

Nicola Moczek / Riklef Rambow

Einmal Kindergarten und zurück!

Eine Untersuchung zum Mobilitätsverhalten von Kindergartenkindern und ihren Eltern

Wie und mit wem kommen Kinder eigentlich zum Kindergarten? Welche Erfahrungen machen Kinder mit dem Straßenverkehr und menschlicher Fortbewegung in dieser frühen Phase ihrer Entwicklung? Welche Konsequenzen haben diese frühen Lernerfahrungen für ihr späteres Verhalten?

Mit diesen Fragen setzt sich der folgende Artikel auseinander, in dem über eine umfangreiche Befragungsstudie zum Mobilitätsverhalten von Kindergarten- und Grundschulkindern berichtet wird.

Ausgangsüberlegungen

Der „Verkehr von und zu den Schulen und Kindergärten“ wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einer Kampagne zum „Klimaschutz durch CO₂-Einsparung im Verkehr“ dem Energie-Tisch Sulzbach/Taunus¹ als ein Bereich eingeschätzt, der deutlich zur innerörtlichen Verkehrsbelastung beiträgt. Vertreter der Kindergärten und der einzigen Grundschule des Orts bestätigten die Einschätzung, es wurde sogar von „Verkehrschaos vor dem Kindergarten“ gesprochen. Über den Anteil der Kinder, die aber tatsächlich mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden, gab es nur Spekulationen. Daher entschloss sich die Arbeitsgruppe, unter der Leitung der Autorin eine Erhebung mit dem Ziel durchzuführen, verlässliche Daten zur Verkehrsmittelwahl von Kindern (bzw. deren Eltern) zu erhalten. Diese Daten sollten es ermöglichen, sinnvolle Ansatzpunkte zur Reduktion des innerörtlichen Autoverkehrs zu identifizieren.

Sulzbach/Taunus - eine typische kleine Gemeinde

Die Gemeinde liegt etwa zwölf Kilometer nordwestlich von Frankfurt im Main-Taunus-Kreis und hat circa 8.600 Einwohner/innen. In den Wohngebieten dominieren Ein- und Zweifamilienhäuser. Es gibt vier Kindergärten, einen Kinderhort, eine Grund- und eine Gesamtschule. Innerhalb der Gemeindege-
markung sind ein großes Einkaufszentrum mit überregionaler Bedeutung und verschiedene Gewerbebetriebe und Dienstleistungsunternehmen angesiedelt. Sulzbach verfügt über S-Bahn-An-

schluss, direkte Anbindung an die Bundesautobahn 66 und über ein sehr gut ausgebautes Straßennetz. Die Gemeinde ist die kleinste Modellgemeinde, die seit Januar 1997 im Rahmen der „Bundesweiten Kampagne zur CO₂-Vermeidung bei Kommunen und Verbrauchern“ einen so genannten „Energie-Tisch“ gebildet hat.

Durchführung der Fragebogenaktion

Im Juni 1997 fand die Fragebogenaktion in den vier Kindergärten (zwei konfessionelle und zwei Gemeindeeinrichtungen) und in der Grundschule statt. Um realistische und zuverlässige Daten zu gewinnen, wurde eine „Tagebuch“-Methode eingesetzt. Jedes Kind erhielt einen Arbeitsbogen, auf dem es über zwei Wochen (also an zehn „Werktagen“) hinweg ankreuzen konnte, wie und mit wem es morgens zum Kindergarten beziehungsweise zur Schule und nachmittags wieder nach Hause gekommen war. Die Kinder wurden zusätzlich einmalig gefragt, wie sie am liebsten zum Kindergarten beziehungsweise zur Schule kommen würden. Dazu waren verschiedene Antwortmöglichkeiten vorgegeben, nämlich: zu Fuß, mit dem Fahrrad, Auto, Buggy, Bollerwagen, Go-Kart, Roller-Skates und „anders“. Mit Ausnahme eines Kindergartens blieben die Fragebögen in den Institutionen und wurden jeweils gemeinsam in der Gruppe ausgefüllt.

Die Erzieherinnen und Lehrerinnen hatten sich bereit erklärt, dieses gemeinsame Ausfüllen anzuleiten und insbesondere den Kleinen zu helfen. Erst diese Unterstützung ermöglichte es, dass die Fragen gewissenhaft und vollständig bearbeitet wurden. Auf diese Weise konnte ein Rücklauf von 300 ausgefüllten Fragebögen bei den Grundschüler(n)/innen (das sind 99% aller Sulzbacher Grundschüler/innen!) und 212 Fragebögen bei den Kindergartenkindern (71%) erreicht werden. Es handelt sich also praktisch um eine Totalerhebung.

Die Tagebuchmethode ist aufwendig, aber sie lohnt sich. Bei vergleichbaren Untersuchungen (die unseres Wissens bislang nur mit älteren Schulkindern durchgeführt wurden) werden Kinder häufig nur einmal gefragt, wie sie zur Schule gekommen sind, oder auch, wie sie „üblicherweise“ zur Schule kommen. Im ersten Fall können zufällige Tageseinflüsse, wie zum Beispiel das Wetter oder ein Ausflug, die Daten verfälschen, im zweiten bleibt unklar, was die Kinder unter „üblicherweise“ verstehen. Die Methode ist also sehr zuverlässig, und nicht nur das: Sie machte den Kindern auch großen Spaß. Eine Erzieherin erzählte uns, dass sie am Tag nach Abschluss der Aktion von den Kindern gefragt wurde, ob sie „die gelben Zettel vergessen hätte“. Das morgendliche Ausfüllen war zu einem kleinen Ritual geworden und es waren nicht wenige enttäuscht, als es plötzlich ausblieb.



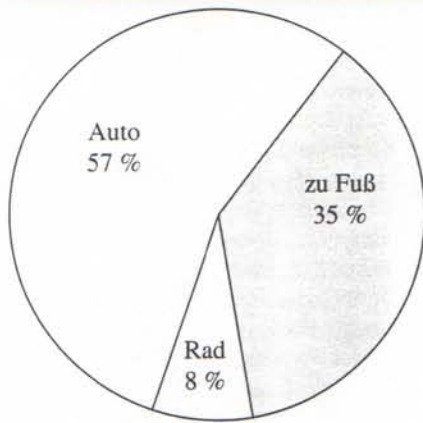


Abb. 1 Wie kommen Kinder zum Kindergarten?. Angaben in Prozent; bezogen auf 3550 dokumentierte Wege.

Die wichtigsten Ergebnisse

Wie kommen die Kinder zum Kindergarten?

Da vier Kinder keine Altersangabe machten, gingen in die folgenden Berechnungen nur die Daten von 208 Kindern ein. Es zeigte sich (Abb. 1), dass die Kindergartenkinder in 57 Prozent aller Fälle mit dem Auto zur Einrichtung gebracht beziehungsweise abgeholt werden. Nur 34 Prozent der Wege werden von ihnen gelaufen. Mit dem Fahrrad kommen 8 Prozent, andere Verkehrsmittel, wie zum Beispiel Roller, Rollschuhe, Bollerwagen und Ähnliches, werden praktisch nicht benutzt (unter 1%).

In den meisten Fällen (65%) begleitet die eigene Mutter die Kinder zum Kindergarten. Väter (12%), Freunde und Geschwister (12%) oder andere Erwachsene, zum Beispiel Großeltern (10%), sind eher seltene Begleiter. In nur einem Prozent der Fälle sind die Kinder alleine gelaufen. Das bedeutet auch, dass es praktisch keine Bring- und Holgemeinschaften, sei es mit dem Auto oder zu Fuß, gibt.

Betrachtet man die Ergebnisse getrennt nach Altersgruppen, dann zeigte sich ein überraschendes Muster (Abb. 2). Während die Dreijährigen in unserer Befragung noch 43 Prozent aller Wege zu Fuß gingen, liefen nur noch 30 Prozent der sechsjährigen Kindergartenkinder. Entsprechend umgekehrt verhielt es sich mit der Autobenutzung. Von zunächst einem Anteil von 50 Prozent der mit dem Auto gefahrenen Wegstrecken bei den Dreijährigen, erhöhte

sich der Anteil auf 63 Prozent bei den Sechsjährigen.

Wie kommen die Kinder zur Schule? Schulanfänger sind Verkehrsanfänger

Mit dem Eintritt in die Grundschule ändert sich das Verhalten der Kinder grundlegend (Abb. 3): 76 Prozent der von uns befragten 59 Erstklässler laufen zu Fuß zur Schule. Nur noch 21 Prozent der Strecken legen sie als Mitfahrende im Auto zurück. Auch die Begleiter ändern sich: Knapp 56 Prozent der Wege laufen sie jetzt gemeinsam mit Freunden oder Geschwistern, 20 Prozent der Strecken allein. In nur noch 20 Prozent der Fälle begleitet die Mutter die Kinder. Das bedeutet, dass Schulanfänger mehr als doppelt so häufig zu Fuß gehen wie Kindergartenkinder und Kindergartenkinder dreimal so häufig mit dem Auto gefahren werden wie Erstklässler.

Buggy oder Roller (zusammen 10%). Nur ein knappes Drittel der Kinder (29%) möchte gerne mit dem Auto gefahren werden.

Wie hängen Wunsch und Wirklichkeit zusammen?

Vergleicht man verschiedene Kindergärten, dann sieht man, dass dort, wo Eltern das Auto häufiger benutzen, sich auch mehr Kinder eine Beförderung im Auto wünschen (Abb. 4; wenngleich in beiden Fällen die tatsächliche Autobenutzung den Anteil der gewünschten Autobenutzung deutlich übersteigt). Je seltener das Auto benutzt wurde, desto geringer war auch der Wunsch danach ausgeprägt (Kindergarten A). Der Wunsch, mit dem Auto gefahren zu werden, ist den Kindern nicht „angeboren“ sondern er wird erlernt. Er entsteht vor allem dann, wenn sie die Beförderung mit dem Auto bei sich, bei ihren Eltern

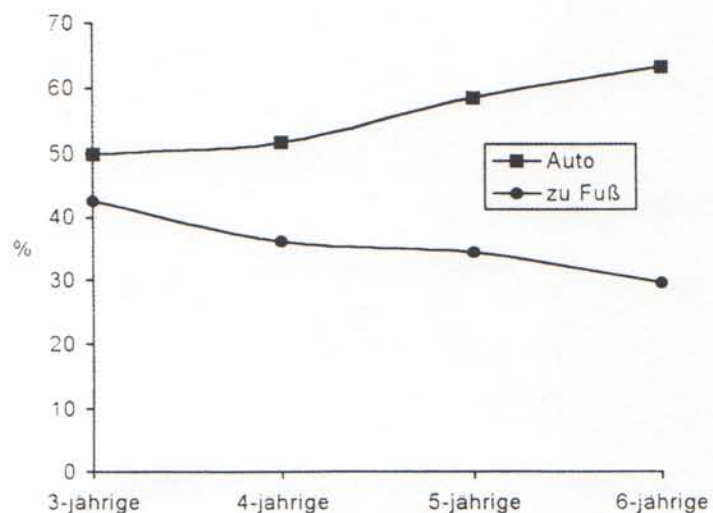


Abb. 2: Vergleich Autobenutzung und Gehen. Angaben in Prozent; bezogen auf insgesamt 3550 dokumentierte Wege.

Wie würden die Kinder am liebsten zum Kindergarten kommen?

Die Entscheidung darüber, wie sie zum Kindergarten kommen, treffen nicht die Kleinen. Denn sonst sähen die Ergebnisse womöglich ganz anders aus: Auf die Frage antworteten die meisten (45%), dass sie gerne mit dem Fahrrad fahren würden, 23 Prozent wünschten sich zu laufen, 17 Prozent würden am liebsten ihre Rollschuhe benutzen und auch andere Verkehrsmittel sind beliebt, wie zum Beispiel Bollerwagen,

und den meisten ihrer Gefährten tagtäglich als „normal“ erleben.

Was folgt aus diesen Ergebnissen?

Das Hauptziel des Energie-Tisches besteht darin, im Sinne der Agenda 21 den CO₂-Ausstoß in Sulzbach zu reduzieren. Der Autoverkehr von und zu den Kindergärten beziehungsweise der Schule ist dabei ein Ansatzpunkt unter vielen. Welche Schlüsse kann man aus den Er-

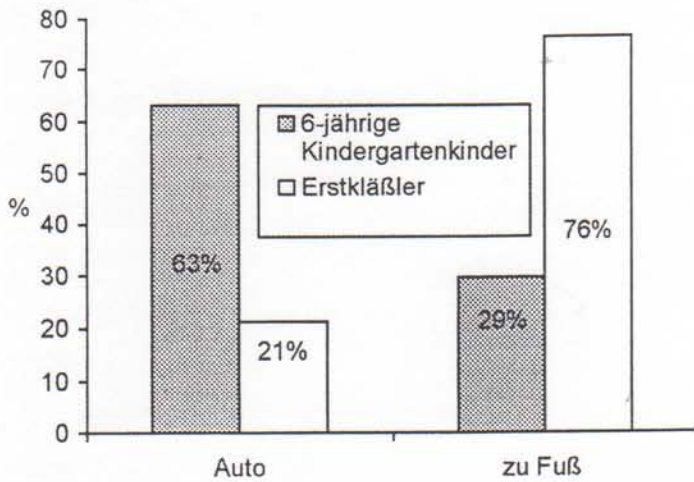


Abb. 3: Vergleich zwischen 6-jährigen Kindergartenkindern und Erstklässlern. Angaben in Prozent, bezogen auf 881, beziehungsweise 1075 dokumentierte Wege.

gebnissen der geschilderten Untersuchung in Bezug auf dieses Ziel ziehen? Die Grundschüler/innen legen nur noch 20 Prozent der Wege als Mitfahrende im Auto zurück. Hier bestehen also kaum nennenswerte Veränderungsmöglichkeiten. Will man den innerörtlichen Verkehr reduzieren, dann sollte bei den Kindergartenkindern beziehungsweise bei deren Eltern angesetzt werden. Das Ziel von Maßnahmen, die auf der Grundlage der geschilderten Untersuchung geplant und durchgeführt werden sollen, muss darin bestehen, vor allem Eltern kleinerer Kinder dazu zu bewegen, öfter das Auto stehen zu lassen und die Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zu begleiten.

Dafür gibt es eine Reihe von guten Argumenten:

- Die meisten innerörtlichen Strecken (z.B. auch zum Kindergarten) sind relativ kurz. Dass die Bewältigung dieser Wege gut möglich und ohne weiteres zumutbar ist, machen Schülerinnen und Schüler uns Erwachsenen täglich vor.
- Sicheres Verhalten im Straßenverkehr erfordert von den Kindern komplexe motorische und sensorische Koordinationsleistungen, die über einen langen Zeitraum erlernt werden müssen. Unsere Daten zeigen, dass es eine beträchtliche Anzahl von Kindern gibt, die den Straßenverkehr fast ausschließlich aus der Perspektive des Mitfahrers im Auto erleben. Vom Zeitpunkt der Einschulung ab müssen sie sich aber plötzlich als Fußgänger zurechtfinden. Solche Kinder sind einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt. Deutlich vorteilhafter ist es, wenn die Eltern den gemeinsamen Weg zum

Kindergarten dazu nutzen, ihre Kinder langsam und kontinuierlich mit der eigenständigen Fortbewegung vertraut machen.

- Kinder, die häufig mit dem Auto gefahren werden, bewegen sich zu wenig. In extremen, aber keineswegs seltenen Fällen kommt es dann zu massiven Entwicklungsstörungen im Bereich der Motorik (Gleichgewichtssinn, Sprungkraft und Beweglichkeit) im Bereich der Wahrnehmungsfähigkeit und der Aufmerksamkeitssteuerung.
- Häufige Autobenutzung beeinflusst das spätere Verkehrsverhalten der Kinder. Eltern vermitteln so unvermeidlich die Vorstellung, dass die Benutzung des Autos sozusagen die

„natürlichste“ Art der Fortbewegung ist. Nicht, dass Kinder nicht gerne laufen oder radfahren, aber sie bekommen täglich vorgeführt, dass diese Form der Teilnahme am Straßenverkehr nur etwas für die Kleinen ist: wer „erwachsen“ ist, der „darf dann endlich das Auto benutzen“ Laufen und Fahrradfahren erscheint dann als eine vorübergehende Notwendigkeit, als etwas „Defizitäres“ Kinder werden so den Wunsch verspüren, sobald wie möglich durch ein Mofa und später durch ein eigenes Auto den Übergang in die Erwachsenenwelt zu demonstrieren. Diese „automobile Sozialisation“ kann nur durchbrochen werden, wenn Eltern, aber auch Erzieher/innen und Lehrer/innen den Kindern modellhaft vorleben, dass auch Gehen und Fahrradfahren vollwertige, „erwachsene“ Fortbewegungsarten sind.

- Von jeder Wegstrecke, die innerörtlich weniger gefahren wird, profitieren vor allem die Kinder. Sie sind weniger gefährdet, weil weniger Verkehr auf den Straßen ist. Sie atmen weniger Schadstoffe ein, von denen sie besonders betroffen sind, weil sie wachstumsbedingt empfindlicher dafür sind und weil sie aufgrund ihrer Körpergröße mehr davon einatmen: ihre Atmungsorgane befinden sich ja sozusagen in „Auspuffhöhe“ Außerdem sinkt die Gefahr von Belästigungen, zum Beispiel durch ältere Jugendliche, wenn Straßen und Wege durch mehr Fußgänger belebt sind.

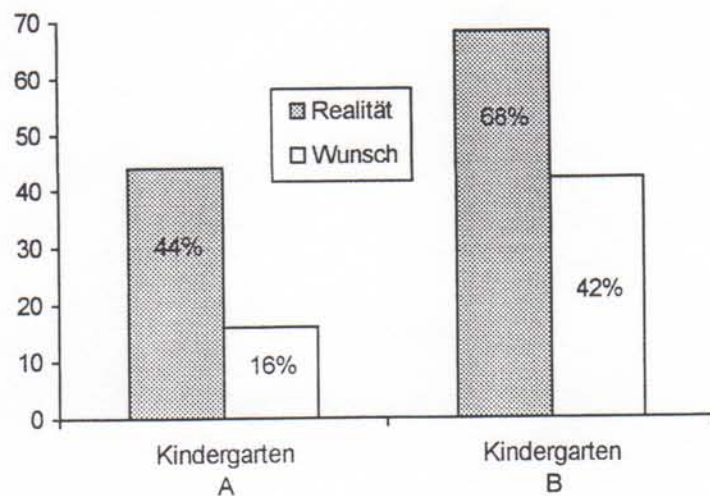


Abb. 4: Tatsächliche Autobenutzung und erwünschte Autobenutzung (Angaben in Prozent). Kita A = 67 Kinder (1151 dokumentierte Wege), Kita B = 62 Kinder (1067 dokumentierte Wege).

- Beim Zufußgehen haben Erwachsene und Kinder mehr voneinander. Sie können sich unterhalten, Dinge entdecken, Bekannte und Freunde treffen. Sind die Kinder dagegen im eigenen Sitz auf der Rücksitzbank festgeschnallt, werden für die Fahrerin beziehungsweise den Fahrer die Kommunikationsversuche der Kinder oft eher störend.

Das sind nur einige der Argumente, die dafür sprechen, dass Eltern wenn irgend möglich ihre Kinder nicht routinemäßig mit dem Auto zum Kindergarten bringen sollten. Die Liste ließe sich ohne weiteres verlängern. Selbst wenn man das allgemeine Ziel der CO₂-Vermeidung persönlich für nicht so bedeutsam hält, bleiben genug Aspekte übrig, die für mehr Bewegung ohne Auto sprechen. Der gemeinsame Fußweg dient zur besseren Bewältigung einer Reihe wichtiger Entwicklungsaufgaben und macht den Wohnort zu einem sicheren und angenehmeren Umfeld für alle. Unseres Erachtens rechtfertigt dieser Umstand vollauf, dass Erzieherinnen und Erzieher versuchen sollten, auf die Eltern diesbezüglich Einfluss zu nehmen.

Wie könnte eine Einflussnahme aussehen?

Wir werden in Sulzbach in den nächsten Monaten versuchen in Kooperation mit den Kindertagesstätten und der Grundschule Bausteine für ein Programm zu entwickeln, das den Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Strecken nachhaltig senkt. Der Erfolg dieser Maßnahmen soll dann durch eine Wiederholung der Befragungsaktion überprüft werden.



Hier sind ein paar Anregungen für Aktionen, die innerhalb der Kindertageseinrichtungen durchgeführt werden können:

- Beim Eintritt der Kinder in den Kindergarten sollte das Thema der Beförderung routinemäßig angesprochen werden. Erzieher/innen können dabei freundlich und argumentativ herausstellen, warum sie eine Beförderung im Auto im Interesse der Kinder für wenig wünschenswert halten. Unterstützt werden kann ein solches Gespräch durch die Aushändigung eines Informationsblatts, das die relevanten Fakten kurz und prägnant zusammenfasst.
- Es können alternative Verhaltensweisen zur Autobenutzung aufgezeigt und deren Umsetzung unterstützt werden, zum Beispiel durch Bildung von Bring- und Holgemeinschaften.
- Besondere Bedeutung hat für viele Eltern verständlicherweise der Aspekt der Sicherheit ihrer Kinder. Gerade in diesem Punkt bestehen aber viele Vorurteile und Unsicherheiten, zum Beispiel bezüglich der Beförderung von Kindern auf dem Fahrrad. Die Erzieher/innen könnten durch kompetente Beratung oder die Vermittlung von externen Beratungsangeboten dazu beitragen, solche Unsicherheiten abzubauen. Kostenlose Seminare bietet zum Beispiel die Deutsche Verkehrswacht an.
- Es gibt viele Möglichkeiten, das Thema „Mein Weg zum Kindergarten“ in den Gruppen spielerisch umzusetzen, zum Beispiel durch Mal- oder Bastelaktionen, eine Fotosafari, Besuch der Verkehrspolizei usw. Die Kinder können so darin unterstützt werden, sich „ihren Weg“ bewusst anzueignen.
- Die Sicht der Kinder ist auch wichtig beim Erstellen einer „Mängelliste“ die

dann an die Gemeinde- oder Stadtverwaltung weitergegeben wird. Wo sind zum Beispiel zu enge Gehwege, fehlende Überwege, Stolperstellen im Fußweg, fehlende Warnschilder, unübersichtliche oder „unheimliche“ Stellen durch hohe Sträucher usw.? Eltern, Erzieher/innen und Kinder

können gemeinsam Verbesserungs- und Änderungsmaßnahmen erarbeiten. Wenn dies regelmäßig von vielen Kindergartengruppen durchgeführt würde, könnte es dazu beitragen, den Kinderinteressen bei den verantwortlichen Planern mehr Berücksichtigung zu verschaffen.

Dies sind nur einige Anregungen. Vermutlich fallen erfahrenen Erzieherinnen und Erziehern auch andere Möglichkeiten ein, und manches wird sicherlich auch schon so oder ähnlich praktiziert. Deswegen möchten wir abschließend dazu aufrufen, mit uns in Kontakt zu treten: Wir freuen uns über Anregungen und Vorschläge aus der Praxis. Wenn Sie Erfahrungen dazu haben, wie man das Thema so behandeln kann, dass die Kinder Freude daran haben und die Eltern dazu angeregt werden, das Auto öfter einmal stehen zu lassen, würden wir uns über Hinweise sehr freuen.

*Nikola Moczek,
Dipl.-Psychologin,
PSY-Plan, Institut für Architektur- und
Umweltpsychologie,
Bad Sodener Str. 27
65843 Sulzbach / Ts.,
Tel. & Fax 0 61 96 / 7 25 72,*

*Riklef Rambow,
PSY-Plan, Institut für Architektur- und
Umweltpsychologie,
Sulzbach*

Literaturhinweise:

- Flade, A. (Hrsg.) (1994). Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus Umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Psychologie VerlagsUnion.
- Verkehrsclub Deutschland. (1996). Erstes Deutsches Kinderverkehrsgutachten. Bonn: VCD (Tel. 0228/985 85-0).
- Schönhammer, R. (1991). In Bewegung: Zur Psychologie der Fortbewegung. München: Quintessenz-Verlag.

Die Organisation dieser Kampagne liegt beim Institut für Organisationskommunikation (IFOK), Bensheim. Mehr Informationen dazu: Pinkepank, T (1996). Energie-Tische zur Partizipation im kommunalen Umweltmanagement. in: Umwelt Kommunale Ökologische Briefe, 07, I-IV.

<Ar-2464.801-00007>

