



Mobilität der Kinder, Verkehrserziehung

Das Fahrrad erweist sich in Schülerbefragungen immer wieder als Wunschverkehrsmittel von Kindern und Jugendlichen. Sicherheitsbedenken der Eltern und inadäquate Verkehrsverhältnisse gebieten diesen Wünschen jedoch oft Einhalt. Dabei spielt der Radverkehr bei Kindern und Jugendlichen eine wichtige Rolle in der Prägung ihres späteren Verkehrsverhaltens. Eine umfassende Mobilitätserziehung unter Berücksichtigung des Fahrrads fördert nicht nur die selbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen, sondern führt gleichzeitig zu einem sozialen und sicheren Verhalten im Verkehr und damit zu nachhaltiger Unfallprävention. Darüber hinaus sensibilisiert der Unterricht für eine umweltbewusste Verkehrsmittelwahl und thematisiert die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt.

Besondere Mobilitätsbedürfnisse von Kindern

Die allermeisten Kinder und Jugendlichen legen jeden Tag mindestens einen Weg zurück. Dies zeigt die sogenannte Verkehrsbeteiligungsquote („Außerhaus-Anteil“), die mit ca. 92% weit über der von Erwachsenen (84%) liegt. Auch die durchschnittlich 3,3 Wege pro Tag unterscheiden sich nicht von der Wegezahl z.B. berufstätiger Erwachsener. Im Tagesverlauf zeigt sich ein erstes Hoch zu Schulbeginn (7-8 Uhr), dem ein weiteres zwischen 11 und 16 Uhr folgt. Diese Daten der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008) verdeutlichen, wie stark Kinder und Jugendliche den Bedingungen im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Zwischen jüngeren Kin-

dern und Schülern bestehen erhebliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Für Kinder von 0-6 Jahren steht mit rund 56% aller Wege die Mitfahrt im Pkw im Mittelpunkt. Ein Drittel der Wege wird zu Fuß absolviert und rund 8% per Fahrrad. Schüler nutzen für 17% aller Wege das Rad. Ein Drittel ihrer Wege legen sie als Mitfahrende im Pkw zurück und ein Viertel zu Fuß. Es ist auffallend, dass die nicht-motorisierten Verkehrsmittel mit 40% (Kinder) bzw. 43% (Schüler) ein deutlich größeres Gewicht einnehmen als in der Gesamtbevölkerung (33%). Mit 18 Jahren, dem Alter für den Führerscheinwerb, sinkt diese jedoch Quote erheblich. Die Aktionsräume von Kindern und Jugendlichen nehmen mit dem Alter stetig zu: Sie fahren in die Schule, zum Sport, in die Stadt. Zwischen 2002 und 2008 hat sich aber gezeigt, dass die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege kürzer wurden. Die Verankerung nicht-motorisierter Mobilitätsformen bei Kindern und Schü-

Titelbild: Kinderhaarnadeln vor einer Kita in Köln. © Stadt Köln

Inhalt

Besondere Mobilitätsbedürfnisse von Kindern 1

Unfallgefährdung auf dem Rad 2

Integrierte Ansätze in Verkehrsplanung und Mobilitätsbildung 3

Fazit 4

lern scheint schwächer zu werden, die Begleitmobilität („Mama-Taxi“) zuzunehmen. Ein Grund könnte sein, dass Eltern aus ihrem Sicherheitsempfinden heraus restriktiver gegenüber der Fahrradnutzung ihrer Kinder sind. Dies steht im Kontrast zu den Wünschen von Kindern und Jugendlichen: Wie Befragungen zeigen, vermittelt gerade das Fahrrad die für das Erschließen der Aktionsräume nötige Flexibilität und Unabhängigkeit. Stimmen die Rahmenbedingungen, ist das Fahrrad ein ideales Mittel, um Schul- und Freizeitwege selbständig zu bewältigen. Dass sich die motorischen Fähigkeiten und die Raum- und die Situationswahrnehmung des Kindes beim Radfahren beständig weiterentwickeln, ist ein weiteres Argument für die Fahrradnutzung in jungen Jahren.

Unfallgefährdung auf dem Rad

Die Unfallstatistik bestätigt die Sicherheitsbedenken zahlreicher Eltern: Kinder und Jugendliche sind im Straßenverkehr eine besonders gefährdete Gruppe, sei es als Mitfahrende von Pkw, als Fußgänger oder Radfahrer. Insgesamt verunglückten 28.629 Kinder im Jahr 2010 auf deutschen Straßen (7,2% weniger als 2009). Dabei ist bemerkenswert, dass nicht die Schulwege besonders unfallträchtig sind, sondern die übrigen Zeiten am Nachmittag, wenn die Kinder in ihrer Freizeit unterwegs sind. Bemerkenswerterweise war für die Kampagne von Beginn an eine Evaluierung vorgesehen und wurde zur Bedingung für eine eventuelle Fortsetzung gemacht. Laut statistischem Bundesamt verunglücken 35% der Kinder als Pkw-Mitfahrer, bei Kindern bis 6 Jahren ist dies die mit Abstand häufigste Unfallbeteiligung. Das Unfallbild verschiebt sich ab der Kategorie 10-15 Jahre, in der 46% der verunglückten Kinder dies mit dem Fahrrad tun. Von den im Jahr 2010 getöteten Kindern war fast die Hälfte Mitfahrer im Pkw, 19% waren zum Unfallzeitpunkt auf dem Fahrrad unterwegs.

Für Verkehrsunfälle von Kindern zu Fuß oder mit dem Rad gibt es unterschiedliche Erklärungen. Kinder und Jugendliche müssen ihre Mobilitätskompetenzen auf Ebene von Motorik und Wahrnehmung erst durch Erfahrung und Information, d.h. die Vermittlung der entsprechenden Verhaltensregeln, aufbauen. So bildet sich das Gefahrenbewusstsein von Kindern zwar bereits mit 6 Jahren, eigenständig präventives Verhalten taucht aber erst ab 9-10 Jahren auf. Bei Grundschulkindern konnte beobachtet werden, wie sie bei der Überquerung von Straßen regelkonform am Bordstein zur Orientierung anhalten, unabhängig davon, ob Sicht Hindernisse vorhanden

waren. An der Sichtlinie, die bei Parkständen schon auf der Fahrbahn liegen kann, fand danach keine Orientierung statt. Auch die Fähigkeit zum Einschätzen der Geschwindigkeit sich nähernder Fahrzeuge bildet sich erst im Laufe der Jahre vollständig aus. Bei Rad fahrenden Kindern ist der Rückblick problematisch: Oft folgt das Fahrrad der Blickrichtung und es schert aus. Auch das Geben von Handzeichen verringert das Gleichgewicht. Eine falsche Straßenbenutzung, Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie das Ein- und Anfahren sind weitere Unfallursachen. Erhöht das Fahren mit Freunden die Fehlerquote erheblich, so finden in Begleitung von Erwachsenen deutlich weniger Fehler statt. Insgesamt werden 71% der Fahrradunfälle von Kindern entwicklungsbedingtem Fehlverhalten zugerechnet. Um diese Fehler noch korrigieren zu können, braucht es eine entsprechend fehlertolerante Infrastruktur – das bedeutet in erster Linie ausreichend Platz und gute Sichtverhältnisse. Die „Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt 06 der FGSV) setzen hohe Standards in Bezug auf Gehwegbreiten, Radverkehrsführung, Überquerbarkeit und Geschwindigkeitsdämpfungen und bie-



Radverkehr in Zeist (Niederlande). © Jörg Thiemann-Linden

ten eine Palette von Lösungen für typische Straßentwurfssituationen. Orientierung für die Planung gibt die FGSV auch in den „Hinweisen zur Integration der Belange von Kindern und Jugendlichen in die Verkehrsplanung“, wie z.B. die Entschleunigung des motorisierten Verkehrs, die Verringerung der Nutzungsansprüche des ruhenden Verkehrs und die Vernetzung von Spielräumen. Außerdem kann auf Ebene der städtebaulichen Struktur angesetzt werden: Gute Radverkehrsnetze und auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmte Schulwegführung überzeugen auch Eltern von der Möglichkeit der eigenständigen Mobilität ihrer Kinder.

Zum Weiterlesen

Mobilität in Deutschland (MiD)
www.mobilitaet-in-deutschland.de

Leipziger Kinderbüro e.V.
www.sozialestadt.de/praxisdatenbank/suche/ausgabe.php?id=211 sowie <http://www.leipziger-kinderbuero.de/>

Europäische Charta der Beteiligung der Jugend am Leben der Gemeinde und der Region (2003)
www.coe.int/t/dg4/youth/Source/Coe_youth/Participation/COE_charter_participation_de.pdf
UN Kinderkonvention

Integrierte Ansätze in Verkehrsplanung und Mobilitätsbildung

Einbindung der Eltern

Formal kommt den Eltern beim Mobilitätsverhalten ihrer Kinder die größte Bedeutung zu – sie entscheiden, ob die Kinder im Pkw zu ihren Zielen gefahren werden, ob sie allein bzw. in Begleitung mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sein können. Wesentliche Prägungen des Mobilitätsverhaltens finden bereits mit der Wahl des Wohnstandorts von Jungfamilien statt. Auch die Geburt eines Kindes ist ein Ansatzpunkt zur Thematisierung



Bäckerrad im Straßenraum von Kopenhagen.
© Jörg Thiemann-Linden

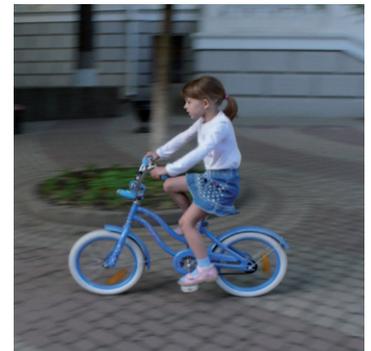
von Kinder- und Familienmobilität. In Graz wurden hierzu spezielle Vorbereitungskurse für werdende Eltern entwickelt. Das Beispiel Kopenhagen zeigt, wie unter günstigen Radverkehrsbedingungen und einer starken Fahrradkultur ein großer Teil der Eltern mit ihren kleinen Kindern in speziellen Dreirädern (Bäckerräder) den Schulweg zurücklegt. Das Fahrrad benutzen 96% der Kinder in Kopenhagen, 55% nutzen es oft oder regelmäßig auf dem Weg zur Schule. Um ein verkehrssicheres Umfeld zu schaffen, müssen die Sicherheitsbedenken der Eltern in den Schulen oder in Verkehrsplanungsprozessen thematisiert werden. Insbesondere vor Schulen häufen sich in den Spitzenstunden der Hol- und Bringdienste die Gefahrenstellen. Die Stadt Bozen sperrt aus diesem Grund die umliegenden Straßen der Schule zu den entsprechenden Tageszeiten für den Kfz-Verkehr.

Die Stadt Köln setzt im Straßenraum als Geste für die Kindermobilität auf besondere Fahrradbügel für Kinder, die beim Abstellen der Kinderräder entsprechend niedriger sind. Damit wird auch allen Erwachsenen klar signalisiert, dass Kinder genauso Radfahren wie Erwachsene und auf ihre Bedürfnisse bewusst eingegangen wird.

Beteiligung der Kinder in der Verkehrsplanung

Kinder müssen nicht nur Zielgruppe von Aktionen sein, sie können auch als eigenständige Akteure in eigener Sache angesprochen werden. Als Grundsatz ist die Beteiligung von Kindern an Entscheidungen auf kommunale Ebene – und damit auch in der Verkehrsplanung – bereits in verschiedenen Dokumenten festgelegt. Die UN-Kinderkonvention, die AGENDA 21 der Vereinten Nationen, die „Europäische Charta über Beteiligung der Jugendlichen am Leben der Gemeinden und Regionen“ und letztendlich das Kinder- und Jugendhilfegesetz auf Bundesebene bilden die Gesetzesgrundlage. Den Ländern ist es erlaubt, die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Planungsverfahren in den Gemeindeordnungen zu konkretisieren.

Die Stadt Leipzig hat für Stadtteile des Programms „Soziale Stadt“ das Leipziger Kinderbüro e.V. errichtet, eine Fachstelle für die Par-



Mädchen mit dem Fahrrad unterwegs. © Jörg Thiemann-Linden

tizipation von Kindern in der Stadtplanung. So werden Kinder mit verschiedenen Methoden nach ihren Wünschen gefragt und die Ergebnisse an Planung und Politik weitergeleitet. Zusätzliche Ampeln, Kinderwegweiser zu wichtigen Orten, eine Karte mit gefährlichen Verkehrssituationen sowie die Errichtung eines Fahrrad- und Skateboardnetzes sind einige der Projekte, die vom Kinderbüro moderiert und realisiert wurden. Das Projekt „It's cool to bike to school“ in Bünde führte eine Schülerumfrage durch, um die Gefahrenpunkte auf dem Schulweg zu ermitteln. In Zusammenarbeit mit der Polizei, der Stadtverwaltung, der Schulleitung und den Lehrern konnten aufgrund der Ergebnisse verschiedene straßenbauliche Optimierungsvorschläge umgesetzt werden. So wurde z.B. eine Fahrradstraße vor der Schule eingerichtet. Den Autofahrern wurde diese Neuerung mit eigens von den Schülerinnen und Schülern sowie der Polizei angefertigten Broschüren kommuniziert.

Mobilitätskompetenz als Unterrichtsgegenstand

Das komplexe Thema Mobilität kann auf vielfältige Weise in den Unterricht integriert werden und muss sich nicht auf Radfahrkurse über Regelkenntnisse und mo-

www.nrvp.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2098

www.sustrans.org.uk/what-we-do/bike-it

www.curriculum-mobilitaet.de/

[/www.mobile-bambini.eu/](http://www.mobile-bambini.eu/)

„It's cool to bike to school“ in Bünde
edoc.difu.de/edoc.php?id=HJWU42KD (pdf)

Kopenhagener Bicycle Account Report 2010
www.kk.dk



Radverkehr auf der Usedomer Uferpromenade.
© Jörg Thiemann-Linden

torisches Können beschränken. Ziel ist es, den Kindern über alle Schulstufen hindurch ganzheitliche Mobilitätskompetenzen zu vermitteln, die sie in realen Situationen auch anwenden können. Je nach Schulstufe sollten unterschiedliche Facetten der Mobilität thematisiert werden. Steht zunächst die Vermittlung der nötigen Fähigkeiten für das Radfahren im Mittelpunkt (1.-6. Klasse), so können in späteren Jahren die Auswirkungen unseres heutigen Mobilitätsverhaltens auf die Menschen und die globale Umwelt ausführlich angesprochen werden. Dafür stehen unterschiedliche, bereits erprobte Methoden und Formate zur Verfügung, welche von der klassischen Radfahrausbildung über ein spezielles Schulwegetraining und Stadtteilerkundungen bis hin zu fächerübergreifenden Projektwochen reichen. Mögliche Module einer Mobilitätserziehung werden im „Curriculum Mobilität“ aus Niedersachsen dargestellt und können von dort auch bezogen werden. Vielerorts werden Schulradwegepläne und ein Fahrrad-Tagebuch eingesetzt. Darin beschreiben die Kinder ihren Schulweg mit seinen Qualitäten, aber auch Gefahren, wodurch die konkrete Radverkehrssituation der Kinder auch für Schule und Verkehrspolizei ersichtlich wird. In Großbritannien wurde mit der Initiative „Bike it!“ ein erfolgreicher Rahmen geschaffen, um dezentral Expertenwissen über Radverkehrsförderung und Mobilitätserziehung in Schulen zur Verfügung zu stellen. Rund 80 sogenannte „Bike it-Officers“ arbeiten an 1.400 Schulen an der Ausarbeitung von Mobilitätsplänen und anderen Maßnahmen. Vielerorts verdreifachte sich so die Zahl der Kinder, die mit dem Rad zur Schule fahren (siehe auch FoR S-2/2010: Mit dem Fahrrad zur Schule). Bevor das Radfahren auf der Straße geübt wird, können spezielle Kinderparcours hilfreich sein. Der dänische Fahrradclub DCF hat einen speziellen Fahrradspielplatz entwickelt, der spielerisch in jedem Alter die Radfahrkompetenz entwickeln hilft.

Günstig ist auch, wenn die Aktivitäten in den Schulen in einen größeren Rahmen eingebunden sind. So findet in Dänemark die Kampagne „Alle Kinder fahren Rad“ statt, die auf den Befund reagiert, dass jedes vierte Kind zwischen 11 und 15 Jahren nach einer Studie des Public-Health-Instituts im Jahr 2010 unter Bewegungsmangel leidet. Das landesweite Event, an dem im September 2011 insgesamt 150.000 Personen teilnahmen, soll das Ziel der dänischen Regierung umsetzen helfen, jährlich 10% mehr Kinder aufs Rad zu bekommen.

Einstellungen und Werte unter Jugendlichen

Wie die Verkehrsdaten zeigen, verliert das Fahrrad mit dem Führerscheinwerb sprunghaft an Attraktivität. Grund dafür ist auch, dass unter Jugendliche ein eigener Pkw in vielen Fällen noch mehr sozialen Status verspricht als zum Beispiel ein Fahrrad. Auch wenn sich diese Einstellungen derzeit stark verändern, ist es trotzdem erforderlich, die Wertschätzung des Fahrrads unter Jugendlichen zu erhöhen. Auf sehr gelungene Weise wird dies vom Projekt „Beauty and the Bike“ thematisiert: Die auffallend geringe Nutzung des Fahrrads unter Mädchen im englischen Darlington ist Ausgangspunkt für einen Erfahrungsaustausch mit Gleichaltrigen aus Bremen. Wie das Fahrrad in den Lebensstil der englischen Jugendlichen integriert wird, zeigt der gleichnamige Dokumentarfilm.

Fazit

Die Unfallstatistiken zeigen, dass viele Unfälle mit Kindern entwicklungsbedingte Gründe haben. Die besonderen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen können durch die Analyse und Mitgestaltung von Straßenräumen und Wegeverbindungen berücksichtigt werden. Die Einbindung der Kinder und Jugendlichen kann dabei auf institutionelle oder auch informelle Weise erfolgen. Neben den Eltern gestalten vor allem Schulen den Rahmen, in dem Kinder ihre Mobilitätskompetenzen entwickeln. Das Erlernen und Üben der bestehenden Verkehrsregeln in realen Situationen stellt sicher, dass Erfahrung und Verhaltenssicherheit aufgebaut werden können. Gleichzeitig kann die Schule fachübergreifend das Thema Mobilität aus sozialer und ökologischer Sicht behandeln.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mehr zum Thema finden Sie in den Ausgaben:
S-2/2010: Mit dem Fahrrad zur Schule

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online
zur Verfügung: www.nrvp.de/for

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur
Redaktion: Jörg Thiemann-Linden, Wolfgang Aichinger
Auflage: 500
forschung-radverkehr@difu.de