



Hochschule Magdeburg-Stendal  
Fachbereich: Angewandte Humanwissenschaften  
Studiengang: Angewandte Kindheitswissenschaften

**Bachelorarbeit**  
zur Erlangung des akademischen Grades Bachelor of Arts (B.A.)

## **Kinder und Mobilität**

Erstgutachter: Prof. Dr. Raimund Geene  
Zweitgutachterin: Prof. Dr. Beatrice Hungerland

Jessica Schneider

Matrikel-Nr.: 20083185

Anschrift: Katharina-von-Bora-Str. 2 b, 06888 Lutherstadt Wittenberg

Telefon: 03491/454923

E-Mail: [jessica.schneider90@arcor.de](mailto:jessica.schneider90@arcor.de)

Datum: 30.08.2012

# Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>1 Mobilität von Kindern in Deutschland</b>	<b>5</b>
1.1 Begriffsklärung	5
1.2 Die eigenständige, physische Mobilität	6
1.3 Der Lebensraum	11
1.4 Kinder in der „mobilen Gesellschaft“	14
1.5 Einflussfaktoren	18
<b>2 Erfahrungen aus dem Forschungsprojekt „Stepping Out“</b>	<b>21</b>
2.1 Das Forschungsprojekt „Stepping out“	22
2.2 Beobachtungen in Wittenberg	23
2.3 Beobachtungen in Hallett Cove	25
2.4 Schlüsselfaktoren	27
2.5 Auswertung	31
<b>3 Förderung der kindlichen Mobilität</b>	<b>31</b>
3.1 Rechtliche Grundlagen und politischer Trend	32
3.2 Stadt- und Verkehrsplanung	34
3.3 Mobilitätserziehung und Bewusstseinsbildung	37
<b>4 Zusammenfassung</b>	<b>38</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>41</b>
<b>Eigenständigkeitserklärung</b>	<b>44</b>

## Einleitung

„Mobil sein zu können ist für viele Menschen Teil ihrer Lebensqualität.“<sup>1</sup> Mobilität hat für Erwachsene eine große Bedeutung. Sie gilt als Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. „Wir alle wollen mobil sein, möglichst schnell und bequem zum Arbeitsplatz, zu Freunden oder zum Einkaufen kommen und erwarten, dass in den Geschäften stets alles pünktlich verfügbar ist. Zugleich ärgern wir uns über Staus, Verkehrslärm, Abgase und verbaute Landschaften.“<sup>2</sup>

Welche Bedeutung Mobilität für Kinder hat, ist in der „mobilen Gesellschaft“<sup>3</sup> kaum im Bewusstsein der Menschen verankert. Mit Kindern sind in der vorliegenden Arbeit alle unter Sechzehnjährigen gemeint. Sie haben im Gegensatz zu den ab Sechzehnjährigen nicht die Möglichkeit zum Erwerb einer entsprechenden Fahrerlaubnis, die sie zum Führen eines motorisierten Klein- oder Leichtkraftrades berechtigt.<sup>4</sup> Auch unter Sechzehnjährige müssen und wollen im Alltag bestimmte Wege zurücklegen, sind für weitere Wege aber auf das Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel oder beispielsweise die Mitnahme durch Erwachsene im Auto angewiesen.

Da sowohl Eigenständigkeit, als auch Bewegung für die Entwicklung von Kindern von positiver Bedeutung sind, soll es in der vorliegenden Arbeit um die eigenständige, physische Mobilität von Kindern gehen. Wie bedeutend ist es, nicht nur für die Kinder, sondern auch für ihre Eltern, die Umwelt und die Gesellschaft, wenn sie Wege ohne die Begleitung Erwachsener und am besten ohne diese vorher zu fragen, zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigen können? Studien zeigen, dass der Raum, in dem Kinder sich bewegen, innerhalb dessen sie regelmäßig Wege zurücklegen, begrenzt ist. Jener Raum bzw. die Ausweitung dieses Lebensraumes ist von großer Bedeutung für die gesunde Entwicklung.<sup>5</sup> Es kann angenommen werden, dass die Ausdehnung des Lebensraumes wesentlich von der Mobilität eines Kindes abhängig ist. Diese wird wiederum von zahlreichen Faktoren beeinflusst. Daher soll die Frage beantwortet werden, welche Faktoren die eigenständige, physische Mobilität von Kindern und die Größe ihres Lebensraumes in welcher Weise beeinflussen. Außerdem sollen Voraussetzungen aufgezeigt werden, die gegeben sein müssen, dass Kinder eigenständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad die gewünschten Ziele erreichen können bzw. ihren Lebensraum ausweiten können. Daran anlehnend werden Ansätze zur Förderung der eigenständigen, physischen Mobilität von Kindern vorgestellt.

---

<sup>1</sup> Limbourg 2000, S.136

<sup>2</sup> Vgl. BMVBS 2012

<sup>3</sup> Limbourg 2000, S.7

<sup>4</sup> Vgl. Bundesministerium der Justiz 2012

<sup>5</sup> Vgl. Muchow & Muchow 1935, S.67-150

Im Punkt 1.1 wird zunächst geklärt, was unter Mobilität und eigenständiger, physischer Mobilität zu verstehen ist, bevor es im nächsten Punkt um die Bedeutung dieser für Kinder geht. Anhand einer Schulwegstudie von Nicola Ross sollen einige der positiven Auswirkungen verdeutlicht werden.

Die Ergebnisse der Studie aus Schottland spiegeln zudem wider, was in weiteren Studien nachgewiesen werden konnte: Das direkte Lebensumfeld ist für die gesunde Entwicklung von Kindern von enormer Bedeutung. Der Punkt 1.3 analysiert den Lebensraum von Kindern und seine Wichtigkeit für deren eigenständige, physische Mobilität. Seit der Erkundung des „Lebensraumes von Großstadtkindern“ durch Martha Muchow und ihrem Forschungsteam und der Veröffentlichung der Studie durch ihren Bruder Hans Heinrich Muchow im Jahr 1935, haben sich Generationen von ForscherInnen mit der Rauman eignung und dem Lebensraum von Kindern beschäftigt. Die wichtigsten Trends, die zu einer Veränderung des kindlichen Lebensraumes geführt haben und sich auf die Mobilität von Kindern auswirken können, werden vorgestellt. Noch im Punkt 1.3 werden „Verinselung“ und „Verhäuslichung“ beleuchtet. Im Punkt 1.4 geht es um die Eigenschaften der „mobilen Gesellschaft“. Es werden Studien vorgestellt, die Aussagen über die Mobilität von Kindern in der „mobilen Gesellschaft“ erlauben. Wie gefährlich ist es für Kinder heutzutage, sich innerhalb ihres direkten Umfeldes zu bewegen? Wie hat sich das Verkehrsverhalten von Kindern verändert? Am Ende des ersten Kapitels werden die Faktoren zusammengefasst, die Einfluss auf die Mobilität von Kindern und die Größe ihres Lebensraumes nehmen.

Im zweiten Kapitel geht es um ein internationales Forschungsprojekt, das die umweltbezogenen, politischen und kulturellen Faktoren untersucht, die in Diskussionen zwischen Eltern und ihren zehn- bis zwölfjährigen Kindern darüber entscheiden, wo diese allein hingehen dürfen bzw. mit wem, wann, wie oft und wie lange. Im Rahmen dieses Projektes konnte die Verfasserin der Arbeit Schul- und Umgebungsbeobachtungen in der Lutherstadt Wittenberg (Sachsen-Anhalt, Deutschland) und Hallett Cove (South Australia, Australien) durchführen. Nach der Beschreibung des Projektes werden die Beobachtungen der Verfasserin dargestellt und zusammen mit dem von ihr gesammelten Material ausgewertet. Es wird veranschaulicht, wie sich verschiedene Faktoren auf die Mobilität von Schulkindern auswirken. Außerdem werden Voraussetzungen aufgezeigt, die erfüllt sein müssen, wenn Kinder eigenständig, sicher und mit Freude zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen sollen.

Im letzten Kapitel sollen Ansätze zur Förderung der eigenständigen, physischen Mobilität von Kindern innerhalb ihres Lebensraumes vorgestellt werden. Zunächst werden die rechtlichen Grundlagen und die politischen Trends untersucht. Mit welchen Ausgangsbe-

dingungen haben wir es zu tun? Danach werden konkrete Ansätze und Maßnahmen aus dem Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung vorgestellt. Im Punkt 3.3 geht es um die Bedeutung der Mobilitätserziehung und Bewusstseinsbildung.

Die analytischen Ergebnisse werden zusammengefasst und Schlussfolgerungen werden gezogen.

## **1 Mobilität von Kindern in Deutschland**

In diesem Kapitel werden folgende Fragen in den Mittelpunkt gestellt: Was ist unter Mobilität von Kindern zu verstehen? Was unter eigenständiger, physischer Mobilität? Warum ist die eigenständige, physische Mobilität bedeutend für Kinder? Warum bekommt sie in der vorliegenden Arbeit einen besonderen Stellenwert? Was ist mit dem Lebensraum gemeint und welche Rolle spielt er für die Betrachtung der Mobilität von Kindern. Wie hat sich der Lebensraum der Kinder verändert? Welche Faktoren beeinflussen sowohl die Größe des Lebensraumes von Kindern, als auch deren eigenständige, physische Mobilität?

### **1.1 Begriffsklärung**

Der Begriff „Mobilität“ wird in unterschiedlichen Fachdisziplinen verwendet. „Spricht man von geistiger Mobilität, so versteht man darunter die menschliche Fähigkeit, sich von überkommenen Denkmustern zu lösen, sich neuen Denkansätzen zu öffnen, d.h. geistig neue Wege zu gehen. Regionale Mobilität bezeichnet die Häufigkeit und Richtung von Wohnsitzwechseln, soziale Mobilität die Bewegung von Personen innerhalb der gesellschaftlichen Strukturen. Ökonomische Mobilität schließlich ist die Fähigkeit der Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital, von einem Wirtschaftssektor in einen anderen zu wechseln. Ein weiterer Mobilitätsbegriff ist die virtuelle Mobilität. Darunter versteht man Aktivitäten an unterschiedlichen Orten, ohne daß Wegeaufkommen oder Wegeaufwand entsteht. Beispiele hierfür sind Video-Konferenzen, Electronic Commerce oder Einkaufen via Internet. Virtuelle Mobilität ist somit mehr oder weniger vermiedene physische Mobilität.“<sup>6</sup> Des Weiteren verweisen die AutorInnen Limbourg, Flade und Schönharting auf zwei Gruppen von Begriffsbestimmungen für Mobilitäts-Definitionen:

---

<sup>6</sup> Limbourg 2000, S. 10

- Definitionen, die in der Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaft verwendet werden
- Sozial- wissenschaftliche Definitionen.<sup>7</sup>

Erstere seien quantitativ und präzise, da sie sich auf beobachtbare und messbare Faktoren beziehen. „Mobilität wird in den Verkehrswissenschaften als Häufigkeit von Wegen pro Person und Zeiteinheit definiert [...] Ein anderer Ansatz ist die Auffassung von Mobilität als zurückgelegter Wegstrecke je Person und Tag.“<sup>8</sup> Sozialwissenschaftliche Definitionen dagegen würden die ursprüngliche, positive Bedeutung von Mobilität berücksichtigen: Beweglichkeit und Freiheit.<sup>9</sup> Die AutorInnen des Buches „Mobilität im Kindes- und Jugendalter“ schreiben weiter, dass „Mobilität heißt, zwischen verschiedenen Alternativen wählen zu können“<sup>10</sup> und argumentieren, dass die positive Bedeutung, die Mobilität in unserer Gesellschaft hat, sich nicht in den quantitativen Messgrößen widerspiegeln würde. Sie würde erst dann verständlich werden, wenn die individuelle Wahlfreiheit als zentrales Merkmal von Mobilität benannt wird.<sup>11</sup>

In der vorliegenden Arbeit wird Mobilität im sozialwissenschaftlichen Sinne verstanden. Ein Kind gilt als mobil, wenn es die Möglichkeit hat zu wählen, wann es wohin geht, welche Route es nimmt und welches Verkehrsmittel es benutzt, ob es also zu Fuß geht, mit dem Fahrrad fährt oder öffentliche Verkehrsmittel benutzt, ob es bummelt, rennt, rast, auf seinem Weg Verstecken spielt oder Vögel beobachtet. Unter eigenständiger Mobilität von Kindern soll die Möglichkeit verstanden werden, Wege ohne die Begleitung Erwachsener zurückzulegen, bestenfalls ohne diese vorher um Erlaubnis bitten zu müssen. Mit eigenständiger, physischer Mobilität ist demnach gemeint, dass Kinder Ziele innerhalb ihres Lebensraumes zu Fuß oder mit dem Fahrrad allein oder in Begleitung Gleichaltriger sicher erreichen können.

## 1.2 Die eigenständige, physische Mobilität

Wenn Kinder die Möglichkeit haben, alltägliche Wege, wie z.B. den Schulweg, ohne die Begleitung Erwachsener mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu bewältigen, ergeben sich daraus mehrere Vorteile für sie, aber auch für ihre Eltern, die Umwelt und die Gesellschaft. Die eigenständige Bewältigung von Wegen spielt eine große Rolle bei der Bildung von

---

<sup>7</sup> Vgl. Limbourg 2000, S.11

<sup>8</sup> ebd.

<sup>9</sup> Vgl. ebd.

<sup>10</sup> ebd.

<sup>11</sup> Vgl. ebd., S.12

Gefahren-, Verantwortungs- und Umweltbewusstsein, macht die Kinder mit ihrem direkten Umfeld vertraut, führt zu einer besseren Identifikation mit diesem und kann das Sozialverhalten fördern. Diese positiven Auswirkungen sollen mithilfe der nachfolgend vorgestellten Studie zur Bedeutung der eigenständigen Bewältigung des Schulweges nachgewiesen und veranschaulicht werden. Eine besondere Bedeutung kommt dem Fahrradfahren zu. Das Bundesministerium für Gesundheit erklärt, dass Radfahren die seelische und körperliche Entwicklung fördert und zum täglichen Bewegungspensum beiträgt.<sup>12</sup> Der 13. Kinder- und Jugendbericht des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend bestätigt, dass Bewegung den Stressabbau fördert, die psychische Gesundheit unterstützt und zur Stärkung der personalen und sozialen Ressourcen beiträgt.<sup>13</sup> Außerdem konnte anhand einer 2011 durchgeführten Fragebogenerhebung zur gesundheitlichen Orientierung von acht- bis zwölfjährigen Kindern in Verbindung mit ihrem Bewegungs- und Ernährungsverhalten, ihrer Freiraumaktivität und ihrem Sozialverhalten ermittelt werden, dass Kinder die eigene körperliche Aktivität und Bewegung als sehr wichtig erachten.<sup>14</sup> Die eigene Bewegungsaktivität wurde von den Kindern „häufig als wichtiges Mittel gegen emotionale Beschwerden und Spannungen wahrgenommen. In Bezug auf die körperliche Aktivität gab die Hälfte der Kinder an, Bewegung als Mittel gegen emotionale Belastung einzusetzen.“<sup>15</sup>

Die Bewältigung von Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad hat neben den positiven Einwirkungen auf die Gesundheit und das Sozialverhalten von Kindern auch eine wichtige Bedeutung für die Umwelt. Ermöglicht man Kindern von Beginn an positive Erfahrungen mit diesen umweltverträglichen Mobilitätsformen, zu denen auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gehört, zu sammeln, so werden sie mit höherer Wahrscheinlichkeit auch im Erwachsenenalter auf solche zurückgreifen.<sup>16</sup>

Einige der positiven Einflüsse, die die eigenständige, physische Bewältigung alltäglicher Wege für Kinder haben kann, sollen am Beispiel einer Schulwegstudie von Nicola Ross verdeutlicht werden.

---

<sup>12</sup> Vgl. Bundesministerium für Gesundheit 2008, S.10

<sup>13</sup> Vgl. BMFSFJ 2009, S.115

<sup>14</sup> Vgl. Dunkelberg 2011, S.270

<sup>15</sup> Ebd.

<sup>16</sup> Vgl. Limbourg 2000, S.8 f.

## **„My Journey to School“– Eine Studie zur Bedeutung der eigenständigen, physischen Schulwegbewältigung**

Dr. Nicola Ross, Professorin an der Cardiff University in Wales, führte 1997 eine Studie in Fife durch. Fife ist eine von 32 Verwaltungsgemeinschaften in Schottland. An der Studie nahmen neunzig Kinder im Alter zwischen zehn und zwölf Jahren aus sieben Grundschulen teil. Die Kinder, die aus ländlichen Regionen, ebenso wie aus Stadtgebieten kamen, bewältigten ihre Schulwege zu Fuß und ohne Begleitung Erwachsener. Mit Hilfe verschiedenster Methoden war den ForscherInnen daran gelegen, mehr über die Bedeutung des Schulweges für Kinder zu lernen. Die Kinder wurden einmal pro Woche, manchmal auch nur alle zwei Wochen zu verschiedenen Aktivitäten eingeladen: Sie sollten eine Karte ihres Wohnumfeldes aufzeichnen und ihren Schulweg markieren, aufmalen und schreiben, wie ihr Schulweg verläuft, wo sie langgehen und langkommen, mit wem sie zusammen gehen, wie lange sie brauchen, was sie unterwegs sehen, wo sie anhalten, usw. Außerdem wurde ihnen über einen bestimmten Zeitraum eine Kamera zur Verfügung gestellt, mit der sie Fotos von ihrem Schulweg machen sollten. Diese sollten sie anschließend kommentieren. Die Reihe der zur Verfügung stehenden Methoden gab den Kindern ein gewisses Maß an Wahlfreiheit über die Dinge, die sie präsentieren wollten und darüber, wie sie dies tun wollten. Durch den regelmäßigen Kontakt der ForscherInnen zu den Kindern entstand eine Vertrautheit, die die Durchführung der Interviews mit 67 Kindern am Ende der Erhebungszeit erleichterte. Für die Teilnahme an den Interviews konnten ebenfalls 22 Eltern gewonnen werden. Einen Fragebogen, der an vierzehn Grundschulen geschickt wurde, wurde von 200 Kindern (Beantwortungsquote von 73%) und 134 Eltern (Beantwortungsquote von 45%) ausgefüllt.<sup>17</sup>

Von den fast 90 Kindern, die Fotos von ihrem Schulweg einreichten, kamen 361 Bilder zusammen, die vereint mit den Kommentaren sehr aufschlussreich für das Forschungsteam waren. Auf mehr als der Hälfte der Bilder war der Schulweg als solches zu sehen, die Wege, (Haupt-)Straßen, Gassen usw., auf denen die Kinder langlaufen. Einrichtungen der Gemeinde und institutionelle Einrichtungen, vor allem das Schulgebäude, waren auf einem Achtel der Bilder zu sehen. Natürliche Gegebenheiten, Parks, Spielplätze und Grünflächen waren auf etwa einem Zwölftel der Bilder präsent. Auffallend viele Kinder, vor allem die Mädchen, fotografierten Freunde, WeggefährtenInnen oder Menschen, die sie regelmäßig auf ihrem Schulweg trafen, wie z.B. LadenbesitzerInnen oder den Straßenüberquerungshelfer vor der Schule. Unterschiede zwischen den Geschlechtern fielen weniger auf, als die Unterschiede in den Bildern und Kommentaren der Kinder aus unter-

---

<sup>17</sup> vgl. Ross 2007, S.374



schiedlichen Wohngegenden.<sup>18</sup> Große Entfernungen, ein Mangel an Fußwegen und die Nutzung von Nebenstraßen und Feldwegen/ Trampelfaden sind vor allem in den Bildern von Kindern, die auf dem Dorf oder in kleineren Städten wohnen ersichtlich.<sup>19</sup>



**The road to school.**

Sometimes it's pretty boring, like there's no-one there, you're just walking along, but sometimes it's alright if like, just nature, you hear birds and that, or I just think about football or something like that, just walking along, just dawdle along.

(Ross 2007, S.379)

Die Bilder demonstrieren die Verbundenheit der Kinder mit ihrem lokalen Umfeld, der Gemeinde und den Menschen, die dort leben. Sie zeigen außerdem, wie Kinder ihren Schulweg gestalten und welche Bedeutung er für sie hat. Bewältigen Kinder ihren Schulweg allein, haben sie die Möglichkeit, unterwegs zu spielen, zu bummeln oder ihren Gedanken nachzuhängen.



**This is the Park I go to before I go to school in the morning.**

(Ross 2007, S.381)

---

<sup>18</sup> Vgl. Ross 2007, S.376 f.

<sup>19</sup> Vgl. ebd., S. 382



**This is one of the roads I walk down on the way to School.**  
I don't walk to school with any one it takes me about 7 mins to get there. I leave home at 8:35 so I get to school about 8:42 to meet my friends early and they get to school about 8:45. We stand and talk for a while and when the bell rings we line up.

(Ross 2007, S.380)



**This is a bad corner and you have to be quick when you cross here.**

(Ross 2007, S.381)

Werden Kinder von Erwachsenen begleitet, sind sie oft abhängig von deren Zeitplan. Gehen sie allein zur Schule, haben sie selbst die Verantwortung darüber, pünktlich zu Unterrichtsbeginn im Klassenzimmer zu sein und sicher anzukommen.<sup>20</sup> Die Fotos und die dazugehörigen Kommentare zeigen deutlich, dass die Kinder sich den Gefahren des Schulweges bewusst sind und Strategien entwickeln, diesen zu umgehen.<sup>21</sup>

Die Auswertung der Bilder lässt die Schlussfolgerung zu, dass die eigenständige Bewältigung des Schulweges viele Vorteile für Kinder bringt. Kinder lernen mit Gefahren umzugehen bzw. ihnen aus dem Weg zu gehen, ihre Zeit einzuteilen oder haben die Gelegenheit, sich mit Freunden zu verabreden oder sich selbst kennenzulernen, herauszufinden,

---

<sup>20</sup> Vgl. Ross 2007, S.377

<sup>21</sup> Vgl. ebd., S.382

was ihnen auf dem Weg zur Schule am Morgen gut tut, usw. Die eigenständige Bewältigung kann, wie bei vielen der Kinder in Schottland, zu einem Verbundenheitsgefühl mit den Menschen des direkten Lebensumfeldes führen und zu einem Bewusstsein für die Schönheit der Natur.

### 1.3 Der Lebensraum

Aus der zuvor bereits erwähnten Fragebogenerhebung zur gesundheitlichen Orientierung von acht- bis zwölfjährigen Kindern in Verbindung mit ihrem Bewegungs- und Ernährungsverhalten, ihrer Freiraumaktivität und ihrem Sozialverhalten ergab sich eine weitere wichtige Erkenntnis. Die Beziehung eines Kindes zu seinem körperlich und sozial erlebten Umfeld beeinflusst seine Gesundheit.<sup>22</sup> Kinder mit selbstberichteten gesundheitlichen Problemen bewerteten die Geeignetheit des wohnungsnahen Umfeldes als Spielgebiet häufiger negativ als andere Kinder. Außerdem empfanden sie den Schulweg häufiger als gefährlich.<sup>23</sup> Dieses Ergebnis weist auf die besondere Bedeutung des kindlichen Lebensraumes für deren gesunde Entwicklung hin. Der Lebensraum von Kindern und seine Wichtigkeit für deren eigenständige, physische Mobilität stehen im Mittelpunkt der nachfolgenden Betrachtungen.

Als Lebensraum eines Kindes wird im Allgemeinen sein Aktionsradius oder Aktionsraum beschrieben.<sup>24</sup> Zeiher und Zeiher schreiben, der individuelle Lebensraum sei „der von einer Person dauerhaft und immer wieder genutzte und ihr dadurch vertraute Teil der räumlichen Welt.“<sup>25</sup> Der Lebensraum, als Raum, in dem ein Kind sich aufhält, innerhalb dessen es sich bewegt, spielt, Freunde trifft, auf Entdeckung, zum Spielplatz oder zur Schule geht, und vieles mehr, stellt die Weichen für die Mobilität von Kindern. Dabei gilt zu beachten, dass die Größe und Ausdehnung des Lebensraumes von vielen Faktoren abhängig ist. Der Lebensraum von Kindern ist in der Regel kleiner, als der von Erwachsenen. Zudem halten sich Kinder an anderen Orten auf, als Erwachsene. Orte, die sie für attraktiv halten, haben für Erwachsene oft eine geringere oder ungleiche Bedeutung. Dies verdeutlicht eine bedeutende Lebensraumstudie, die an dieser Stelle vorgestellt wird.

Die Hamburger Kinderpsychologin Martha Muchow untersuchte in den Jahren 1928 bis 1932 mit Hilfe von Studierenden der hamburgischen Universität den Lebensraum von

---

<sup>22</sup> Vgl. Dunkelberg 2011, S.275

<sup>23</sup> Vgl. ebd., S.272

<sup>24</sup> Vgl. Krause 1999, S.13

<sup>25</sup> Zeiher & Zeiher 1998, S.27

Großstadtkindern im Hamburger Stadtteil Barmbek.<sup>26</sup> Nach dem Freitod der Forscherin im Jahr 1933 sorgte ihr Bruder Hans Heinrich Muchow dafür, dass das gesammelte Material zu einem Buch verdichtet und zum Druck geführt wurde, um es für die Nachwelt zu erhalten.<sup>27</sup> Ursprünglich wollte Martha Muchow untersuchen, in welcher Weise die Großstadt als eigentümliche Welt die in ihr lebenden jungen Menschen beeinflusst und formt. Bereits während der Voruntersuchungen in den Jahren 1928/29 hatte die Forscherin aber erkannt, dass Kinder ihre Umwelt, in dem Falle die der Großstadt, zu ihrer Umwelt umschaffen. Sie formulierte ihre Forschungsfrage entsprechend neu und ging der Frage nach, wie sich die vom Kinde gelebte Welt Großstadt darstellt.<sup>28</sup> Dafür untersuchte sie zunächst den Raum, in dem das Großstadtkind lebt. „Insgesamt 109 Kinder beiderlei Geschlechts im Alter von neun bis zu vierzehn Jahren wurden mit gewöhnlichen Hamburger Stadtplänen ausgestattet.“<sup>29</sup> Sie wurden dann aufgefordert, die Straßen und Plätze zu kennzeichnen, die sie genau kennen und an denen sie sich oft aufhalten und jene zu kennzeichnen, die sie nicht ganz so gut kennen.<sup>30</sup> „Gleichzeitig wurde ein Fragebogen ausgefüllt, in dem alle die oben genannten Angaben noch einmal handschriftlich gemacht wurden“<sup>31</sup>. Im zweiten Teil der Studie ging es dem Forschungsteam darum, den Raum zu analysieren, den das Kind erlebt. Erneut setzten die ForscherInnen auf die Aussagen der Kinder, um zu ermitteln, in welchem spezifischen Sinne sie die von ihnen genannten Raumeinheiten aufsuchen und wie sie sich in ihrem Erleben widerspiegeln.<sup>32</sup> Das Kernstück der Arbeit ist die Untersuchung des Lebensraumes, als Raum, den das Kind lebt. Das Forschungsteam bediente sich dafür verschiedener Beobachtungsmethoden, um „aus dem Verhalten der Kinder, aus der Art ihres Umganges mit den ‚Gegebenheiten‘ der Großstadtwelt zu erschließen [...] in welcher Weise sie diesen großstädtischen Raum lebend aktualisieren.“<sup>33</sup>

Zu den wichtigsten Ergebnissen der Studie zählt, dass nur ein sehr geringer Teil der Gesamtfläche der Großstadt von den Barmbeker Kindern intensiv durchlebt wurde.<sup>34</sup> Umso näher ein Bezirk dem Heimatraum des Kindes war, umso bekannter war er bei den Kindern.<sup>35</sup> Es zeigte sich, dass die Größe und der Aufbau des kindlichen Lebensraumes von Alter, Geschlecht, Begabung, Bildungsgrad und auch vom Grade der „Seßhaftigkeit“ oder „Beweglichkeit“ abhängig waren.<sup>36</sup> „Von ‚erwachsenen‘ Gegebenheiten im Stadtgebiet [...]

---

<sup>26</sup> Vgl. Muchow & Muchow 1935, S. 69

<sup>27</sup> Vgl. ebd., S.70

<sup>28</sup> Vgl. ebd., S.69

<sup>29</sup> Ebd., S.73

<sup>30</sup> Vgl. ebd.

<sup>31</sup> Ebd.

<sup>32</sup> Vgl. ebd., S.72

<sup>33</sup> Ebd.

<sup>34</sup> Vgl. ebd., S.87 f.

<sup>35</sup> Vgl. ebd., S.88

<sup>36</sup> Vgl. ebd., S.147

hängt die Struktur der kindlichen Lebensräume keineswegs ab. Sie wird dagegen bestimmt durch Geeignetheit als Spielgelände, Spielplatznähe, Bebauungsart, Nähe zum kindlichen Erleben usw.<sup>37</sup> Es stellte sich also heraus, dass der Lebensraum von Kindern kleiner ist, als der von Erwachsenen. Außerdem wählten die Kinder Orte, an denen sie sich gern aufhalten wollen, nach anderen Kriterien aus, als Erwachsene. Dementsprechend fand man sie an Orten, die in der Welt der Erwachsenen kaum eine Rolle spielten. Es ließ sich häufig beobachten, dass die Kinder Straßen und Plätzen eine ganz andere Bedeutung gaben, als die Erwachsenen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse der Lebensraumstudie von Muchow und Muchow ihre Gültigkeit nicht verloren haben. Für die Mobilitätsforschung ist die Tatsache, dass sich der kindliche Lebensraum von dem Erwachsener unterscheidet und Kinder Straßen und Plätze anders erleben, von besonderer Bedeutung. Der Lebensraum stellt die Weichen für die eigenständige und physische Mobilität von Kindern und bietet Ansätze zur Förderung dieser. Daraus wird die Notwendigkeit der Erkundung des kindlichen Lebensraumes erkennbar. Erst wenn man weiß, an welchen Orten sich Kinder gern aufhalten, welche Wege sie mit dem Fahrrad meiden und als unsicher erachten usw., kann man geeignete Maßnahmen finden, um den Lebensraum kinder- und mobilitätsfreundlich zu gestalten.

Die Studie animiert seit jeher Generationen von ForscherInnen sich intensiv mit der Raumeignung und der Lebenswelt von Kindern zu beschäftigen.<sup>38</sup> Zu erwähnen sind an dieser Stelle Jürgen Zinnecker, der als Mitbegründer einer sozialwissenschaftlichen Kindheitsforschung in Deutschland gilt und das Ehepaar Zeiher. Sie stellen eine Veränderung der kindlichen Lebenswelt und des Lebensraumes fest. Neben anderen Veränderungen gibt es einen Trend in Richtung „Verinselung“<sup>39</sup> und „Verhäuslichung“<sup>40</sup> von Kindheit. Vor allem durch die zunehmende Funktionalisierung des öffentlichen Raumes, würden Orte, die regelmäßig von Kindern genutzt werden, immer weiter voneinander entfernt liegen.<sup>41</sup> „In den Stadtlandschaften und auch im ländlichen Raum liegen viele der Orte [...] wie Inseln verstreut.“<sup>42</sup> Mit dem Begriff „Verhäuslichung“ wird vor allem die zunehmende Vertreibung der Kinder aus dem öffentlichen Raum beschrieben, hinein in als sicher empfundene Häuser, wie die Wohnung, die Schule oder Freizeitzentren.<sup>43</sup> Auch wird auf die größer werdende Attraktivität dieser Orte verwiesen, nicht zuletzt durch das Vorhandensein

---

<sup>37</sup> Muchow & Muchow 1935, S.148

<sup>38</sup> Vgl. Zinnecker 1998, S.6 f.

<sup>39</sup> Vgl. Zeiher & Zeiher 1998, S.26 ff.

<sup>40</sup> Vgl. Zinnecker 2001, S.10 u. S.98

<sup>41</sup> Vgl. Zeiher & Zeiher 1998, S.19

<sup>42</sup> Ebd., S.26

<sup>43</sup> Vgl. Zinnecker 2001, S.98

von Spielkonsolen, Fernsehern und Computern.<sup>44</sup> Da die „Ausbreitung neuer Infrastrukturen für Kinder nicht überall in gleicher Weise statt[find]“<sup>45</sup> und sowohl der Bedarf an ausgrenzten Kinderräumen, als auch die Bereitschaft diese einzurichten und die tatsächliche Nutzung der Kinder überall unterschiedlich war und ist<sup>46</sup>, soll es bei der Erwähnung dieses Trends bleiben. Es ist anzunehmen, dass sich die Größe und der Aufbau des Lebensraumes von Kind zu Kind unterscheiden. Es gilt, vor Ort zu untersuchen, wo sich die dort lebenden Kinder hauptsächlich aufhalten und ob sie die Möglichkeit haben, mobil zu sein. Die Mobilitätssituation von Kindern stellt sich von Ort zu Ort unterschiedlich dar. Von einer Mobilitätssituation von Kindern in Deutschland kann daher nicht die Rede sein.

Ein weiterer Trend, der Auswirkungen auf die Mobilitätssituation von Kindern hat, lässt sich in der Literatur finden. Studien belegen eine Zunahme des motorisierten Verkehrs in Deutschland, der zunehmend den kindlichen Lebensraum durchdringt und verändert.<sup>47</sup> Sicherlich sind auch hier die örtlichen Unterschiede zu bedenken. Im folgenden Punkt werden die Eigenheiten der „mobilen Gesellschaft“ beschrieben und Studien vorgestellt, die Aussagen über die Mobilität von Kindern in der mobilen Gesellschaft erlauben. Wie gefährlich ist es für Kinder heutzutage sich innerhalb ihres direkten Umfeldes zu bewegen? Wie hat sich das Verkehrsverhalten von Kindern verändert?

## 1.4 Kinder in der „mobilen Gesellschaft“

In der Literatur wird unsere Gesellschaft immer häufiger als „mobil“ beschrieben.<sup>48</sup> Der Begriff wird dabei vor allem unter Berücksichtigung von Definitionen aus der Verkehrswissenschaft verwendet. Studien belegen eine Zunahme des motorisierten Verkehrs in Deutschland. Wege, die einzelne Personen pro Tag mit einem motorisierten Fahrzeug zurücklegen, werden immer länger.<sup>49</sup> StatistikerInnen gehen davon aus, dass der Pkw-Bestand in Deutschland weiter zunimmt und der Anteil der Kinder unter fünfzehn Jahren am Straßenverkehr weiter abnimmt.<sup>50</sup> Mobilität und Verkehr sind im Laufe des 20. Jahrhunderts zu zentralen Aspekten unseres modernen Lebens geworden – mit vielen positiven Auswirkungen auf unser Leben und auf unsere Wirtschaft, aber auch mit vielen nega-

---

<sup>44</sup> Vgl. Funk 2008, S.12

<sup>45</sup> Zeiher & Zeiher 1998, S.21

<sup>46</sup> Vgl. ebd.

<sup>47</sup> Vgl. Funk 2008, S.8 f.

<sup>48</sup> Vgl. Limbourg 2000, S.10 ff.

<sup>49</sup> Vgl. Funk 2008, S.8 f.

<sup>50</sup> Vgl. ebd., S.9 f.

tiven Auswirkungen für unsere Sicherheit, für unsere Umwelt und Gesellschaft.<sup>51</sup> Es kann davon ausgegangen werden, dass durch die Ausrichtung des (Wohn-) Umfeldes auf eine automobilen Gesellschaft<sup>52</sup>, Kinder aller Altersstufen in ihrer eigenständigen, physischen Mobilität eingegrenzt werden. Zum einen gebe es weniger Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum<sup>53</sup>, zum anderen würden die Wege, die Kinder z.B. zur Schule zurücklegen müssen, oft immer länger werden.<sup>54</sup> Damit verbunden hält Baumann für wahrscheinlich, dass die Angst der Eltern wächst, ihre Kinder allein loszulassen. Er kommt zu der Erkenntnis: „Gefährliche Schulwege, Verkehr im Wohnumfeld und ein Mangel an leicht erreichbaren Spielplätzen führen dazu, dass Kinder ihre Wohnung kaum noch unbegleitet verlassen dürfen.“<sup>55</sup>

Die Ergebnisse der KiGGS-Studie zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland beweisen, dass Unfälle tatsächlich die häufigste Ursache für den Tod von Kindern unter fünfzehn Jahren in Deutschland darstellen. Unfälle im Straßenverkehr zählen dabei zu den riskantesten für Kinder, neben Erstickten, Ertrinken, Vergiftungen, Stürzen und Verbrennungen.<sup>56</sup> Wie gefährlich der Straßenverkehr für Kinder unter fünfzehn Jahren wirklich ist, zeigen die Ergebnisse einer Studie des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2010/11 zur Häufigkeit und zu möglichen Ursachen von Kinderunfällen im Straßenverkehr. Wie gefährdet sind Kinder in der „mobilen Gesellschaft“?

„Im Durchschnitt des letzten Jahres [2010, Erläuterung der Verfasserin] kam alle 18 Minuten ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden, fast jeden vierten Tag wurde ein Kind getötet.“<sup>57</sup> Insgesamt verunglückten im Jahr 2010 28.629 Kinder unter fünfzehn Jahren im Straßenverkehr. Das sind 7,2 Prozent weniger als im Jahr zuvor, ausgehend von einer Einwohnerzahl von elf Millionen ihrer Altersgruppe. Das Risiko für Kinder, im Straßenverkehr zu verunglücken oder zu sterben, ist noch immer hoch. Dennoch darf nicht außer Acht gelassen werden, dass sich die Verkehrssicherheitssituation von Kindern langfristig betrachtet, wesentlich verbessert hat. Im Jahr 1978, dem Jahr, für das erstmals Zahlen für Gesamtdeutschland vorliegen, verunglückten doppelt so viele Kinder wie im Jahr 2010.<sup>58</sup> Die Zahl der getöteten Kinder im Straßenverkehr war damals vierzehnmal so hoch.<sup>59</sup> Sie ist also beträchtlich gesunken. „Besonders verbessert hat sich die Situation bei den kindli-

---

<sup>51</sup> Vgl. Limbourg 2000, S.7

<sup>52</sup> Vgl. Krause 1999, S.3

<sup>53</sup> Vgl. ebd.

<sup>54</sup> Vgl. Limbourg 2000, S.10

<sup>55</sup> Baumann 2007, S.25

<sup>56</sup> Vgl. Robert Koch-Institut 2006, S.37

<sup>57</sup> Statistisches Bundesamt 2011, S.5

<sup>58</sup> Vgl. ebd., S.6

<sup>59</sup> Vgl. ebd.

chen Fußgängern: Im Jahr 2010 kamen 28 Kinder als Fußgänger ums Leben, im Jahre 1978 waren es mit 701 fünfundzwanzig Mal so viele.<sup>60</sup>

Am häufigsten verunglückten Kinder im Alter von sechs bis unter zehn Jahren als Insasse in einem Pkw (37 Prozent), zu 34 Prozent als Fußgänger und zu 24 Prozent als Fahrradnutzer. Kinder über zehn Jahren verunglückten zu 46 Prozent als Fahrradbenutzer, zu 25 Prozent als Pkw-Insasse und zu 21 Prozent als Fußgänger.<sup>61</sup> „Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil sind Jungen im Straßenverkehr stärker gefährdet als Mädchen. [...] Die Gründe für die höhere Unfallgefährdung dürften vor allem in der stärkeren Verkehrsbeteiligung und in der größeren Risikobereitschaft von Jungen liegen.“<sup>62</sup> Nicht nur das Alter und das Geschlecht von Kindern, scheinen deren Verkehrssicherheit zu beeinflussen. Auch die Art der Verkehrsbeteiligung korreliert mit der Unfallhäufigkeit. Außerdem zu erwähnen ist, dass Kinder besonders häufig während der Zeiten verunglücken, in denen sie sich auf dem Weg zur Schule oder zurück befinden und auch am Nachmittag. Bei den verunglückten jungen Radfahrern sind saisonale Unterschiede sehr auffällig: Die meisten verunglückten in der warmen Jahreszeit und nicht in den kalten Monaten.<sup>63</sup> Innerhalb von Ortschaften verunglückten fast viermal so viel Kinder, wie außerhalb von Ortschaften. Unfälle innerorts passierten dabei vor allem kindlichen Fahrradfahrern (8 966), gefolgt von Fußgängern (7 135). Außerhalb von Ortschaften wurden im Jahr 2010 59 Kinder getötet, davon 42 als Insassen von Pkw. Innerhalb von Ortschaften waren es 45 getötete Kinder, davon 24 Fußgänger und vierzehn Radfahrer.<sup>64</sup>

Hinsichtlich der Ursachen für Unfälle von Kindern im Straßenverkehr kann die Studie die folgenden Aussagen treffen. „Die Polizei registrierte bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 2010 insgesamt 4 252 Fehlverhalten von Fußgängern und 6 749 falsche Verhaltensweisen von Radfahrern im Alter von 6 bis 14 Jahren. Am meisten machten kindliche Fußgänger Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn (89 %). [...] Bei den Rad fahrenden Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren war Hauptunfallursache eine falsche Straßenbenutzung (22 %) [...] An zweiter Stelle folgten Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren (21 %)“<sup>65</sup>.

Die Studie des Statistischen Bundesamtes betrachtet die Verkehrssicherheitssituation von Kindern unter fünfzehn Jahren in Deutschland objektiv und lässt erkennen, dass heutzutage wesentlich weniger Kinder im Straßenverkehr zu Schaden kommen als noch vor

---

<sup>60</sup> Statistisches Bundesamt 2011, S.6

<sup>61</sup> Vgl. ebd., S.8

<sup>62</sup> Ebd., S. 9

<sup>63</sup> Vgl. ebd., S.10

<sup>64</sup> Vgl. ebd., S.24

<sup>65</sup> Ebd., S.11 f.



dreißig Jahren. Dennoch scheinen die Folgen der Zunahme des motorisierten Verkehrs nicht spurlos an den Jüngsten in der Gesellschaft vorüber zu gehen. Davon ausgehend, dass die Sicherheit von Kindern im öffentlichen Raum bzw. im Straßenverkehr eine Grundbedingung für deren eigenständige Mobilität ist und der kindliche Lebensraum sich vor allem innerhalb von Ortschaften erstreckt, gewinnen vor allem die folgenden Ergebnisse an Bedeutung: Innerorts kam es im Jahr 2010 zu insgesamt 22.558 Unfällen von Kindern der betrachteten Altersgruppe. Am häufigsten kamen innerorts Fahrradfahrer zu Schaden, dicht gefolgt von Fußgängern. Das lässt darauf schließen, dass den Interessen von Kindern in der „mobilen Gesellschaft“ noch viel mehr Beachtung geschenkt werden muss und ihre Bedürfnisse unter anderem in der Stadt- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden müssen.

Der VCD-Städtecheck 2012 beschäftigt sich mit der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen in 81 deutschen Großstädten und kann die bereits vorgestellten Ergebnisse um ein weiteres ergänzen, das interessant für die Interpretation der gegenwärtigen Mobilitätssituation von Kindern in Deutschland ist: Die Studie kommt zu der Erkenntnis, dass die Verunglücktenrate nicht abhängig von der Stadtgröße ist. Größere Städte sind also nicht gefährlicher als kleinere.<sup>66</sup> „Wie sicher der Straßenverkehr in einer Stadt ist, hängt vom Engagement der Städte, aber auch von einer Vielzahl struktureller Kriterien ab: von der Größe, der Zahl der Einwohner, den Einpendlern, der Stadtstruktur, dem Anteil der Verkehrsarten (Modal Split), dem Anteil an Hauptverkehrsstraßen, dem Geschwindigkeitsniveau und vielem mehr.“<sup>67</sup>

Die Eigenschaften der „mobilen Gesellschaft“ haben nicht nur Auswirkungen auf die Sicherheit und das Unfallrisiko von Kindern im Straßenverkehr. Dr. Walter Funk untersuchte im Auftrag des Institutes für empirische Sozialforschung an der Universität Erlangen-Nürnberg die langfristigen Trends der Änderung des Verkehrsverhaltens von Kindern und Jugendlichen. Hierfür verglich er drei Studien aus den Jahren 1975/76, 1984 und 1998/99, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegeben wurden. Funk hält einen Zeitvergleich über zwanzig Jahre für zumindest einige Aspekte der kindlichen Verkehrsbeteiligung für möglich. Die Ergebnisse hinsichtlich der durchschnittlichen Anzahl der Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen im Alter von drei bis siebzehn Jahren pro Tag wären nicht interpretierbar. Dahingegen habe sich ergeben, „dass die durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung im betrachteten 20-Jahreszeitraum umso stärker zurückgegangen ist, je jünger die Kinder und Jugendlichen sind.“<sup>68</sup> Über das Zustande-

---

<sup>66</sup> Vgl. VCD 2012, S.15 f.

<sup>67</sup> Ebd., S.4

<sup>68</sup> Funk 2008, S.19

kommen der Ergebnisse zur Verkehrsbeteiligungsdauer nach Verkehrsmitteln könne nur spekuliert werden. Die Dauer der Verkehrsbeteiligung pro Tag hingegen, als auch die Länge der zurückgelegten Entfernungen steige mit zunehmendem Alter der Kinder.<sup>69</sup>

Bei der Betrachtung des Schulweges lässt sich nachvollziehen, dass dieser immer seltener von den Kindern allein bewältigt wurde. Auch die Schulwegbegleitung durch andere Kinder ging im betrachteten Zeitraum leicht zurück. „Dagegen verdreifachte sich der Anteil der von einem Erwachsenen auf dem Schulweg begleiteten 6- bis 12-Jährigen von 6,7 % (1975 / 1976) auf 21,6 % (1998 / 1999). [...] Dies bedeutet eine deutliche Abnahme der selbstständigen Mobilität von Kindern auf ihren Schulwegen.“<sup>70</sup> Funk stellt des Weiteren einen Rückgang der Kinder, die zu Fuß unterwegs sind, fest. „Hier gingen die entsprechenden Anteile von über 60 % Mitte der 1970er Jahre auf lediglich noch knapp über 40 % der Schüler 1998 / 1999 zurück.“<sup>71</sup> Es ließen sich keine eindeutigen Aussagen über die Trends der Fahrradnutzung auf dem Schulweg machen, aber es lässt sich feststellen, „dass sich die Mitfahrt im Pkw Ende der 1990er Jahre im Vergleich zu den beiden früheren Untersuchungen nahezu verdoppelt“<sup>72</sup> hat.

Die Sicherheit und das Verkehrsverhalten von Kindern im Straßenverkehr stehen im Zusammenhang mit den Eigenschaften der „mobilen Gesellschaft“, wie der Zunahme des motorisierten Verkehrs oder der Abnahme von Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Sie sind aber gewiss nicht nur von diesen Faktoren abhängig. Wie sicher ein Kind in seinem Lebensraum ist und auf welches Verkehrsmittel es für welche Wege zurückgreift, hängt von zahlreichen anderen Faktoren ab. Sie alle haben Einfluss auf die Mobilität von Kindern und die Größe ihres Lebensraumes. Welche Faktoren die kindliche Mobilität und auch die Ausweitung ihres Lebensraumes beeinflussen, wird im nächsten Punkt untersucht.

## 1.5 Einflussfaktoren

Folgende Faktoren, die sich auch gegenseitig beeinflussen, haben Einfluss auf die Mobilität von Kindern und auch auf die Größe des kindlichen Lebensraumes.

---

<sup>69</sup> Vgl. Funk 2008, S.20 f.

<sup>70</sup> Ebd., S.22 f.

<sup>71</sup> Ebd., S.23

<sup>72</sup> Ebd.

## Alter und Geschlecht

Alter und Geschlecht sind zwei zentrale Determinanten für die Mobilität von Kindern. Wie schon die Lebensraumstudie von Muchow & Muchow zeigen auch moderne Studien, dass mit zunehmendem Alter des Kindes sein Lebensraum wächst.<sup>73</sup> Dies dürfte zum einen mit den entwicklungsbedingten Kompetenzen von Kindern zu erklären sein. Mit zunehmendem Alter verfügen Kinder über vermehrte Fähigkeiten und Rechte, die ihnen helfen, ihren Lebensraum zu erweitern. Kinder können sich mit zunehmendem Alter in der Regel besser orientieren<sup>74</sup>, den Verkehrsbereich besser überblicken bzw. mit zunehmender Körpergröße besser von anderen VerkehrsteilnehmerInnen gesehen werden<sup>75</sup>, besser Fahrradfahren, in Verhandlungen mit ihren Eltern werden sie diese eher davon überzeugen können, entfernt gelegene Orte eigenständig aufzusuchen, ab sechzehn Jahren dürfen sie Moped fahren, usw. Zum anderen verweisen Limbourg, Flade und Schönharting auf den Grad an Schutzbedürftigkeit und Eigenständigkeit. Wie eigenständig und/ oder schutzbedürftig ein Kind ist bzw. was ihm von der erwachsenen Gesellschaft zugetraut wird, hänge wesentlich vom Alter ab.<sup>76</sup> Grundschüler wären „aufgrund ihrer kognitiven, sozialen und emotionalen Entwicklung nicht zu einer selbständigen Teilnahme am Straßenverkehr in der Lage.“<sup>77</sup> In Deutschland besuchen Kinder die Grundschule in der Regel im Alter von sechs bis zehn Jahren. Kinder jenseits des Grundschulalters und Jugendliche hätten nicht nur den Wunsch nach zunehmend mehr Handlungsfreiraum, sie müssten auch neuen Mobilitätsanforderungen genügen. So wäre z.B. die weiterführende Schule meistens weiter von der Wohnung entfernt als die Grundschule.<sup>78</sup> Außerdem hätten Jungen grundsätzlich einen größeren Lebensraum und würden mobiler sein, als gleichaltrige Mädchen.<sup>79</sup> Als Grund hierfür könne beispielsweise die geschlechtsspezifische Erziehung gesehen werden. So müssten Mädchen z.B. viel öfter um Erlaubnis fragen, wenn sie nach draußen gehen wollen.<sup>80</sup>

## Individuelles Verhalten (Kind, Eltern)

Die Größe des kindlichen Lebensraumes, und damit verbunden auch deren eigenständige Mobilität, sind abhängig vom individuellen Verhalten der Beteiligten.<sup>81</sup> Ob Eltern ihren Kindern verbieten oder erlauben bestimmte Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad und ohne

---

<sup>73</sup> Vgl. Muchow & Muchow 1935, S.147 und Krause 1999, S.14 f.

<sup>74</sup> Vgl. Krause 1999, S.10 f.

<sup>75</sup> Vgl. ebd., S.12

<sup>76</sup> Vgl. Limbourg 2000, S.10

<sup>77</sup> Krause 1999, S.13

<sup>78</sup> Limbourg 2000, S.10

<sup>79</sup> Vgl. Muchow & Muchow 1935, S.76 und Krause 1999, S.15

<sup>80</sup> Vgl. Krause 1999, S.15

<sup>81</sup> Vgl. ebd., S.16

die Begleitung eines Erwachsenen zurückzulegen, hängt von zahlreichen Faktoren ab. Jede Familie und jedes Kind schätzt Wege und mögliche Gefahren unterschiedlich ein, geht also mit den Gegebenheiten unterschiedlich um. Eine Mutter mag ihr Kind vielleicht lieber mit dem Auto zur Schule fahren, während das Nachbarkind im selben Alter mit Freunden gehen darf. Auch die Aufgeklärtheit von Eltern und Kindern über Gefahren im Straßenverkehr oder umweltfreundliche Mobilitätsformen beeinflusst das Verhalten.

## **Umwelt**

Sowohl die soziale, als auch die physische Umwelt können Eltern und Kindern ein gutes Gefühl geben, wenn sie alleine losziehen, oder eben ein ungutes. Je nach Beschaffenheit der Umwelt kann bei Eltern und Kindern auch Angst entstehen, die dazu führt, dass Kinder eigenständig kaum noch irgendwo hingehen dürfen oder wollen und ständig begleitet werden. Die Umwelt birgt ein großes Potenzial zur Förderung der kindlichen Mobilität, Gesundheit und Entwicklung.

## **Soziale Umwelt**

Wie weit und wohin Kinder ohne die Begleitung Erwachsener gehen dürfen, hängt oft entscheidend vom sozialen Umfeld bzw. dem Wohnumfeld der Familie ab. Der Zusammenhalt vor Ort, wie gut jeder jeden kennt, einander vertraut usw. kann die Mobilität und die Größe des kindlichen Lebensraumes beeinflussen. Sind die Menschen im sozialen Umfeld einer Familie bzw. die Familie selbst eher arm, haben die Eltern einen niedrigen Bildungsstand, einen Job, der viel Zeit und Kraft in Anspruch nimmt oder wenig Geld, so wirkt sich das auf die Mobilitätssituation der Kinder aus. Sei es, dass die Eltern kein Auto haben, um die Kinder umherzufahren, keine Zeit, sie zur Schule zu begleiten oder keine Ahnung welche Gefahren ihren Jüngsten auf dem Weg zum Spielplatz begegnen können.

## **Physische Umwelt**

Innerhalb der physischen Umwelt können z.B. das Verkehrsaufkommen, das Vorhandensein von verkehrsberuhigenden Maßnahmen, Parks, Spielplätzen und ein ausgebautes Fuß- und Radwegnetzwerk die eigenständige, physische Mobilität von Kindern beeinflussen. Wohin und wie weit ein Kind geht, hängt auch von der Attraktivität der jeweiligen Orte, also des Wohnumfeldes im Allgemeinen, als auch von der Attraktivität von z.B. Spiel- und Sportplätzen, ab. Dabei ist entscheidend, was aus der Sicht der Kinder attraktiv ist.<sup>82</sup> Krause verweist außerdem auf einen vergleichsweise kleinen Aspekt: „Die allmähliche Ausdehnung des Lebensraumes eines Kindes ist nur dann möglich, wenn der Übergang

---

<sup>82</sup> Vgl. Krause 1999, S.19

von drinnen nach draußen unproblematisch ist.“<sup>83</sup> Demnach wäre es beispielsweise besser für Kinder, wenn die Wohnung in einem unteren Stockwerk liegt.

### **Politik**

Politische Entscheidungen und Handlungsaktivitäten, wie eine Kinder- und familienfreundliche Stadtplanung, der Beitritt in das Gesunde-Städte-Netzwerk der Weltgesundheitsorganisation und die damit u.a. verbundene Verpflichtung gesundheitsfördernde Lebenswelten zu schaffen, das Festlegen von Schulzeiten und Schulzonen oder der Ausbau des Radwegenetzes, determinieren die Mobilitätssituation von Kindern.

### **Kultur**

Die naturwissenschaftliche Fortschrittlichkeit, unsere Wirtschaft oder auch die Urbanisierung prägen die Kultur unseres Landes und wirken sich vielfältig auf die Arbeits-, Wohn-, Transport-, Ernährungs- und Gesundheitsbedingungen aus.<sup>84</sup> Trends, wie die zunehmende Funktionalisierung und Spezialisierung der räumlichen Umwelt<sup>85</sup> oder die Zunahme des motorisierten Verkehrs<sup>86</sup> können als Ergebnis des naturwissenschaftlichen Fortschrittes gesehen werden und wirken sich direkt auf die Mobilitätssituation von Kindern aus.

### **Jahreszeit, Wetter, Tageslänge**

Die Wetterbedingungen, sowie die Jahreszeit und die damit verbundene Tageslänge haben nicht nur Auswirkungen auf die Erweiterung des Lebensraumes<sup>87</sup>, sondern auch auf die eigenständige, physische Mobilität. Faktoren wie Dunkelheit, Regen oder Kälte dürften Eltern und Kinder in so manchen Entscheidungen beeinflussen, z.B. wenn es darum geht, ob das Kind für den Weg zum Ballettunterricht am anderen Ende der Stadt öffentliche Verkehrsmittel benutzt oder mit dem Fahrrad fährt.

## **2 Erfahrungen aus dem Forschungsprojekt „Stepping Out“**

Im folgenden Kapitel soll das Forschungsprojekt “Stepping Out: Children’s physical mobility arrangements and negotiations” vorgestellt werden. Die Verfasserin hatte die Möglich-

---

<sup>83</sup> Krause 1999, S.19

<sup>84</sup> Vgl. Schwartz 2003, S.109

<sup>85</sup> Vgl. Zeiher & Zeiher 1998, S.19

<sup>86</sup> Vgl. Funk 2008, S.8 f.

<sup>87</sup> Vgl. Krause 1999, S.19

keit in dessen Rahmen Schul- und Umgebungsbeobachtungen in der Lutherstadt Wittenberg (Sachsen-Anhalt, Deutschland) und Hallett Cove (South Australia, Australien) durchzuführen, untersuchungsbezogenes Material zu sammeln und auszuwerten. Daraus ergeben sich Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit Kinder eigenständig, sicher und mit Freude zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen können. Außerdem verweisen die Untersuchungen auf weitere, bereits genannte Faktoren und veranschaulichen, wie diese sich auf die Mobilität von Schulkindern auswirken können.

## **2.1 Das Forschungsprojekt „Stepping out“**

Bei dem Forschungsprojekt “Stepping Out: Children’s physical mobility arrangements and negotiations” handelt es sich um ein internationales Projekt, mit Partnern in den Staaten South Australia (Colin MacDougall von der Flinders University in Adelaide) und Victoria (Lisa Gibbs, Tony Lamontagne und Frank Vetere von der Uni Melbourne), als auch mit Frankreich (Isabelle Danic) und Schottland (Nicola J. Ross). Untersucht werden die umweltbezogenen, politischen und kulturellen Faktoren, die in Diskussionen zwischen Eltern und ihren zehn- bis zwölfjährigen Kindern darüber entscheiden, wo diese allein hingehen dürfen bzw. mit wem, wann, wie oft und wie lange. Die Rechte eines jeden Kindes, vor allem ihre Rechte auf physische Aktivität und Partizipation, in allen sie betreffenden Studien und Entscheidungen, spielen dabei eine große Rolle.

Das Projekt startete im August 2011 mit den ersten Schul- und Umgebungsbeobachtungen. Prof. Colin MacDougall beobachtete zusammen mit Isabelle Danic eine Schule und deren Umgebung in Rennes, Frankreich. Nach deren Vorbild beobachtete die Verfasserin dieser Arbeit das Luther-Melanchthon-Gymnasium in der Lutherstadt Wittenberg und ging Faktoren nach, die die eigenständige, physische Mobilität der SchülerInnen auf ihrem Schulweg beeinflussen können. Während ihres dreimonatigen Forschungsaufenthaltes in Australien konnte sie sich mit der Umgebung einer Schule in einem Vorort von Adelaide vertraut machen und auch diese und deren Umfeld untersuchen.

Im zweiten Teil des Forschungsprojektes werden Eltern rekrutiert, die an virtuellen Touren durch Hallett Cove teilnehmen. Das Forschungsteam erhofft sich dadurch Informationen aus Sicht der Eltern zu bekommen, darüber, wo sich ihre Kinder aufhalten und aufhalten dürfen und wo nicht. Die virtuellen Touren werden anstelle der ursprünglich geplanten Gruppendiskussionen mit den Eltern und anschließenden Bustouren durchgeführt, da sich diese als zu zeitaufwendig für die Eltern herausstellten. Die Forschungsassistentin Clare

Phillips (MPH) hat die virtuellen Touren mit Hilfe der Programme ATLAS und Google Earth pro erstellt und möchte zur Aufzeichnung der Äußerungen der Eltern einen SmartPEN einsetzen. Außerdem hat sich das Forschungsteam entschlossen, nach Eltern mit mindestens einem Kind, das älter als zehn Jahre ist, zu suchen und mit der Verwaltungsgemeinde, in der die betreffende Schule liegt, zu kooperieren. Dabei hat sich die Zusammenarbeit mit einer engagierten Leiterin eines Jugendcenters ergeben und als sehr fruchtbar erwiesen. Die beschriebenen Bemühungen stehen in Verbindung mit dem Teilprojekt "Parent's accounts of their decision making about increasing the independent mobility of their 10-13 year olds in local environments".

Im dritten Teil der Studie sollen Gruppendiskussionen mit sechzig Kindern im Alter zwischen zehn bis dreizehn Jahren (dreißig Mädchen und dreißig Jungen) geführt werden, um herauszufinden, wie wichtig es ihnen ist, allein zu bestimmten Orten zu gehen und wie sie selbst die Entscheidung ihrer Eltern beeinflussen und in Verhandlungen mit ihren Eltern, diese davon überzeugen können, eigenständig Wege zu gehen. Es ist geplant, mit den Kindern im Anschluss eine ca. dreißigminütige Bustour durchzuführen, wie man sie anfangs auch für die Eltern beabsichtigte.

In Australien besuchen die Schüler sechs Jahre die Grundschule. Ab der siebenten Klasse gehen sie auf die weiterführende Schule. „Stepping out“ hat den Anspruch eine Langzeitstudie zu werden, daher sollen im Jahr 2013 die Schüler wieder zu Gruppendiskussionen eingeladen werden, die von der sechsten in die siebente Klasse gekommen sind und einen damit verbundenen Schulwechsel durchgemacht haben. Am Ende, aber auch während einer jeden qualitativen Studie, steht die Auswertung der Beobachtungen und des gesammelten Datenmaterials, die kritische Reflektion der Methoden und Ergebnisse und in dem Fall auch die Publikation verschiedener Artikel.

## **2.2 Beobachtungen in Wittenberg**

Eine Woche bevor die Verfasserin der Arbeit, im Folgenden Forscherin genannt, ihre Beobachtungen in der Lutherstadt Wittenberg machen wollte, telefonierte sie mit dem Schulleiter, um diesen um sein Einverständnis zu beten, Untersuchungen im Rahmen eines internationalen Forschungsprojektes zur Mobilität von Kindern durchzuführen. Sie fragte, ob sie Unterlagen zu den Stundenzeiten, zur Länge des Schulweges der Kinder, zur Länge der Schultage der 5. und 6. Klassen und zur Teilnahme an der Schulspeisung bekommen kann und Fotos vom Schulgelände machen darf. Der Schulleiter gab sein Ein-

verständnis und sagte der Sekretärin Bescheid, dass am 17. November eine Studentin kommen würde, um die entsprechenden Unterlagen abzuholen. Die Forscherin nahm am Donnerstag, den 17.11.2011 um 6.41 Uhr den Bus von Pratau nach Wittenberg. Pratau ist ein Dorf, das sieben Kilometer südlich der Lutherstadt liegt. Ein Radweg existiert zwischen dem Dorf und der Stadt. Die Verfasserin entschied sich, an dem im Herbst gelegenen Forschungstag aufgrund der Temperaturen (ca. 3°C morgens), mit dem Bus zu fahren. Sie beobachtete das Geschehen im Bus, konnte aber keine Feldnotizen machen, da es keinen freien Sitzplatz mehr gab und sie, genau wie andere SchülerInnen, die mit ihr an derselben Haltestelle eingestiegen sind, stehen musste. Bei dieser handelt es sich um die vorletzte Haltestelle vor Erreichen der Lutherstadt. Der Bus erreichte die Haltestelle in der Schillerstraße, in der sich die Schule befindet, nach fünfzehnminütiger Fahrtzeit. Kinder die am Anfang der Strecke einsteigen, sowie Kinder, die aus anderen Richtungen kommen, müssen teilweise eine Stunde Fahrt in Kauf nehmen, jeden Morgen und Nachmittag. Im Herbst und im Winter verlassen die meisten SchülerInnen ihr Zuhause im Dunkeln und kommen im Dunkeln zu Hause an. Dies konnte die Forscherin zuvor aus den Busfahrplänen und den Sonnenaufgangs- und Untergangszeiten entnehmen. Am Beobachtungstag erreichten alle „Buskinder“ die Schule im Dunkeln bzw. in der Morgendämmerung. Die Forscherin beobachtete das Geschehen an der Bushaltestelle bzw. von der Bushaltestelle aus. Von dort konnte sie auch beobachten, dass die „Buskinder“ die Ampel zum Überqueren der Straße nutzten und sich gleich in das Schulgebäude begaben, wo sie sich bis 7.10 Uhr, also zehn Minuten vor Beginn der ersten Unterrichtseinheit, im Keller aufhalten müssen, bevor sie in die Unterrichtsräume dürfen. Über diesen Ablauf weiß die Forscherin Bescheid, weil sie früher selbst diese Schule besuchte und sie zudem später mit der Sekretärin sprach. Haben die Kinder morgens zuerst Sport, treffen sie sich vor der Sporthalle, bzw. dem Sportplatz. Beide Sportstätten befinden sich im unmittelbaren Umkreis der Schule. Diese liegt inmitten eines Wohngebietes, das hauptsächlich aus Neubaublöcken besteht und in dem vor allem Rentner wohnen. Ein Park mit einem kleinen Bach grenzt an das Schulgelände, außerdem befinden sich eine Kinderkrippe und ein Kindergarten, ein Ärztehaus, eine Physiotherapie, ein kleiner Kiosk, ein Frisör, ein Kosmetikstudio und zwei Supermärkte in der Nähe. Es gibt Fußgängerüberwege und eine Fußgängerampel in der Straße, in der sich die Schule befindet und im gesamten Wohngebiet sind Autofahrer angehalten, nicht schneller als 30 km/h zu fahren.

Aus den Dokumenten, die die Forscherin während der zwanzigminütigen Hofpause zwischen 8.50 Uhr und 9.10 Uhr von der Sekretärin bekam, konnte sie entnehmen, dass im Schuljahr 2011/12 insgesamt 863 Schüler das Luther-Melanchthon-Gymnasium besuchten. Im Landkreis Wittenberg, der ca. 137.000 Einwohner auf einer Fläche von 1.930 km<sup>2</sup> verzeichnet, gibt es drei weitere Gymnasien mit unterschiedlichen Einzugsgebieten.



Das Einzugsgebiet des Luther-Melanchthon-Gymnasiums ist so groß, dass SchülerInnen bis zu 25 km von der Schule entfernt wohnen. Die Forscherin informierte sich über den Alltag der Zehn- bis Zwölfjährigen, da es in „Stepping Out“ um die Mobilität dieser Altersgruppe geht. Die 276 Schüler der sechs 5. und der fünf 6. Klassen haben täglich drei oder vier verschiedene Fächer a neunzig Minuten. Die Schule beginnt 7.20 Uhr und endet für sie, je nach Wochentag, 12.20 Uhr oder 14.20 Uhr. Danach fahren die meisten nach Hause, laufen oder werden abgeholt. Über die Existenz einer offiziellen Nachmittags- oder Hausaufgabenbetreuung ist der Forscherin nichts bekannt. Während ihrer Schulzeit wurde das Angebot, eine warme Mahlzeit in der Schule einzunehmen, kaum angenommen. Die Sekretärin hatte sie darauf hingewiesen, dass die Schule in Zusammenarbeit oder besser auf Initiative einer Gruppe von Eltern, einen neuen Essenanbieter gesucht hatte. Mittlerweile würden täglich bis zu 150 SchülerInnen, vor allem die jüngeren, das Mittagessen einnehmen. Die Dame von der Essensausgabe, zu der die Forscherin im Anschluss an das Gespräch mit der Sekretärin ging, erzählte, dass es in der dreißigminütigen Pause zwischen 12.20 Uhr und 12.50 Uhr, in der die Kinder ihr Essen bekommen, oft sehr hektisch vor sich geht und die SchülerInnen Schlange stehen. Eine halbe Stunde Pause sei einfach zu kurz. Erwähnenswert ist an der Stelle noch die Tatsache, dass die SchülerInnen das Schulgelände während der Schulzeit nicht verlassen dürfen, es sei denn, sie gehen zum Sportunterricht. Sie können somit z.B. nicht zum Supermarkt oder Bäcker nebenan gehen und sich dort etwas holen, sondern müssen sich ihr Essen von zu Hause mitbringen. Diese Regelung besteht an den meisten deutschen Schulen aus Versicherungsgründen. Die Fotos von der Schule, dem Schulhof und der Umgebung machte die Forscherin, nachdem sie mit der Sekretärin und der Frau, die das Essen ausgibt, gesprochen hatte. Sie musste darauf achten, keine SchülerInnen zu fotografieren und nutzte daher die Unterrichtszeit.

### **2.3 Beobachtungen in Hallett Cove**

Am 07.03.12 verschaffte sich die Verfasserin der vorliegenden Arbeit, im Folgenden wieder Forscherin genannt, zusammen mit der Forschungsassistentin von Colin MacDougall, einen Überblick über die Umgebung von Hallett Cove. Dieser am Meer gelegene Vorort im Süden von Adelaide zählt laut Angaben der Verwaltungsgemeinde 12.272 Einwohner auf einer Fläche von 10 km<sup>2</sup>. Dieser Ort und die Nachbarorte Trott Park (2.969 Einwohner) und Sheidow Park (5.158 Einwohner) gehören der Stadt bzw. Verwaltungsgemeinde Marion an. Diese umfasst 24 Gemeinden mit insgesamt 84.142 Einwohnern auf einer Fläche von 55 km<sup>2</sup>. Bei ihren ersten Beobachtungen fiel den Forscherinnen auf, dass es vor

Ort viele riesige Freiflächen gibt. Sie kamen zu der Vermutung, dass diese teilweise genutzt werden, wenn z.B. Bänke oder ein Grill aufgestellt waren oder der Rasen gepflegt aussah. Teilweise ließ sich darauf schließen, dass es sich bei riesigen Flächen um ungenutztes Land handelt. In Hallett Cove gibt es ein verhältnismäßig großes Einkaufscenter, in dem sich auch zahlreiche Cafes und Restaurants befinden und welches der Dreh- und Angelpunkt der Region zu sein scheint. Die Hallett Cove School befindet sich weniger als einen Kilometer entfernt von dem Einkaufscenter. Bei dieser Schule handelt es sich um eine Gesamtschule.

Die Forscherin entschied sich, die besagte Schule und deren Umgebung genauer zu beobachten. Am 05.04.2012 fuhr sie morgens ohne Begleitung mit dem Bus nach Hallett Cove. Den Internetseiten der Hallett Cove School konnte sie entnehmen, dass die Schule im Schuljahr 2012 von 1.267 SchülerInnen im Alter zwischen fünf bis achtzehn Jahren besucht wird. Ein Schuljahr geht in Australien von Januar bis Dezember. Dies ist der erste Unterschied, den die Forscherin vermittelt bekommen hat. Auch die Schulzeiten unterscheiden sich von denen in Deutschland. An Schulen in South Australia beginnt der Unterricht 8.50 Uhr und endet für alle Schüler, egal welchen Alters 15.20 Uhr. Das bedeutet auch, dass die SchülerInnen zu jeder Jahreszeit im Hellen zur Schule gehen und auch zu Hause ankommen, bevor es dunkel wird. Die Forscherin kam am Beobachtungstag eine halbe Stunde vor Unterrichtsbeginn an. In dem Bus, mit dem sie fuhr, stiegen zwei Stopps vor der Schule, drei Schüler mit Uniform der Hallett Cove School ein. Sie fuhren nur einen Stop weiter und stiegen dann aus. Die Forscherin beschloss, ebenfalls auszusteigen und den Schülern in Richtung Schule zu folgen. Sie sah SchülerInnen aus allen Richtungen kommen und lief einmal um das Schulgelände herum. Die meisten SchülerInnen erreichten die Schule zwischen 8.35 Uhr und 8.45 Uhr. Ab 8.50 Uhr war es vergleichsweise sehr ruhig um die Schule herum. Die Hallett Cove School hat zwei Haupteingänge in zwei Straßen. In beiden Straßen befinden sich Bushaltestellen auf beiden Straßenseiten. Von einer der Bushaltestellen aus konnte die Forscherin den einen Haupteingang beobachten, den nach den letzten Bummlern, die bis 9 Uhr eintrafen, kein Schüler mehr betrat. 9.10 Uhr verließ sie die Bushaltestelle, um erneut um die Schule zu gehen und Fotos zu machen. Bereits am Morgen waren ihr die verkehrsberuhigenden Maßnahmen aufgefallen, die getroffen wurden. Es sind Straßenüberquerungs-Hilfen vorhanden. Von 8.35Uhr bis 8.45Uhr helfen die sogenannten „Lollipopps“ mit ihren Stopp-Schildern anderen SchülerInnen beim Überqueren der Straße. Sie werden unterstützt von Erwachsenen. Bodenwellen sind in die Straßen eingebaut, um ein angebrachtes Tempo zu gewährleisten. Verkehrserziehungs-Schilder sollen die Schüler daran erinnern, wie sie sich im Straßenverkehr zu verhalten haben, z.B. „Stop - Look - Listen –Think“. Die Schule, vor allem das Spielgelände, ist von einem hohen, massiven Zaun umgeben. Es gibt eine „Pick up and

Drop off Zone“, die ausschließlich von Eltern genutzt werden soll, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen oder von dort abholen.

Bevor 10.30 Uhr die zwanzigminütige Pause anfang, lief die Forscherin noch in die Richtung, aus der am Morgen viele SchülerInnen kamen. Dort achtete sie auf das Vorhandensein von Fuß-/ Radwegen, da es vor der Schule keine Radwege gibt, nur Fußwege. Sie entdeckte, dass es einen gemeinsamen Fuß- und Radweg für beide Richtungen auf einer Straßenseite gibt, auf der anderen nicht. Nach einem dreiminütigen Lauf kam sie zu einer Kreuzung. Auf der anderen Seite der Straße befindet sich nicht nur ein Shoppingcenter, sondern auch ein Radweg, allerdings auf der Straße. Die Forscherin entschied, das Shoppingcenter zu erkunden und auch von und in diesem ein paar Fotos zu machen. Die Leiterin des Cove Youth Centers hatte erwähnt, dass die Jugendlichen der Umgebung sich nachmittags vermehrt dort aufhalten würden.

Die Forscherin wartete die erste große Pause nicht ab, sondern traf sich stattdessen mit der Forschungsassistentin Clare Phillips, die selbst Mutter dreier Schulkinder ist. Noah, Dylan (Zwillinge, beide zehn Jahre) und Henry (dreizehn) besuchen Schulen in anderen Vororten von Adelaide und sind auch für sechs Monate in Hamburg zur Schule gegangen. Clare Phillips hatte dort vor 1,5 Jahren mit ihrer Familie gewohnt und studiert. Wir tauschten unsere allgemeinen Eindrücke aus und redeten über die Unterschiede die wir festgestellt haben, in der Schulpolitik und Praxis des Luther-Melanchthon-Gymnasiums in Wittenberg, der Hallett Cove School, und der Schule, die Clare Phillips´ Söhne in Hamburg besucht haben und jetzt in Heathfield bzw. Bridgewater besuchen. Heathfield und Bridgewater sind zwei weitere Vororte im Südosten von Adelaide. Die Forscherin bekam einen Beispielstundenplan von Henry und erfuhr, dass alle Oberschulen ein festgelegtes Einzugsgebiet haben, aber nicht alle Grundschulen. Diesem Hinweis ging sie im Anschluss an das Gespräch nach und erkundigte sich im Internet über das Einzugsgebiet der Hallett Cove School. Die SchülerInnen dieser Schule wohnen nicht weiter als 5 km von der Schule entfernt.

## **2.4 Schlüsselfaktoren**

Bei den Untersuchungen fielen verschiedene Faktoren auf, die die Mobilität von Kindern beeinflussen können. Stellt man die Frage, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit Kinder eigenständig, sicher und mit Freude zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen können, stößt man auf Schlüsselfaktoren. Vier von ihnen sollen im Folgenden,

in ihrem Einfluss auf die eigenständige, physische Mobilität von Kindern, beschrieben werden.

### **Vorhandensein von Fuß- und Radwegen**

In Wittenberg waren im direkten Umfeld der Schule getrennte Fuß- und Radwege auf beiden Straßenseiten vorhanden. (siehe Abbildung 1)



Abbildung 1

In Hallett Cove war in der Straße, in der sich der Haupteingang der Schule befindet, ein Fußweg zu sehen, aber kein Radweg. Etwas weiter entfernt war ein gemeinsamer Fuß- und Radweg für beide Richtungen auf einer Straßenseite. Dieser gabelte sich an späterer Stelle und setzte sich für FahrradfahrerInnen auf der Straße fort. (siehe Abbildungen 2 und 3)



Abbildung 2



Abbildung 3

Das Vorhandensein eines ausgebauten Fuß- und Radwegenetzwerks ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen können. Ein Fahrradweg der nicht auf der Straße verläuft, ist wesentlich sicherer zu befahren, als ein Fahrradweg, der auf der Straße verläuft.

### **Vorhandensein von Fahrradständern**

In Wittenberg waren auf jeder Seite des Schulgebäudes Fahrradständer zu finden (siehe Abbildung 4). In Hallett Cove konnten keine Fahrradständer auf dem Schulgelände gesichtet werden. Ebenso wichtig wie das Vorhandensein eines gut ausgebauten Fahrradweges, der idealerweise nicht auf der Straße verläuft, ist das Vorhandensein von Fahrradständern. Möchte man erreichen, dass Kinder mit dem Fahrrad z.B. zur Schule fahren, muss dafür gesorgt werden, dass sie vor Ort die Möglichkeit haben, das Fahrrad anzuschließen.



Abbildung 3

### **Schulzone**

Die Schüler der Hallett Cove School wohnen nicht weiter als 5 km von der Schule entfernt. Die Schulzone bzw. das Einzugsgebiet des Luther-Melanchthon-Gymnasiums ist wesentlich größer. SchülerInnen wohnen bis zu 25 km von der Schule entfernt. Für Kinder, die einen Schulweg von 25 km zu bewältigen haben, schließen sich die Möglichkeiten, zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren, praktisch aus.

### **Schulzeiten in Verbindung mit Sonnenaufgangs- und untergangszeiten**

Die erste Unterrichtsstunde beginnt für SchülerInnen des Luther-Melanchthon-Gymnasiums 7.20 Uhr. Je nach Wochentag haben die Zehn- bis Zwölfjährigen drei bis vier Unterrichtseinheiten und können 12.20 Uhr oder 14.20 Uhr nach Hause gehen. Für SchülerInnen der Hallett Cove School beginnt die Schule 8.50 Uhr und endet 15.15 Uhr. Dies gilt für SchülerInnen aller Altersklassen. Da die Sonne in Lutherstadt Wittenberg ab Anfang/ Mitte Oktober und bis Ende Februar nach 7.20 Uhr aufgeht, heißt das für die SchülerInnen, dass sie mindestens in diesem Zeitraum im Dunkeln bzw. während der Dämmerung zur Schule kommen müssen. In Hallett Cove geht die Sonne nicht nach 7.24 Uhr auf, was heißt, dass die SchülerInnen immer die Möglichkeit haben, ihren Schulweg im Hellen zu bewältigen. Kinder im Hellen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule zu schicken, dürfte von Eltern im Allgemeinen als sicherer empfunden werden, als im Dunkeln. Die Zeiten, zu denen die SchülerInnen in der Schule sein müssen und zu denen sie diese wieder verlassen, können so auch ihre eigenständige, physische Mobilität beeinflussen. Es gilt, diese Erkenntnis bei dem Festlegen der Schulzeiten zu berücksichtigen.

## **2.5 Auswertung**

Anhand der Beobachtungen und des gesammelten Materials können keine Aussagen über die eigenständige, physische Mobilität von SchülerInnen des Luther-Melanchthon-Gymnasiums in Wittenberg oder von SchülerInnen der Hallett Cove School getroffen werden. Allerdings verweisen die Unterschiede in den direkten Umfeldern beider Schulen auf unterschiedliche Ausgangsbedingungen für die eigenständige, physische Mobilität zehn- bis dreizehnjähriger SchülerInnen. Diese Erkenntnis soll als weiterer Beweis dafür gesehen werden, dass der Lebensraum eines Kindes bzw. die physische Umwelt ein enormes Potenzial zur Verbesserung der Mobilitätssituation der Jüngsten birgt. Die Untersuchungen in Wittenberg und Hallett Cove veranschaulichen aber auch die Vielfalt der Faktoren, die auf die eigenständige, physische Mobilität von Kindern einwirken. Will man eine Steigerung der Mobilität von Kindern erreichen, ist es sicher sinnvoll einen lebensweltnahen Ansatz zu wählen. Anhand der Beispiele wird aber auch deutlich, was sich bisher schon heraus spiegelte: Die Steigerung der Mobilität von Kindern ist eine gesamtgesellschaftliche und mehrere Politikbereiche betreffende Aufgabe. Sie sollte in der kinder- und familienfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung ebenso Beachtung finden, wie bei der Planung der Schulzeiten oder dem Festlegen von Schulzonen.

Im Folgenden werden Ansätze zur Förderung der eigenständigen, physischen Mobilität von Kindern vorgestellt.

## **3 Förderung der kindlichen Mobilität**

Die kindliche Mobilität ist von vielen Faktoren, die sich gegenseitig beeinflussen, abhängig. Um sechs- bis dreizehnjährigen Kindern mehr Wahlmöglichkeiten, Freiheit und Beweglichkeit auf ihren täglichen Wegen zu gewähren, ist es sinnvoll auf Maßnahmen zu setzen, die auf eine Verbesserung der Mobilitätssituation in ihrem Lebensraum abzielen. Immerhin ist der individuelle Lebensraum der Raum, in dem das Kind sich aufhält, innerhalb dessen es sich fortbewegt, spielt, Freunde trifft, auf Entdeckung, zum Spielplatz oder zur Schule geht und vieles mehr.

In den vorangegangenen Kapiteln konnte bereits festgestellt werden, dass vor Ort und gemeinsam mit den dort lebenden Kindern untersucht werden muss, wo diese sich hauptsächlich aufhalten, welche Wege sie als gefährlich oder unattraktiv einschätzen und wie die Mobilitätssituation verbessert werden kann. Es konnten sowohl Faktoren festgestellt



werden, die die eigenständige, physische Mobilität von Kindern einschränken, als auch solche, die sie fördern. Welche Faktoren für die Situation an einem bestimmten Ort von besonderer Bedeutung sind und wie diese sich gegenseitig beeinflussen, gilt es zu erkunden, bevor geeignete Maßnahmen zur Förderung der eigenständigen, physischen Mobilität ausgemacht werden können. Es gilt der Grundsatz: „Zukunftsfähige bzw. zukunftsbeständige Städte sind nur gemeinsam mit der zukünftigen Generation zu entwickeln.“<sup>88</sup> Außerdem wurde auf die wichtige Bedeutung der Faktoren Alter und Geschlecht verwiesen. Diese sollten bei der Entwicklung von mobilitätsfördernden Maßnahmen berücksichtigt werden.

In diesem Kapitel soll der Blick auf die rechtlichen Grundlagen und die politischen Trends hinsichtlich einer Förderung der eigenständigen, physischen Mobilität in der BRD geworfen werden. Außerdem sollen konkrete Maßnahmen aus dem Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung vorgestellt werden, die die eigenständige, physische Mobilität von Kindern in ihrem Lebensraum verbessern können bzw. bereits Erfolge gebracht haben. Die Mobilitätserziehung und die Bewusstseinsbildung stehen anschließend im Mittelpunkt

### **3.1 Rechtliche Grundlagen und politischer Trend**

Die Kinderrechtskonvention der Vereinten Nationen wurde am 20. November 1989 beschlossen und anschließend von fast allen Staaten der Welt ratifiziert. In Deutschland trat sie 1992 in Kraft.<sup>89</sup> Mit der Ratifizierung der Konvention, verpflichtete sich die BRD zur Einhaltung, Umsetzung und Bekanntmachung der Kinderrechte.<sup>90</sup> Demnach muss das Wohl des Kindes bei allen Maßnahmen von Gesetzgebungsorganen, Verwaltungsbehörden, Gerichten und sowohl privaten als auch öffentlichen Einrichtungen der sozialen Fürsorge, mit Vorrang berücksichtigt werden.<sup>91</sup> Außerdem sind die Vertragsstaaten aufgefordert, in größtmöglichem Umfang das Überleben und die Entwicklung des Kindes zu gewährleisten.<sup>92</sup> Jedes Kind hat zudem das Recht, seine Meinung in allen Angelegenheiten, die es berührt, frei zu äußern. Diese muss darüber hinaus angemessen berücksichtigt werden.<sup>93</sup> „Auch auf europäischer Ebene werden die Rechte von jungen Menschen gestärkt. Artikel 24 der EU-Grundrechte-Charta enthält explizite Menschenrechte von Kindern. Mit Inkrafttreten des Vertrages von Lissabon am 1. Dezember 2009 ist diese Charta

---

<sup>88</sup> Krause 1999, S.138

<sup>89</sup> BMFSFJ 2007, S.3

<sup>90</sup> Ebd., S.4

<sup>91</sup> Vgl. ebd., S.10

<sup>92</sup> Vgl. ebd., S.11

<sup>93</sup> Vgl. ebd., S.13



verbindlich geworden.<sup>94</sup> Die Kinderrechte sind im Grundgesetz der BRD nicht explizit verankert. Die dort festgelegten Grundrechte gelten für alle Menschen von Geburt an, egal welchen Alters.

Mit dem Nationalen Aktionsplan „Für ein kindergerechtes Deutschland 2005-2010“ hat die Bundesregierung „einen breiten Prozess angestoßen, um optimale Bedingungen für das Aufwachsen von Kindern und Jugendlichen zu schaffen und sie angemessen zu schützen, zu fördern und zu beteiligen. [...] Damit leistet Deutschland einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Kinderrechtskonvention der Vereinten Nationen.“<sup>95</sup> Die Regierung hat „Kindergerechtigkeit“ also zum programmatischen Handlungsziel erklärt und erkannt, dass dieses eine dauerhafte Herausforderung darstellt und daher, auch nach Abschluss des Aktionszeitraumes, nicht aus den Augen zu verlieren ist.<sup>96</sup> Des Weiteren wird „Kindergerechtigkeit“ als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden, die alle Fach- und Politikbereiche, alle Ebenen und jung und alt betrifft.<sup>97</sup>

Der Trend geht in Richtung einer zunehmenden Berücksichtigung von Kinderinteressen in allen Politikbereichen. Dies macht sich auch in einigen Gesetzen bemerkbar. Im deutschen Kinder- und Jugendhilfegesetz (Achstes Sozialgesetzbuch) wird die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ausdrücklich verlangt. So heißt es in § 8 (1) KJHG, dass „Kinder und Jugendliche [...] entsprechend ihrem Entwicklungsstand an allen sie betreffenden Entscheidungen der öffentlichen Jugendhilfe zu beteiligen“<sup>98</sup> sind. Weiterhin sieht das Gesetz vor, dass die Angebote der Jugendarbeit „an den Interessen junger Menschen anknüpfen und von ihnen mitbestimmt und mitgestaltet werden“<sup>99</sup> sollen (§ 11 (1) KJHG). Von den Trägern der öffentlichen Jugendhilfe wird verlangt, dass sie im Rahmen ihrer Planungsverantwortung die Wünsche, Bedürfnisse und die Interessen junger Menschen berücksichtigen (§ 80 (1) KJHG)<sup>100</sup>. Im Baugesetzbuch finden sich an vielen Stellen Vorschriften, deren Einhaltung sich positiv auf die eigenständige, physische Mobilität von Kindern auswirken kann. In § 1 (5) BauGB beispielsweise heißt es: „Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwi-

---

<sup>94</sup> Vgl. BMFSFJ 2010, S.11

<sup>95</sup> Ebd., S.3

<sup>96</sup> Vgl. ebd.

<sup>97</sup> Vgl. ebd.

<sup>98</sup> Bundesministerium der Justiz 2011 b, S.9

<sup>99</sup> Ebd., S.10

<sup>100</sup> Vgl. ebd., S.39

ckeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“<sup>101</sup> Dieser Paragraph spricht nicht nur die Verantwortung gegenüber der künftigen Generation bei der Bauleitplanung an. Er verweist auch auf einen weiteren politischen Trend. Sämtliche politische Entscheidungen sollen auf ihre Folgen für die Umwelt überprüft werden. Die Trends hin zu Kindergerechtigkeit und Umweltverträglichkeit zeichnen sich auch in der Straßenverkehrsordnung ab.<sup>102</sup> Weitere wichtige Trends sind der Ausbau von Prävention und Gesundheitsförderung zu einer eigenständigen Säule der gesundheitlichen Versorgung<sup>103</sup> und die Förderung der Kindergesundheit vor Ort, also in ihrem direkten Lebensumfeld.<sup>104</sup> Als Beispiele seien hier genannt, dass die Bundesregierung darauf abzielt, die Radverkehrsweginfrastruktur kontinuierlich zu verbessern<sup>105</sup> und mehr Freiräume für Kinder zu schaffen.<sup>106</sup>

Die genannten politischen Trends können als gute Ausgangsbedingungen für eine Förderung der eigenständigen, physischen Mobilität von Kindern in Deutschland gesehen werden. Jedoch muss an dieser Stelle auch darauf verwiesen werden, „dass ein kindergerechtes Deutschland einerseits Aktivitäten auf allen politischen Ebenen verlangt, andererseits aber nicht allein durch politische oder gesetzgeberische Maßnahmen zu erreichen ist, sondern ein breites Bündnis gesellschaftlicher Akteurinnen und Akteure erfordert.“<sup>107</sup> Die AkteurInnen der Stadt- und Verkehrsplanung haben die Möglichkeit allerlei Entscheidungen und Maßnahmen zu treffen, die zur Steigerung der eigenständigen, physischen Mobilität von Kindern in deren Lebensraum beitragen können. Daher sollen im Folgenden dieser Bereich und die Ansätze, die er zur Verbesserung der Mobilität von Kindern bietet, beleuchtet werden. Im Anschluss werden die Mobilitätserziehung und die Bewusstseinsbildung betrachtet.

### **3.2 Stadt- und Verkehrsplanung**

Kommunen können im Rahmen der Stadtplanung, im Sinne von Standort-, Stadtteil-, Stadtentwicklungs- und Bauplanung, einen großen Beitrag zur Verbesserung der Mobilitätssituation von Kindern vor Ort leisten. „Die Lage von Schulstandorten im Hinblick auf

---

<sup>101</sup> Bundesministerium der Justiz 2011 a, S.10

<sup>102</sup> Vgl. Bundesministerium der Justiz 2010

<sup>103</sup> Vgl. Bundesministerium für Gesundheit 2008, S.9

<sup>104</sup> Vgl. ebd., S.1

<sup>105</sup> Vgl. ebd., S.10

<sup>106</sup> Vgl. BMFSFJ 2010, S.83 ff.

<sup>107</sup> Ebd., S.43

die Wohnstandorte des jeweiligen Einzugsbereichs, die Lage von Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen und die sie verbindenden Verkehrswege können im Rahmen der Bauleitplanung der Gemeinden beeinflusst werden.<sup>108</sup> Entscheidend ist, den AutorInnen des Buches „Mobilität im Kindes- und Jugendalter“ zu Folge, die Entwicklung und Förderung einer „Stadt der kurzen Wege“. Die monostrukturelle Flächennutzung soll durch Mischgebiete für Wohnen, Arbeiten, sich Versorgen und Freizeit abgelöst werden.<sup>109</sup> Wohnorte und Kinderorte sollen besser miteinander verknüpft werden<sup>110</sup>, sodass Kinder bestenfalls alle Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad eigenständig bewältigen können.

Die Verkehrspolitik und Verkehrsplanung der Kommunen haben ebenfalls einen großen Einfluss auf die eigenständige, physische Mobilität von Kindern. Bei allen Entscheidungen sollte berücksichtigt werden, „ob sie sich vorteilhaft oder möglicherweise sogar nachteilig für Kinder und Jugendliche bzw. nicht-motorisierte Personen auswirken.“<sup>111</sup> Der Straßenverkehr müsse für Kinder insgesamt sicherer gestaltet werden und ihre Erfahrungs- und Handlungsräume dürften nicht beschnitten werden.<sup>112</sup> Als wichtigste Voraussetzung hierfür kann die Einschränkung des motorisierten Verkehrs und die Förderung des Fuß- und Radverkehrs gesehen werden. Beispiele für geeignete Maßnahmen sind

- die Entwicklung hin zu einer „Stadt der kurzen Wege“<sup>113</sup>,
- die Optimierung der Erschließung publikumsintensiver Einrichtungen durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)<sup>114</sup> und Orientierung an Mobilitätsbedürfnissen von Kindern, z.B. durch die Einrichtung von Haltestellen an Zielorten der Kinder, für Kinder verständliche Fahrpläne und Hinweisschilder usw.<sup>115</sup>
- die „Erweiterung von Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen in Wohnstraßen, speziell im Umfeld von Kinderorten“<sup>116</sup>
- die Förderung von Fahrgemeinschaften<sup>117</sup>
- der „Ausbau der Fußwege- und Radwegenetze und ihre bessere Verknüpfung mit den Haltestellen des ÖPNV“<sup>118</sup>
- das Schaffen von Park & Ride- und Bike & Ride- Plätzen<sup>119</sup>

---

<sup>108</sup> Limbourg 2000, S.136

<sup>109</sup> Vgl. ebd.

<sup>110</sup> Vgl. Krause 1999, S.138

<sup>111</sup> Limbourg 2000, S.140

<sup>112</sup> Vgl. ebd.,

<sup>113</sup> Ebd., S.136

<sup>114</sup> Ebd.

<sup>115</sup> Vgl. Krause 1999, S.138

<sup>116</sup> Ebd.

<sup>117</sup> Vgl. Limbourg 2000, S.137

<sup>118</sup> Ebd., S.138

<sup>119</sup> Vgl. ebd.

- das Verdichten des Netzes von Fahrradverleih-, Wartungs- und Reparaturlösungen<sup>120</sup>
- die Reduzierung des Parksuchverkehrs durch entsprechende Parkleittechnik<sup>121</sup>
- „Da haltende und parkende Fahrzeuge als Sichthindernisse eine wichtige Rolle bei der Verursachung von Kinderunfällen spielen, sollten sie von Gehwegen und Radwegen, aus dem Kreuzungsbereich und aus der Nähe von Fußgängerüberwegen, Zebrastreifen und Haltestellen ferngehalten werden.“<sup>122</sup>
- die kindgerechte Einrichtung von Überquerungshilfen<sup>123</sup>
- die Schaffung von ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder<sup>124</sup>
- die Schaffung der Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen<sup>125</sup>

„Neben der Verkehrsraumgestaltung können auch Verkehrsgesetze- und -regeln einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Verkehr leisten.“<sup>126</sup> Die Straßenverkehrsordnung regelt beispielsweise in § 2 (5) StVO, dass Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr mit Fahrrädern Gehwege benutzen müssen und ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr mit Fahrrädern Gehwege benutzen dürfen. Sie schreibt im selben Absatz vor, dass auf Fußgänger besondere Rücksicht zu nehmen ist und Kinder beim Überqueren einer Fahrbahn vom Fahrrad absteigen müssen.<sup>127</sup> Mit dieser Regelung und weiteren kommt sie dem besonderen Schutzbedürfnis der Jüngsten im Straßenverkehr entgegen. Die Straßenverkehrszulassungsordnung schreibt Ausrüstungsteile vor, die ein Fahrrad haben muss, um als verkehrssicher zu gelten und im Straßenverkehr zulässig zu sein. „Gesetze können aber nur dann Kinder und Jugendliche schützen, wenn sie auch eingehalten werden. Aus diesem Grund ist auch die Verkehrsüberwachung von großer Bedeutung für die Kindersicherheit. [...] Zuständig für die Verkehrsüberwachung sind die Polizei und das Straßenverkehrsamt.“<sup>128</sup> Ebenso wichtig für die Umsetzung einer Steigerung der eigenständigen, physischen Mobilität von Kindern, sind die Mobilitätserziehung und die Bewusstseinsbildung bei Kindern und Erwachsenen.

---

<sup>120</sup> Vgl. Limbourg 2000, S.138

<sup>121</sup> Vgl. ebd.

<sup>122</sup> Ebd., S.142

<sup>123</sup> Vgl. ebd., S.142 f.

<sup>124</sup> Vgl. ebd., S.149

<sup>125</sup> Vgl. ebd., S.151

<sup>126</sup> Ebd., S.165

<sup>127</sup> Vgl. Bundesministerium der Justiz 2010, S.3

<sup>128</sup> Limbourg 2000, S.165

### 3.3 Mobilitätserziehung und Bewusstseinsbildung

„Neben Planung und Gestaltung geht es vor allem auch um die Bewußtseinsbildung, d.h. um die Auseinandersetzung mit den Fragen, die sich den Folgen individueller Mobilität im Positiven wie im Negativen widmen.“<sup>129</sup> Allen AkteurInnen, wie StadtplanerInnen, LehrerInnen und Eltern muss vermittelt werden, welche Bedeutung die eigenständige, physische Mobilität von Kindern hat. Mobilität ist nicht nur für Erwachsene bedeutend, als Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Auch für die gesunde Entwicklung von Kindern ist es von positiver Bedeutung, wenn sie Wege ohne die Begleitung Erwachsener, eigenverantwortlich und aktiv, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigen können. Im Allgemeinen muss es, gerade in einer „automobilisierten Welt“, vermehrt darum gehen, die Menschen für die Bedürfnisse von Kindern zu sensibilisieren. Ein wichtiges Argument hierfür kommt von Juliane Krause: „Die Beachtung kindlicher Mobilität und Lebensraumqualität ist ein Beitrag zur Wiederaneignung und Belebung von öffentlichen Räumen, verbunden mit sicheren, vernetzten und attraktiven Wegen, die zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dies kommt letztendlich allen Bevölkerungsgruppen zugute und ist damit ganz im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung“.<sup>130</sup>

Studien verweisen darauf, dass viele Unfälle aufgrund von Fehlverhalten seitens der Kinder<sup>131</sup>, aber auch seitens der Erwachsenen<sup>132</sup> zustande kommen. Mobilitätserziehung hat, ganz im Sinne der klassischen Verkehrserziehung, die Unfallprävention sowie die Sicherheits- und Sozialerziehung zum Ziel. Zudem verfolgt sie auch umwelt- und gesundheitsbezogene Ziele.<sup>133</sup> Limbourg, Flade und Schönharting kommen daher zu der Schlussfolgerung: „Kinder, Jugendliche und Erwachsene sollten in allen Erziehungs- und Bildungsinstitutionen über die Auswirkungen unseres derzeitigen Verkehrs und über zukunftsfähige Mobilitätsformen aufgeklärt werden.“<sup>134</sup>

---

<sup>129</sup> Limbourg 2000, S.139

<sup>130</sup> Krause 1999, S.139

<sup>131</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt 2011, S.11 f.

<sup>132</sup> Vgl. Schwartz 2003, S.116

<sup>133</sup> Vgl. Limbourg 2000, S.158

<sup>134</sup> Ebd., S.156

## 4 Zusammenfassung

Mobilität, im sozialwissenschaftlichen Sinne verstanden, schließt ein, dass ein Mensch wählen kann, wann er wohin geht und wie er zu dem Zielort gelangt. Kinder unter sechzehn Jahren können gewünschte Orte im öffentlichen Raum nur zu Fuß, mit dem Fahrrad, öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit Inlineskates oder Ähnlichem selbständig erreichen. Im Auto, auf dem Moped usw. können sie nur mitgenommen werden. Sie können diese motorisierten Fahrzeuge nicht selbst steuern. Allein diese Tatsache schränkt die Mobilität von Kindern und die Größe ihres Lebensraumes ein.

Bereits die Studie von den Geschwistern Muchow aus den dreißiger Jahren zeigt, dass der Lebensraum von Kindern kleiner ist, als der von Erwachsenen. Sie zeigt außerdem, dass Kinder Orte, an denen sie sich gern aufhalten wollen, nach anderen Kriterien auswählen, als Erwachsene. Sie geben Straßen und Plätzen häufig eine ganz andere Bedeutung. Spätestens seit der Veröffentlichung einer Studie zur gesundheitlichen Orientierung von acht- bis zwölfjährigen Kindern in Verbindung mit ihrem Bewegungs- und Ernährungsverhalten, ihrer Freiraumaktivität und ihrem Sozialverhalten, wissen wir, dass der kindliche Lebensraum für deren gesunde Entwicklung eine wichtige Rolle spielt.

Der Lebensraum als Aktionsraum, der von einem Kind dauerhaft und immer wieder genutzt wird, stellt die Weichen für die eigenständige, physische Mobilität von Kindern und somit für deren gesunde Entwicklung. Wenn Kinder mit Freunden, ohne die Begleitung Erwachsener, herumstreunen können, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zum Spielplatz oder zur Schule gelangen, steigert das ihr Wohlbefinden und fördert auch ihre Gesundheit. Die eigenständige Bewältigung von Wegen spielt eine große Rolle bei der Bildung von Gefahren-, Verantwortungs- und Umweltbewusstsein, macht die Kinder mit ihrem direkten Umfeld vertraut, führt zu einer besseren Identifikation mit diesem und kann das Sozialverhalten fördern. Gibt man Kindern die Möglichkeit, auf den meisten ihrer Wege zu Fuß zu gehen oder Fahrrad zu fahren, hat das zudem positive Auswirkungen auf die Umwelt.

Bei der Suche nach Faktoren, die die eigenständige, physische Mobilität und die Größe des Lebensraumes beeinflussen, lohnt sich ein Blick auf die Veränderung des kindlichen Lebensraumes. In der fachbezogenen Literatur finden sich Verweise auf Trends zur „Verinselung“ und „Verhäuslichung“ von Kindheit und zudem auf eine Veränderung der Gesellschaft hin zu einer „mobilen Gesellschaft“. Funktionstrennungen im öffentlichen Raum und die Notwendigkeit der Bewältigung immer längerer Wege stellen schlechte Ausgangsbedingungen für die eigenständige, physische Mobilität von Kindern dar. Die Zunahme des motorisierten Verkehrs beeinflusst die Sicherheit der Kinder im Straßenver-

kehr und ihr Verkehrsverhalten. Die Studie des Statistischen Bundesamtes zu Kinderunfällen im Straßenverkehr zeigt, dass sich die Verkehrssicherheitssituation von Kindern in den letzten dreißig Jahren wesentlich gebessert hat, aber das Risiko für Kinder, im Straßenverkehr zu verunglücken immer noch bedeutend hoch ist. Vor allem die große Zahl von FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen unter fünfzehn Jahren, die im Jahr 2010 innerhalb von Ortschaften verunglückten, ist alarmierend. Eine Untersuchung der langfristigen Trends der Änderung des Verkehrsverhaltens von Kindern und Jugendlichen zeigt, dass sechs- bis zwölfjährige Kinder ihren Schulweg immer seltener ohne die Begleitung Erwachsener bewältigen. Wie sicher ein Kind in seinem Lebensraum ist und auf welches Verkehrsmittel es für welche Wege zurückgreift, haben allerdings nicht nur die Zunahme des motorisierten Verkehrs oder die Funktionalisierung des öffentlichen Raumes, Einfluss. Die Mobilität von Kindern und die Größe ihres Lebensraumes hängen von zahlreichen Faktoren ab, die sich zudem gegenseitig beeinflussen. Sowohl das Alter und das Geschlecht eines Kindes, als auch das individuelle Verhalten des Kindes und seiner Eltern, die soziale und die physische Umwelt, Politik, Kultur, Jahreszeit, Wetter und Tageslänge haben Einfluss auf die Mobilität der Jüngsten.

Die Größe und die Beschaffenheit des Lebensraumes unterscheiden sich von Kind zu Kind, nicht zuletzt in Abhängigkeit von Alter und Geschlecht. Jede Familie und jedes Kind findet unterschiedliche Ausgangsgegebenheiten vor und geht mit diesen unterschiedlich um. Orte, die von Kindern regelmäßig besucht werden, können in der Stadt und auch im ländlichen Raum wie Inseln verstreut liegen. An einem Ort beansprucht der Autoverkehr mehr Fläche als anderswo. Der VCD- Städtecheck zeigt, dass die Verunglücktenrate nicht abhängig von der Stadtgröße ist, sondern vielmehr vom Engagement der Städte und einer Vielzahl struktureller Kriterien. Daraus folgt, dass von Ort zu Ort entschieden werden muss, welche Maßnahmen geeignet sind, um die eigenständige, physische Mobilität der Zielgruppe in ihrem Lebensraum zu steigern. Die Zusammenarbeit mit den Kindern bzw. ihre Beteiligung an allen sie betreffenden Entscheidungen und Maßnahmen hat sich als wichtiges Kriterium einer guten Praxis erwiesen und ist ganz im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Maßnahmen im Sinne einer kinder- und familienfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung können die Mobilitätssituation der Jüngsten ebenso verbessern, wie Verkehrserziehungstage an Schulen oder Familiennachmittage innerhalb eines Wohnviertels, die bestenfalls den Zusammenhalt fördern und das Vertrauen zueinander stärken.

Im Allgemeinen sollte das Wissen über die Bedeutung der eigenständigen, physischen Mobilität von Kindern, sämtlichen AkteurInnen, wie StadtplanerInnen, LehrerInnen oder Eltern vermittelt werden und in allen diesbezüglichen Planungen und Entscheidungen berücksichtigt werden. Die Berücksichtigung der Interessen und Bedürfnisse von Kindern

und deren Beteiligung ist ganz im Sinne der Bundesregierung. Es bleibt zu hoffen, dass sich die derzeit „große Lücke zwischen politischer Programmatik und der systematischen Umsetzung der Interessen von Kindern und Jugendlichen in der Stadtentwicklung“<sup>135</sup> bald schließt – der gesamten Gesellschaft zu Liebe.

---

<sup>135</sup> BMVBS 2010, S.5



## Literaturverzeichnis

Baumann, M. (2007): Auf dem Schulweg durch das Puff. Aktionsraum und Mobilität von Kindern im Zürcher Langstrassenquartier. Luzern: HSA.

Bundesministerium für Familie, Senioren Frauen und Jugend (BMFSFJ) (Hg.) (2007): Übereinkommen über die Rechte des Kindes. UN-Kinderrechtskonvention im Wortlaut mit Materialien. Berlin.

Bundesministerium für Familie, Senioren Frauen und Jugend (BMFSFJ) (Hg.) (2009): 13. Kinder- und Jugendbericht. Berichte über die Lebenssituation junger Menschen und die Leistungen der Kinder- und Jugendhilfe in Deutschland. 2. Auflage. Berlin.

Bundesministerium für Familie, Senioren Frauen und Jugend (BMFSFJ) (Hg.) (2010): Perspektiven für ein kindergerechtes Deutschland. Abschlussbericht des Nationalen Aktionsplans "Für ein kindergerechtes Deutschland 2005-2010". 1. Auflage. Berlin.

Bundesministerium für Gesundheit (Hg.) (2008): Strategie der Bundesregierung zur Förderung der Kindergesundheit. 1. Auflage. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hg.) (2010): Freiräume für Kinder und Jugendliche. Gutachten im Rahmen des Nationalen Aktionsplanes "Für ein kindergerechtes Deutschland 2005-2010". Berlin.

Dunkelberg H.; Schemel, H.-J. & Schröder, J. (2011): Gesundheitsförderung von Kindern im Wohnumfeld - Erhebung, Vernetzung, Verbesserung des kommunalen Bewegungsraumangebots. In: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hg.) (2012): Forschung und Praxis der Gesundheitsförderung, Band 41. Gesund aufwachsen in Kita, Schule, Familie und Quartier. Nutzen und Praxis verhaltens- und verhältnisbezogener Prävention - KNP-Tagung am 18. und 19. Mai 2011 in Bonn, S.268-276. Köln.

Funk, W. (2008): Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 5/2008, Nürnberg: IfeS.

Krause, J. (1999): Mobilität und Raumeignung von Kindern. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 108, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

Limbourg, M.; Flade, A. & Schönharting, J. (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske und Budrich.

Muchow, M. & Muchow, H.H.(1935): Der Lebensraum des Großstadtkindes. In: Zinnecker, J. (Hg.) (1998): Der Lebensraum des Großstadtkindes. Neuausgabe mit biografischem Kalender und Bibliographie Martha Muchow, S.67-150. Weinheim und München: Juventa (Kindheiten, 12).

Robert Koch-Institut (Hg.) (2006): Erste Ergebnisse der KiGGS-Studie zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland. Berlin.

Ross, N. J. (2007): 'My Journey to School...': Foregrounding the Meaning of School Journeys and Children's Engagements and Interactions in their Everyday Localities. In: Children's Geographies 5 (4), S. 373–391.

Schwartz, F.W u.a (2003): Das Public Health Buch. Gesundheit und Gesundheitswesen. 2. Auflage. München und Jena: Urban & Fischer.

Statistisches Bundesamt (Destatis)(Hg.) (2011): Kinderunfälle im Straßenverkehr 2010. Wiesbaden.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) (Hg.) (2012): VCD Städtecheck 2012. Verkehrssicherheit Kinder und Jugendliche. Berlin.

Zeiber, H. J. & Zeiber H. (1998): Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag von Großstadtkindern. 2. Auflage. Weinheim und München: Juventa.

Zinnecker, J. (Hg.) (1998): Der Lebensraum des Großstadtkindes. Neuausgabe mit biografischem Kalender und Bibliographie Martha Muchow. Weinheim und München: Juventa (Kindheiten, 12).

Zinnecker, J. (2001): Stadtkids. Kinderleben zwischen Straße und Schule. Weinheim und München: Juventa (Kindheiten, 20).

## **Internetquellen**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2012): Nachhaltige Mobilität. URL: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/nachhaltigemobilitaet.html> (letzter Zugriff: 21.08.2012)

Bundesministerium der Justiz (2011 a): Gesetze im Internet. Baugesetzbuch (BauGB). URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bbaug/gesamt.pdf> (letzter Zugriff: 17.08.2012)

Bundesministerium der Justiz (2011 b): Gesetze im Internet. Sozialgesetzbuch (SGB) - Achtes Buch (VIII) - Kinder- und Jugendhilfe - (Artikel 1 des Gesetzes v. 26. Juni 1990, BGBl. I S. 1163). URL: [http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/sgb\\_8/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/sgb_8/gesamt.pdf) (letzter Zugriff: 17.08.2012)

Bundesministerium der Justiz (2010): Gesetze im Internet. Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stvo/gesamt.pdf> (letzter Zugriff: 17.08.2012)

Bundesministerium der Justiz (2012): Gesetze im Internet. Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV). URL: [http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/fev\\_2010/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/fev_2010/gesamt.pdf) (letzter Zugriff: 22.08.2012)

## **Eigenständigkeitserklärung**

Hiermit versichere ich, Jessica Schneider, die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel verwendet zu haben. Die Stellen der Arbeit, die anderen Werken dem Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen sind, wurden durch Angaben der Quellen kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde in dieser oder ähnlicher Form noch in keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

Pratau, 30. August 2012

Jessica Schneider