder und Eltern gemeinsam Rad fahren möchten.

Von Kind zu Kind unterscheidet sich das Alter, in dem das Radfahren erlernt wird. Die individuelle Übung und damit die Fähigkeiten unterscheiden sich je nach Engagement der Eltern und Neigung des Kindes.

Mit dem Fahrrad in die Grundschule zu fahren, wird meist von den Schulen verboten. In der vierten Klasse wird die Radfahrprüfung abgelegt. Danach jedoch ist Radfahren zumindest in der Praxis von Seiten der Schule kein Thema mehr.

Die verschiedenen Verantwortlichkeiten – Fahrer, Eltern und Kinder

Bei der Betrachtung der Unfallursachen von Kinderverkehrsunfällen bleibt festzustellen, dass mindestens in 50% der Fälle die Schuld nicht bei dem Kind liegt. Fest steht auch, dass die Unfallursache Nr. 1 immer noch die unangemessene bzw. überhöhte Geschwindigkeit von Fahrzeugen ist. Dabei gibt die Straßenverkehrsordnung in Paragraf 3 klare Vorgaben: „Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern [...] insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“ (StVO §3 (2a))

c) Ansatzpunkte einer Kinderverkehrssicherheitsarbeit

Bei der Kinderverkehrssicherheitsarbeit sollten vier Zielgruppen angesprochen werden:

1. Kinder, die durch Verkehrssicherheits- und Mobilitäts-erziehung geschult werden.

2. Eltern, denen die Verantwortung für das Üben mit den Kindern, die korrekte Kindersicherung im Auto und für ein verkehrssicheres Fahrrad, das Tragen eines Fahrradhelmes sowie helle Kleidung obliegt. Sie sollten über die entwicklungsbedingten Fähigkeiten ihrer Kinder und die Bedeutung der eigenständigen Mobilität und einer ausreichenden Bewegung für die gesunde Entwicklung ihrer Kinder aufgeklärt werden.

3. Autofahrer, deren Verkehrsmoral durch Verkehrsaufklärung verbessert werden sollte. Insbesondere stehen hier eine angemessene Geschwindigkeit und korrektes, nicht sichtbehinderndes Parken im Vordergrund.

4. Planer bzw. staatliche Stellen und Verbände: Ein zusätzliches Radfahr-Training im Alter von etwa zwölf Jahren könnte helfen, die hohen Unfallzahlen unter den älteren Kindern zu senken. Auch die Radinfrastruktur lässt sich vielerorts verbessern, insbesondere was die Durchgängigkeit und die Verständlichkeit für Kinder angeht.

Verkehrssicherheitsaktionen sollten möglichst verkehrsaufklärende, repressive und planerische Maßnahmen in einem umfassenden Konzept miteinander verknüpfen:

EDUCATION	Verkehrsaufklärung Verkehrssicherheitserziehung für Kinder Fahrschule (Nachschulung/Sicherheitstrainings) Informationen für Verkehrsteilnehmer Öffentlichkeitsarbeit
ENFORCEMENT	Kontrolle Verkehrskontrollen Rad-Checks
ENGINEERING	Planung / Verkehrsplanung bauliche Maßnahmen verkehrsrechtliche Ausgestaltung

Footnotes)

¹ vgl. u.a. Limbourg, M.: Überforderte Kinder im Straßenverkehr: Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an das Zivilrecht? Vortrag beim Verkehrsgerichtstag, Goslar, 1998; URL: http://www.uni-essen.de/traffic_education/alt/texte.ml/Goslar.html



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Einleitung

Im Herbst 2000 startete die Stadt Marl gemeinsam mit dem Institut für Landesplanung und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS) im Rahmen des europäischen Forschungsvorhabens SUN das Projekt „Fahrradpool“ am Gymnasium im Loekamp (GiL). „Radfahr-Pooling“ bedeutet Radfahren in einer kleinen Gruppe (maximal zehn Kinder), die von einem Erwachsenen (Elternteil, Lehrer/in, etc.) begleitet wird.

Mittlerweile wurde dieses Projekt zum fünften mal in der Stadt Marl angeboten und hat sich als fester Bestandteil des Schulprogramms am Gymnasium im Loekamp etabliert. Nach Abschluss der Testphase von fünf Jahren wird das Modell seit diesem Jahr auch auf andere weiterführende Schulen in Marl übertragen.

Marl ist eine Flächenstadt mit 10 Stadtteilen und rund 91.000 Einwohnern. Neben Recklinghausen ist Marl die zweitgrößte Stadt im Kreis Recklinghausen und liegt an der geographischen Nahtstelle zwischen Ruhrgebiet und Münsterland. Die 10 weiterführenden Schulen liegen übers gesamte Stadtgebiet verteilt und haben teilweise Einzugsgebiete mit einem Radius von bis zu 7 km. Marl ist jedoch auch eine fahrrad-freundliche Stadt (Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden NRW im Jahre 1993), was sich insbesondere in einem hohen Anteil Radverkehr im Modal-Split zeigt. Rund 24 % aller Wege in Marl werden mit dem Fahrrad erledigt. An einigen weiterführenden Schulen ist dieser Radverkehrsanteil noch deutlich höher. So kommen am Gymnasium im Loekamp im Sommer rund 73,5 % der Schülerinnen und Schüler mit dem Rad zur Schule. Im Winter sind es immerhin noch ca. 50 %.

Untersuchungen zur Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg belegen, dass der Anteil der Kinder und Jugendlichen, die als Mitfahrer mit dem Auto zur Schule kommen, vergleichsweise hoch ist: So zeigte eine Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien, in der in einer Gemeinde mit 9.000 Einwohnern rund 650 Schüler und deren Eltern befragt wurden, dass 42 % der befragten Schüler (Sechs- bis 14jährige aus drei Grundschulen und den ersten zwei Klassen einer Hauptschule) mit dem Pkw zur Schule gebracht wurden. Studien in der Bundesrepublik kommen zu vergleichbaren Resultaten; sie

Sichere Wege mit dem Rad - Kinderstadtteilpläne

Udo Lutz

machen deutlich, dass inzwischen „fast die Hälfte aller Siebenjährigen zur Schule gebracht bzw. von dort abgeholt“ wird. Der Anteil dieser Servicewege - das Chauffieren der Kinder zur Schule, zur Reitstunde, zum Fußballtraining oder Ballettunterricht, zum Spielplatz oder zum Nachhilfeunterricht - liegt bei den Müttern bei 25 %.

Europäisches Forschungsvorhaben SUN

Diese Zusammenhänge wurden im Jahre 2000 auf europäischer Ebene erforscht. In Deutschland wurde ein Modellprojekt in der Gesamtschule Herne durchgeführt und eben auch eines in Marl am Gymnasium im Loekamp (GiL). Die Zielsetzung des „Projektes SUN“ (Originaltitel: SUN -“Saving Energy by Using Mobility Management in Schools“) bestand darin, die Anzahl der mit dem Schulbesuch verbundenen Hol- und Bringdienste durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu senken. In Ergänzung der bisher verfolgten Lösungen, wie etwa der Einrichtung von Halteverbieten vor dem Schulgebäude, der Aufstellung von Fußgängerampeln, dem Einbau von Querungshilfen oder der Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, setzte dieses Projekt an der Verkehrsmittelwahl der Schüler - und insbesondere der Eltern - an und wollte deren individuelles Verkehrsverhalten beeinflussen.

Bildung von „Fahrradpools“ für Schülerinnen und Schüler der 5./6. Klasse – Die Problemlösung?!

Viele Schüler/innen der weiterführenden Schulen würden gerne mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Ihre Eltern bringen sie jedoch lieber mit dem Auto zur Schule, weil sie den Weg per Fahrrad zu gefährlich finden. Mit dem Schulwechsel von der Grundschule zur weiterführenden Schule verlassen sie ihr vertrautes Wohnquartier. Ihr Schulweg ist nun häufig vier oder fünf mal so lang wie bisher. Es lauern neue Gefahren auf dem Schulweg (Baustellen, Verkehrsumleitungen etc.) und das erlernte Wissen des Radfahrtrainings aus der vierten Klasse sitzt nur oberflächlich. Leider üben auch zu wenig Eltern den neuen Schulweg mit ihren zukünftigen Fünft-Klässlern. In der Folge werden stets mehr Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Gleichzeitig führt das Bringen der Kinder zu höheren Verkehrsbelastungen und auch deutlich höheren Verkehrsrisiken im Umfeld der Schulen. Denn nur wer sein Auto zu Hause lässt, leistet einen wirklichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit!

Da war die Idee der „Fahrradpools“ ein probates Mittel zur Lösung der Mobilitätsprobleme unserer Schulkinder.



Das erleben wir täglich auch an unseren Schulen in Marl: Die größten Gefahren gehen von den Eltern aus, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen bzw. wieder abholen!

Erste Realisierung der Fahrradpools Sinsen/Sickingmühle im August/September 2000

Die Idee des „Fahrradpools“ wurde im Schuljahr 2000/2001 drei Wochen lang ausprobiert. Nennenswerte Anteile von Schülerinnen und Schüler, die **nicht** mit dem Fahrrad zum GiL kamen, gab es nur noch in den Marler Stadtteilen Sinsen und Sickingmühle. 10 Kinder aus der 5. bzw. 6. Klasse radelten unter Begleitung eines Elternteiles morgens ab 07.30 Uhr gemeinschaftlich zum Gymnasium und traten nach Schulschluss ebenfalls unter Begleitung eines Erwachsenen den Heimweg an.

Ergebnisse aus den Fahrradpools

Aus den Fahrradpools heraus entwickelten sich nach der dreiwöchigen Projektdauer eigene kleine Fahrgemeinschaften, die individuell nach Sympathie bzw. Treffpunkt unter den Kindern ausgemacht wurden. Die meisten Kinder blieben jedoch auch ohne Organisationsform dem Fahrrad als Verkehrsmittel treu, weil die Vorteile gegenüber dem Bus offensichtlich wurden. Das Fahrrad ist....

- schneller als der Bus (da keine Zugangs-/Abgangs- sowie Wartezeiten an den Bushaltestellen entstehen, d. h. Zeitvorteil ca. 10 Minuten),
- bequemer als der Bus (da man sich nicht in ein überfülltes Verkehrsmittel quetschen muss),
- individueller als der Bus (man kann den Zeitpunkt der An- und Abfahrt selbst bestimmen und muss nicht warten)
- kräfteschonender als der Bus (da die Fußwege von und zur Haltestelle entfallen).

Nur ein entscheidender Nachteil haftet dem Fahrrad an, worin der Bus doch deutlich überlegen ist: Auf dem Fahrrad kann man nicht die Hausaufgaben des Klassenkameraden abschreiben! Dieser Mangel

schien jedoch bei den lernbegeisterten Fünft-Klässlern noch nicht durchzuschlagen. Als generelles Fazit des Fahrradpools wurden mehrere Aspekte herausgestellt:

1. Selbst bei einem Modal-Split (am GiL) von 73,5 % für das Fahrrad (im Sommer) war noch eine Steigerung möglich (der hohe Fahrradanteil hält sich übrigens über sämtliche Jahrgangsstufen, da bei 1.015 Schülern im Schuljahr 2000/2001 bis zu 700 Fahrrädern auf dem Schulgelände gezählt werden konnten).
2. Die Einrichtung eines Fahrradpools wird von allen Eltern als positiv begrüßt.
3. Grundsätzlich sollte das Angebot eines Fahrradpools zu Beginn der fünften Klasse vorgehalten werden, da die Kinder in diesem Alter vorurteilsfrei mitmachen und gleichzeitig ihren (neuen) Schulweg kennenlernen.
4. Begleitende Maßnahmen zur Reduzierung des Inhaltes der Schultornister sollten ergriffen werden, da die Fahrt mit 8 bis 10 kg zusätzlichem Gewicht die Kinder stark belastet bzw. das Fahrverhalten negativ beeinflusst. (Unsere Probanden ließen entweder Schulbücher in Schulschränken zurück bzw. schauten zu zweit gemeinsam in ein Lehrbuch).

Organisation des Fahrradpools Sinsen im Herbst 2005

Am Beispiel des Fahrradpools Sinsen soll Organisation und Ablauf des Modells näher erläutert werden. Im Frühsommer steht üblicherweise fest, wie viele und welche Fünft-Klässler die neue weiterführende Schule besuchen werden. Das GiL nimmt dann Kontakt zu den zukünftigen Fünft-Klässlern und deren Eltern auf und lädt alle zu einem ersten Informationsgespräch/Kennenlernnachmittag ins Gymnasium ein. Dort gibt es den ersten Kontakt mit dem Modell Fahrradpool über eine Informationsschrift. Ein Mitarbeiter des Planungs- und Umweltamtes (in Personalunion auch Schulpflegschaftsvorsitzender am GiL!) erläutert die Vorzüge dieser Einrichtung und appelliert an Eltern und Kinder, diese Chance zum Kennenlernen und Trainieren des Schulwegs auch wahrzunehmen. Üblicherweise melden sich einige Kinder/Eltern direkt auf dieser Veranstaltung zur Teilnahme an den Fahrradpools an. In der letzten Ferienwoche der Sommerferien wird über ein zweites Verfahren nachgefasst. Anhand der neuen Klassenlisten mit Adressen der Kinder wird sondiert, welches Kind noch gut in einen Fahrradpool eingepasst werden könnte (nach Entfernung der elterlichen Wohnung zur Schule und zur voraussichtlichen Fahrtstrecke des Fahrradpools). Diese potentiellen Teilnehmer werden dann persönlich angerufen und noch einmal von der Möglichkeit der Fahrradpools unterrichtet. Danach sind die Radfahrgemeinschaften komplett. Der Fahrradpool selbst startet dann in der zweiten Schulwoche nach den Sommerferien, da erst dann ein regelmä-

ßiger Schulbeginn bzw. Schulschluss der Fünftklässler garantiert werden kann. Die konkreten Informationen an die Sinsener Schülerinnen und Schüler umfassten:

Eine Liste von 14 Teilnehmern mit Klassenzugehörigkeit, Adressen und Telefonnummern sowie eine Liste der 5 Begleiter mit Telefon- und Mobiltelefonnummern.

Drei Treffpunkte werden vereinbart. Jedes Kind möge bitte möglichst pünktlich zum Treffpunkt kommen, es wird maximal 5 Minuten gewartet.

*Liebe Eltern, bitte sorgen auch Sie dafür, dass Ihr Kind pünktlich am Treffpunkt ist. Verspätungen können auf dem Weg zur Schule kaum aufgefangen werden. Am Montag, dem 29.08.2005 geht es los. Ich (Udo Lutz) werde morgens die erste Tour führen. Auch der Rückweg nach Sinsen wird mittags nach der 5. bzw. 6. Stunde (je nach Stundenplan) von einem Erwachsenen begleitet. Am Mittwoch dem 31.08.2005 wird nach der 5. Stunde um 12.30 Uhr am GiL ein Pressetermin stattfinden, so dass Ihre Kinder dann einige Minuten später nach Hause kommen. Die weitere Tourenleitung wird flexibel unter den Leitern festgelegt. Das Projekt läuft über einen Zeitraum von drei Wochen, also von Montag, den 29.08.2005, bis Freitag, den 16.09.2005. Auch bei Kälte oder Nieselregen wollen wir fahren. Bei wirklich schlechtem Wetter (Dauerregen) wird der Bus benutzt (Rundruf am Vorabend).
Na denn, bis Montag
Udo Lutz*

Unter Begleitung eines oder zweier Erwachsener (meist Eltern eines teilnehmenden Kindes) wird dann gemeinschaftlich der Weg zur Schule angetreten. An jedem zusätzlichen Treffpunkt werden neue Kinder aufgenommen. Auf dem Weg wird auf das strikte Einhalten der Verkehrsregeln geachtet. Abwechselnd darf jedes Kind die Tourenführung der Gruppe übernehmen. Auch werden unterschiedliche Wege zum Gymnasium ausprobiert: Der kürzeste, der sicherste, der schnellste oder auch der schönste Weg!

Mittags wird zum Schulschluss (meist nach der fünften oder sechsten Stunde) wieder gemeinschaftlich der Heimweg zurück in den Stadtteil Sinsen angetreten, wobei hier die selben Regeln gelten wie morgens: aufmerksam sein, Regeln einhalten, als Gruppe zusammenbleiben und neue Wege ausprobieren! Viele neue Verkehrssituationen mussten geübt werden, wie z. B. die beiden neuen Ampelkreuzungen im Zuge der Otto-Wels-Straße. Improvisationstalent wurde von den Kindern an Straßenbaustellen abverlangt (z. B. Bahnhofstraße Bahnunterführung, Victoriastraße und Droste-Hülshoff-Straße mit Kanalbaustellen) und nicht jeder Autofahrer war morgens ausgeschlafen unterwegs und nahm Rücksicht auf Kinder.

In Marl-Hamm und Sickingmühle organisierten sich kleinere Radfahrgruppen aus Elterninitiativen. Häufig wurden Fünftklässler auch von älteren Geschwistern oder Freunden per Fahrrad begleitet. Das Grundmodell des Fahrradpools kam jedoch auch dort zur Anwendung.



Erster morgendlicher Treff beim Bäcker Lütticke



Auch vor solchen Überraschungen, wie an dieser Baustelle an der Victoriastraße, waren die Teilnehmer des Fahrradpools nicht sicher!

Praktikabilität des Modells Fahrradpool

Die Praktikabilität eines solchen Modells wurde seit dem Jahre 2000 am GiL regelmäßig getestet. Die Ergebnisse haben überzeugt, so dass die Fahrradpools als ständige Einrichtung am GiL in jedem neuen Schuljahr angeboten werden. Der Fahrradpool hat auch einen festen Platz im Schulprogramm des Gymnasiums erhalten. Wir hoffen, dass die guten Beispiele „Schule machen“ und irgendwann auch an anderen weiterführenden Schulen in Marl stattfinden. In diesem Jahr hat auch die Ernst-Immel-Realschule dieses Projekt angeboten. Leider kam aus mangelnder Beteiligung und verstreut liegenden Einzugsbereichen keine eigene Gruppe zustande, so dass 2 Schülerinnen der Realschule aus Sinsen „adoptiert wurden“. Der Fahrradpool lief von Montag, den 29.08.2005, über drei Wochen bis zum 16.09.2005.

Das Konzept des Fahrradpools ist jedoch nur ein Baustein für eine sicheres und verträgliches Verkehrsverhalten von radfahrenden Schulkindern. Ergänzt wird dieses Konzept in Marl durch Fahrradwachen an den weiterführenden Schulen und durch regelmäßige Sicherheitschecks der Fahrräder, wie z. B. die Beleuchtungskontrollen im November/Dezember.

Fahrradwachen an weiterführenden Schulen

Fahrraddiebstähle an Marler Schulen sind nicht nur ärgerlich, sondern haben direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit von Schülerinnen und Schülern. Im Zeitraum von Mitte April bis Mitte Mai 2002 sind 12 Fahrräder am GiL verschwunden. 1994 war die Stadt Marl in einer ähnlichen Situation. In diesem Jahr wurden 1.200 Fahrräder in Marl gestohlen, 150 Räder allein an Marler Schulen. In Zusammenarbeit mit der Arbeiterwohlfahrt richtete die Stadtverwaltung 1995 an sechs der 10 weiterführenden Schulen in Marl personell betreute Fahrradwachen ein. Das Personal rekrutierte sich damals aus dem Förderprogramm „Arbeit statt Sozialhilfe“, in dessen Rahmen Langzeitarbeitslosen wieder eine Perspektive auf Eingliederung in den Arbeitsmarkt geboten wurde. Da die Löhne vom Arbeitsamt gezahlt wurden (Landesmittel NRW), konnte zusätzlich der städtische Haushalt entlastet werden. Aktuell werden für die Fahrradwachen an Schule „Ein-Euro-Kräfte“ eingesetzt.

Positiver Nebeneffekt der Maßnahmen:

- Diebstahlzahlen/Vandalismus gingen an diesen 6 Schulen nahezu auf 0 zurück,
- Kleinere Reparaturen werden von den Fahrradwächtern durchgeführt,
- Bei größeren Reparaturen wird sogar ein Leihfahrrad gestellt.

Durch diesen Service der Fahrradwachen konnte die Verkehrssicherheit im Radverkehr deutlich gesteigert werden. Eltern ließen nun ihre Kinder wieder mit dem guten (verkehrssicheren) Fahrrad zur Schule radeln und der kleine Defekt auf dem morgendlichen Schulweg (Licht kaputt, Bremse zieht nicht etc.) war am Mittag wieder behoben und bescherte den Schulkindern einen sicheren Heimweg. Die kontinuierliche Senkung der verunfallten Radfahrerzahlen in Marl spricht hier eine deutliche Sprache.

Verunglückte Radfahrer (Getötete, leicht Verletzte und schwer Verletzte) in Marl für die Jahre 1999 bis 2004 (Gesamtzahl):

1999:	124 Radfahrer	=	100,0 %
2000:	117 Radfahrer	=	94,4 %
2001:	110 Radfahrer	=	88,7 %
2002:	107 Radfahrer	=	86,3 %
2003:	119 Radfahrer	=	96,0 %
2004:	107 Radfahrer	=	86,3 %

Der Erfolg der intensiven Verkehrssicherheitsarbeit in Marl durch die unterschiedlichen Jahresprogramme scheint durch die kontinuierliche Verringerung der Unfallopferzahlen in Marl betätigt zu werden!

Beleuchtungskontrollen von Schülerfahrrädern

Gerade in der ‚dunklen Jahreszeit‘ ist diese Unsitte bei Radfahrern häufig zu beobachten: Fahren ohne Licht. Teilweise ist die Beleuchtung defekt, teilweise wird sie bewusst nicht eingeschaltet, weil der Antrieb des Dynamos ja Körperkraft verbraucht, und wieder ein anderer Teil der Fahrradfahrer ist einfach gedankenlos und hat das Einschalten der Lichtanlage am Fahrrad einfach vergessen, nach dem Motto „Ich sehe doch noch alles!“. Gerade wegen dieser Nachlässigkeiten und Fehleinschätzungen der Gefahren ist es unerlässlich, eine korrekte Beleuchtung am Fahrrad zu betreiben. Sehen und gesehen werden hilft, Unfälle zu vermeiden. Nach den Beleuchtungskontrollen in den Vorjahren (1998 bis 2004) ist die Akzeptanz einer technisch einwandfreien und auch eingeschalteten Lichtanlage am Fahrrad in der Marler Bevölkerung deutlich gestiegen. Dennoch muss man diese Aussage für den Schülerbereich differenzieren: Während Grundschüler (1. – 4. Klasse) erfreulich rechtstreu in diesem Thema agieren (ca. 95 % der radelnden Grundschüler in Marl betreiben eine korrekte Beleuchtung am Fahrrad), nimmt der Befolgungsgrad mit zunehmendem Alter der Schüler dramatisch ab.

Von rund 2.700 kontrollierten Fahrrädern in der 48. KW 2005 waren 10,3 % mit Mängeln behaftet. Je nach Alter des Besitzers wurden Mängelkarten (MK) ausgegeben

(206 MK) oder Verwarnungsgelder (VG) erhoben (72 VG). In den Anfängen der flächendeckenden Beleuchtungskontrollen im Jahre 2000 mussten rund ein Drittel (34 %) der Fahrräder bemängelt werden. Schon im Folgejahr 2001 sank diese Quote auf ca. 20 %. Im vergangenen Jahr 2004 waren noch rund 12 % der Schülerfahrräder mangelbehaftet (in 2003 mussten noch 15 % bemängelt werden). Die nochmalige Reduktion um knapp 2 Prozentpunkte bestärkt uns in der Hoffnung, dass regelmäßige Kontrollen (und Verwarnungsgelder) doch etwas bewirken können.

Erstaunlich hoch war der Radverkehrsanteil trotz widrigster Wetterbedingungen. Der Kontrollwoche ging ein dramatischer Wintereinbruch in Deutschland voraus, der großen Teilen des Münsterlandes mehrere Tage ohne Strom bescherte. Trotz Schnee, Kälte und Matsch kamen noch 2.716 Schülerinnen und Schüler von 6.617 möglichen mit dem Fahrrad zur Schule. Dies entspricht einem durchschnittlichen Anteil von 30 % stadtweit. Überdurchschnittlich hoch war der Radverkehrsanteil an den drei Marler Gymnasien mit Werten zwischen 52 % und 36 %.

Fazit zum Fahrradpool und Fahrradwachen an Schulen bzw. Beleuchtungskontrollen

Es gibt viele gute Maßnahmen, unsere Schulkinder durch eine gezielte Verkehrs- und Mobilitätserziehung zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr zu befähigen. Oft sind diese Modelle auch ganz einfach ohne großen finanziellen Aufwand umzusetzen. Packen Sie's einfach an, der Erfolg lohnt es Ihnen.

Marler Kinderstadtpläne

Kinder halten sich überwiegend in der Nähe der elterlichen Wohnung auf. Der tägliche Weg zur Grundschule, wenn sie ihn zu Fuß gehen, wird zu Beginn des ersten Schuljahres gemeinsam mit Erwachsenen eingeübt. Weitere Wege zu nachmittäglichen Besuchen und Freizeitbeschäftigungen lassen sich oft nur durch elterliche Bring- und Holfahrten mit dem Auto erledigen. Der kindliche Aktionsradius dehnt sich mit zunehmendem Alter ganz von selbst weiter aus – dennoch bleiben Kinder immer auf bekanntem Terrain und brauchen kaum Orientierungshilfe. Wozu also ein spezieller Kinderstadtplan? Die Funktionen eines Kinderstadtplans sind vielfältig. Er kann und soll

- die üblichen Schulwegpläne für die im jeweiligen Planausschnitt enthaltenen Grundschulen ersetzen und um die Freizeitwege und nachmittäglichen Spielorte im Stadtteil ergänzen,
- als Medium in verkehrspädagogischen Projekten einsetzbar sein, beispielsweise im Verkehrserziehungs- und Sachkundeunterricht, aber auch im Rahmen von außerschulischen, sozial-pädagogischen Freizeitprojekten mit Kindern,
- den Eltern von Grundschulkindern die Stadt bzw. den Wohnstadtteil aus der Sicht von Kindern näher bringen,
- zuziehende Familien über die Lebensbedingungen, vor allem Verkehrsbedingungen, Spiel- und Freizeitangebote im neuen Wohn- und Grundschul Umfeld, informieren,
- durch seine besondere Öffentlichkeitswirkung das Thema „Kinder in der Stadt“ in das Blickfeld der Bürgerinnen und Bürger rücken.



Der Kinderstadtplan enthält deshalb Informationen, die in normalen Stadtplänen fehlen oder unvollständig sind: Überquerungshilfen an gefährlichen Straßen (Ampeln, Zebrastreifen und Fahrbahnteiler), straßenunabhängige Fuß-/Radwege, Straßen mit besonderer Verkehrsregelung wie Verkehrsberuhigter Bereich („Wohn- und Spielstraße“) und Tempo-30-Zonen, geeignete Spielorte und Freizeitziele von Kindern usw. Wir finden dort die Bücherei oder das Jugendzentrum, aber auch Kletterbäume, Rodelhügel, Bolzplätze, Bauern- und Reiterhöfe, Bäckereien, Pommestuben, Eisdielen und und und....

Gleichzeitig werden die Kinderstadtpläne mit den Kindern selbst erarbeitet. Denn Kinder wissen am besten, wo sie sich in ihrem Stadtteil aufhalten. Verkehrserziehung erhält eine besondere Note, wenn die Ergebnisse der Projektarbeit konkret vorzeigbar und auch über den Unterricht hinaus nützlich sind.



Die Kinder der Overbergschule auf „Raserjagd an der B 225 im Stadtteil Alt-Marl“

Im Mai 2000 wurde die Erarbeitung eines Kinderstadtplanes in Marl initiiert. Bei einem ersten Treffen im Rathaus waren Vertreter von ca. der Hälfte aller Marler Grundschulen vertreten. Vorgesehen war ein Projektteam von exemplarisch ausgewählten Grundschulen, damit eine flächendeckende Bestandsaufnahme des gesamten Stadtgebietes erfolgen kann. Im Jahre 2001 wurden die Vorstellungen konkretisiert und in zwei Stadtteilen bekundeten die Grundschulen Interesse zur Mitarbeit: Marl-Polsum: Bartholomäusschule, Marl-Hamm: Silvert-/Comeniusschule. Leider dauerte es noch bis zum Beginn des Jahres 2003, bis endlich die Bartholomäusschule in Marl-Polsum tatsächlich bereit war, in die Erarbeitungsphase einzusteigen.

Nach den Herbstferien 2003 war der erste Kinderstadtplan Marl-Polsum endlich fertig und lag in einer Auflage von 2.000 Stück gedruckt vor. Im Herbst 2005 folgte mit

Marl-Sinsen der zweite Marler Kinderstadtplan (ebenfalls in einer Auflage von 2.000 Stück). Nun ist der dritte Marler Kinderstadtplan Alt-Marl realisiert und er ist ebenfalls toll geworden!

Im Rahmen einer kleinen Feierstunde ließ es sich unsere Bürgermeisterin Frau Uta Heinrich nicht nehmen, den Kinderstadtplan Alt-Marl persönlich an die Hauptakteure zu überreichen, nämlich die Kinder der ehemaligen 4 a und 4 b der Overbergschule und die Klassenlehrerinnen Frau Christine Gravemeier und Frau Silke Optenhövel sowie den Schulleiter Herrn Johannes Kleinebrecht. Dieses Vorgehen war leider notwendig geworden, weil die Projekt-Kinder mittlerweile auf weiterführende Schulen wechselten.

Nach der Bartholomäusschule in Marl-Polsum und der Haardschule sowie der Johannesschule in Sinsen-Lenkerbeck, hatte sich auch die Overbergschule freundlicherweise bereit erklärt, das Projekt des Planungs- und Umweltamtes zu unterstützen. Die Klassen 4 a und 4 b (insgesamt 46 Kinder) hatten ein Schuljahr lang die nötigen Grundlagen für den Kinderstadtplan Alt-Marl erarbeitet. Neben Exkursionen in Alt-Marl standen genauso Unterrichtseinheiten zu unterschiedlichen Themen auf dem Unterrichtsplan („Unterwegs in der Stadt, Sicher zur Schule und nach Hause, Straßenspiele, Hier ist mein Platz, Frust und Lust im Straßenverkehr, Stadt für Kinder“). Selbstverständlich laden sich die „kleinen Experten“ auch „große Experten“ aus dem Bauamt der Stadt Marl ein, um Informationen aus erster Hand zu bekommen. Als Endergebnis liegt nun der dritte Marler Kinderstadtplan für den Stadtteil Alt-Marl in gedruckter Form vor.

Wir selber als sorgende Eltern tragen durch unser unbedachtes Handeln (Bringen und Holen der Kinder mit dem Auto) oft dazu bei, dass gefährliche Situationen vor der Schule überhaupt erst entstehen. Der Slogan des Planungs- und Umweltamtes aus 2003 „Kinder seid vorsichtig! Hier fahren Eure Eltern.“ war daher im Erläuterungsbericht zum Kinderstadtplan hoch aktuell. „Bruno Bremsmal“, der verkniffen schauende Vater hinter dem Lenkrad, führt durch den Kinderstadtplan und lernt im Laufe der Bearbeitung eine Menge von den Kindern. Das Planungs- und Umweltamt freut sich ganz besonders über die Initiative der vier Marler Grundschulen und wünscht sich noch eine viel stärkere Beteiligung von weiteren Marler Grundschulen, so dass irgendwann für jeden Marler Stadtteil einmal ein Kinderstadtplan existiert. Und dieser Wunsch trägt langsam Früchte! Augenblicklich sind zwei weitere Kinderstadtpläne für Drewer-Nord und Drewer-Süd in Bearbeitung in Kooperation

mit der August-Döhr-Schule bzw. der Aloysiusschule. Im zweiten Schulhalbjahr 2005/2006 ist die Erarbeitung des sechsten Marler Kinderstadtplans Hamm/Sickingmühle vorgesehen (Käthe-Kollwitz-Schule und Grundschule Sickingmühle). Weiteres Interesse für die Pläne Nummer sieben und acht wurde für die Stadtteile Brassert (Bonifatiuschule) und Hüls (Harkortschule) bereits bekundet. Aus arbeitstechnischen Gründen müssen diese Kinderstadtpläne leider auf das Jahr 2007 verschoben werden.

Zu erwähnen ist noch, dass alle drei bisher fertiggestellten Kinderstadtpläne ohne öffentliches Geld produziert und gedruckt worden sind und somit kostenfrei an die Kinder und Eltern in den jeweiligen Stadtteilen verteilt werden konnten. Der erste Kinderstadtplan wurde aus Spendenmitteln von ortsansässigen Firmen und der Elternschaft der Polsumer Grundschule finanziert. Für die übrigen beiden Pläne erhielten die Grundschulen neben Spenden aus den jeweiligen Ortsteilen zusätzlich eine großzügige Zuwendung der Gelsenwasser AG.

Die Finanzierung der beiden nächsten Kinderstadtpläne Drewer-Nord und Drewer-Süd (die augenblicklich erarbeitet werden) ist ebenso gesichert, wie der für 2006 geplante Kinderstadtplan Hamm/Sickingmühle.

Die gedruckten Kinderstadtpläne bestehen aus drei Teilen:

1. Einer Mappe mit Erläuterung wichtiger Verkehrsregeln als „Verpackung“ des Kinderstadtplans
2. Dem farbigen Kinderstadtplan im Maßstab 1: 5.000, Papierformat ca. DIN A 2
3. Einer farbigen Broschüre zur Erläuterung des Projektes mit 48 Seiten

Plan und Broschüre sind jeweils im JPG-Format bzw. als PDF-Datei auf der Internetseite der Stadt Marl eingestellt und können runtergeladen werden: www.marl.de

Marler Kinderampeln

Als jüngste Baumaßnahme in Sachen Kinderampeln wurde die vorhandene Fußgängerampel „Pommernstraße/Emslandstraße“ vor dem katholischen Kindergarten St. Heinrich im Stadtteil Marl-Drewer zur kindgerechten Fußgängerampel, zur „sechsten Marler Kinderampel“, umgestaltet. Wie kam es dazu?

Im Rahmen eines Beteiligungsprojektes von Kindergarten- und Grundschulkindern in Drewer nahmen drei Einrichtungen „Ihre Fußgängerampel“ in diesem Sommer näher unter die Lupe.

Die Grünzeit für die Fußgänger war mit 10 Sekunden viel zu kurz, die Wartezeit auf erneutes Grün mit rund 40 Sekunden war ganz schön lang. Die vorhandenen Druckknöpfe hingen relativ hoch und funktionierten schlecht; meistens wurden sie auch mutwillig zerstört, so dass die Kinder gar kein GRÜN anfordern konnten. Radfahrer zischten oft bei ROT durch und gefährdeten die Kinder beim Überqueren der Pommernstraße.

All diese Probleme wurden nach intensiven Vorgesprächen und Exkursionen zur Ampel mit Verkehrsplaner Udo Lutz von den Kindern angemahnt. Das rief nach Veränderung! Auch hier sollte das Marler Modell der Kinderampel zum Einsatz kommen und das nach den Vorstellungen der Kinder schon möglichst rasch. Daher freuen wir uns, dass wir diese Ampelanlage, die auch einen wichtigen Baustein in der Schulwegsicherung bildet, pünktlich zum Schulbeginn nach den Sommerferien in Betrieb nehmen können.

Glücklicherweise konnte das Planungs- und Umweltamt die Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie und Energie (IGBCE) als Sponsor gewinnen, die die Gesamtkosten in Höhe von ca. 1.400,- € übernommen hat. Dafür an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön. In einer kleinen Feierstunde taufte Schul- und Kindergartenkinder zusammen mit der Bürgermeisterin Marls ihre Ampel auf den Namen „Sicherer Heinrich“.

Mit den ersten fünf Marler Kinderampeln wurden nur positive Erfahrungen gemacht. [Folgende Elemente enthalten die Marler Kinderampeln](#) (am Beispiel der Ampel Hardy in Sinsen an der Schulstraße):

- Einrichtung eines kindgerechten Signalprogramms mit einer kurzen Umlaufzeit (45 Sekunden und damit weniger Wartezeit für Fußgänger) und einer längeren Fußgänger-GRÜN-Zeit (15 Sekunden und damit ausreichend Zeit, um auch mit Kindergruppen die Fahrbahn sicher zu queren).



- Anforderungstaster (Druckknöpfe) wurden in kindgerechter Höhe montiert (90 cm hoch statt 105 bzw. 108 cm), damit sie auch für kleine Kinder gut erreichbar sind.
- Besonders kindgerechte Anforderungstaster der Fa. Rehabilitationstechnik Broer (RTB) wurden verwendet, die sehr leicht zu bedienen sind (ohne mechanischen Druckpunkt) und durch ihre Aufmachung sehr ansprechend auf Kinder wirken. Im Blickpunkt der GRÜN-Anforderung steht STOPPI, ein reizender, sympathischer Hund. Er begleitet die Kinder und bietet ihnen optimale Orientierung, denn er hat eine wichtige Botschaft: „Nicht einfach über die Straße laufen, sondern nur bei GRÜN auf die andere Gehwegseite wechseln!“. Auf der Druckplatte des Tasters sind zwei Kinder und der Hund STOPPI zu sehen, sowie der Slogan „... Wir warten auf Grün!“ Zusätzlich zur Anzeige „Bitte Warten“ im Signalgeber erhalten die Kinder nach Drücken des Tasters eine Quittierung über ein beleuchtetes Feld am Taster „Signal kommt“ (dann hat die Ampel gemerkt, dass Kinder über die Straße möchten).

Ampel über die Straße laufen, nicht schräg queren, nicht zu dicht an der Fahrbahnkante warten etc.). Diese Markierungen haben sich als Orientierung für Kinder an ungesicherten Straßenquerungen bewährt und werden gut angenommen.



Zusätzliche Markierungen als Hilfe: Weiße Bordsteine als „Haltelinien“ und Kinderschuhe

Sechs Kinderampeln konnten in Marl bereits realisiert und getauft werden. Im Rahmen des Kinderstadtplans Drewer-Süd ist im Frühjahr 2006 der Umbau einer weiteren Fußgängerampel „Heisterkampstraße/ Breddenkampstraße“ im Einmündungsbereich der Paul-Schneider-Straße (am REWE-Markt Wüller) zur siebten Marler Kinderampel vorgesehen.



Die neuen sympathischen Stoppi-Taster in erreichbarer Höhe und Ampelmännchen statt „Euromännchen“

- Die Signalmasken (Fußgänger Männchen) wurden durch die Symbole aus der ehemaligen DDR ausgetauscht, da sie sinnfälliger sind, mehr Leuchtkraft haben und für die Kinder ein freundlicheres Erscheinungsbild zeigen. Die Akzeptanz und der Befolgungsgrad des ROT-Lichtes wird dadurch bei den Kindern gesteigert.
- Die abgesenkten Bordsteine an der Fußgängerfurt wurden zusätzlich mit weißer Straßenfarbe markiert, zur besseren Sichtbarkeit und als Warncharakter für die Kinder, um den sicheren Bereich (Gehweg) vom gefährlichen Bereich (Fahrbahn) auch optisch abzutrennen (quasi wie eine Haltelinie).
- Im Wartebereich auf den Gehwegen wurden Kinderschuhe mit weißer Straßenfarbe markiert, um die Gehrichtung zusätzlich zu verdeutlichen (nicht vor der



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Sichere Wege mit dem Rad - Schulwegeplan Bremen - Horn/Lehe

Birgit Klose

Ziele des Projekts Schulwegeplan

Motto:

Der Weg ist das Ziel!
Schulwege sicherer machen

Hintergrund:

- Schulwege sind wichtige Lern-, Erlebnis- und Bewegungswege
- Beförderung der Kinder mit dem PKW ist eine zunehmende Gefahrenquelle
- Unfallhäufigkeit von Kindern und Jugendlichen im Verkehr
- Der Entstehungsprozess – so wichtig wie der Plan selber:
 - die Kommunikation aller Beteiligten
 - Gemeinsames Erarbeiten der Inhalte
- Thema Verkehrssicherheit (entdeckte Gefahrenpunkte) in die Öffentlichkeit bringen
- andere Schulen anregen, ebenfalls die Schulwege zu untersuchen

Schulwegeplan – das Konzept

- Über die Ortsämter: Zusammenarbeit mit einer Schule wird gesucht
- Projektphase: Schüler sammeln Erfahrungen und Eindrücke zu ihren Schulwegen; eine Fragebogenaktion, die sich an Eltern, Lehrer und Kinder richtet, wird gestartet
- Auswertungsphase: Ergebnisse werden aufbereitet in einen Schulwegeplan eingearbeitet, Liste mit besonderen Gefahrenpunkten wird an zuständige Gremien in Politik und Verwaltung geschickt
- Ergebnisse: Präsentation der Öffentlichkeit Schulwegeplan, Dokumentation und Videodokumentation



Projektplanung - es wird konkret:

- Beteiligung der Grundschule Horner Heerstraße und der Orientierungsstufe des Schulzentrums Ronzelenstraße
- Gründung einer Projektarbeitsgruppe mit Schulleitung, Lehrern, Eltern und Mitgliedern der Aktionsgemeinschaft
- Festlegung auf eine Projektwoche zum Thema Verkehrssicherheit

Bausteine der Projektwoche: Schulwege sicherer machen

- Schulwegbegehung nach Einzugsgebieten
- Kreative jahrgangsübergreifende Lern- und Arbeitsgruppen
- Rolli Mobil (Fahrrad-Parcours)
- Demonstration des Toten Winkels am LKW
- Fahrrad-Sicherheits-Check an Schülerrädern
- Fahrradexkursion im Verkehr
- Fragebogenaktion
- Elternabend in der Grundschule
- Schulfest mit Präsentation der Ergebnisse

Auswertung der Projektwoche:

- Über 800 Kinder und Eltern haben sich mit dem Thema intensiv auseinandergesetzt
- Die Angebote waren vielseitig, altersgemäß und motivierend
- Die Beantwortung der Fragebögen und das Einzeichnen des eigenen Schulwegs wurde von allen Gruppen bis zum Ende der Woche durchgeführt



Fragebogenaktion

Differenzierte Fragebögen wurden an die SchülerInnen, Eltern und Lehrer der Jahrgänge zwei bis vier der Grundschule verteilt, sowie an die Klassen fünf und sechs des Schulzentrums Ronzelenstraße.

Allgemeine Ergebnisse aus den Fragebögen

- Je älter die Kinder, je höher die Klassenstufe, desto mehr Kinder fahren mit dem Rad – auch wenn der Weg kurz ist
- Etwa 70% der Kinder, die mit dem Auto gebracht werden, wohnen im Einzugsgebiet der Schule (max. 0,5 Stunden Schulweg)
- Radfahrende Schüler/innen und ihre Eltern zeigen quantitativ die meisten Gefahren auf
- Weggemeinschaften mind. zu Zweit fördern das Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl auf dem Schulweg
- Regelmäßige Fußgänger/innen sind am „witterungsunabhängigsten“ und am zufriedensten

Konkrete Ergebnisse aus der Fragebogenaktion

Die Arbeitsgruppe aus Lehrern, Eltern, Polizei, Ortsamt und der Aktionsgemeinschaft diskutierten und bewerteten unter fachlicher Anleitung einer Planerin die Inhalte für den Plan, sowie die Brisanz der festgestellten Gefahrenpunkte.

Festgelegt wurden:

- Wichtige Planinhalte wie Gebäude, Bezeichnungen, Darstellungen, Texte
- 15 Aufmerksamkeitspunkte (Achtungsschild) im Plan
- Weiterverfolgung von sechs Gefahrenbereichen, die bei Ortsterminen mit dem Amt für Straßen und Verkehr gemeinsam besichtigt wurden.
- Erstellung eines Forderungskatalogs, der in einem offiziellen Brief an die zuständigen Ämter geschickt wurde.

Ausschnitt aus der Legende

ZEICHENERKLÄRUNG	AUFMERKSAMKEITSPUNKTE
 Bolzplatz	 <ol style="list-style-type: none"> 1 Ampel Richtung Horner Kirche Beachte die Ampeln auf den Mittelinseln: Nur losgehen, wenn die nächste Ampel gegenüber grün ist! 2a,b Ein- und Ausfahrten Lestra Achtung, toter Winkel: Gehe und fahre nie hinter einem zurücksetzenden LKW vorbei! 3 Radweg Berckstraße Wenn du als Radfahrer in Richtung Lestra-Kreuzung unterwegs bist: Vorsicht bei der Einfahrt zum Ortsamt, der Sparkasse und Café Goedeken! 4 Fußgänger/Radfahrer aus Richtung Riensbergerstraße In Richtung Berckstraße kannst du die Horner Heerstraße als Radfahrer gut auf der Fußgänger- und Radfahrerfurt überqueren. Wer unsicher ist: lieber schieben! Richtung Grundschule: Bleibe auf der Kirchenseite bis zur „Schulampel“! 5a,b Ampel Leher Heerstraße/Luisental/Herzogenkamp Überquere als Fußgänger die Leher Heerstraße möglichst nicht hier! Wenn du vom Herzogenkamp kommst, nutze die Ampel an der Grundschule! 6a,b Ampel Leher Heerstraße/Vorstraße Wenn du mit dem Rad in Richtung Vorstraße fährst, nutze besser die Radfahrerampel vor dem Haltestellenbereich und nicht die erste Fußgänger- und Radfahrerfurt. Über den Ledaweg kannst du dann entgegen dem Uhrzeigersinn in die Vorstraße einbiegen!
 Sporthalle	
 Haltestelle der Linie...	
 Öffentlicher Spielplatz	
 Empfehlenswerter Radweg mit Richtungsanweisung	
 Fuß- und Radwegverbindung (ohne Autoverkehr)	
 Fußweg (Abkürzung, Weg ohne Autoverkehr)	
 Ampelkreuzung mit Straßenübergang	
 Aufmerksamkeitspunkte	
 Parkplatz	
 Tempo 50 - Straßen	
 Tempo 30 - Straßen	
Maßstab 1:6000	

Ergebnisse und Erfahrungen danach:

- Die intensive Arbeit in der Projektwoche hat das Bewusstsein der SchülerInnen zu konkreten Gefahren geschärft
- Nach Beobachtung der Polizei vor Ort haben Verhaltensänderungen eingesetzt
- Einige Gefahrenpunkte wurden vom ASV entschärft, z.B. der Bau eines Radwegs zur Ampel
- leider sind immer noch verschiedene Punkte trotz Versprechen offen geblieben



Projekträger:

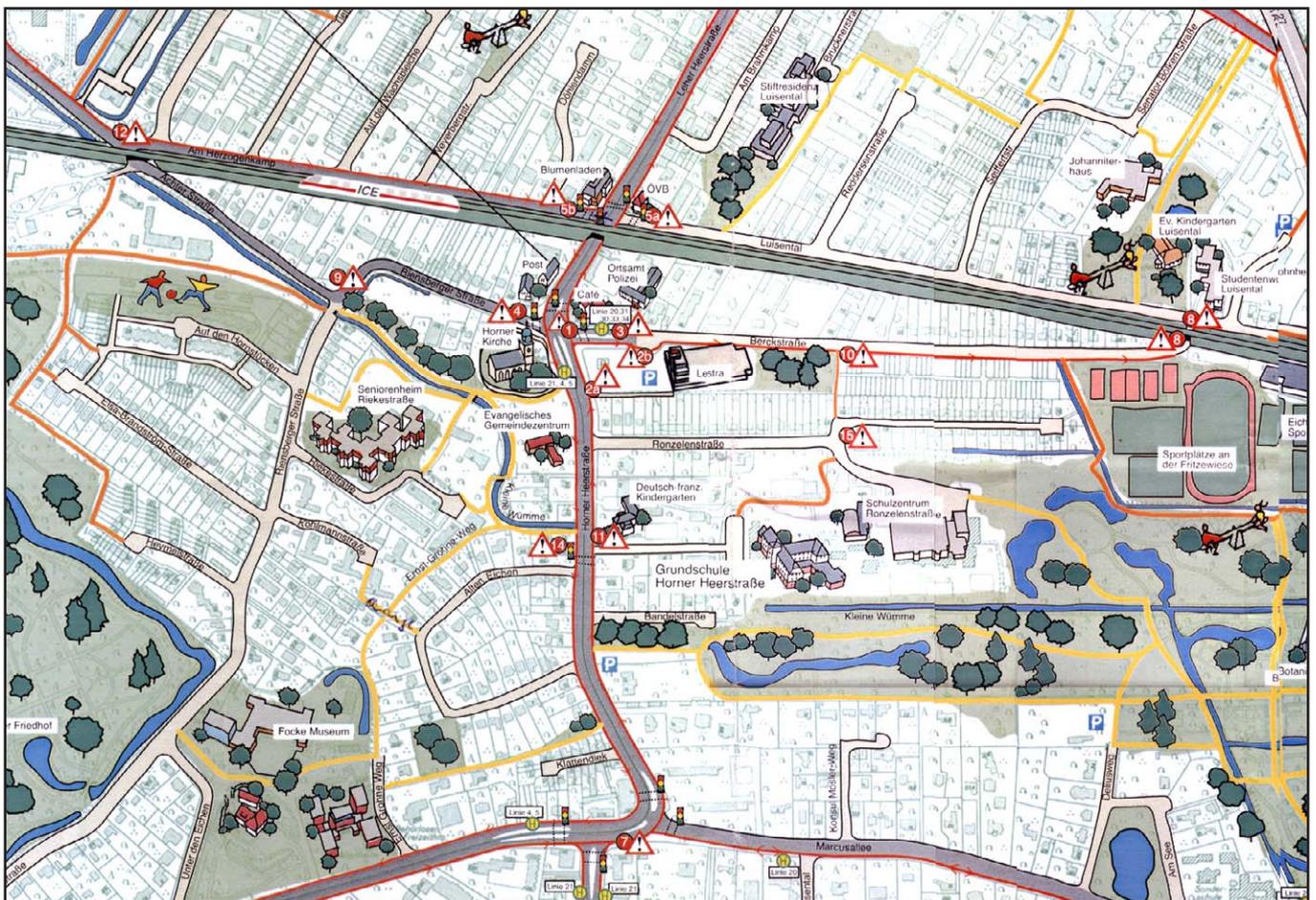
Aktionsgemeinschaft Verkehrssicherheit (heute Forum Verkehrssicherheit)

- Gründung 1995 von der Verkehrswacht Bremen
- Mitglieder: Öffentliche Versicherungen Bremen, Verkehrswacht Bremen e.V., Brepark, Unfallkasse, Polizei Bremen und ADFC (bis 2004 auch der ADAC)
- Engagiert sich für Sicherheit im Verkehr (regelmäßige Arbeitstreffen 5-6/Jahr, Durchführung gemeinsamer Projekte)

Material zum Projekt:

Video „Wenn wir nur einen Unfall verhindern...“
 Bezug über die Landesbildstelle Bremen,
www.schule.bremen.de

Dokumentation und Schulwegeplan
 „Schulwege Sicherer machen“
 Bezug über www.adfc-bremen.de





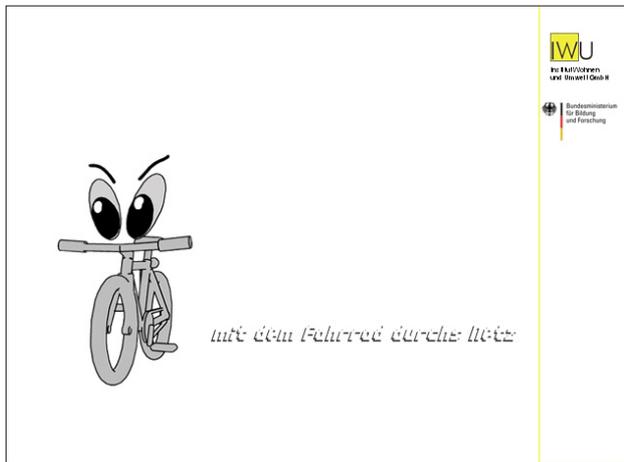
3. Bremer Fahrrad-Kongress

Mit Rad und Maus - Radfahren Lernen am PC

Ulrike Hacke

Mit dem Fahrrad durchs Netz (www.beiki.de)

Ich möchte hier die vom Institut Wohnen und Umwelt Darmstadt in Zusammenarbeit mit Pädagogen (Gunter und Renate Bleyer, Hartmut Klute, Prof. Probst), Verkehrsfachleuten (Tilman Bracher) und Programmierern erstellte Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ vorstellen, die bereits im Jahr 2003 als Online-Plattform der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. Dazu möchte ich vorab kurz etwas zum Hintergrund und zur Struktur der Lernsoftware referieren und anschließend Ausschnitte der CD ROM „beiki ... die Lerntouren“ zeigen.



Thematisch schließt die Lernsoftware an ein empirisches Projekt mit dem Titel „Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr“ an, das ebenfalls mit Mitteln des Bundesforschungsministeriums durchgeführt wurde.

Zum thematischen Hintergrund der Lernsoftware

Die Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ ist ein Folgeprojekt der empirischen Untersuchung „Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr“, die in sechs bundesdeutschen Städten durchgeführt wurde.

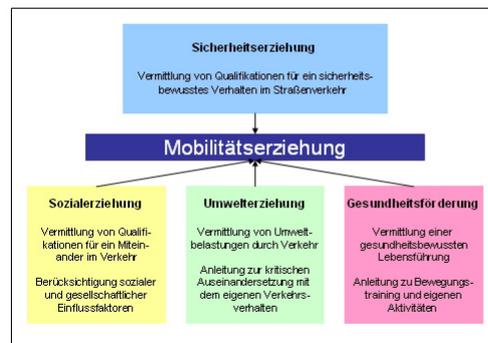
Befragt wurden sowohl Erwachsene als auch Schülerinnen und Schüler.

Ziel des Fahrradprojektes war die Erarbeitung von realisierbaren Vorschlägen zur Förderung des Fahrradverkehrs. Dabei sind Kinder und Jugendliche eine wichtige Zielgruppe, denn sie werden den Verkehr der Zukunft maßgeblich mitbestimmen.

Es stand unter der Prämisse, gezielte und vor allem realisierbare Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs zu erarbeiten. In der Umsetzung der dort gewonnenen Erkenntnisse spielen Kinder und Jugendliche eine herausragende Rolle, denn sie werden als Erwachsene den Verkehr der Zukunft mitbestimmen. Darüber hinaus sind Kinder und Jugendliche in mehrfacher Hinsicht eine besondere Zielgruppe:

- Sie sind speziell beim Radfahren einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt.
- Sie sind trotz der nicht gerade günstigen Bedingungen sehr mobil. Insbesondere diejenigen, die mit dem Rad unterwegs sind.
- Zum dritten machen die Kinder und Jugendlichen Erfahrungen in der Verkehrswirklichkeit, die ihre aktuellen Einstellungen und ihre Zukunftsvorstellungen zur Mobilität und Verkehrsmittelwahl prägen. Dabei kam im genannten Projekt eine hohe Autoorientierung heraus, d.h. knapp die Hälfte der befragten Jugendlichen stellt sich zukünftig eine hohe bis sehr hohe Pkw-Nutzung vor. Interessant war in diesem Zusammenhang, dass sich diejenigen Jugendlichen, die ausgesprochen positive Einstellungen zum Radfahren haben, bereits aktuell das Fahrrad häufig nutzen oder in autofreien Haushalten leben, auch für die Zukunft eine ausgeprägte Radnutzung vorstellen. Die gegenwärtige Verkehrsmittelnutzung prägt die zukünftige, d.h. es ist nicht unerheblich, mit welchem Verkehrsmittel die Jugendlichen alltäglich unterwegs sind.

Zum verkehrspädagogischen Hintergrund der Lernsoftware



In der Umsetzung der im genannten Projekt gewonnenen Erkenntnisse versteht sich die vorliegende Lernsoftware als ein Angebot zur Mobilitätsbildung in der Sekundarstufe I. Sie richtet ihren Fokus daher nicht nur auf die „klassische“ Sicherheitserziehung, sondern bezieht sozial-gesellschaftliche, ökologische und gesundheitliche Elemente mit ein.

Sie ist im Besonderen konzipiert für den Projektunterricht der Klassenstufen 5 bis 7 und vermittelt am Beispiel des Radverkehrs mobilitätsspezifische Kenntnisse und Fertigkeiten und soll die Schülerinnen und Schüler dazu motivieren, sich kritisch mit den Fragen der individuellen Mobilität und den Folgen des Verkehrs auseinander zu setzen.

Die Lernsoftware wird vorrangig über das Internet unter www.beike.de angeboten und ist damit allen Interessierten frei verfügbar. Der notwendige Speicherplatz wurde vom Hessischen Bildungsserver zur Verfügung gestellt. Zusätzlich zum Internetangebot ist eine CD ROM erhältlich, die nicht alle, aber die wichtigsten Teile der Lernsoftware enthält.

In Anbetracht dessen, dass die Erfahrungs- und Handlungssicherheit der 11- bis 14-Jährigen in der Straßenverkehrsteilnahme noch relativ gering ausgeprägt ist und gefördert werden muss, wurde bei der Erstellung der Lernsoftware von folgenden didaktisch-methodischen Grundsätzen ausgegangen:

Die aufgegriffenen Themen knüpfen an die Erfahrungen und Handlungsweisen der 11- bis 14-Jährigen an. Das didaktische Konzept ist projekt- und stadtteilorientiert. Fahrradförderung am PC ist ein Widerspruch in sich. Die in jeder Lerntour vorhandenen Forscheraufgaben heben diesen Widerspruch aber dadurch auf, dass sich die Schülerinnen und Schüler in die Verkehrswirklichkeit in ihrem Stadtteil/in ihrem Schulumfeld begeben sollen. Verkehrssituationen und -regeln sind komplex, deshalb benötigen sie eine Systematik in der Darstellung anstelle additiver Zusammenstellungen – ein „Lernen mit einem roten Faden“. Gleichzeitig erfordert die Komplexität überschaubare Raster für eigene Verhaltensweisen, also eine „realistische Radfahrausbildung“ im Zusammentreffen von Regeln, Fehlverhalten sowie problematischen sozialen und baulichen Situationen. Schließlich werden in der Lernsoftware offene Situationen mit nicht eindeutigen Lösungen angeboten, die eigene Entscheidungen herausfordern und das Problemlöseverhalten fördern. Die interaktive Umsetzung motiviert die Schülerinnen und Schüler darüber hinaus zur Auseinandersetzung mit dem Lernstoff. Die beabsichtigte Kooperation mit außerschulischen Partnern wie Polizei, ADFC, örtlichen Stadtverwaltungen und Verkehrswachtern unterstützt den Einsatz der Lernsoftware bei Projekttagen oder -wochen.

Wie sieht die Lernsoftware nun aus?

Sie besteht aus sechs Lerntouren, die als thematische Stränge verschiedene Aspekte des Radfahrens aufgreifen. Behandelt werden

- die Radverkehrsinfrastruktur
- die Fahrrad- und eigene Ausstattung
- die Regeln und Konflikte und somit das Miteinander im Straßenverkehr
- die ökologischen und gesundheitlichen Vorteile des Fahrradfahrens
- die sozialen Einflüsse auf das Verkehrsverhalten
- sowie die Entwicklungsgeschichte des Fahrrads.

Ziele der Lernsoftware	 <small>Institut für Wohnen und Umweltstudien</small>  <small>Bundesministerium für Bildung und Forschung</small>
<p>Die Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ versteht sich als Angebot zur Mobilitätsbildung in der Schule. Sie ist konzipiert für den (Projekt-) Unterricht der Klassenstufen 5 bis 7.</p> <p>Die Lernsoftware vermittelt am Beispiel des Radverkehrs mobilitätsspezifische Kenntnisse und Fertigkeiten und soll die Schülerinnen und Schüler dazu befähigen, sich kritisch mit den Fragen der individuellen Mobilität und den Folgen des Verkehrs auseinander zu setzen. Thematisiert werden die Zusammenhänge mit der physischen, sozialen und gesellschaftlichen Umwelt, dem Umweltschutz und der eigenen Motivation und Mitverantwortung für die Gestaltung der Lebenswelt.</p> <p>Die Lernsoftware wird über das Internet angeboten (www.beike.de).</p> <p>Zusätzlich dazu wurde eine CD Rom mit den Lerntouren veröffentlicht, die zum Preis von 5 € zuzüglich Versandkosten beim Institut Wohnen und Umwelt Darmstadt erhältlich ist.</p>	

Didaktisch-methodische Grundsätze	 <small>Institut für Wohnen und Umweltstudien</small>  <small>Bundesministerium für Bildung und Forschung</small>
<ul style="list-style-type: none"> • Erfahrungsorientierung • Handlungsorientierung • Projektorientierung / Forscheraufgaben • Stadtteilorientierung <ul style="list-style-type: none"> • Systematik in der Darstellung der Situationen: Lernen mit einem „roten Faden“ statt additiver Zusammenstellung • Trennung von objektiven und subjektiven Faktoren: bauliche Voraussetzungen und individuelles und soziales Verhalten im Verkehr • Förderung des Problemlöseverhaltens: offene Situationen mit nicht eindeutigen Lösungen, die eigene Entscheidungen herausfordern, <i>aber trotzdem</i> • Überschaubare Raster für eigene Verhaltensentscheidungen: „realistische Radfahrausbildung“ im Zusammentreffen von Regeln, Fehlverhalten, problematischen sozialen und baulichen Situationen <ul style="list-style-type: none"> • Interaktive Umsetzung • Kooperation mit außerschulischen Partnern, z.B. Polizei, ADFC, Ortsämter 	

Aufbau der Lernsoftware

In insgesamt **sechs Lerntouren** wird das Thema Mobilität und Radfahren aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet: So werden die Aspekte

- der Fahrradverkehrsinfrastruktur
- der Fahrrad- und eigenen Ausstattung
- der Regeln und Konflikte im Straßenverkehr
- der ökologischen und gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens und
- der sozialen und gesellschaftlichen Einflüsse auf das Verkehrsverhalten

aufgegriffen und mit einem Exkurs zur

- Entwicklungsgeschichte des Fahrrads

abgerundet.



Die Lerntour „Miteinander im Straßenverkehr“ greift Verkehrsregeln insbesondere in häufig konfliktreichen Situationen wie Vorfahrtssituationen, Kreuzungsbereichen und Ein- und Ausfahrten sowie das Linksabbiegen auf und gibt einen Überblick über alltäglich auftretende mögliche Gefahren und Regelverstöße. Diese werden in den Survivaltipps anhand eines Straßenausschnittes noch einmal zusammenfassend dargestellt. Zudem können die Schülerinnen und Schüler in einem Test ihr Verhalten in der Gruppe und im Verkehr überprüfen.

Überblick über die Lerntouren

1. Lerntour Unsere Wege mit dem Rad	Testspiel	Wege für Radfahrer	Wichtige Regeln	Radwege so nicht	Hindernisse-Parcours	Guie Wege fürs Rad	Radwegarten	Forscheraufgaben
2. Lerntour So starten wir gut	Testspiel	Stufe dem Fahrrad aus	Welches Rad ist richtig für dich?	So bist du gut ausgestattet	Das kleine Helmtest	Ein Fahrrad-Parcours	Die Fahrradcheckliste	Forscheraufgaben
3. Lerntour Miteinander im Straßenverkehr	Testspiel	Regeln gehören dazu	Tägliche Gefahren und Konflikte / Regelverstöße	Test: Schütze dich selbst an	Survival-Tipps			Forscheraufgaben
4. Lerntour Mit dem Fahrrad für die Umwelt	Testspiel	Lärm	Der Treibhaus-Effekt	Platzbedarf	Energieverbrauch	Radfahren schont die Umwelt	Radfahren ist gesund	Umweltfreundliche unterwegs
5. Lerntour Mobilität ist angesagt	Testspiel	Lernen in der Familie	Freizeitverhalten und Erwerbs	Anderen Ländern andere Ideen	Qual der Welt	Das Fahrradwissen	Was bedeutet das Rad für dich?	Forscheraufgaben
6. Lerntour Historad	Zerleihe	Erfindungen	Fahrräder näher anschauen	Oldtimer fahren	Treppchen der Fahrradgeschichte			Oldtimerspiele und Fahrradmodelle



„Mit dem Fahrrad für die Umwelt“ widmet sich exemplarisch den Folgen des motorisierten Verkehrs – wie Lärm, Luftverschmutzung, Platzbedarf und Energieverbrauch – und stellt die Vorteile des Fahrrades für den Umweltschutz und die eigene Gesunderhaltung heraus. Darüber hinaus werden der Umweltverbund insbesondere mit seinen Kombinationsmöglichkeiten zur Fahrradnutzung und die Alternativen zum eigenen Auto vorgestellt.

Die fünfte Lerntour „Mobilität ist angesagt“ untersucht die Motive der Verkehrsmittelwahl. Sie behandelt einerseits wichtige soziale und gesellschaftliche Einflussfaktoren – wie die Vorbildwirkungen der Familie und der Freunde, aber auch kulturelle Einflüsse in verschiedenen Ländern sowie die Argumente für die Verkehrsmittelwahl auf den täglichen Wegen und insbesondere auf dem Weg zur Schule. Andererseits werden die Elemente einer gezielten Fahrradförderung unter dem Stichwort „positives Fahrradklima“ herausgearbeitet und mit einem Test „Was bedeutet das Rad für dich?“ komplettiert.

Die erste Lerntour „Unsere Wege mit dem Rad“ thematisiert die Infrastruktur. Die Schülerinnen und Schüler erhalten Informationen darüber, welche Wege von Radfahrenden benutzt werden müssen, können bzw. dürfen. Sie erfahren, welche Kriterien gute Radwege erfüllen sollten, welche schlechten Beispiele aber nach wie vor auch noch in der Verkehrswirklichkeit vorkommen. Vertiefend dazu werden die relevanten Verkehrsregeln geübt und der Realität entnommene Situationen dargestellt, in denen die Entscheidung zwischen „richtig“ oder „falsch“ nicht eindeutig zu treffen ist, weil bspw. Hindernisse den Weg versperren, und in denen die Schülerinnen und Schüler Handlungssicherheit erreichen sollen.

Das „Historad“ in der sechsten Lerntour gibt schließlich einen Überblick über die Fahrradentwicklung und stellt die elementaren Erfindungen und Entwicklungsschritte vor, die das Fahrrad zu dem Verkehrsmittel haben werden lassen, was es heute ist.

Die zweite Lerntour „So starten wir gut“ behandelt die Ausstattung – wie sieht ein verkehrstaugliches Rad aus, welches Rad ist für welchen Zweck zu empfehlen, welche Ausstattung bezüglich der Kleidung gibt gerade bei Dunkelheit Sicherheit, welche Argumente sprechen für das Tragen eines Helmes. Zusätzlich gibt es Angebote für den Fahrradcheck und Fahrradreparaturen sowie ein Beispiel für einen Fahrradparcours, der den sicheren Umgang mit dem Fahrrad übt.

Ein gemeinsames Merkmal aller Lerntouren ist, dass immer mit einem Testspiel begonnen wird, welches die Themen der jeweiligen Lerntour (in der Regel in Quizform) aufgreift, und das die Schülerinnen und Schüler dazu ermuntert, ihr bisheriges Wissen zu überprüfen. Motivationspsychologisch gesehen werden so kleine Diskrepanzerlebnisse geschaffen, die im Allgemeinen höchst motivierend sind.

Außerdem endet jede Lerntour mit den sogenannten Forscheraufgaben – daher die besondere Eignung der Lernsoftware für den Projektunterricht -, die Anleitungen und in der Regel auch Vorschläge für Arbeitsblätter beinhalten und damit die Möglichkeit bieten, die in der Lerntour vermittelten Informationen in der Verkehrswirklichkeit nachzuvollziehen.

Aufbau der Lernsoftware (2)

Dem Design der Lerntouren liegt ein interaktiv-reflexiver Ansatz zugrunde, der gezielte Wissensvermittlung am Bildschirm mit der Anleitung zu eigenen Aktivitäten („Forscheraufgaben“) verbindet und durch kleine Spiele und Aufgaben motivationssteigernd wirkt.

Neben den Lerntouren stellt die Lernsoftware einen **Infopool** zur Verfügung, der weiterführende Informationen zu den in den Lerntouren aufbereiteten Themen enthält und der sich sowohl an den Lernenden als auch an die Lehrenden richtet.

Der Infopool bietet zudem eine Index- und eine Volltextsuche an und eröffnet den Schülerinnen und Schülern somit die Möglichkeit, den Umgang mit dem Medium Internet als Rechercheinstrument zu üben.



Dem Design der Lerntouren liegt daher ein interaktiv-reflexiver Ansatz zugrunde, der gezielte Wissensvermittlung am Bildschirm mit Vorschlägen zu eigenen Aktivitäten verbindet. Viele interaktive Elemente und eingestreute kleine Spiele wirken zudem aufmerksamkeitsfördernd.

Zusätzlich zu den Lerntouren stellt die Onlineversion der Lernsoftware Infoseiten zu Verfügung, die ähnlich einem Lexikon aufbereitet sind und weiterführende Informationen zu den einzelnen Themen beinhalten. Mit Hilfe einer Index- und Volltextsuchfunktion eröffnet der Infopool zudem die Möglichkeit, den Umgang mit dem Medium Internet als Rechercheinstrument zu üben.

Quellen und Literatur:

- Online-Lernplattform „Mit dem Fahrrad durchs Netz“
www.beiki.de
- CD ROM „beiki... die Lerntouren“ (ergänzendes Offline-Angebot zur Lernplattform)
- Projektabschlussbericht:
Ulrike Hacke und Antje Flade (Hg.) (2004). Mit dem Fahrrad durchs Netz. Konzepte und Grundlagen einer zeitgemäßen Mobilitätserziehung. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt GmbH



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Mit Rad und Maus - Radfahren Lernen am PC?

Dieter Schödel

„Fahrradwelt“ - Verkehrstraining mit dem Computer

Mein erstes Statement zum Thema „Mit Rad und Maus – Radfahren lernen am PC?“ ist auf eine so pointierte Frage natürlich „Nein“. Wir hatten uns mit dem Aspekt Radfahren im Verkehr beschäftigt und bieten „gelernten“ kindlichen Radfahrern eine Erweiterung und Vertiefung ihrer Erfahrungen an.



Damit möchte ich Ihnen unser Projekt **RMS- Radfahren mit Multimedia-Software** in kompakter Form vorstellen. Dieses Entwicklungsprojekt lief von Ende 98 bis Ende 2001, eine Verlängerung zur Verteilung an Schulen bis April 2002. Geleitet wurde das Projekt von Frau Prof. Dr. Monika Zolg, FG Technische Elementarbildung und von Herrn Prof. Dr. Dieter Wloka, FG Technische Informatik der Universität Kassel. Mitgewirkt habe auch ich, der gemeinsam mit Frau Zolg für das pädagogisch-didaktische Konzept verantwortlich war, neben Verkehrsberatern aus der Region sowie externen Partnern, wie der RWTÜV und die BASt (Bundesanstalt für Straßenwesen) sowie Mitarbeiter/innen und Studierende.

Zu unseren Zielen:

- Trotz intensiver Anstrengungen der schulischen Verkehrserziehung verunglücken nach wie vor viele Kinder um die zehn Jahre auf Fahrrädern. Wir wollten deshalb ein ergänzendes Lernmedium für Rad fahrende Kinder zwischen 8-12 entwickeln, welches insbesondere den Übungs- und Erfahrungsraum des Kindes erweitern soll.

- Hierfür wollten wir die Möglichkeiten der Neuen Medien zu einem weitgehenden „Learning by doing“ nutzen, denn dies ist eine sehr lerneffektive Form in diesem Alter, lässt sich aber bei den bislang eingesetzten Medien kaum realisieren. Natürlich gibt es in der Verkehrserziehung den Verkehrsübungsplatz und die Übungen im Realverkehr, die wegen ihrer Wichtigkeit nicht in Konkurrenz zu einer Computersimulation treten können. Jedoch ist die Computersimulation in Bezug auf Gefahrsituationen den beiden anderen aus nahe liegenden Gründen überlegen.
- Bei der Entwicklung war eine enge Verzahnung von Pädagogik/Didaktik und technischer Umsetzung notwendig, denn Analysen auf dem Markt befindlicher Software haben hier bis auf wenige Ausnahmen eine zentrale Schwachstelle aufgezeigt.

Unser pädagogisches Konzept

- Zwischen dem User und dem Programm besteht ein hohes Maß an Interaktivität, der User greift aktiv in das Geschehen ein und wird nicht nur passiv belehrt.
 - Der User steckt mitten im Verkehrsgeschehen und muss sich in ausgewählten Situationen entscheiden und seine Handlungen reflektieren. Dies steht im Gegensatz zu einem sturen Regellernen. Die Auswahlkriterien der Verkehrssituationen in der Software beziehen sich auf eine Analyse der BASt über Unfallschwerpunkte.
 - Das Geschehen ist in realistische Rahmenhandlungen, in Geschichten von vier Kindern und ihren Erlebnissen im täglichen Leben und damit auch im Straßenverkehr eingebettet.
 - Diese Kinder dienen als Identifikationsfiguren und Ansprechpartner – es gibt keine Erwachsene, die den User ständig belehren.
 - Fehlverhalten wird sofort angezeigt und registriert, dem Kind werden jedoch Hilfen bereitgestellt, um die Fehlerursache weitgehend selbständig zu finden und in einem neuen Versuch den Fehler zu korrigieren.
 - Neben dem Sicherheitsaspekt kommen ökologische, politische, gesundheitliche, technische und historische Aspekte zum Tragen. Wir betrachten die Verkehrs- und Mobilitätserziehung als einen wichtigen Lernbereich in der Schule und im Elternhaus, der einen gesamtheitlichen Ansatz verlangt.
- Eine multimediale, virtuelle Lernumgebung hat besondere Vorteile

- Die Computersimulation erlaubt die Übernahme von Rollen und Verhaltensweisen, gleichzeitig bietet sie jedoch auch die Möglichkeit zur Distanzierung über Reflexion und zur Wiederholung mit alternativem Verhalten.
- Das Kind agiert aktiv, trifft Entscheidungen, bekommt Rückmeldungen, variiert Entscheidungen und kann damit Verhaltensalternativen entwickeln und bewerten.
- Das komplexe Verkehrsgeschehen ist als reduzierte Wirklichkeit aufbereitet und stellt damit eine effektive Lernumgebung zur Verfügung.
- Visuelle und akustische Wahrnehmung können geschult werden. Diese Wahrnehmungen und ihre Interpretation sind Grundlagen für Verhaltensentscheidungen, was die meisten Medien der Verkehrserziehung, vor allem die in Papierform, nicht leisten können.
- Die Darstellung von Bewegung und Geschwindigkeit ist ein zentrales Anliegen. Viele andere Medien in diesem Bereich sind statisch oder stellen das Geschehen aus der Vogelperspektive dar und verlangen vom Kind die schwierige gedankliche Konstruktion des Bewegungsablaufs (Linksabbiegen in acht Stationen). Zusätzlich wird durch die räumliche Darstellung vom Nutzer die Schätzung von Entfernungen abverlangt, die im Zusammenspiel mit der Reaktionsschnelligkeit den Ausgang von Bremssituationen bestimmt.

Die Software benötigt eine besondere Benutzeroberfläche



- Ein Fahrradlenker mit allen benötigten Funktionen und zusätzlichen Möglichkeiten zur räumlichen Orientierung schafft eine weitgehend realistische Möglichkeit der Navigation durch die virtuellen Straßen mit den verschiedenen Verkehrssituationen. Implementiert sind: Bremsen – 2 Geschwindigkeiten – Rechts und links fahren – rechtes und linkes Handzeichen geben – klingeln – Licht einschalten – schieben – rechts gucken, links gucken, umsehen (letzteres ist ein Zugeständnis an den Standardcomputer, sicherlich ist ein richtiges Umse-

hen mit aufwändiger Technik auch möglich) – zuletzt eine Hilfefunktion, wenn man den Weg vergessen hat.

Zum Aufbau der Software

- In einer Eingangssequenz wird der Nutzer nach seiner Erstanmeldung von der Software durch vorbereitende Softwareteile geführt, die ihn mit den Basiselementen der Software vertraut machen und anschließend eine Bedienung erlauben:
- Kennen lernen der vier Kinder Mehmet, Olga, Björn und Julia
- Sich mit der Umgebung vertraut machen (eine Stadt und zwei Dörfer)
- Lenker und Bedienung beherrschen („fahren lernen“)



Kern der Software sind vier Fahrradgeschichten, in denen jeweils eines der vier Kinder in besonderer Weise agiert.

• Mehmet hat es eilig

Diese Geschichte thematisiert das Radfahren im Stadtverkehr der Stadt Burgstadt.

• Olga und der Radweg

Neben dem Fahren in der Stadt und im Gelände behandelt diese Geschichte auch soziale und umweltpolitische Aspekte. Ein Schwerpunkt ist das Fahren in Gruppen. (Die BAST hat festgestellt, dass viele Unfälle aus Gruppenfahrten heraus entstehen).

• Björn will ins Museum

Diese Geschichte spielt wiederum in der Stadt. Anders als „Mehmet“ richtet sich diese Episode aber an Kinder unter zehn Jahren, da hauptsächlich das Fahren auf dem Gehweg behandelt wird. Kinder über zehn Jahre überspringen diesen Softwareteil.

• Julius Ausritt

Bei „Julius Ausritt“ spielt das Geschehen in ländlicher Umgebung. Schwerpunkte sind das Fahren auf Landstraßen, das Überholen von langsam fahrenden Fahrzeugen und das Überqueren einer befahrenen Bundesstraße.

Zusatzelemente ergänzen und vertiefen die Software

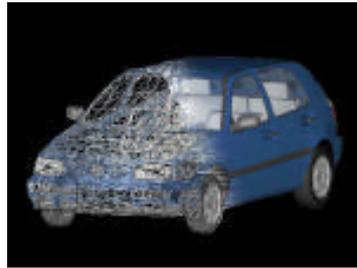
- In der Verkehrsschule kann man sich über alle für Radfahrer relevante Verkehrsregeln und Verkehrszeichen informieren und einen Blick in die Straßenverkehrsordnung werfen. Die Verkehrszeichen sind neben dem amtlichen Text in kindergemäße Sprache übersetzt und die Verkehrsregeln mit Bildsequenzen oder Videos veranschaulicht. Dort findet man auch ausdrückbare Medien, die auch ohne Einstieg in das Programm erreichbar sind: Drei Schulwegepläne der Kinder mit Aufgabenstellungen, ein Testbogen, der sich einerseits an der Software orientiert, aber auch inhaltlich und formal auf den Theoriebogen zur Radfahrausbildung vorbereitet, eine Checkliste zur Verkehrssicherheit des Fahrrads und ein Fahrradpass.
- Das Fahrradmuseum gibt einen kurzen, aber reizvollen Überblick über die Erfindung, über die Geschichte des Fahrrades vom Laufrad bis zum modernen Trekking-Rad.
- Bei kleineren Defekten an seinem Fahrrad kann sich der Schüler in der Fahrradwerkstatt informieren und mit den anschaulichen Anleitungen die Reparatur selbst vornehmen.
- Verschiedene Spiele runden das Angebot ab. Sie bieten die Möglichkeit, sich spielerisch mit Aspekten und Anliegen der Verkehrserziehung, wie beispielsweise Richtungshören, Gesehen werden, die Dunkelheit oder Merkmalen eines verkehrssicheren Fahrrades auseinander zu setzen.

Die Software verfügt über ein Bewertungssystem

- Die Software ist mit einer Datenbank ausgestattet, in der während der Nutzung die Ergebnisse der Simulationshandlungen der Schüler gespeichert und bewertet werden. Diese Datenspeicherung erfolgt automatisch im Hintergrund.
- Durch Darstellung dieser Daten in geeigneten Masken kann der Lehrer Informationen quantitativer,
- als auch qualitativer Art über den Bearbeitungsstand der Software erhalten.
- Auch der Schüler wird informiert.

Dem Bewertungssystem der Software liegt ein Lernzielkatalog zugrunde, der auch im Begleitmaterial abgedruckt ist. Er besteht aus den sechs übergeordneten Beurteilungsdimensionen „Visuelle Wahrnehmung“, „Auditive Wahrnehmung“, „Feinmotorik und Reaktionsvermögen“, „Kognitive Leistung und handelndes Umsetzen“, „Emotionale Reaktion und Einstellung“ und „Soziale Reaktion und Einstellung“. Diesen Kategorien sind nachvollziehbare Lernziele zugeordnet, die wiederum in der Software ihre Konkretisierung in beschreibbaren Situationen finden. In diesen Situationen

handelt der Benutzer und zeigt durch seine Eingaben per Maus, wie er die Verkehrssituation beherrscht.



Bei der Software wurden verschiedene Darstellungstechniken angewandt

- Alle Bereiche, die sich nicht zentral mit dem Verkehrsgeschehen selbst beschäftigen, sondern den Rahmen bilden oder ergänzende Angebote darstellen, sind in 2D-Technik, teilweise in Aquarelltechnik, entwickelt.
- Die Simulation des Verkehrsgeschehens soll in einer realitätsnahen Umgebung und nicht in einer Phantasiewelt erfolgen. Die Fahrradgeschichten wurden deshalb in einer detailreichen, am Computer entworfenen 3D-Welt umgesetzt. Zu einer solchen Umgebung gehören neben den Häusern und Straßen der Stadt auch Requisiten, wie Bäume, Verkehrsschilder oder Autos. Diese virtuelle Landschaft mit den Requisiten kann jederzeit dazu benutzt werden, neue Szenen zusammenzustellen und neue Videos oder Videosequenzen zu erzeugen, wie man sie in den vier Fahrradgeschichten und in der Verkehrsschule sieht.
- Zu dieser Umgebung wurden Avatare entwickelt – also virtuelle Schauspieler - die die Stadt beleben und im Straßenverkehr agieren. Besonders detailliert wurden die vier Hauptakteure der Fahrradwelt, nämlich Julia, Mehmet, Björn und Olga modelliert.

Die Software wurde einer Evaluation unterzogen

- Der TÜV Rheinland setzte die Software in zwei Klassen unterschiedlichen Alters ein und verglich mit Kontrollgruppen.
- Kinder, die mit der Software gearbeitet haben, zeigten ein hochsignifikant besseres Wissen, aber auch ein sichereres Verkehrsverhalten.

Hier sehen wir uns in unserer Ausgangsthese bestätigt, dass virtuelle Lernumgebungen geeignet scheinen, ein Erfahrungslernen zu ermöglichen.

Weitere Informationen erhalten Sie über unsere Website www.rms-fahrradwelt.de

Dort gibt es auch eine Bestellmöglichkeit für Prototypen der entwickelten Software.



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Lebe wild und gefährlich - Konsequenzen aus der Bonner Risikostudie

Rudolf Lensing-Conrady

Fördern durch Risikobeteiligung?

- Aspekte und Ergebnisse der Bonner Risikostudie

1. Paradigmenwechsel

War nicht Risiko etwas, das wir für Kinder vermeiden wollten? Und jetzt soll Risikobeteiligung Förderung sein? Jahrzehntlang glaubte man in der BRD, Unfälle dadurch vermeiden zu können, dass man potentiellen Unfallbeteiligten nur alle Hindernisse aus dem Weg räumt. Normierungen, Vorschriften und einschlägige, nachdrückliche Beratungen waren die Folge. Allerdings war dieses Konzept nicht erfolgreich. Im europäischen Vergleich schnitten wir in Deutschland schlecht ab. Zudem kursierte Anfang der 90er Jahre ein anderes Gedankengut, das der Filmautor Reinhard Kahl 1992 auf den Punkt brachte: „Fallen lernt man erst beim Fallen. Viele kleine Unfälle helfen, den großen Unfall zu vermeiden“. Solche Gedanken gab es schon lange (z.B. bei Kurt Hahn, der in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts seine „Pädagogik des Erlebens“ formulierte), nur wurden sie jetzt zunehmend akzeptiert. Zugleich veröffentlichte Kunz (1990) seine Untersuchungsergebnisse, die die Senkung der Unfallzahlen aufgrund einer Bewegungsförderung von Kindern belegten. Veröffentlichungen, die sich mit der entwicklungspsychologischen Bedeutung des Umganges mit Risiken (Lensing-Conrady 2001) oder den bewegungspädagogischen Dimensionen von Wagnissen und Erlebnissen beschäftigten, beeinflussten die Diskussion. Ein Wechsel der Sichtweise auch für den Bereich der Sicherheitserziehung etwa der Unfallversicherungen wird 2002 vollends deutlich, wenn Hundeloh als Vertreter des westfälischen GUVVs den Begriff der Risikokompetenz als Fähigkeit und Bereitschaft, sich aktiv mit Risiken auseinander zu setzen und daraus lernen zu können, definiert. Dass die Unfallversicherer¹ des Landes Nordrhein-Westfalen die Auftraggeber der „Bonner Risikostudie“ sind, ist ein letzter sicherer Hinweis auf den genannten Paradigmenwechsel, der mit dieser Untersuchung auch wissenschaftlich belegt werden sollte.

2. Die Bonner Risikostudie

Bei der nach 3-jähriger Forschungstätigkeit Anfang 2004 vorgelegten Risikostudie (Vetter, Kuhnen, Lensing-Conrady 2004) ging es um den Nachweis präventiver Bedeutung von psychomotorischen Förderangeboten für das Unfall- und Verletzungsgeschehen von Kindern im

Kindergartenalter. Insbesondere sollten die Fragen beantwortet werden,

- inwieweit sich Unfälle und Verletzungen durch psychomotorische Förderung verringern lassen,
- ob und wie sich eine Risikokompetenz von Kindern erhöhen lässt,
- was Kinder auszeichnet, die vor Risiken geschützt sind,
- ob das Erleben kleiner Risiken vor großen Unfällen schützen kann.

2.1 Eingrenzung des Risikobegriffes und Ansatzpunkt „Risikokompetenz“

Die Auseinandersetzung mit dem Risikobegriff ist mittlerweile vielfältig. Für die Definition eines Risikobegriffes, auf den sich unsere Studie stützt, war die Frage entscheidend, ob sich eine Situation dem Einzelnen als Entscheidungssituation mit einem kalkulatorischen Handlungsspielraum stellt, oder aber außerhalb seiner Kontrollmöglichkeit auf ihn „zustürzt“. Hier stellt sich als wesentlicher Bereich, von dem es sich abzugrenzen gilt, die „Gefahr“ dar:

Eine GEFÄHR ist ein potentieller, aber nicht selbst zu-rechenbarer, nicht kalkulierbarer Prozess mit negativen Folgen für den Betroffenen.

Demgegenüber verstehen wir RISIKO als einen erkenn-

(Footnotes)

¹ Im Einzelnen sind dies die Landesunfallkasse (LUK), der Rheinische GUVV sowie der GUVV Westfalen-Lippe

² Der eigens für die Untersuchung entwickelte Fragebogen „RisKid“ zur Erfassung von Risikokompetenzen bei Kindern richtete sich an die Eltern und erwies sich als geeignet, Kinder mit erhöhter Unfallgefährdung signifikant zu spezifizieren. Dies bestätigt Annahmen, dass es gelingen kann, ein präventiv einsetzbares Fragebogeninstrument zu entwickeln, das die Wahrscheinlichkeit einer Verletzungs- und Unfallgefährdung für das einzelne Kind prospektiv abschätzen kann. Ein hier erkanntes unfallgefährdetes Kind kann frühzeitig eine gezielte Förderung erhalten, bevor es zu Unfällen kommt... Dieser Zusammenhang ist Gegenstand einer in Vorbereitung befindlichen Veröffentlichung (Vetter, Kuhnen, Lensing-Conrady 2006, Borgmann-Verlag) der drei Autoren dieser Studie.

baren oder vorhersehbaren und durch Einstellungen, Einschätzung und/oder individuelles Verhalten beeinflussbaren Prozess, der potentiell negative oder positive Folgen für die Beteiligten hat.

Diese Definition ist der Hintergrund für den wesentlichen Ansatzpunkt des mit der Studie verbundenen Förderkonzeptes: Ziel aller Maßnahmen ist die Erhöhung der Risikokompetenz von Kindern. Diese Zielsetzung korrespondiert mit aktuellen Ergebnissen der Resilienzforschung (Opp, Fingerle, Freitag, 1999), die nach protektiven Faktoren von Risikopopulationen sucht. Konkret stellt sich hier die Frage, warum sich Kinder in gesellschaftlichen Risikopopulationen zu erfolgreichen Jugendlichen entwickeln und somit die Risiken ihrer unmittelbaren Umgebung bei ihnen nicht wirksam werden.

Risikokompetenz soll Kinder befähigen, Sicherheit in riskanten Situationen selbst herzustellen und gleichzeitig ihr Entwicklungspotential in allen Bereichen des Lernens auszuschöpfen. Versteht man also Risikokompetenz als Entwicklungsaufgabe, so ergibt sich daraus, dass sie nicht lediglich als notwendiges Angebot einer Unfallverhütung im Kindergarten, sondern als unabdingbare Voraussetzung einer Erziehung zur selbstständigen Entwicklung des Kindes unter Nutzung der persönlichen Ressourcen anzusehen ist. Somit ist auch das pädagogische Ziel einer Verbesserung von Risikokompetenz umrissen.

2.2 Aufbau und Verlauf der Untersuchung

Die Risikostudie wurde im Rahmen einer Feldstudie als Versuchs-/Kontrollgruppen-experiment mit 416 Kindern in Kindergärten der Stadt Bonn durchgeführt. Nach der Entwicklung eines geeigneten Messinstrumentes für die Risikokompetenz, den sogenannten „RisKid“-Fragebogen², sowie umfangreichen Erhebungen zum individuellen Unfallgeschehen, zu relevanten Einstellungen von Eltern und Erzieherinnen sowie zum Bewegungsumfeld der Kinder wurden die Kinder der Versuchsgruppe im Rahmen eines spezifischen Bewegungsangebotes (s.u.) über 20 Stunden gefördert. Veränderungen wurden in einer differenzierten Unfall- und Verletzungsstatistik sowie in Fragebögen an Eltern und ErzieherInnen erfasst. In einem weiteren Förderzeitraum wurden dann diejenigen Kinder weiter betreut, die nach den ersten Ergebnissen einer stärkeren Gefährdung ausgesetzt waren und daher einer größeren Unterstützung bedurften.



2.3 Ergebnisse

Einige Ergebnisse der Untersuchung seien hier kurz dargestellt:

- Die Verletzungen und Unfälle der Kinder in den beteiligten Einrichtungen sind signifikant gesunken. Die mit einem sehr differenzierten Verletzungsereignisfragebogen über ca. 2 Jahre zusammengetragenen diesbezüglichen Informationen waren eindeutig.
- Die Risikokompetenz der Kinder wurde signifikant gestärkt. Die mit dem eigens entwickelten Fragebogen RisKid (Risikokompetenzen bei Kindern, s.o.) ermittelten Dimensionen der Risikokompetenz wurden deutlich verbessert.
- Kompetenzen der Kinder haben positiven Einfluss auf die Unfallvermeidung. Diese Feststellung ergibt sich aus der Korrelation der beiden erstgenannten Ergebnisse.
- Erziehungseinstellungen haben offenbar einen Einfluss auf die Kompetenzen der Kinder. Im Rahmen der Frage, was Kinder auszeichnet, die vor Risiken geschützt sind, konnten signifikante Korrelationen eines im Hinblick auf alltägliche Bewegungsrisiken toleranten Erziehungsverhaltens der Eltern mit günstigen Werten der Kinder in Bezug auf ihre Risikokompetenz nachgewiesen werden.
- Der Umgang mit Risiken schützt tendenziell vor Verletzungen und Unfällen. Damit wird ein entscheidendes Argument gegen die ängstliche, negative Folgen und auch persönliche (schlimmstenfalls strafrechtliche) Konsequenzen witternde Haltung von ErzieherInnen gegenüber risikohaltigen Bewegungsangeboten geliefert.

(Footnotes)

¹ Die Praxisbeispiele entstammen der für die Studie erstellten Kartei sowie dem Buch „...das ist für mich ein Kinderspiel“- Handbuch der psychomotorischen Praxis (Beudels, Beins, Lensing-Conrady , 9.Aufl. 2003)

Auch im Hinblick auf die professionalisierte Erziehung kommt die Einsicht fördernd zum Tragen, dass eine positive Einstellung zu Bewegung und verbundenen Bewegungsrisiken vor Verletzungen und Unfällen schützt. Dies weist auf die Bedeutung einer Verankerung der Studienergebnisse in Aus- und Fortbildung von ErzieherInnen hin (s.u.).

3. Psychomotorische Förderung von Risikokompetenz

Von Bedeutung für die Förderpraxis ist sicherlich der für die Studie entwickelte Fundus an Spielvorschlägen, die im Rahmen einer nachfolgend beschriebenen Förderkonzeption unter spezifischen Fragestellungen zur Anwendung kamen. In Handlungen und in Bewegungen lassen sich nicht nur motorische Anteile beobachten, sondern sie sind Ausdruck aller Ebenen menschlicher Verhaltensorganisation. Auch die Ätiologie von Verletzungen und Unfällen ist nicht auf einer einzelnen Ebene zu verorten. Die Annahme, dass die Motorik verantwortlich für Unfälle ist oder Unfälle auf rein motorische Defizite zurückzuführen sind, erweist sich als „zu kurz gesprungen“. Darüber hinaus ist es notwendig, Maßnahmen im Vorschulbereich nicht kognitiv anzulegen, sondern sie mit Emotionen zu verknüpfen, um einen Lernerfolg zu gewährleisten. Das hier vorgestellte Förderkonzept geht deshalb von einem ganzheitlichen, kindzentrierten (Zimmer 1999) Ansatz aus und nimmt in erster Linie die Erweiterung individueller Risikokompetenz sowie die Stärkung des Selbstkonzeptes in den Blick.

Dazu wurde der Förderprozess in eine Phasenstruktur aufgegliedert :

Struktur	Schwerpunkte
Basisphase	Gestaltung günstiger Ausgangs- und Rahmenbedingungen
Wagnis- und Risikophase	Wagnisorientierte Auseinandersetzungen und Umgang mit riskanten Bewegungssituationen
Integrations- und Stabilisierungsphase	Integration von Erfahrungen und Kompetenzen zu riskanten Situationen in weiterreichenden Zusammenhängen

Phasenstruktur des Förderkonzeptes (Abb. aus Vetter, Kuhnen, Lensing-Conrady 2004, S. 62)

3.1 Beispiele einer psychomotorischen Förderung von Risikokompetenz¹

Drachenfangen: Ein „Drache“ bewacht Schätze (Bälle, Frisbees, Bierdeckel...), die er in seinem Reich deponiert hat. Sich selbst hat er dort (Baum, Pfosten etc.) fest angebunden, um für jeden Fall dort zu sein. Wenn nun Räuber diesen Schatz stehlen und in ihre Höhle bringen wollen, versucht der Drache, sie auf frischer Tat zu schnappen – sie müssen dann den Schatz zurücklegen. Allerdings kann der Drache sie nur so weit verfolgen wie sein Seil reicht...

Air-Bag: Die TeilnehmerInnen stehen gleich verteilt um ein Schaukeltuch (festes Material !) und halten den Rand mit den Händen fest. In der Mitte unter dem Schaukeltuch befindet sich ein Rollbrett. Eine Teilnehmerin stellt sich jetzt auf das Schaukeltuch und gleichzeitig auf das Rollbrett. Die übrige Gruppe zieht das Tuch leicht an und setzt sich in Bewegung. Die „Rollbrettsurferin“ versucht auf dem sich bewegenden Tuch/Rollbrett solange wie möglich stehen zu bleiben. Kommt sie zu Fall, ziehen alle übrigen TeilnehmerInnen das Tuch fest an, so dass die Surferin weich in das jetzt gespannte Tuch („air-bag“) fällt.

Zauberwald: Wenn kein Wald (oder einige Bäume) zur Verfügung steht, wird aus großen Geräten (z.B. Kästen, Tische) ein „Zauberwald“ aufgebaut. Die Kinder laufen durch den Zauberwald. Wenn der Zauberer sie mit seinem Zauberstab (Papprolle, Schaumstoffstab) berührt, werden sie augenblicklich versteinert und müssen in der Position erstarren. Ein weiteres Kind spielt die gute Fee, welche die versteinerten Kinder durch eine Berührung mit ihrem Tuch (oder Abschlagen der Hände etc.) wieder erlösen kann.

Kampf auf hoher See: Zwei Seile werden zwischen Bäumen (oder ausgeklappten Sprossenwänden) übereinander gespannt. Das untere Seil befindet sich ca. 30-50cm über dem Boden, das obere wird so hoch gespannt, dass sich die Kinder daran festhalten können (durchschnittliche Schulterhöhe). Die Kinder versuchen, sich durch das Überklettern dieser Seilbrücke in Sicherheit zu bringen.

Springkarussell: Ein Kind dreht sich auf einem Varussell (alt. Klavierstuhl, Drehscheibe etc) mit lang gestreckten Beinen. Die darum herumstehenden Kinder versuchen, im richtigen Moment über die Beine zu springen. (Variation für größere Gruppen: Das Kind führt einen langen Stab (z.B. drei zusammengefügte Schleuderhörner) mit sich im Kreis, über den die anderen Kinder springen.)



Ei-Protect: Die Teilnehmerinnen bilden Kleingruppen, die jeweils folgendes Material erhalten: 1 rohes Ei, 2 Luftballons, 1 Bogen Zeitungspapier, 1 Bogen Packpapier, 6 m Schnur, 4 Streifen Klebeband. Die Gruppen sollen mit diesem Material eine Verpackung herstellen, die es erlaubt, dass das Ei bei einem Sturz aus 1 m Höhe nicht kaputt geht. Im Rahmen einer Präsentation werden dann bewertet: Funktion, Design und Präsentationsform (TREIDE, S. in Olympische Jugend 12/1999).

Zeitungsmauer: Zwei Kinder halten ein großes Zeitungsblatt zwischen sich hoch. Ein Kind läuft (fährt auf dem Rollbrett, auf dem Roller...) durch diese Zeitungsmauer hindurch.

3.2 Einbindung in ein Fortbildungskonzept

Wie bereits erwähnt haben Erziehungseinstellungen der Eltern und ErzieherInnen einen deutlichen Einfluss auf die Entwicklung von Risikokompetenzen der Kinder. Das macht klar, dass es nicht damit getan sein kann, den Kindern die beschriebenen Praxisbeispiele anzubieten. Vielmehr gilt es, diese Praxis in ein Fortbildungssystem einzubinden, das die Toleranz von Eltern und Erzieherinnen in Bezug auf risikohaltige Bewegungssituationen thematisiert.

4. Perspektiven

Insgesamt ist festzustellen, dass mit der Risikostudie nicht nur wissenschaftlich unterstrichen wurde, dass die kompetente Durchführung risikohaltiger psychomotorischer Bewegungsangebote Risikokompetenzen erhöht. Darüber hinaus wurde auch gleich ein praxistaugliches Know-How entwickelt, wie solche Angebote strukturiert und inhaltlich ausgewählt sein sollten, um die gewünschten Effekte zu erzielen.

Eltern und ErzieherInnen, die im oben beschriebenen Sinn riskante Bewegungssituationen zulassen oder sogar fördern, können sich bestätigt fühlen. Wenn wir risikokompetente Kinder wollen, gibt es zur Risikobeteiligung keine Alternative.

Literatur:

- BEUDELS, W., BEINS, H. J., LENSING-CONRADY, R. (2003): „... das ist für mich ein Kinderspiel. Handbuch der psychomotorischen Praxis“, Dortmund 1994. 9.Aufl.2003
- HUNDELOH, H. (2002): Sicherheitsförderung im Schulsport. In: Friedrich, G. (Hrsg.), Sportpädagogische Forschung (S. 186-191). Hamburg: Czwalina.
- KAHL, R.(1992): „Das Schwinden der Sinne“, Filmdokumentation, NDR
- KUNZ, T. (1990): Psychomotorische Förderung - ein neuer Weg der Unfallverhütung im Kindergarten. Univ.-Diss, Frankfurt a.M.: Johann-Wolfgang-Goethe Universität.
- LENSING-CONRADY, R. (2001): Von der Heilsamkeit des Schwindels Gleichgewichtswahrnehmungen als Motor für Entwicklung und Lernen. Dortmund: Borgmann.
- OPP, G., FINGERLE, M. & FREITAG, A. (1999): Was Kinder stärkt. Erziehung zwischen Resilienz und Risiko. München: Reinhardt.
- VETTER, M., KUHNEN, U., LENSING-CONRADY, R.(2004): „Bonner Risikostudie“: Können gezielte Bewegungsangebote Risikokompetenzen stärken und Unfälle vermeiden?, Projekt-Abschlussbericht, Bonn
- ZIMMER, R.(1997): (Hrsg.). Bewegte Kindheit. Schorndorf: Hofmann.



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Stadt aktiv - Kindermobilität als Aufgabe der Kommune

Katja Naefe

Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche in Brühl

Die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche ist seit Ende der 1990er Jahre ein fest etablierter Aufgabenbereich bei der Stadt Brühl. Sie ist in Brühl in das kommunale Mobilitätsmanagement mit den Zuständigkeiten für den Umweltverbund integriert.

Auf diese Weise kann sehr gut die bestehende Zusammenarbeit mit den verschiedensten Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit (Polizei, Verkehrsunternehmen, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Kinderschutzbund, Schulen, Kindergärten, Fahrradhändler) genutzt und gebündelt werden. Die Verknüpfung zwischen planerischem Handeln, schulischer Mobilitätserziehung und Polizeiarbeit stellt ein wesentliches Handlungsfeld zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Im Mittelpunkt der Arbeit steht dabei die Förderung einer sicheren und eigenständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen.

Die Stadt Brühl, eine Mittelstadt mit ca. 46.000 Einwohnern, verfügt über eine kompakte Siedlungsstruktur und eine teilweise gut ausgebaute Infrastruktur für den Umweltverbund. Brühl wird auch als die Stadt der kurzen Wege bezeichnet, denn 90% der Einwohner wohnen maximal 2 km vom Ortskern entfernt.

Als Gründungsmitglied (1993) der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW weist Brühl ein komplett geschlossenes Radwegenetz von mehr als 60 km auf. Eine flächendeckende Radwegweisung, zahlreiche Fahrradständer im öffentlichen Bereich, eine Radstation und Bike & Ride Stationen an den Stadtbahnhaltestellen komplettieren das System. Ein engmaschiges Stadtbussystem mit ergänzenden Regionalbuslinien, ein gut ausgebautes Anruf-Sammel-Taxi-System, eine Stadtbahnlinie sowie der Anschluss an zwei Strecken der Deutschen Bahn bilden gute Voraussetzungen für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in Brühl. Darüber hinaus existiert das Angebot einer Car-Sharing Organisation.

Gründung der Brühler Kinderunfallkommission

Erstmals 1998 stellte die Kreispolizeibehörde im Rhein-Erft-Kreis die Verkehrsunfalldaten aufgliedert nach den einzelnen Kommunen dar, wodurch ein offener

Vergleich der einzelnen Städte ermöglicht wurde. In der Stadt Brühl lag die Verunglücktenhäufigkeit (pro Tausend Einwohner der Altersgruppe) der Kinder 1997 mit 5,57 am höchsten im Rhein-Erft-Kreis (4,22). Im Vergleich dazu lag der Durchschnitt im Land NRW bei 3,99. Zudem waren in Brühl die Verunglücktenzahlen seit Anfang der 1990er Jahre stetig gestiegen. Nachdem die Polizei (Dezernat GS3) der Stadtverwaltung eine langfristige Analyse der Kinderunfälle auf Brühler Stadtgebiet vorlegte wurde dringender Handlungsbedarf gesehen und ein Rahmenkonzept der vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit beschlossen. Als institutioneller Rahmen wurde die Brühler Kinderunfallkommission gegründet.

Mitglieder der Kinderunfallkommission sind Vertreter der

- Stadt Brühl: Fachbereich Stadtentwicklung, Straßenverkehrsbehörde, Schulamt
- Polizei: Dezernat GS3 des Rhein-Erft-Kreises, Örtliche Polizeiwache Brühl, Sachbearbeiter für Verkehrsangelegenheiten der örtlich zuständigen Polizeiinspektion, örtlich zuständige Verkehrssicherheitsberater der Polizei, Kommissariat Vorbeugung
- Kinderschutzbund Brühl

Bei Bedarf, insbesondere bei Bereisungen werden weitere Vertreter (Grünflächenamt, Tiefbauamt, Jugendamt, ADFC) hinzugezogen.

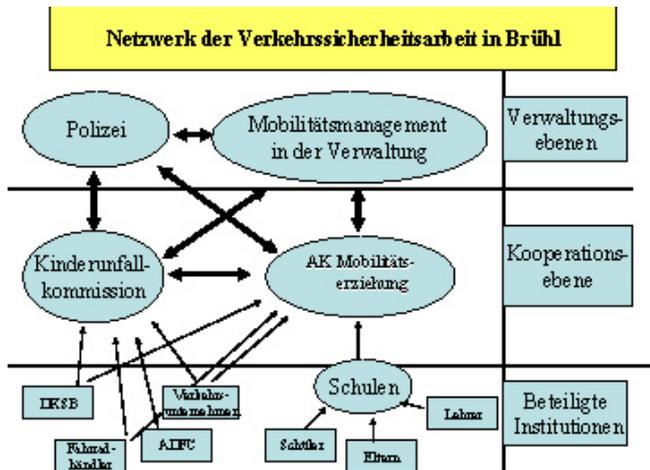
Aufgaben der Kinderunfallkommission sind:

- Örtliche Untersuchung aller Kinderunfälle und Erarbeitung von Vorschlägen zur Beseitigung von unfallbegünstigenden Faktoren im Straßenraum
- Analyse und Festlegung der Zielsetzungen und Schwerpunkte der Mobilitätserziehungs- und Verkehrsaufklärungsarbeit aller Träger
- Analyse und Festlegung der Zielsetzungen und Schwerpunkte für die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Stadt und der Polizei zur Verhütung von Kinderunfällen.

Die Kommission trifft sich in der Regel zweimal jährlich. Bei den Treffen werden die einzelnen Maßnahmen abgesprochen. Die Umsetzung erfolgt anschließend durch die einzelnen zuständigen Stellen. Zeitnah zu den Sitzungen finden anschließend die Bereisungen mit den Teilnehmern statt. Es werden die Unfallschwerpunkte untersucht und Vorschläge zur Beseitigung der unfallbegünstigenden Faktoren erarbeitet.

Das Netzwerk der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche ist in Brühl neben der Arbeit der Kinderunfallkommission darüber hinaus durch zwei Arbeitskreise zur schulischen Mobilitätserziehung („AK Grundschulen“ und „AK Weiterführende Schulen“) institutionell verankert.



Mobilitätserziehung

Die Mobilitätserziehung stellt einen wesentlichen Bestandteil des kommunalen Mobilitätsmanagements der Stadt Brühl dar. Es geht dabei nicht „nur“ um ein verkehrssicheres Verhalten, sondern um die Entwicklung eines verantwortlichen, umweltverträglichen Mobilitätsbewusstseins. Die einzelnen Maßnahmen der verschiedenen Institutionen im Bereich der Mobilitätserziehung sind in das kommunale Mobilitätsmanagement eingegliedert und somit auf lokaler Ebene gebündelt. Auf diese Weise kann in Zusammenarbeit mit den Schulen eine kontinuierliche Mobilitätserziehung realisiert werden. Mitglieder der schulischen Arbeitskreise sind die Vertreter/innen der Schulen, des Kinderschutzbundes, der Polizei, von Verkehrsunternehmen und die Stadtverwaltung. In der Regel finden zwei Treffen jährlich je Arbeitskreis statt. Die Arbeitskreise haben in erster Linie eine Koordinationsfunktion. Ihre Aufgaben im Einzelnen sind u.a.: Weitergabe der neuesten fachlichen und didaktischen Erkenntnisse, Abstimmung einzelner Aktionen (z.B. Schülerticket), Erfahrungsaustausch, Anbindung der Schulen an das ÖPNV-, das Fuß- und Radwegenetz, Kooperationen im Rahmen von Projekten und der Kontakt zu den außerschulischen Institutionen des Mobilitätsmanagements.

Maßnahmen und Aktionen der Verkehrssicherheitsarbeit in Brühl

Die Maßnahmen und Aktionen der Verkehrssicherheitsarbeit in Brühl basieren auf einer Reihe verschiedener Grundsätze:

Notwendig sind nicht spektakuläre Aktionen, sondern eine kontinuierliche und langfristige Arbeit.

Eine wirksame Verkehrssicherheitsarbeit ist nur durch einen integrativen Ansatz zu erreichen. Die Bereiche der Verkehrsplanung, der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsaufklärung müssen miteinander verzahnt werden, um ein möglichst effektives Ergebnis zu erzielen.

Die Aktivitäten der einzelnen Akteure im Bereich Verkehrssicherheit (Polizei, Schulen, ADFC, Kinderschutzbund, ADAC) müssen in Kooperation erarbeitet und umgesetzt werden.

Die Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung müssen reduziert werden, ohne den Freiraum für Kinder im Straßenraum einzuschränken. Kinder dürfen nicht aus dem Straßenraum verdrängt werden, sondern sie müssen vielmehr geschützt werden.

Förderung der eigenständigen Mobilität der Kinder.

Die einzelnen Maßnahmen werden dabei aufgeteilt auf die vier Säulen: Verkehrsüberwachung/Ahndung, Verkehrsraum- und Wohnumfeldgestaltung, schulische Mobilitätserziehung und Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit. Zu den Schwerpunkten der Verkehrsüberwachung zählen in Brühl Geschwindigkeitskontrollen im Bereich von Kindergärten und Schulen, Überwachung der Autofahrer an Fußgängerüberwegen, Gurt- und Kindersitzkontrollen und eine verstärkte Überwachung des ruhenden Verkehrs in Zusammenhang mit der Gefährdung von Fußgängern. Als Grundlage für die verkehrsplanerischen Maßnahmen dient die Kinderunfallsteckkarte. An Hand derer werden alle Unfallstandorte bereist und vor Ort konkrete Verbesserungsvorschläge erarbeitet. In einer weiteren Maßnahme wurden alle Fußgängerüberwege und Querungsstellen im Stadtgebiet einem Sicherheitsscheck unterzogen, wobei die Beseitigung von Sichthindernissen zwischen Autofahrern und Kindern im Mittelpunkt steht. Die Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit, die eine langfristige Verhaltensänderung bewirken sollen, bilden den dritten Baustein der Brühler Verkehrssicherheitsarbeit. Dazu gehören neben der Präsenz bei Veranstaltungen, der Organisation von Verkehrssicherheitstagen, der Pressearbeit insbesondere die Maßnahmen im Rahmen der schulischen Mobilitätserziehung.

Beispielhafte Radfahrprojekte im Rahmen der schulischen Mobilitätserziehung

Radfahrpooling:

Unter Radpooling versteht man die Bildung von Fahrge-
meinschaften auf dem Weg zur Schule. Sie ermöglichen
es den Schülern gemeinsam per Fahrrad zur Schule zu
kommen – unter Anleitung und Aufsicht erfahrener Rad-
fahrer. Ziel des Projektes ist es, den neuen Schulweg für
die Schulwechsler von der Grundschule zur weiterfüh-
renden Schule einzuüben, die Schüler für die Gefahren
im Straßenverkehr zu sensibilisieren, das Erlernen der
Verkehrsregeln und die frühzeitige Fahrradnutzung bei
den Kindern zu fördern. Die Aktion wird von der Stadtver-
waltung koordiniert und in den ersten zwei Wochen nach
Schulbeginn durchgeführt. An den ersten Tagen wird die
Aktion von Polizisten begleitet.

Fahrradsicherheitschecks:

Seit 1998 finden an allen Brühler weiterführenden Schu-
len in den Klassen 5-10 in Kooperation mit der Stadt
Brühl, Schulen, Polizei und örtlichen Fahrradhändlern
Fahrradüberprüfungen statt. Es geht dabei nicht darum,
die Schüler zu „erwischen“, sondern präventiv Sicher-
heitsmängel aufzudecken und möglichen Unfällen
vorzubeugen. So werden kleinere Reparaturen vor Ort
von den Fahrradhändlern übernommen. Bei größeren
Mängeln wird den Schülern eine speziell entworfene
„Mängelkarte“ für die Eltern ausgestellt, nach der die
Fahrräder zu reparieren sind. Ziel der Aktion ist in erster
Linie, den Anteil der Kinder und Jugendlichen, die mit
verkehrssicheren Fahrrädern unterwegs sind, zu erhö-
hen sowie die Vermittlung, welche Bestandteile zu einem
verkehrssicheren Fahrrad gehören.

Ergebnisse der vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit

Die mehrjährigen Erfahrungen aus der Zusammenarbeit
der Stadt Brühl und der Polizei haben gezeigt, dass eine
Vernetzung der Träger der örtlichen Verkehrssicher-
heitsarbeit Synergieeffekte freisetzt, die sich positiv auf
das Kinderunfallgeschehen auswirken. Die Vorteile der
Institutionalisierung und Vernetzung liegen in folgen-
den Punkten: Die Bündelung der bisher z.T. isolierten
Maßnahmen zu einem abgestimmten Konzept, die ge-
meinsame Nutzung der finanziellen Ressourcen, eine
intensivere Einbeziehung der Schulen, Ideenvielfalt, die
Nutzbarmachung einzelner Erfahrungen für die kommu-
nale Arbeit und die Bewusstseinsbildung bei Planern und
Politikern für eine integrierte Verkehrssicherheitsarbeit.

Bis Ende 2004 stand der Stadt Brühl als messbarer Er-
folgsindikator für die vernetzte Arbeit und die zahlreich
durchgeführten Maßnahmen und Aktionen die Entwick-

lung der Kinderunfallzahlen in Brühl zur Verfügung. Nach
Einsetzung der Kinderunfallkommission sind die Unfall-
zahlen deutlich zurückgegangen. Während 1999 der
Anzahl der verunfallten Kinder in Brühl bei insgesamt 39
lag, so ist die Zahl in den Jahren 2003 und 2004 auf 20
gesunken.

Neben der Entwicklung der Kinderunfallzahlen weisen
die Absatzzahlen des Schülertickets in den letzten drei
Jahren ebenfalls einen deutlich positiven Trend auf. Die
Stadtwerke Brühl, als Betreiber des Stadtbussystems,
konnten von Februar 2003 bis März 2005 einen Anstieg
von über 21% erzielen.



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Stadt aktiv - Kindermobilität als Aufgabe der Kommune

Thomas Adrian

Verkehrssicherheitsarbeit in Hamburg rund um das Fahrrad

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat im Rahmen ihrer Verkehrssicherheitsarbeit in den vergangenen Jahren zwei neue Projekte gestartet, bei denen das Radfahren im Mittelpunkt steht.

FAHR RAD MOBIL - Projekte im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung der Sekundarstufe 1



Die schulische Verkehrserziehung ist auf Basis von Rahmenplänen als eigenständiges Aufgabengebiet im Unterricht der Grundschulen, der Haupt- und Realschulen, der Gesamtschulen und der Gymnasien in Hamburg verankert. Beginnend beim Schulwegtraining in der 1. Klasse, über die Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4, bis hin zu Projekten in der Sekundarstufe 1, lernen Kinder und Jugendliche, sich als Fußgänger, Roller- und Radfahrer, Mitfahrer im Auto, Benutzer von Bus und Bahn und motorisierte Zweiradfahrer/Mofafahrer im Straßenverkehr selbstständig, sicher, flexibel, mitverantwortlich und umweltbewusst zu verhalten. Neben der Erziehung zu sicherem und umsichtigem Verhalten im Straßenverkehr sind die Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, die Förderung des Radfahrens und die kritische Auseinandersetzung mit der Verkehrssituation im Schul- und Wohnumfeld gleichberechtigte Inhalte des Unterrichts.

In Zusammenarbeit von Schule und Polizei (Hamburg verfügt über ca. 70 hauptamtliche Polizeiverkehrslehrer) findet in den 3. und 4. Klassen (8 bis 10-Jährige) aller

Grundschulen die Radfahrausbildung mit theoretischen und praktischen Lerninhalten statt. Während in der 3. Klasse in der Turnhalle im „Schonraum“ das sichere Radfahren geübt wird, wird in der 4. Klasse in Kleingruppen die Radfahrausbildung im Straßenverkehr fortgeführt.

Auch mit Blick darauf, dass 11 – 14 Jahre alte Kinder überwiegend als Radfahrer unterwegs sind, wenn sie im Straßenverkehr verunglücken, wurde zum Schuljahr 2003/2004 mit dem Projekt „Fahr Rad Mobil“ ein neues Angebot für die Sekundarstufe 1 konzipiert. Die Fahrradprojekte sind keine Fortführung der Radfahrausbildung wie in Klasse 4, sondern sind eine Erweiterung mit einem anderen Ansatz. Im Mittelpunkt steht nicht das Üben im Straßenverkehr, sondern das Erforschen des Straßenverkehrs – ein anderer Zugriff, um Regeln und sicheres Verhalten einsichtig zu machen. Keine Belehrung, sondern die Reflektion über den Straßenverkehr durch Erkundungen, Beobachtungen und Schlussfolgerungen für eigenes (sicheres) Verhalten steht im Vordergrund. Als Lernform werden primär „Forschervorhaben“ angeboten, bei denen sich die Schülerinnen und Schüler ihre Themen bzw. die Lerninhalte eigenständig erarbeiten.

Die Projekte werden in der Regel für eine Woche konzipiert und eigenverantwortlich von den Schulen durchgeführt. Die Polizei unterstützt die Projekte jeweils im Umfang von ca. 8-10 Stunden, andere Partner, wie beispielsweise der ADFC kommen bei einzelnen Projekten dazu. Interaktives Lernen wird – nicht nur im Rahmen der Projekte – durch die Software „Beiki“ ermöglicht. Neben umfangreichen Materialien für die Schulen wurde ein Schülerheft konzipiert.

Im Schuljahr 2004/05 wurden 152 Projekte mit ca. 5.600 Schülerinnen und Schülern durchgeführt.

Auch wenn es für eine Bewertung sicherlich zu früh ist, haben alle Beteiligten eine zusätzliche Motivation dadurch gewonnen, dass die Zahl der Kinder, die aus der Altersgruppe der 11-14jährigen mit dem Rad verunglückten, in 2005 (204 Verunglückte) gegenüber 2004 (233) gesunken ist, dies gegen den sonstigen Trend bei Fahrradunfällen.

Weitere Informationen gibt es hier:

www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/welcome.htm

www.fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/inneres/aktuelles/top-themen/verkehrssicherheit/start.html

Fahrradsicherheitsaktion „Schon gecheckt“

Um das Rad fahren in Hamburg noch attraktiver und sicherer zu machen, haben die Behörde für Inneres, die Behörde für Bildung und Sport, die Landesunfallkasse Hamburg, der ADFC, verschiedene andere Organisationen, die Zweiradmechaniker-Innung und der Fachhandel 2004 die Aktion „Schon gecheckt“ gestartet. Im Oktober 2004 und 2005 fanden jeweils Aktionswochen statt. Im Herbst 2006 wird es eine Wiederholung geben.

Im Mittelpunkt der Aktion stehen kostenlose Fahrrad-Sicherheitschecks, welche ca. 50 Fahrradhändler in Hamburg und dem Umland, Polizei, Schulen und der ADFC durchführen. Hierfür wurde extra eine Checkliste konzipiert. Im Oktober 2005 wurden so etwa 5.000 Fahrräder überprüft. Daneben gibt es zahlreiche Infos rund um das Rad und den Straßenverkehr. Jeder, der sein Fahrrad überprüfen lässt, nimmt an einem Gewinnspiel teil und kann wertvolle Preise gewinnen, z.B. wurden Fahrräder verlost, die von der Fa. Kettler zur Verfügung gestellt wurden. Auch die Fa. 3M unterstützt die Aktion durch die Produktion von reflektierenden Plaketten.

Die Polizei begleitet die Aktion zusätzlich durch verstärkte Verkehrskontrollen, auch durch ihre Fahrradstaffel. Der ADFC Hamburg betreut die Homepage zur Aktion, auf der umfangreiche Informationen zur Verfügung gestellt werden: www.schon-gescheckt.de





Bewegung ist Lernen - Lernen ist Bewegung

Nicht nur Kinder brauchen ausreichende Bewegung zum Lernen, auch Erwachsene brauchen die Bewegung, um sich zu konzentrieren, um viele neue Ideen aufzunehmen und zu verarbeiten.

Beim Fahrradkongress wurde nicht nur viel theoretisch besprochen, sondern auch zwischendurch körperlich erlebt:

Klopfmassage am Freitag Abend:

Undankbarer Zeitpunkt am späten Nachmittag noch einen Vortrag zu halten. - Referentin wie auch Zuhörer sind schon müde. - Da verhilft eine kurze Selbstmassage zu neuer Spannkraft und Aufnahmefähigkeit.

Bewegter Tagesstart am Samstag Morgen:

Auf Pedalos und Balancebrettern konnten die TeilnehmerInnen ihr eigenes Gleichgewichtssystem testen und ihre Koordinationsfähigkeit schulen.

Kinder brauchen zum Radfahren:

- ein gutes Körpergefühl
- ein präzise funktionierendes Gleichgewichtssystem
- schnelles Reaktionsvermögen
- räumliche Orientierung
- und Spaß an der eigenen körperlichen Bewegung.

Diese Voraussetzungen erspielen sich die Kinder in ihrer gesamten Entwicklung von Geburt an. Radfahren lernen beginnt nicht mit 4 oder 6 Jahren, sondern schon im Mutterleib, wenn sich der Bewegungssinn und der Tastsinn entwickeln.





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Exkursionen





Bewegungsräume für Kinder Radtour zu Spielflächen in Bremen

Jürgen Brodbeck

Aktionsräume in der Stadt

- Kinder eignen sich ihr Wohnumfeld an - Aktionsraumstudie
- Konzept „Spiel & Bewegung im öffentlichen Raum“
- Gemeinschaftsaktion „SpielRäume schaffen“
- Initiative „Leben und Spielen im Buntentor“
- Straßenspiel - Beteiligungsprojekt

Jürgen Brodbeck, SpielLandschaftStadt e.V., Homer Heerstr.19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55



Tendenzen Moderner Kindheit

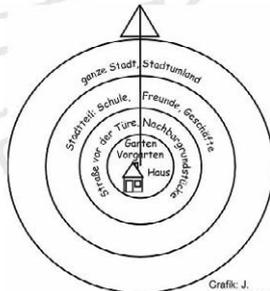
- Abnahme der Kinderdichte
- Öffentliche Räume sind anders besetzt
- Von Drinnen nach Draußen
- Ghettosierung
- Pädagogisierung
- Verinselung Kindlicher Lebensräume
- Monofunktionales Spielgerät / Spielzeug
- Welt aus zweiter Hand

Jürgen Brodbeck, SpielLandschaftStadt e.V., Homer Heerstr.19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55



Kinder eignen sich ihr Wohnumfeld an

- Mit zunehmendem Alter erobern sich Kinder in zunehmenden Radien ihr Wohnumfeld
- Hauptverkehrsstraßen wirken als starke Barrieren
- Kinder spielen nicht nur auf dafür vorgesehenen Flächen
- Kinder spielen da draußen, wo sie spontan mit anderen Kindern zusammentreffen



Craffik: J. Brodbeck, 2000

Jürgen Brodbeck, SpielLandschaftStadt e.V., Homer Heerstr.19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55



Konzept „Spiel und Bewegung im öffentlichen Raum“

- Von der Bremer Jugendsenatorin entwickelt,
- Öffentliche Spielplätze reichen für die Bedarfsdeckung nicht aus,
- Schulhöfe, hausnahe Spielplätze, Spielräume, Aktionsräume werden mitberücksichtigt,
- Kinder- und Familienfreundlichkeit ist eine Querschnittsaufgabe,
- Stadtweite Beteiligung zum Konzept 2002 / 2003

Jürgen Brodbeck, SpielLandschaftStadt e.V., Homer Heerstr.19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55



Aktionsräume in Bremen



Aktionsraum in Bremen-Aumund
Quelle: team2, Aktionsräume in Bremen

Jürgen Brodbeck, SpielLandschaftStadt e.V., Homer Heerstr.19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55



Gemeinschaftsaktion „SpielRäume schaffen“

- Gemeinschaftsaktion der Bremer Jugendsenatorin und des Deutschen Kinderhilfswerkes:
- Der Förderfonds bietet bis 2.600,- € pro Projekt und Jahr,
- Das Mobil-Team kommt vor Ort und berät und unterstützt in allen Fragen, die bei SpielRaum-Projekten auftauchen,
- Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit unter dem Motto: „Wer wachsen soll, braucht Platz“ wird für die Sache der Kinder geworben.

Jürgen Brodbeck, SpielLandschaftStadt e.V., Homer Heerstr.19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55





Projekte der Initiative

JUCHUU!!!
Ab sofort kann das Außengelände des KTH Hardenbergstraße außerhalb der Kindergarten-Öffnungszeiten öffentlich genutzt werden!
Konkret heißt das:
Werktags ab 16.30, am Wochenende und feiertags ab ca. 10:00 h. dürfen Kinder von Null bis 12 Jahren mit ihren Begleitpersonen auf dem Gelände spielen. Das Tor an der Hardenbergstraße wird offen sein.
Wir brauchen aber noch Unterstützung von Eltern und Großeltern, die auch bereit sind, sich am Schlüsseldienst zu beteiligen.

Spiel.Landschaft.Stadt e.V., Horner Heerstr. 19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55

Beispiel: Elterninitiative im Buntentor

- Jahrhundertwende 19./20. J.
- Starke Verkehrsbelastung
- Hohe städtische Dichte
- Hohe Fluktuation
- Kein öffentlicher Spielplatz

Spiel.Landschaft.Stadt e.V., Horner Heerstr. 19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55

Straßenspiel-Beteiligungsprojekt

- Fragebogenaktion Herbst 2003
- Zukunftswerkstatt am 6.3.2004 mit einem Straßenmodell von Dr. Esther Berndts
- Konsens in der Straßengemeinschaft
- Gründung einer Planungsgruppe
- Hintergrundgespräche mit zuständigen Ämtern

Spiel.Landschaft.Stadt e.V., Horner Heerstr. 19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55

Initiative „Leben und Spielen im Buntentor“

- Aus Anlass eines Spielplatz-Verkaufes gegründet
- Elterninitiative, trifft sich alle 1 bis 2 Monate
- Projekte:
 - Vorschläge für neue Spielflächen
 - Öffnung eines Kindergarten-Geländes
 - Umnutzung eines Supermarkt-Parkplatzes
 - Straßenspiel-Beteiligungsprojekt

Spiel.Landschaft.Stadt e.V., Horner Heerstr. 19, 28359 Bremen, Tel.: 0421 / 242 895 55





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Bremen im Mittelalter - eine kindgerechte Stadtführung

Sarah Harjes-Fritzsche

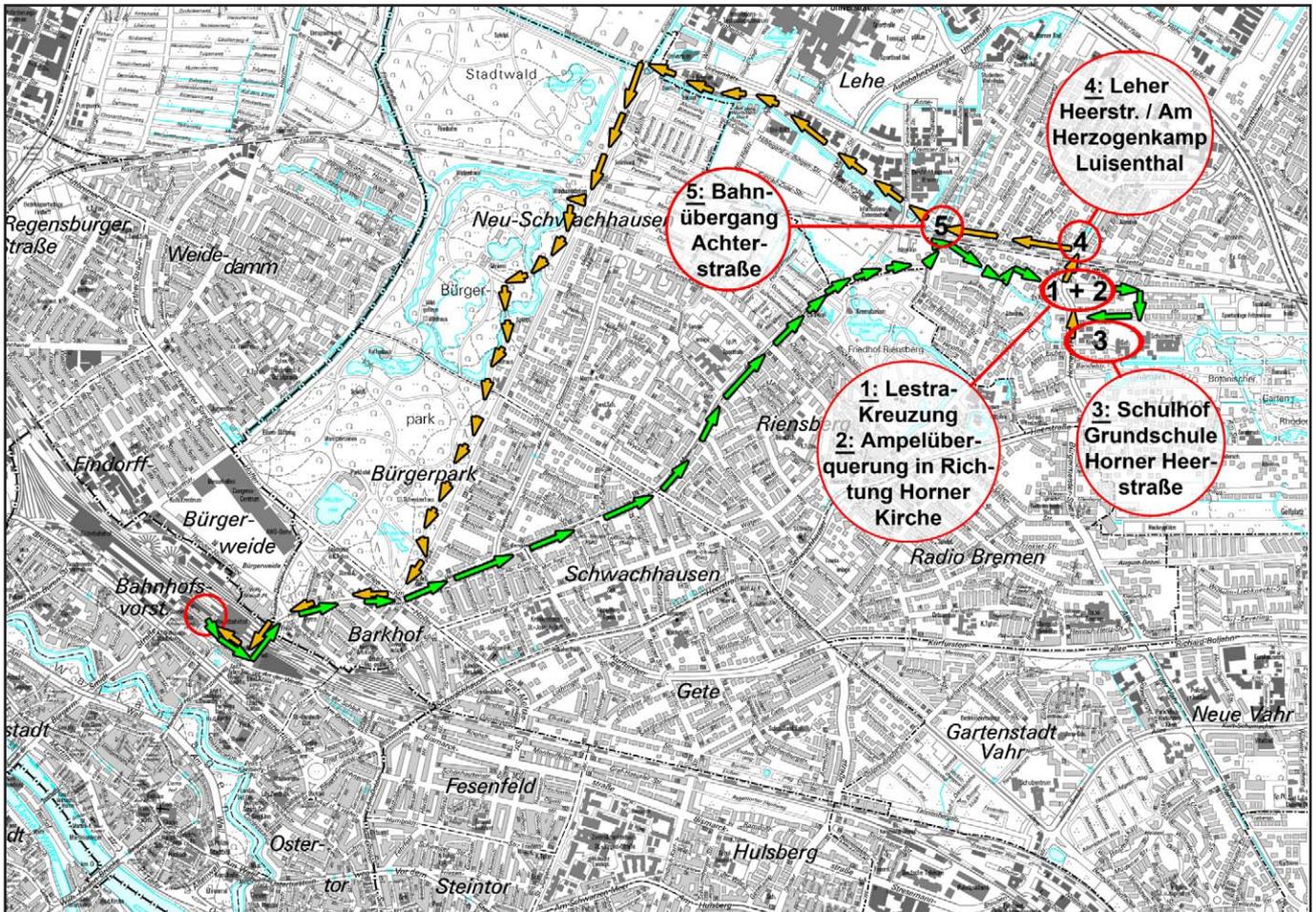




Schulwegeplan Horn-Lehe mit dem Rad erfahren

Birgit Klose, Hans-Henning Wirtjes

Radtour in den Bremer Stadtteil Horn/Lehe mit Besichtigung einiger markanter Verkehrspunkte aus dem Schulwegeplan, der mit SchülerInnen der Grundschule an der Horner Heerstraße erarbeitet wurde (siehe auch Seite 66).





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Fazit und Ausblick





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Forum 1

[Bewegt in die Zukunft - Nachhaltige Mobilität im Kindergarten](#)

- Freude an der Bewegung wecken
- Eltern motivieren, sich mehr mit ihren Kindern zu bewegen
- Unterstützung der ErzieherInnen
- Ausblick: möglichst alle Zielgruppen (Eltern, Kinder, PädagogInnen) einbeziehen

Forum 3

[Früh übt sich - Radfahrausbildung in der Grundschule](#)

- Mobilitätserziehung besser in die LehrerInnen-Ausbildung einbinden
- Mobilitätserziehung in der gesamten Schulzeit verankern
- Radfahren muss als ganzheitliche Ausbildung durchgeführt werden
- Ausbildung zur Radfahrprüfung auch im Realraum durchführen

Forum 4

[Wie die radelnde Familie Trendy wird - ein Ideenworkshop](#)

- Weck das Kind in Dir - Tod dem moralischen Zeigefinger
- Nicht in Paragraphen und Infrastruktur denken, sondern in Lebenswelten/Lebensstildesign

Forum 5

[Kinderunfälle mit dem Rad - Erkenntnisse aus der Unfallstatistik](#)

- STVO-Anpassung an Verkehrsrealität
- Unfalldaten mit Bezugsgröße (ModelSplit)
- Unfallanalyse (Situation und Befragung)
- Kontrolle und Aufklärung - Hauptunfallursachen
- Zielgruppe: Erwachsene

Forderungen aus den Foren

Forum 7

[Mit Rad und Maus - Radfahren Lernen am PC](#)

- Breite Einsatzmöglichkeit vorsehen (z.B. Medien-/ IT-Unterricht, Klassenreise, Projektwoche, offene Unterrichtsformen, Kunstunterricht)
- Software kann nicht aus der Hand gegeben werden (Persönliche Einführung/ Betreuung, z.B. Eltern einbinden)
- Vorteil: Software bietet mehr als Arbeitsblätter (inhaltliche Zusammenhänge, Interaktion)

Forum 8

[Lebe wild und gefährlich - Konsequenzen aus der Bonner Risikostudie](#)

- Risiko zulassen
- Psychomotorik muss frühestmöglich gefördert werden, um Risikokompetenz zu ermöglichen
- durch Risikokompetenz sinkt Unfallgefahr
- Risiko ist nicht gleich Gefahr
- Fahrradtraining beginnt nicht mit dem Fahrrad (Roller vor Rad)

Forum 10

[Stadt aktiv - Kindermobilität als Aufgabe der Kommune](#)

- Bedeutung von Ressourcen (Zeit, Geld, Arbeitsaufwand)
- Bedeutung von Politik und „Promotoren“ (Kümmerer, Treiber), Engagement
- Vernetzung aller Träger, Beteiligter, Themen zwischen Bund-Land-Kommune
- Einbeziehung der Eltern



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Podiumsdiskussion

Podiumsgäste

Juliane Krause, Plan und Rat Braunschweig

Rudolf Lensing-Conrady, Institut für angewandte Bewegungsforschung Bonn

Gerhard Schulze, Direktionsleiter der Verkehrs- und Wasserschutzpolizei, Bremen

Katharina Anane, Pädagogisches Projekt Mobilität, ADFC Bayern

Michael Fröhlich, Jugendreferent, ADFC Heidelberg

Mareile Stanjek, Moderation





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Ausblick

Sigrun Bösemann, Herrad Höcker

Bewegungsräume von Kindern sind weitgehend verschwunden! Der fließende und ruhende motorisierte Verkehr beherrscht viele Städte und verhindert, dass Kinder sich mit dem Fahrrad oder zu Fuß selbstständig fortbewegen können. Gleichzeitig bewegen sich Kinder wie Erwachsene insgesamt immer weniger. Wegen der vermeintlich höheren Sicherheit und aus Gewohnheit bringen viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto bis zur Kindergarten- oder Schultür. Das Thema Bewegungsmangel ist in aller Munde - gesundheitliche Probleme sind die Folge. Manche Eltern melden ihre Kinder im Sportverein an, trauen ihnen aber nicht zu, den Weg dahin selbstständig gehen oder fahren zu können. Eine lebensnahe, auf Unabhängigkeit ausgerichtete Mobilität wird dadurch verhindert. Kinder, die mit dem Rad unterwegs sind, haben hingegen vielfältige Chancen, gesünder zu sein, besser zu lernen und ihre Umwelt unmittelbar zu erleben.

Die Notwendigkeit, aber auch die Chancen eines interdisziplinären Konzepts zur Verbesserung dieser Situation wurden auf dem Kongress auf breiter Basis bestätigt. Allerdings auch die damit verbundenen Probleme.

Kinder im Blickpunkt

Eine Prämisse für jede weitere Arbeit muss die Erkenntnis sein, dass es das verkehrssichere Kind nicht gibt. Es muss ein Bewusstsein entstehen, dass Kinder keine kleinen Erwachsenen sind, sondern dass sie aufgrund ihrer Entwicklung besondere Bedürfnisse haben und Anforderungen an den alltäglichen Verkehr stellen, an denen sich Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit orientieren müssen - nicht umgekehrt. Denn – wie sowohl Juliane Krause als auch Renate Zimmer in ihren Beiträgen aus unterschiedlichen Disziplinen heraus ausführen – für jüngere Kinder sind alle Wege Spielwege, sind Spiel und Bewegung eine Einheit. Daran kann man per Verordnung nichts ändern.

Kinder brauchen natürliche und städtische Bewegungsräume, um ihre Sinne und Motorik optimal entwickeln zu können und Erwachsene, die ihnen Gelegenheiten geben, diese Orte zu entdecken und zu erkunden. Einschätzbare Risiken gehören auch für Kinder zum Leben und sind nicht mit unkalkulierbaren Gefahren gleichzusetzen. Die Entwicklung von Risikokompetenz kann

nur gelingen, wenn Kinder auch etwas riskieren dürfen, sich „am Risiko erproben“ und selbst die richtige Balance zwischen Tollkühnheit und Ängstlichkeit finden. Aus diesem Grund sind zum Beispiel Kinderräder mit Stützrädern nicht zu empfehlen, da sie eine falsche Sicherheit vortäuschen. Hinfallen gehört dazu und muss ebenfalls „gelernt“ werden. Ansonsten wachsen die Kinder leicht zu Erwachsenen heran, die eben tollkühn oder übervorsichtig sind, weil sie den Umgang mit dem Risiko nicht in der entsprechenden Entwicklungsphase lernen durften.

Schon im Kindergarten ist mit dem psychomotorischen Training z. B. mit Rollern zu beginnen und in der Grundschule mit einer konsequenten Radfahrausbildung fortzusetzen. So kann die Radfahrkompetenz der Kinder verbessert werden. Das umfassendere Thema Mobilität muss in älteren Jahrgängen konsequent weitergeführt werden und darf keinesfalls nur unter dem Stichwort „Verkehrserziehung“ abgehandelt werden (vgl. hierzu den Beitrag von Volker Briese). Die Auseinandersetzung mit Energie- und Umweltaspekten, dem Thema „Zeit“ sowie Sport und Gesundheit sind Bereiche, die den Jugendlichen auch eine Selbstverortung in der Gesellschaft ermöglichen.

Empfehlenswert sind auch Schul- und Freizeitprojekte, die über den reinen Sicherheitsaspekt hinausschauen und ein positives Lebensgefühl rund ums Fahrrad vermitteln.

Das Fahrradfahren bietet Gelegenheiten, Freude zu erleben, mit Freunden sich und die Welt zu erfahren; je mehr davon, desto besser für die Entwicklung der Kinder. Dazu gehört, dass Kinder „losgelassen“ werden, nicht nur Freiraum erhalten, sondern auch Freiheiten, die ihnen - ohne permanent kontrolliert zu werden – ihre Geheimnisse lassen. Ein überbehütetes Kind hat dazu kaum Gelegenheit und wird nur schwer ein positives Selbstbild entwickeln können.

Verkehrs- und andere Stadträume müssen so gestaltet werden, dass Kinder sich zu Fuß und mit dem Fahrrad kindgemäß in ihnen bewegen können, und dass sie ausreichend Platz für ihre Aktivitäten finden. Kinder sollten in Planungsprozesse selbstverständlich mit einbezogen werden. Ihre Sichtweise, Kreativität und Offenheit kann zu innovativen Lösungen führen.

Nicht zu vernachlässigen sind dabei die Wohnquartiere: Im nachmittäglichen Berufsverkehr und in der Nähe der Wohnung verunglücken nach wie vor die meisten Kinder! Nur in gemeinsamer Anstrengung können hier die Wege und Plätze der Kinder sicherer gemacht werden – im übrigen auch zum Vorteil erwachsener Radfahrer und Fußgänger.

Das Projektmanagement

Als ein wichtiger Erfolgsfaktor für das Gelingen von Projekten, wurde in den Foren immer wieder die Bedeutung von Kooperationen mit verbindlichen Zuständigkeiten für die einzelnen Partner und Akteure genannt. Eine zentrale Forderung der KongressteilnehmerInnen war daher, dass auf den verschiedenen Ebenen personelle Zuständigkeiten für die Kinder-(Fahrrad-) Mobilität geschaffen werden, um eine größere Nachhaltigkeit und Transparenz zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für Bund, Länder und Kommunen, die Polizei, die Schulen und Schulbehörden, Kindergärten und die Politik, sollte aber weitere Einrichtungen und Vereine keinesfalls ausschließen.

Diese müssen gemeinsam Konzepte erarbeiten und aufeinander abstimmen. Das Thema darf nicht länger dem Zufallsprinzip und der ausnahmsweisen Betätigung Einzelner überlassen werden. Kindermobilität sollte als eine Querschnittsaufgabe begriffen werden, bei der die Kommunen mit den Schulen, Kindergärten, Verbänden, Polizei, Unfallkassen, Eltern, Bewohnerinitiativen etc. zusammenarbeiten. Projekte zur Kindermobilität müssen zum Standardangebot der Städte werden. NRW beispielsweise strukturiert die Zusammenarbeit von Schulen und Kommunen insofern, als jede Schule einen Radverkehrskordinator ernennen muss, der mit der Kommune zusammenarbeitet.

Ferner sollte die Finanzierung von Projekten und Maßnahmen zur Sicherung der Mobilität von Kindern mit dem Rad und zu Fuß als gesellschaftliche Regelaufgabe verstanden werden. Zur Verstetigung einer Entwicklung ist es nötig, dass eine übergeordnete Verankerung erfolgt, seien es Gesetze, die Agenda 21, eine kontinuierliche nationale Förderung mit stabiler Finanzierung, eine kontinuierliche (übergeordnete) Institution, die begleitet, berät und/oder evaluiert wie zum Beispiel Sustrans in Großbritannien.

Systematische Evaluationen scheinen in den wenigsten Projekten durchgeführt zu werden. Hier könnte ein gewisser Nachholbedarf liegen, denn eine solide Dokumentation der Ergebnisse – ob angenehm oder nicht – sind

für Nachhaltigkeit und die Verbesserung von Konzepten unerlässlich. Gleichzeitig erlauben sie eine fundierte Öffentlichkeitsarbeit und können die Weiterführung von Maßnahmen gegenüber Politikern und Geldgebern begründen.

Unzureichende Unfallstatistiken ohne Bezugsgrößen, die Unfallhergänge und -ursachen zudem kaum erfassen, sind ein spezieller Bereich, der verbessert werden sollte.

Bei allen Varianten der Öffentlichkeits- und Motivationsarbeit sollte man sich generell nicht nur mit reinen Sachargumenten an Verstand und Vernunft wenden, sondern emotionale Aspekte in gleichem Maße mitberücksichtigen. Durch die Nutzung moderner Medien und des Internets können Modelle, Methoden und Techniken auf breiter Basis und kostengünstig publiziert werden, was wiederum zu einer besseren Vernetzung beiträgt.

Akteure und Zielgruppen

Der Kongress beschäftigte sich in seinen Foren teilweise gezielt mit einzelnen Akteursgruppen. Dies geschah nicht nur im Sinne von Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung von Projekten und Maßnahmen, sondern auch mit der Intention, besondere Motivationen und Barrieren herauszuarbeiten. Denn im Prinzip sind sich ja alle einig darüber, dass die Kinder frei und unbeschwert Rad fahren können sollen, aber.....

- So dürfte es wenig erfolgreich sein, Eltern einfach nur in ihrer zentralen Rolle als Vorbilder anzusprechen. Vielmehr muss den Eltern selbst der Spaß am Fahrradfahren (wieder) vermittelt werden, sowie andere Vorteile, wie z. B., wenn ein Kind selbstständig mit dem Fahrrad zu Freunden, Schule usw. fahren kann und nicht ständig mit dem Auto „kutschiert“ werden muss.
- Gleiches gilt für alle Erwachsenen: Sie müssen sich zwar in ihrem Verhalten zugunsten von Kindern einschränken, v. a. beim motorisierten Individualverkehr, dies dürfte aber in weiten Bereichen gleichzeitig ein Gewinn für sie selbst sein. Denn auch für viele Erwachsene gilt, dass sie sich zu wenig bewegen und den Spaß an der Bewegung verloren oder vergessen haben. Häufig fällt außerdem das Argument, keine Zeit zu haben, um mit dem Fahrrad statt dem Auto zu fahren. Erfahrungen aus Marl weisen (wenig überraschend) darauf hin, dass diejenigen Erwachsenen in Ämtern, Schulen usw., die selbst Fahrrad fahren, entsprechende Mobilitätsprojekte ungleich stärker und kompetenter unterstützen als reine Autofahrer.
- Schule muss sich aus dem Raum Schule hinausbewegen in den Lebensraum ihrer Schüler. Hier liegen besonders Chancen für Ganztagschulen, die über das

traditionelle „Schullernen“ auch „Freizeitlernen“ anbieten können, müssen, dürfen und den Klassenverband leichter auflösen können. Dabei sollte nicht immer ein vorgegebenes Lernziel angestrebt werden, sondern Zeit zum Genießen, Erleben und einfach Erfahrungen sammeln sein. Die Erziehung zu einer nachhaltigen Mobilität ist in die Ausbildung der ErzieherInnen und LehrerInnen verbindlich aufzunehmen.

- Umgekehrt müssen Akteure aus Vereinen, Verbänden u. a. selbst initiativ sein und Projekte entwickeln, die den Bedingungen von Schulen, Kindergärten oder sonstigen Adressaten gerecht werden. Gerade bei einem interdisziplinären Thema wie diesem ist ein Hineindenken in die jeweils anderen Partner dringend geboten. Ein reines Angebotsverhalten genügt hier nicht.
- Bei der Polizei ist ebenfalls ein umfassenderer Blick auf das Thema gefordert, der nicht nur die Sicherheitsfragen berücksichtigt. Für ihren eigentlichen Arbeitsbereich wurde ein differenzierterer Umgang mit Unfallstatistiken gefordert.
- Kinder müssen grundsätzlich an Planungsprozessen und der Auswertung von Projekten beteiligt werden. Dadurch tragen sie nicht nur zu kindgerechteren Lösungen bei, sondern übernehmen auch selbst Verantwortung und lernen ihrerseits die Bedingungen des Umfelds kennen. Kinderparlamente – soweit sie existieren - dokumentieren dies auf breiter Basis.

Fazit

Auf dem Kongress wurden zahlreiche konkrete Projekte präsentiert, die zeigen, wie und wo Bedingungen ganz pragmatisch und handfest verbessert werden können. Schnelle (Patent-) Lösungen gibt es jedoch nicht, eher im Gegenteil: Geduld und Spucke, Kondition und langer Atem sind angesagt, um zu tragfähigen Kooperationen zu kommen, die nötige Finanzierung zu sichern (meist immer wieder von Neuem), Akteure im Umfeld der Projekte zu überzeugen, Sonderwünsche zu integrieren, gesetzliche Auflagen zu erfüllen und generell Überzeugungsarbeit bei PolitikerInnen, Eltern, LehrerInnen, ErzieherInnen und Hinz & Kunz zu leisten. In diesem Sinne ist Interdisziplinarität nicht nur hilfreich, sondern auch mit sehr viel Arbeit verbunden. Am wenigsten Probleme machen meist die Kinder.





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Anhang





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Freitag, 10 März 2006

- 10.00 Uhr Exkursionen:
1. **Bewegungsräume für Kinder - Radtour zu Spielflächen in Bremen**
Jürgen Brodbeck, Spiellandschaft Stadt, Bremen
2. **Bremen im Mittelalter - Beispiel einer kindgerechten Stadtführung**
Sarah Harjes-Fritzsche, Stattreisen Bremen
- ab 11.00 Uhr Anmeldung, Start Ideenmarkt
- 13.00 Uhr **Begrüßung**
Ronald-Mike Neumeyer, Senator für Bau, Umwelt und Verkehr Bremen
Heidi Wright, Vorstand ADFC Bundesverband, MdB
Dagmar Meyer, Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin
- 13.30 Uhr **Kinder erfahren die Stadt**
Sigrun Bösemann, ADFC Bremen
- 13.45 Uhr **Toben macht stark**
Prof. Dr. Renate Zimmer, Universität Osnabrück
- 14.30 Uhr **„Mobilitätsbildung“: Innovation oder Umetikettierung?**
Prof. Dr. Volker Briese, Universität Paderborn, ADFC Fachreferent Verkehrspädagogik
- 15.15 Uhr Pause
- 15.45 Uhr Foren (parallel)
1. **Bewegt in die Zukunft - Nachhaltige Mobilitätsbildung im Kindergarten**
Katharina Anane, Pädagogisches Projekt Mobilität, ADFC Bayern
2. **Gesund und aktiv mit dem Rad - Bewegung und Ernährung**
leider ausgefallen
3. **Früh übt sich - Radfahrausbildung in der Grundschule**
Birgit Schäfer, Gemeinschaftsgrundschule Nord, Siegburg
Egon Pühn, Verkehrswacht Bremen
4. **Wie die radelnde Familie trendy wird – ein Ideenworkshop**
Gunnar Fehlau, pressedienst-fahrrad
5. **Kinderunfälle mit dem Rad - Erkenntnisse aus der Unfallstatistik**
Christine Locher, Technische Universität Kaiserslautern
- 17.15 Uhr **Fahrrad-Stadt für Kinder Juliane Krause, Plan+Rat Braunschweig**
- 18.00 Uhr Pause
- 19.00 Uhr **Abendbuffet im Bremer Ratskeller**



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Samstag, 11. März 2006

- 08.30 Uhr **Bewegter Tagesstart**
Astrid Wolf, ADFC Bremen
- 09.00 Uhr **Safe Routes to Schools - ein umfassendes Projekt in Großbritannien**
Philippa Davison, Sustrans Schottland
- 09.45 Uhr Foren (parallel)
6. **Sichere Wege mit dem Rad - Schulwege- und Stadtteilpläne**
Udo Lutz, Stadt Marl; Birgit Klose, ADFC Bremen
7. **Mit Maus und Rad - Radfahren Lernen am PC?**
Ulrike Hacke, Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt
Dieter Schödel, Universität Kassel
8. **Lebe wild und gefährlich - Konsequenzen aus der Bonner Risikostudie**
Rudolf Lensing-Conrady, Institut für angewandte Bewegungsforschung Bonn
9. **Von Lust und Frust mit dem Kinderrad - Anforderungen an Kinderräder**
leider ausgefallen
10. **Stadt aktiv - Kindermobilität als Aufgabe der Kommune**
Katja Naefe, Stadt Brühl; Thomas Adrian, Behörde für Inneres Hamburg
- 11.15 Uhr Pause
- 11.45 Uhr **Podiumsdiskussion „Ein Wald ist mehr als die Summe vieler Bäume“**
Katharina Anane (ADFC Bayern)
Juliane Krause (Plan u. Rat Braunschweig)
Gerhard Schulze (Leiter Polizei Abt. Wasserschutz u. Verkehr, Bremen)
Rudolf Lensing-Conrady (Institut für angewandte Bewegungsforschung Bonn)
Michael Fröhlich (Jugendreferent ADFC Heidelberg)
Moderation: Mareile Stanjek
- 13.00 Uhr Mittagsimbiss
- 14.30 Uhr **Fahrrad.Markt.Zukunft**
Messebesuch mit Angeboten zu „Kinder und Radfahren“
- Exkursion:
Schulwegeplan Horn-Lehe mit dem Rad erfahren
Birgit Klose, ADFC Bremen, Hans-Henning Wirtjes, Polizei Bremen



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Liste der TeilnehmerInnen

Nachname	Vorname	Institution	Funktion	Ort
Albrecht	Marc	Schule Rönnebeck	Fachbereichsleiter Sport	Bremen
Bauer	Ulla	Stadt Osnabrück - FB Städtebau	Verkehrsplanerin	Osnabrück
Biel	Fritz	ADFC Frankfurt	Radverkehrsberater	Frankfurt
Boenke	Dirk	Uni Wuppertal, LuFG SVPT		Wuppertal
Borchert	Susanne	LVG Sachsen-Anhalt, Marketing		Magdeburg
Brandstädter	Petra	blk programm Transfer-21 Berlin	Landeskoordinator	Berlin
Brüning	Katja	ADFC Kreisverband Lübeck	Beisitzerin im Vorstand	Lübeck
Bullinger	Dirk	Fahrradstation Hamburg-Dammtor		Hamburg
Buse	Friedrich	Waller Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft	Projektleitung BikePoints	Bremen
Conrad-Juhls	Sandra	Bremer Touristik Zentrale	Koordination RAG Tourismusprojekte	Bremen
Cordes	Heike	Gem. Weyhe - Lokale Agenda - AG Verkehr	Sprecherin	Weyhe
Debeerst	Therese	ADFC LV Emsland		Lingen / Ems
Erleben	Eckart	ADFC Bonn		Bonn
Friede	Thomas	Stadt Oberursel (Taunus)	Verkehrsplanung	Oberursel
Fromberg	Andrea	Planungsbüro VIA eG		Köln
Ganter	Barbara	ADFC Ortsgruppe Husum		Husum
Gardemann	Jessica	Planungsgemeinschaft-Verkehr, Hannover		Braunschweig
Gieritz	Volker	FOCUS Magazin Verlag GmbH	Pressevertreter	München
Glanert	Frank	Drahtesel	Redaktion	Bremen
Götzel	Uwe	Schule, Bez.-Reg. Lüneburg	Fachberater Mobilität	Buchholz
Gröner	Melanie	ADFC Gliederung Baden-Baden	Vorstand	Bietigheim
Günter	Irina	Landesverkehrswacht Brandenburg e. V.	Geschäftsführerin	Potsdam
Habel	Sabine			Erkrath
Hackert	Inka	Universität Bremen	Studentin Erziehungswissenschaften, Kongress-Team	Bremen
Hartmann	Yasmin	Freiwilliges Ökologisches Jahr	Freiwilliges Ökologisches Jahr	Bremen
Heidemann	Simone			Roetgen-Rott
Heix	Gabriele	ADFC Bonn/Rhein-Sieg	Mitglied im AK Rad zur Schule	Bonn
Helmke	Anke	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen	Verkehrsplanerin	Bremen
Hinrichs	Hanns	B90 Grüne Bremerhaven		Bremerhaven
Höcker	Herrad	ADFC-Bremen	Kongress-Team	Bremen
Hofbauer	Nicole	FGM - GRAZ / Österreich		Graz
Hörmann	Wilhelm	ADFC Bundesverband	Fachreferent Radverkehr	Bremen



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Liste der TeilnehmerInnen

Nachname	Vorname	Institution	Funktion	Ort
Hübener	Karsten	ADFC Bundesverband	Vorsitzender	Bremen
Jakob	Sigrid	Landesunfallkasse HH - Präventionsabt.	Ref. Gundsatzfragen, Öffentlichkeitsarbeit	Hamburg
Jung	Gabi	BUND	AK Mobilität	Berlin
Kasper	Reimund	SPD -Mitglied der Bremischen Bürgerschaft	Verkehrspolitischer Sprecher	Bremen
Kiel	Rainer	Zweipluszwei Marketing GmbH		Köln
Klingberg	Tina	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr Bremen	Projekt MoCuBa, Kongress-Team	Bremen
Klößner	Dorothee	Hilda-Gymnasium/Koblenz-Kolleg	Lehrerin	Bonn
Knopf-Kämpe	Gisela		Lehrerin	Roetgen
Koopmann	Ludger	ADFC Landesverband Bremen	Vorsitzender	Bremen
Koprek	Eva	ADFC Bremen	Leitung radort bremen	Bremen
Korda	Janos	ADFC KV-Augsburg	Vorstand	Augsburg
Land	Klaus-Peter	ADFC Landesverband Bremen	Geschäftsführer	Bremen
Leirich	Andrea	Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern	Geschäftsführerin	Schwerin
Lenz	Susanne	Freie evangelische Bekenntnisschule	Klassenlehrerin, GS	Bremen
Leuze	Tobias	ADFC Bremen	Leitung Veranstaltungsorganisation	Bremen
Lühmann	Jörg	Bündnis 90/Die Grünen - GAL-Bürgerschaftsfraktion Hamburg	Verkehrspolitischer Sprecher, MdHB	Hamburg
Manschke	Waltraud	St.-Marien-Schule	Referendarin	Bremen
Metzner	Hilla	blk programm Transfer-21 Berlin	Projektleiterin	Berlin
Meyer	Dagmar	Bundesministerium f. Verkehr, Bau und Stadtentwicklung		Berlin
Mothes	Romy		Student	Hannover
Mühl	Heinzpeter	AOK Bremen/Bremerhaven	Vorstand	Bremen
Müller	Rolf	ADFC Bremen	Mitglied AK Kinder	Bremen
Nagel-Betzler	Sighild	ADFC	2. Vorsitzende	Cuxhaven
Neumann	Annegret	Verkehrsverbund Rhein-Sieg	Vernetzte Verkehrssicherheit f. Kinder und Jugendliche im VRS	Brühl
Neumeyer	Ronald-Mike	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr Bremen	Senator	Bremen
Nittka	Thomas	ADFC Hamburg	AG „Schulaktionen“	Hamburg
Oltmanns	Gudrun	Hochschule Bremen, Studiengang Internationale Freizeitwissenschaften	Studentin	Rastede
Ottiger	Dana	Schule an der Philipp-Reis-Str.	Lehrerin	Bremen
Peter	Ulrike	Universität Bremen	Wis. Mitarbeiterin	Bremen



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Liste der TeilnehmerInnen

Nachname	Vorname	Institution	Funktion	Ort
Ploschke	Regina	ADFC Landesverband Bremen	Mitarbeiterin	Bremen
Pohl	Stefan	ADFC Usinger Land e. V.	Vorsitzender	Wehrheim
Rausch	Holger	Landesverkehrswacht M-V		Schwerin
Redecker	Uwe	Stadt Kiel	Radverkehrsbeauftragter	Kiel
Rink-Westerschulte	Wiebke			Bremen
Rohlf's	Uwe	ADFC Delmenhorst	2. Vorsitzender	Delmenhorst
Schäfer	Ulrich	ADFC Braunschweig		Bad Gandersheim
Scharfbier	Gisela	ADFC Bremen	Mitarbeiterin radort bremen	Bremen
Schlamann	Britta	Grundschule	Sicherheitsbeauftragte	Bremen
Schnaars	Kerstin	text+pr >>profilentwicklung>>beratung>>kommunikation		Bremen
Schurr	Frank	Polizei Bremerhaven	Öffentlichkeitsarbeit Ortspolizeibehörde	Bremerhaven
Schwarting	Rosi	VCD Bremen	Projekte	Bremen
Schwarz	Lothar	Verkehrswacht Bremerhaven	Moderator für Kinder im Straßenverkehr	Bremerhaven
Schwehm	Claudia	Jugendfreizeitheim Osterhoop	Pädagogin	Bremen
Sprung	Mark	Stadt Marl	Verkehrsplaner	
Staats	Petra		Consultant	Rochester, NY 14607
Stanjek	Mareile		Moderatorin	Berlin
Steiner	Rudi	Portal	Journalist	Hamburg
Unger-Azadi	Evelin	ILS-NRW Institut f. Landes- u. Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW		Dortmund
Warda	Stefan	ADFC Hamburg	Verkehrspolitischer Sprecher	Hamburg
Wehlau	Diana		Mutter	Bremen
Weihe	Regina	Schule Hammersbeck	Lehrerin	Bremen
Wienhues	Edith	ADFC Ortsgruppe Husum		Husum
Wietbrok	Monika			Braunschweig
Wohltmann	Heike	plan-werkStadt - Büro für Stadtplanung und Beratung		Bremen
Wolf	Astrid	ADFC-Bremen	Kongress-Team	Bremen
Wolf	Tobias	ADFC Bremen	Vorstand	Bremen
Wright	Heidi	ADFC Bundesverband, Mitglied des Bundestages	ADFC Vorstand	Berlin
Zeise	Ute	Stadt Essen	Verkehrspädagogin	Essen



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Liste der ReferentInnen

Nachname	Vorname	Institution, Ort	Ort	Homepage
Anane	Katharina	ADFC München, Pädagogisches Projekt Mobilität	München	www.adfc-bayern.de
Adrian	Thomas	Behörde für Inneres Hamburg	Hamburg	
Bösemann	Sigrun	ADFC Bremen	Bremen	www.adfc-bremen.de
Prof. Dr. Briese	Volker	ADFC und Universität Paderborn	Paderborn	www.uni-paderborn.de
Brodbeck	Jürgen	SpielLandschaft Stadt, Bremen	Bremen	www.spiellandschaft-bremen.de
Davison	Philippa	SUSTRANS Scotland, Safe Routes to Schools	Edinburgh Großbritannien	www.sustrans.org.uk
Fehlau	Gunnar	pressedienst-fahrrad	Göttingen	www.pd-f.net
Fröhlich	Michael	ADFC Heidelberg	Heidelberg	www.adfc-bw.de
Hacke	Ulrike	Institut Wohnen und Umwelt (IWU), Darmstadt	Darmstadt	www.iwu.de
Klose	Birgit	ADFC Bremen/ KWK-Freiraumplanung	Bremen	www.adfc-bremen.de
Krause	Juliane	Plan & Rat, Braunschweig	Braunschweig	www.plan-und-rat.de
Lensing-Conrady	Rudolf	Institut für angewandte Bewegungsforschung Bonn	Bonn	www.psychomotorik-bonn.de
Locher	Christine	TU Kaiserslautern, Fachgebiet Mobilität und Verkehr	Kaiserslautern	www.imove-kl.de
Lutz	Udo	Stadt Marl, Planungs- und Umweltamt, Abteilung Städtisches Verkehrswesen	Marl	
Naefe	Katja	Stadt Brühl, Fachbereich Stadtentwicklung	Brühl	www.bruehl.de
Pühn	Egon	Verkehrswacht Bremen, Rolli Mobil	Bremen	landesverkehrswacht-bremen.de
Puslat	Ralf	Puky GmbH & Co.KG, Wülfrath	Wülfrath	www.puky.de
Dr. Schäfer	Birgit	Gemeinschaftsgrundschule Nord (GGS Nord), Siegburg	Eitorf	
Schödel	Dieter	Universität Kassel	Breuna	rms-fahrradwelt.de
Schulze	Gerhard	Polizei Bremen		www.polizei.bremen.de
Stolle	Jens	StattReisen Bremen	Bremen	www.stattreisen-bremen.de
Wirtjes	Hans-Henning	Polizei Bremen	Bremen	www.polizei.bremen.de
Wolf	Astrid	Ergotherapeutin	Bremen	www.adfc-bremen.de
Wright	Heidi	2.Vorsitzende, ADFC Bundesverband, SPD Fraktion Bundestag	Berlin	evtl. igvelo.ch ; veloprojekte.ch
Prof. Dr. Zimmer	Renate	Universität Osnabrück	Osnabrück	www.renatezimmer.de



3. Bremer Fahrrad-Kongress

Aussteller Ideenmarkt

[ADFC Bremen](#)

Bahnhofplatz 14a
28195 Bremen
www.adfc-bremen.de

[ADFC Heidelberg](#)

Bergheimer Str. 80
69115 Heidelberg
www.adfc-bw.de

[blk programm Transfer-21](#)

Arnimallee 9
14195 Berlin
www.blk21-be.de

[Forum Verkehrssicherheit Bremen](#)

(Polizei, Verkehrswacht, ADFC,
Unfallkasse, Brepark und Öffentliche
Versicherungen Bremen)
Martinistr. 30
28195 Bremen

[Spiellandschaft Stadt Bremen](#)

Horner Heerstr. 19
28359 Bremen
www.spiellandschaft-bremen.de

[Stadt Marl](#)

Plaunungs- und Umweltamt,
Abt. Städtisches Verkehrswesen
Liegnitzer Str. 5
45768 Marl

[Technische Universität Kaiserslautern](#)

Paul-Ehrlich-Str. 14
67663 Kaiserslautern
www.imove-kl.de

[VCD Bremen](#)

Bahnhofplatz 14a
28195 Bremen

[Zweipluszwei Marketing GmbH](#)

Projekt Elterntaxi
Stolberger Str. 1
50993 Köln
www.zweipluszwei.com





3. Bremer Fahrrad-Kongress

Förderer der Veranstaltung

