



DOKUMENTATION

des vom VCD-Kreisverband Minden-Lübbecke/Herford
durchgeführten Projektes im Schuljahr 2006/2007



Mobil sein mit allen Sinnen

Nachhaltige Mobilitätserziehung
in der Sekundarstufe I



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Wir gehen neue Wege

gefördert durch



Nordrhein-Westfälische Stiftung
für Umwelt und Entwicklung

Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist an den Grundschulen, auch aufgrund etlicher Projekte des VCD bundesweit, inzwischen gängige Praxis, an den weiterführenden Schulen hingegen lediglich sporadisch anzutreffen.

Wie nun kann ein Mobilitätsunterricht, dessen Inhalte den Nachhaltigkeitskriterien und dem jeweiligen Alter der SchülerInnen entsprechen, in der Praxis aussehen?

Hierzu hat der VCD Kreisverband Minden-Lübbecke - Herford in Zusammenarbeit mit der Fakultät für Gesundheitswissenschaften der Universität Bielefeld Unterrichtseinheiten entwickelt und in die Praxis umgesetzt. Zwölf Schulen haben sich in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford am Projekt „Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe 1“ im Schuljahr 2006/2007 beteiligt.

Damit hat der VCD Kreisverband Minden-Lübbecke - Herford gemeinsam mit den Schulen Neuland betreten. Bewusst wurden dabei alle Schulformen berücksichtigt.

Diese Dokumentation soll einen Einblick in die Vorbereitung und Umsetzung dieser Unterrichtseinheiten geben. Ergänzt wird die Darstellung des Ablaufs mit einem Anhang, in dem ausgesuchte Unterrichtsmaterialien aus der Praxisphase vorgestellt werden.

Inhalt

Mobilitätserziehung tut Not!	3
Hintergründe	3
Von der Verkehrs- zur Mobilitätserziehung	4
Nachhaltige Mobilität	5
Die Projektidee	6
Inhaltliche Grundlagen	7
Vorbereitung	8
Durchführung der Unterrichtseinheiten	8
„Fahrpläne“	10
Verkehrsquiz	11
Planspiel	14
Ziele/Ergebnisse	16
Das Resultat	17
Materialien:	
1 Fahrradquiz	18
2 Planspiel	20
Neustädter Zeitung	21
Rollenbeschreibung aus dem Planspiel	22
3 Verkehrsquiz	25
Zeitungsberichte	27
Der Fyer zur Aktion	32

Herzlichen Dank an alle, die das Projekt entwickelt und ermöglicht haben:

der Nordrhein-Westfälischen Stiftung für Umwelt und Entwicklung für die finanzielle Unterstützung

unseren fleißigen Studierenden für die Entwicklung und Umsetzung der Unterrichtsmaterialien

- Anja Dernbach
- Nicole Mandalka
- Steven Nicolaus
- Corinna Rhodovi
- Heidi Robe
- Ivonne Wattenberg

der Dekanin der Fakultät für Gesundheitswissenschaften der Universität Bielefeld, Frau Prof. Dr. Claudia Hornberg, für die wissenschaftliche Begleitung

den Referenten der Einführungsseminare:

- Prof. Volker Briese, Universität Paderborn, ADFC
- Dr. Claudia Czerwinski, Bünde
- Gerhard Fischer, Überherrn, VCD Saarland
- Eva Liesche, Drogenberatungsstelle Herford
- Michael Müller, VCD-Bundesgeschäftsstelle

den SchulleiterInnen und LehrerInnen der beteiligten Schulen für die oft flexible und engagierte Unterstützung bei der Umsetzung

Herrn Saul von der Verkehrswacht Minden dem Fahrradgeschäft Markwardt, Bünde dem Fahrradgeschäft Dorn, Minden und Lübbecke der Polizei Lübbecke

Herausgeber:

Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Minden-Lübbecke - Herford
Lutherstraße 11
32312 Lübbecke
mail: vcd.mi-lk-hf@t-online.de
www.mobi-erz.de

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers
Gedruckt auf Recycling-Papier

Lübbecke, Dezember 2007



Mobilitätserziehung tut Not!

Das ist die zwingende Folge aus der Erkenntnis, dass seit den 60er Jahren europaweit in Deutschland die meisten Verkehrsunfälle mit Kindern geschehen und bei den 10- bis 14-Jährigen Verkehrsunfälle die zweit häufigste Todesursache darstellen.

Die Gründe hierfür sind vielfältig und liegen letztlich in dem immer noch weiter ansteigenden Kraftverkehr und seinen Folgen:

Es werden immer mehr Straßen gebaut und dadurch große Flächen verbraucht, die Kindern zuvor als Naturräume und Plätze zum Spielen zur Verfügung standen. Deren Entfaltungsmöglichkeiten werden immer weiter eingeschränkt, so dass sie nun ihre Freizeit überwiegend in der häuslichen Umgebung mit eher passiven Tätigkeiten wie Fernsehen und Computerspielen verbringen. Das wiederum führt zu schwindenden sozialen Kontakten, Inaktivität und nachlassender Kreativität. Die Sinne werden nicht mehr ausreichend geschult, worunter die Fähigkeiten zur Wahrnehmung und Koordination leiden. Kurzum: Es fehlt die Routine für einen bewussten und sicheren Umgang mit Verkehrsvorgängen.

Es scheint, dass die Familien mit der Bewältigung dieses Problems überfordert sind – ganz abgesehen davon, dass es zunehmend die Eltern nicht nur der Grund-, sondern auch der Schüler der Sekundarstufe 1 sind, die ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule

bringen bzw. von dort abholen und dadurch erst ein gleichsam wahnwitziges allmorgendliches sowie allmüttägliches Verkehrschaos auf den Schulwegen und um die Schulen herum verursachen: mit erhöhter Unfallgefahr, Luftverschmutzung, Lärm usw.

Dem gegenüber bieten die Schulen selbst einen guten Rahmen für die unbedingt erforderliche Auseinandersetzung mit den heutigen Problemen von Verkehr und Mobilität. Die Kinder sind in einem sozialen System mit festen Strukturen meist mehrere Jahre lang ansprechbar. Das ist zugleich das ideale Setting, um neue Konzepte im Rahmen der herkömmlichen Verkehrs- und weiter führenden Mobilitätserziehung zu erproben.

Hintergründe

Als Grundlage hierfür mögen die im Jahre 1994 von der Kultusministerkonferenz für alle Schulen erstellten **Empfehlungen** dienen, die vier Erziehungsziele beinhalten:

Die **Sicherheitserziehung** soll die Kinder befähigen, bei Gefahren richtig zu handeln und Unfälle zu vermeiden. Sie soll altersentsprechend sein, bei Schülerinnen der 5. und 6. Klasse z.B. den Schulweg thematisieren.

Im Rahmen der **Sozialerziehung** sollen Kinder soziales Verhalten lernen, etwa Hilfsbereitschaft und Rücksichtnahme, nicht zuletzt auch im Straßenverkehr.

Gesundheitserziehung will zum einen Hilfestellung für einen gesundheitsbewussten Umgang mit dem eigenen Körper geben (Bewegung und gesunde Ernährung), zum anderen auf Unfallgefahren, Luftverschmutzung und Lärm hinweisen und Mobilitätsformen nahe bringen, durch die die o.a. Belastungen vermindert werden.

Durch **Umwelterziehung** schließlich soll das Bewusstsein für Natur und Umwelt gefördert werden, etwa durch die Auseinandersetzung mit verkehrsbedingter Klimaveränderung und Bodenversiegelung sowie ökologischer Stadtplanung.

Doch von einer so umschriebenen Mobilitätserziehung, die die Kinder dazu ermutigt, ihre eigene Umwelt zu erforschen und ihr Verhalten zu hinterfragen, sind die meisten Schulen noch weit entfernt.

Zwar wird sie in der Primarstufe flächendeckend umgesetzt. Die Fahrradprüfung am Ende des 4. Schuljahres dient jedoch immer noch weitgehend, wie zu Zeiten der früheren Verkehrserziehung, der Unfallprävention. Dagegen werden die gesundheitsfördernde und die umweltschonende Wirkung des Radfahrens allenfalls am Rande erörtert. Häufig ist nach wie vor allein das Auto, das viele Kinder als einziges Fortbewegungsmittel kennen (s.o.). Diesen wird somit schon im frühen Kindesalter vermittelt, dass man nur mit dem Pkw mobil ist. Zugleich wird ihnen in aller Regel der Blick auf die Folgen dieser Sozialisierung nicht eröffnet, nämlich ein erhöhtes

Verkehrsaufkommen mit mehr Unfällen und verstärkter Belastung der Umwelt.

Hier setzt die Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe an:

Sie versucht, Kindern und Jugendlichen die verschiedenen Aspekte des Verkehrs und dessen Wirkungen auf die Umwelt näher zu bringen und sie mit den jeweiligen Konsequenzen der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel vertraut zu machen. Sie sollen dadurch in die Lage versetzt werden, selbstständig und kritisch ein gesundes und umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu entwickeln und sich selbst entsprechend zu verhalten. Das aber kann und soll nicht durch das bloße Lernen von Vorschriften und Regeln erfolgen, sondern vor allem durch eigenes Erkunden und ggf. Ausprobieren.

Die durch eine solche (Mobilitäts-)Erziehung gewonnenen Kenntnisse und Fähigkeiten und die hieraus folgende Einstellung zu Mobilität, Verkehr und Umwelt sollen im Idealfall eine nachhaltige Entwicklung von Gesellschaft und Umwelt ermöglichen.

Zur Umsetzung hatte die Kultusministerkonferenz zunächst für die 5. Klassen 20 Schulstunden und zehn für die 6. Klassen vorgesehen. Selbst diese Vorgabe wird von vielen Schulen des Sekundarbereiches 1 nicht eingehalten, und in den Jahrgangsstufen 7 bis 10 findet allenfalls vereinzelt im Fachunterricht Mobilitätserziehung statt.

Von der Verkehrs- zur Mobilitätserziehung

Die Entwicklung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Deutschland steht in einem engen Zusammenhang mit der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs. Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts kam es vermehrt zu Konflikten zwischen motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern ebenso wie zu einer Zunahme der Unfallzahlen mit teilweise tödlichem Ausgang. Im Jahre 1909 wurde daraufhin mit dem „Gesetz über den Verkehr mit Kraftwagen“ das erste Regelwerk für PKW-Fahrer erlassen, das neben technischen Fragen auch Anleitungen zum „konfliktfreien Ablauf des Verkehrs“ beinhaltete. Da die vorgelegten Regeln jedoch häufig missachtet wurden und ein erwarteter Rückgang der Unfallzahlen ausblieb, begann man in den folgenden Jahren damit, besonders die Teilnehmer des nicht-motorisierten Straßenverkehrs – also Radfahrer und Fußgänger – über die verkehrsbedingten Gefahren aufzuklären und ihre Verkehrsdisziplin zu stärken. Die besonders gefährdete Gruppe der Kinder und Jugendlichen wurde darüber hinaus erstmals im schulischen Umfeld verkehrspädagogisch erzogen. Das Ziel vor allem der Automobilclubs aber auch der Deutschen Verkehrswacht bestand darin, die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer an den motorisierten Verkehr anzupassen.

Zu Beginn der 30er Jahre wurde die Verkehrserziehung schließlich als fester Bestandteil der schulischen Bildung für alle Schulformen verpflichtend.

In den folgenden Jahrzehnten, besonders in den 60er Jahren, kam es aufgrund des Wirtschaftsaufschwungs und der zunehmenden räumlichen Trennung von Arbeits- und Wohnbereichen zu einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens. Als Folge stiegen auch die Unfallzahlen an, wobei Deutschland die höchsten Kinderunfallzahlen in ganz Europa aufwies. Die schulische Verkehrserziehung hatte nunmehr das Ziel zu der Vermeidung von Verkehrsunfällen beizutragen. Kinder und Jugendliche sollten lernen sich „verkehrssicher“ und „verkehrsgerecht“ zu verhalten, wobei es sich als besonders wichtig erwies, mit den verkehrsbezogenen Bemühungen bereits im frühen Kindesalter anzusetzen. Mit der Empfehlung der Kultusministerkonferenz (KMK) wurde die Verkehrserziehung im Jahr 1972 neu geregelt. Nicht mehr die bloße Kenntnis der Verkehrsregeln, sondern die Förderung sozialer Kompetenzen und die „aktive Mitgestaltung der Verkehrsverhältnisse“ wurden gefördert und sollten dazu beitragen, den Straßenverkehr humaner zu gestalten. Als eindeutiger Erfolg dieser Intervention kann der Rückgang der Verkehrstoten von 21.332 im Jahr 1970 auf 5.361 im Jahr 2005 gewertet werden. Die weiterhin starke Zunahme des motorisierten Verkehrs rückte jedoch bald ökologische Aspekte in den

Mittelpunkt. Im Rahmen der ökologischen Wende wurden die Akteure der Verkehrserziehung dabei um Umweltverbände wie Greenpeace oder ökologische orientierte Verkehrsclubs wie den VCD und verschiedene Wissenschaftsbereiche erweitert.

Alle Veränderungen und Erfahrungen wurden dann 1994 in den neuen Empfehlungen der KMK zusammengefasst. Neben den Bereichen der Sicherheits- und Sozialerziehung sowie der Unfallprävention wurden zunehmend ökologische und gesundheitliche Auswirkungen des wachsenden Straßenverkehrs thematisiert sowie umweltfreundliche Mobilitätsformen wie die Nutzung

des ÖPNV oder das Radfahren. Mit dieser thematischen Erweiterung wurde auch der Begriff der Mobilitätserziehung geprägt, die von einer „kritischen Auseinandersetzung“ mit den verschiedenen Mobilitätsformen sowie deren Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit der Menschen geprägt war. Das Verhalten der Menschen sollte mit Hilfe pädagogischer Ansätze im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität beeinflusst werden.

(Wattenberg/Rhodovi Gesundheitsförderung und Prävention im Setting Schule am Beispiel des Projekts „Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe 1“)

Nachhaltige Mobilität

Aus diesem Grunde hat sich der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in der Pflicht gesehen, ein Projekt zur Nachhaltigen Mobilitätserziehung für die Sekundarstufe 1 zu entwickeln und durchzuführen. Dabei versteht er unter „Nachhaltiger Mobilität“, entsprechend der Definition des Umweltbundesamtes, die „Gewährleistung von Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, ohne die Lebensgrundlage zukünftiger Generationen zu gefährden“.

Das geschieht dadurch, dass Kinder und Jugendliche umfassend über Entstehung und Entwicklung des heutigen Massenverkehrs informiert und angeleitet werden, ihr eigenes Verkehrsverhalten, wie z.B. die Wahl eines Verkehrsmittels, unter ökologischen, sozialen und ökonomischen Gesichtspunkten zu hinterfragen bzw. zu überprüfen.

Die Ziele einer so verstandenen Mobilitätserziehung stellen sich wie folgt dar:

- **Information und Aufklärung über Mobilität und Verkehr**
- **Veränderung von Einstellungen, Motiven und emotionalen Bewertungen**
- **Veränderung des zukünftigen Verkehrsverhaltens**

Das Projekt entspricht dem ureigensten Anliegen des VCD als gemeinnützig arbeitendem Verein, Möglichkeiten einer zukunftsfähigen ökologischen Verkehrspolitik aufzuzeigen und zu deren Umsetzung beizutragen. Sein Leitspruch lautet: „Wir machen uns stark für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität!“

Als Fachverband ist er als Berater für Unternehmen tätig und wirkt durch Aktionen auf die sog. Entscheidungsträger. Als Verbraucher- und Mitgliederverband setzt er sich für alle Verkehrsbeteiligten ein und unterstützt dabei insbesondere die Interessen derjenigen, die umwelt- und gesundheitsbewusst am Verkehr teilnehmen wollen.

Eine wichtige Zielgruppe für ihn sind die Kinder, was sich beispielhaft anhand der folgenden Aktivitäten belegen lässt:



Zusammen mit dem ifeu-Institut Heidelberg und der PH Schwäbisch-Gmünd hat er als Folge der Forschungsarbeit „Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Schule“ einen Beratungsleitfaden zur Nachhaltigen Mobilität entwickelt.

An seiner Aktion „Platz da! Kinder werden aktiv“ haben im Jahr 1996 22 Städte teilgenommen, die Ergebnisse wurden im 1. Deutschen Kinderverkehrsgutachten veröffentlicht.

Eine weitere Kampagne im Verein mit dem Klimabündnis „Auf Kinderfüßen durch die Welt“ aus dem Jahre 2002 betraf die Kinder aus Kindertagesstätten und Grundschulen.

2005 wurde gemeinsam mit dem Kinderhilfswerk ein Wettbewerb ausgeschrieben unter dem Thema „Schule bewegt – für sichere Schulwege und mehr Bewegung“, an dem sowohl SchülerInnen als auch Lehrende und Eltern teilgenommen haben, um Projekte zu entwickeln, Schulwege sicherer zu machen.

2007 schließlich wurde die Aktion „Zu Fuß zur Schule“ im Rahmen einer Aktionswoche durchgeführt. Grundschulen waren aufgefordert, sich im Rahmen eines Wettbewerbs daran zu beteiligen. Den bundesweit ersten Preis hat die Grundschule Isenstedt im Gebiet unseres Kreisverbandes erhalten.



Die Projektidee

Die Idee zum vorliegenden Projekt stammt aus dem Kreisverband Minden-Lübbecke/Herford. Dort wurde es als außerordentlich dringlich empfunden, ein Projekt zu entwickeln, auf dessen Grundlage Nachhaltige Mobilitätserziehung endlich auch im Bereich der Sekundarstufe 1 ermöglicht und eingerichtet werden kann. Die Sekundarstufe 1 umfasst die Klassen 5 bis 10. Zunächst wurden für je zwei Jahrgangsstufen (5/6-7/8-9/10) Unterrichtseinheiten entworfen, und zwar beispielhaft wie folgt:

Klassen 5/6:

- Sicherer Schulweg (Geh- und Radwege)
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Fahrrad (gesundheits- und umweltfreundlich)

Klassen 7/8:

- Einzel- und Gruppenverhalten im Straßenverkehr
- Vergleich von motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV

Klassen 9/10:

- Einstieg in den motorisierten Straßenverkehr
- Rauschmittel
- Verkehrsunfälle
- Umweltgerechte Teilnahme am Verkehr

Die für die 7. bis 10. Jahrgangsstufe vorgestellten Themen lehnen sich an die **Rahmenvorgaben für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung** in der Schule des Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahre 2003 an.

Die Einheiten waren für alle Schulformen und so entwickelt, dass sie im Fachunterricht, an Projekta-

gen oder in einer Projektwoche vermittelt werden konnten.

Sie wurden vorab als Angebot an die Schulen der Kreise Minden-Lübbecke und Herford in Form eines Faltposters vorgestellt (siehe Materialteil).

Um das Angebot umsetzen zu können, bedurfte es jedoch einer ausreichenden finanziellen Unterstützung.

Das sog. Fund-raising zeitigte nicht den erhofften Erfolg. Nicht, dass unser Vorhaben nicht auf Interesse und Zuspruch gestoßen wäre. Die Angesprochenen, vornehmlich Banken und gut florierende Unternehmen, vermochten nicht ohne Weiteres die Notwendigkeit einer neuartigen Mobilitätserziehung nachzuvollziehen, womöglich erschien ihnen das Unterfangen auch nicht unbedingt als absatz- oder imagefördernd.

Von derartigen Maßgaben unabhängig war hingegen offenbar die Nordrhein-Westfälische Stiftung für Umwelt und Entwicklung, die die erforderliche finanzielle Unterstützung zugesagt und gewährt hat.

Nun galt es, weitere personelle Unterstützung zu erhalten. Die am Projekt ehrenamtlich beteiligten Mitglieder des Kreisverbandes konnten, da voll berufstätig, den Unterricht an den Schulen nicht selbst erteilen. Uns schien, dass dafür Studenten geeignet wären, die hiervon zudem für ihre Ausbildung und womöglich eine spätere schulische Tätigkeit profitieren könnten.

Wegen des inhaltlich engen Bezuges auch zum Thema Gesundheit haben wir uns deshalb an die **Fakultät für Gesundheitswissenschaften der Universität Bielefeld** gewandt. Mit der Dekanin Prof. Dr. Claudia Hornberg fanden wir sogleich eine engagierte Mitstreiterin. Aus dem Studiengang Gesund-

heitskommunikation vermittelte sie sechs StudentInnen, die daran interessiert waren, den Unterricht als Praktikum durchzuführen.

Es ging also darum, an Schulen der Sekundarstufe 1 in den Kreisen Minden- Lübbecke und Herford im Rahmen des Konzeptes zur Nachhaltigen Mobilitätserziehung die sozialen Aspekte der Mobilität sowie Gesundheits- und Umweltprobleme mit den Schülern zu erörtern mit dem Ziel, dass diese nach Beendigung des Projektes in der Lage waren, ihr eigenes Verkehrs- und Umweltverhalten zu überdenken.

Nun mussten nur noch die Schulen gefunden werden, denen das Thema wichtig genug war, um sich am Projekt zu beteiligen und dieses in den Schulalltag einzubauen. Das bedeutete eine zusätzliche Belastung für Schulleiter und Fach- und Klassenlehrer, die nicht nur bereit sein mussten, sich mit den vorgeschlagenen Unterrichtseinheiten auseinander zu setzen, sondern auch alle für die Durchführung nötigen organisatorischen Maßnahmen durchzuführen.

Andererseits brauchte auch der Kreisverband für die entsprechenden Aufgaben eine zusätzliche Kraft, die bald gefunden war und nun noch eingearbeitet werden musste. Diese hat sodann von der Geschäftsstelle aus alle in Betracht kommenden Schulen in beiden Kreisen angeschrieben. Entsprechend den vorgegebenen personellen und finanziellen Möglichkeiten war geplant, insgesamt 12 Schulen einzubeziehen. Es haben sich jedoch weit mehr Interessenten gemeldet, so dass wir bedauerlicher Weise einigen absagen mussten.

Da die StudentInnen im Rahmen eines Praktikums tätig sein sollten, kam hierfür nur die vorlesungsfreie Zeit in Betracht. Bezogen auf das Schuljahr 2006/2007 waren dies die Monate August/September 2006 sowie Februar/März 2007.

Für das erste Schulhalbjahr hatten fünf Schulen gemeldet, und zwar

- Hauptschule Löhne West
- Hauptschule Minden-Süd
- Realschule Bünde Mitte
- Wittekind-Gymnasium Lübbecke
- Gymnasium am Markt in Bünde

Im zweiten Schulhalbjahr (Februar/März 2007) waren folgende sieben Schulen am Projekt beteiligt:

- Ratsgymnasium Minden
- Olof Palme-Gesamtschule Hiddenhausen
- Erich Kästner-Gesamtschule Bünde
- Martinsschule Espelkamp
(Förderschule mit dem Förderschwerpunkt lernen)
- Hauptschule Lahde
- Realschule Spenge
- Kurt Tucholsky-Gesamtschule Minden

Somit waren, wie erhofft und geplant, sämtliche Schultypen der Sekundarstufe 1 vertreten.

Nun galt es, das vom VCD entwickelte Konzept in die Tat umzusetzen.

Inhaltliche Grundlagen

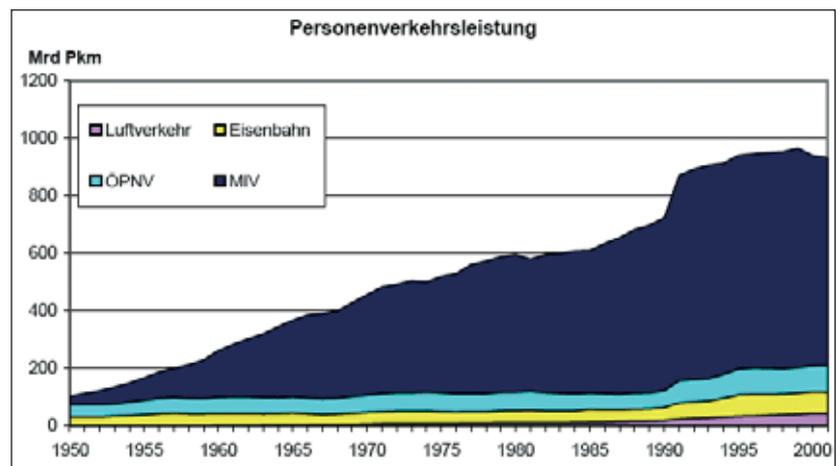
Um die StudentInnen (5 Frauen, 1 Mann) optimal vorzubereiten, organisierte der VCD sieben Fachseminare in der Zeit vom 18.5. bis 23.6.2006, die überwiegend in der Geschäftsstelle des VCD in Löhne stattfanden.

Das erste Seminar war praktisch ausgerichtet zum Thema Fahrrad (Technik und Umweltbezug) und wurde in Paderborn von dem ADFC-Mitglied Prof. Volker Briese durchgeführt.

Am folgenden Tag ging es um Rauschmittel, zu denen Eva Liesche von der Drogenberatungsstelle in Herford die Gefahren im Straßenverkehr, Präventionsmaßnahmen und Ideen zur Unterrichtsgestaltung aufzeigte.

In einem weiteren Seminar wurden geschichtliche Fakten zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung sowie Konzepte zur Unterrichtsgestaltung vermittelt, und zwar durch den ehrenamtlichen Mitarbeiter des VCD Gerhard Fischer aus dem Saarland.

Tags darauf war es wiederum Prof. Volker Briese, der die Seminaristen mit Praxisbeispielen vor allem zur Gesundheitsförderung und zu umweltbezogenen Spielen (Schulweg malen, Pro und Contra Auto-Quiz) versorgte.



Mitte Juni 2006 referierte Michael Müller vom VCD über die Entwicklung des Verkehrs in Deutschland und insbesondere zu dessen umweltbezogenen Folgen (Schadstoffausstoß, Lärmbelastung, Flächenverbrauch etc.).

Im vorletzten Seminar wurden die StudentInnen von Dr. med. Claudia Czerwinski (Geschäftsführerin der Medusana Stiftung) mit dem Problem Bewegungsmangel und dessen schädliche Folgen im Mobilitätskontext sowie mit praxisnahen Vorschlägen vertraut gemacht, dem entgegen zu wirken.

Am 23.6.06 schließlich ging es um Verkehrsunfälle, deren vielfältige mögliche Ursachen und deren Vermeidung sowie um das richtige Verhalten nach einem Unfall. Referent war Rechtsanwalt und VCD-Mitarbeiter Dr. Günter Czerwinski.



Vorbereitung

Im Anschluss an die Seminare erarbeiteten die StudentInnen eigenständig Unterrichtseinheiten nach Vorgabe des VCD-Konzeptes, und zwar spezifisch für die verschiedenen Schulformen und Klassenstufen. Hierbei legten sie spielerische Vermittlungsformen zu Grunde.

Sie vereinbarten sodann Termine mit den Schul- bzw. Fachbereichsleitern und den zuständigen KlassenlehrerInnen, um das vorliegende Grobkonzept dem Wissensstand und ggf. dem jeweiligen Charakter des Klassenverbandes sowie an Zeitrahmen und räumliche Gegebenheiten anzupassen.

Die erforderlichen oder als zweckmäßig erscheinenden Änderungen wurden mit den Praktikumsgebern des VCD bei mehreren Treffen erörtert, die abwechselnd in deren Geschäftsstelle und in den Räumen der Gesundheitswissenschaftlichen Fakultät stattfanden. Auf diese Weise konnten die Unterrichtseinheiten optimal auf die individuellen Bedürfnisse der Schulen zugeschnitten werden.

Dabei stellte sich heraus, dass die Schulen überwiegend die Vermittlung des Stoffes im Rahmen eines Projekttag (3 bis 6 Stunden) wünschten.

Der Unterricht wurde von jeweils zwei StudentInnen durchgeführt. Im August/September 2006 übernahmen aus praktischen Gründen (räumliche Nähe) zwei Studentinnen die Aufgabe an den beiden Schulen in Bünde, zwei weitere waren in Lübeck und Minden tätig, während die restlichen beiden Praktikanten die Schule in Löhne „versorgten“.

Nach dieser ersten Staffel, das sei hier vorweggenommen, äußerten alle beteiligten Schulen, sowohl mündlich als auch schriftlich, dass die von den StudentInnen praktizierte Art des Unterrichts sehr positiv aufgenommen worden sei. Man fragte deshalb sogleich, ob die Mobilitätserziehung nicht im nächsten Schuljahr fortgesetzt werden könne.

Durchführung der Unterrichtseinheiten

Im Folgenden werden Erfahrungen an einigen Schulen exemplarisch dargestellt.

An der **Hauptschule Minden-Süd** waren zwei 6., drei 10. und eine 9. Klasse am Projekt beteiligt.

In den sechsten Klassen standen die Unterrichtseinheiten Schulweg, Verkehrsschilder, Bremsweg, Fahrradhelme und Fahrradquiz auf dem Programm. Der Ablauf wird an späterer Stelle am Beispiel einer anderen Schule geschildert. Eine Besonderheit an der **Hauptschule Minden-Süd** war die Zusammenarbeit mit der örtlichen Verkehrswacht beim Thema Fahrrad und Fahrradhelme. Dies hatte seinen Grund darin, dass die Verkehrswacht Demonstrationshelme zur Verfügung stellen konnte und der beteiligte Mitarbeiter gleichzeitig in einem Mindener Fahrradgeschäft mitarbeitete und somit auch neue Helme mit einbezogen werden konnten.

Bei der 9. Klasse handelte es sich um eine BuS-Klasse „Betrieb und Schule“ als ein besonderes Angebot für SchülerInnen, die parallel zum Schulunterricht bereits in Ausbildungsbetrieben arbeiten. In dieser Klasse stand die Auseinandersetzung mit Drogen im Straßenverkehr sowie die Umweltrelevanz von Verkehrsmitteln auf dem Programm.

Der Rauschbrillen-Parcours erwies sich als realitätsnahes, handlungsorientiertes Angebot, mit dem die SchülerInnen teilweise bei ihren eigenen Erfahrungen abgeholt werden konnten. Hierbei hatten die Jugendlichen die Aufgabe, mit der Rauschbrille einen Parcours zu durchlaufen. Die sog. Rauschbrille simuliert eine Blutalkoholkonzentration von ca. 1.3 Promille und macht körperliche Anzeichen überhöhten Alkoholkonsums wie Doppelsehen, Fehleinschätzung von Entfernungen, verzögerte Reaktionen und das Gefühl von Verunsicherung erlebbar. Je nach den schulischen Gegebenheiten können beliebige Aufgaben gestellt werden, etwa

- auf einer Linie gehen
- Namen schreiben
- Slalom um Hindernisse
- Stifte in Becher stellen
- Schlüssel in Schloss stecken u.v.a.m.

Sowohl beim eigenen Durchlaufen des Parcours als auch durch das Beobachten der anderen wird den Schülern deutlich, wie fatal Alkohol sich auf Koordination und Wahrnehmung auswirken kann. Es drängt sich unmittelbar die Erkenntnis auf, dass Alkohol und jegliche Rauschmittel im Straßenverkehr unbedingt zu meiden sind. Sollte es gelingen, die-

ses Wissen allen Schülern zu übermitteln und zu verinnerlichen, wäre die Gefahr minimiert, dass sie später alkoholisiert am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Hierdurch wiederum könnten sodann zahlreiche alkoholbedingte Verkehrsunfälle mit ihren typischer Weise schweren Folgen vermieden werden.

Im anschließenden Rollenspiel „Pro und Contra Auto“ sollten die SchülerInnen in zwei Gruppen das Für und Wider des Autoverkehrs diskutieren. In einer ersten Phase bereiteten die SchülerInnen ihre Argumente vor, im anschließenden Plenum wurden diese ausgetauscht und verglichen. Eine Vermittlung verkehrspolitischer und ökologischer Zusammenhänge konnte zwar erreicht werden, doch zeigte es sich, dass eine Auseinandersetzung mit der Thematik auf dieser rein theoretischen Ebene für viele SchülerInnen eine unangemessene Herausforderung war und die Motivation im Verlauf der Diskussion deutlich nachließ. Als Konsequenz aus diesen Erfahrungen wurde für die zweite Staffel des Projekts ein Planspiel entwickelt.

Am **Wittekind-Gymnasium in Lübbecke** wurde mit zwei von fünf 6. Klassen eine Busrallye durchgeführt. Die SchülerInnen hatten dabei die Gelegenheit, öffentliche Verkehrsmittel in der Praxis zu erleben. Hierfür waren zwei Klassen ausgesucht worden, deren SchülerInnen größtenteils keine Fahrschüler waren und bis dahin kaum Erfahrungen mit Bus und Bahn gemacht hatten.

Zur Vorbereitung wurden die SchülerInnen vor die Aufgabe gestellt, anhand von Fahrplanheften die Fahrstrecken und Verbindungen auszuarbeiten. Drei Gruppen fuhren in drei unterschiedliche Nachbarorte, teilweise unter Einbeziehung der Bahnverbindung. Die Erarbeitung der Verbindungen erwies sich als echte Herausforderung, die nach anfänglichen Schwierigkeiten aber souverän bestanden wurde. Die dabei festgestellten Mängel der Fahrplanhefte wie fehlende oder zu kleine Linienetzpläne bzw. die Unübersichtlichkeit vieler Fahrplantabellen wurden über den VCD an die entsprechenden Verkehrsunternehmen bzw. den Aufgabenträger weitergeleitet.

Mit viel Spaß war die anschließende praktische Erkundung, sprich die Fahrt zu den vorgegebenen Zielen auf den ausgearbeiteten Routen, verbunden. Diese praxisorientierte Form des Kennenlernens öffentlicher Verkehrsmittel setzte allerdings einigen Vorbereitungsaufwand vor allem seitens der LehrerInnen voraus, musste doch von allen beteiligten SchülerInnen die schriftliche Einverständniserklärung der Eltern vorab eingeholt werden. Doch das Ergebnis rechtfertigte die Bemühungen: am Ende hatten die SchülerInnen Erfahrungen im Fahrplanlesen gesammelt, öffentliche Verkehrsmittel in der Praxis inklusive Umsteigeverbindungen kennen gelernt und waren in der Lage, mit DB-Fahrausweisautomaten und Fahrplaninformationen umzugehen.



„ Fahrpläne“

Im Laufe der Seminare, durch Gespräche mit den Praktikumsgebern und durch die erste Durchführung der Mobilitätserziehung in der Hauptschule Minden Süd wurde deutlich, dass Kinder sehr unterschiedlich mit dem Thema öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) umgehen. Auch die zu diesem Thema befragten Lehrer stimmten dieser Beobachtung zu. Aus diesem Grund wurde der Beschluss gefasst, die Kinder mehr mit dem ÖPNV zu konfrontieren. Dies sollte durch eine Übung mit Fahrplänen erreicht werden. In den vom VCD ausgehändigten Materialien wurde mit den Schlagworten „Bus“, „Bus fahren“, „Fahrpläne“ gesucht. Das Kapitel „Bus und Bahn“ aus dem Praxisbuch Mobilitätserziehung von Spitta (2005) sowie das Kapitel „Wir fahren Bus und Bahn“ der „Unterrichtshilfen für die Grundschulen zum Thema Umwelt“ waren sehr hilfreich. Beide Kapitel zeigten mögliche Fragestellungen zum Thema und die spielerische Umsetzung auf. Die erste Ausarbeitung der Unterrichtseinheit zum Thema Fahrpläne erfolgte September 2006. Für die zweite Staffel wurden andere Fahrpläne genutzt, um die räumliche Nähe der Strecken und somit die Identifikation zu erhöhen. Die Anpassung der Aufgaben erfolgte im Zeitraum 29.01.2007 bis 01.02.2007. Die folgenden Fahrpläne wurden für die ersten Durchführungen genutzt:

1. Fahrplan 2005/06 für Minden
Petershagen Porta Westfalica Hille,
2. Fahrplan 2005/06 für Lübbecke Pr.Oldendorf
Espelkamp Rahden Stemwede,
3. Fahrplan 2005/06 für Bünde
Kirchlengern Pödinghausen

Für den zweiten Durchgang wurde der Gesamtfahrplan 2006/07 Kreise Minden-Lübbecke und Herford verwendet.

Für die Durchführung der Unterrichtseinheit werden benötigt:

- Fahrpläne (einer für zwei SchülerInnen)
- Übersichtskarten (eine für zwei SchülerInnen)
- Arbeitsblätter mit Vorgaben (eines pro SchülerInnen) (vgl. Anhang)

Der Block „Fahrpläne“ wird circa in der dritten bis vierten Schulstunde der Klassenstufen 5 und 6 durchgeführt. Die benötigte Zeit variiert stark und ist abhängig von dem Arbeitstempo der Klasse.

Die Kinder haben nach den ersten beiden Themenblöcken ihre Hofpause. Danach ist es leicht, ein neues Themengebiet aufzugreifen. Nach einer kurzen Einleitung über die Bedeutung des ÖPNV und der Wichtigkeit sich damit auszukennen, wird die Klasse in leistungsmäßig gleich starke Gruppen von 4-6 SchülerInnen aufgeteilt. Kinder, die mit dem Bus zur Schule fahren, werden gleichmäßig auf die Gruppen verteilt.

Im nächsten Schritt wird die Arbeitsaufgabe mit Zuhilfenahme der Fahrpläne, Übersichtskarten und Arbeitsblätter erläutert und mögliche Fragen geklärt. Anschließend werden die Arbeitsblätter verteilt und die Gruppen zum Arbeiten aufgefordert. Während die SchülerInnen arbeiten, stehen Lehrer und Projektleiter unterstützend zur Seite. Wenn alle Gruppen ihre Aufgaben gelöst haben, werden die Ergebnisse einzeln der Klasse vorgestellt und dabei folgende Fragen diskutiert:

- Was war einfach /schwer?
- Wie kann man die Pläne schüler-freundlicher machen?
- Könntet ihr jetzt allein mit den Plänen umgehen?
- Was macht man, wenn man falsch aussteigt oder den falschen Bus erwischt?

(Dernbach/Robe Gesundheitsförderung durch Mobilitätserziehung im Setting Schule)

Ein zweiter Schwerpunkt war in Lübbecke die Auseinandersetzung mit dem Thema Schulweg. Besonderheiten, interessante und schöne Aspekte des täglichen Schulweges, aber auch dessen Gefahrenstellen wurden in Bildern dargestellt und intensiv diskutiert. Daraus ergab sich ein Fragen- und Forderungskatalog an die Stadt Lübbecke, der auf Postkarten formuliert und an die Bürgermeisterin übergeben wurde.

An der **Realschule Spenge** wurde das Projekt in jeweils zwei 5. und 6. Klassen durchgeführt. Für die Realschüler wurden aus dem Fundus die Aktionsblöcke „Schulweg aufmalen/Verkehrsschilder und Anhalteweg/Fahrpläne/Fahrradhelm/Verkehrssquiz“ ausgewählt und in dieser Reihenfolge im Verlaufe eines Projekttages (6 Schulstunden) abgehandelt. Der erste Block orientiert sich an eigenen Erfahrungen der Kinder, so dass diese gern mitmachen und eine gute Arbeitsatmosphäre schaffen. Das nächste Thema baut hierauf auf, zugleich können wesentliche Erkenntnisse für ein sicherheitsbewusstes Verkehrsverhalten vermittelt werden.

Als besonders hilfreich, weil sinnfällig, erweisen sich die vom VCD zur Verfügung gestellten „Bremsmatten“, die den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Anhalteweg verdeutlichen.

Das anschließende Studium von Fahrplänen verlangt den Kindern auch hier volle Konzentration ab. Es ist deshalb zweckmäßig nach der großen Pause zu positionieren, die Unterrichtenden sollten absolut firm im Lesen von Fahrplänen sein, so dass sie bei Fragen und Unklarheiten helfen können.

Die Behandlung des Themas Fahrradhelm lockert wieder auf, durch Gespräch oder Rollenspiel kann die Einstellung zum Helmtragen hinterfragt und ggf. positiv beeinflusst werden.

Sämtliche bislang gewonnenen Erkenntnisse können in der 6. Schulstunde spielerisch durch ein Verkehrssquiz wieder aufgerufen und gefestigt werden. Während des Spiels, das in Gruppen durchgeführt wird, können die Kinder zugleich ihre soziale Kompetenz üben, indem sie erkennen, dass eine gute Zusammenarbeit untereinander zu einem größeren Erfolg der Gruppe führen kann.



Den SchülerInnen aller vier Klassen wurde etwa 2 Wochen später ein von den StudentInnen entworfener Fragebogen vorgelegt, durch den sowohl ihr Wissensstand als auch die subjektive Empfindung des Projekttagess ermittelt werden sollte. Letzteres vorab: Danach bewerteten rund $\frac{2}{3}$ der SchülerInnen den Projekttag als „sehr gut“ bzw. „gut“; nimmt man hiervon eine als problematisch eingestufte Klasse heraus, waren es sogar etwa 85%.

Die Umsetzung der Unterrichtseinheiten „Rauschbrillen-Parcours“ und „Verkehrsquiz“ stand in fünf Klassen der Jahrgangsstufen 8 bis 10 der **Hauptschule Lahde** und der **Förderschule Espelkamp** im Vordergrund. Des Weiteren wurde in insgesamt neun Klassen der Jahrgangsstufen 8 und 9 der o.a. Hauptschule, der Realschule Spenge, des **Ratsgymnasiums Minden** und der Gesamtschulen in Bünde und Hiddenhausen das von den Prak-

tikumsgebern angeregte und von den Studentinnen im Einzelnen entworfene Planspiel durchgeführt und bewertet.

Für das Verkehrsquiz wurden die SchülerInnen der genannten Jahrgangsstufen in drei bis vier Gruppen gleicher Größe eingeteilt, die sich – zur Förderung der Gruppenidentität – einen eigenen Namen gaben. Die Quizfragen aus vier Bereichen (Umwelt, Gefährdung, Straßenverkehrsordnung, Drogen im Verkehr) waren in sechs Schwierigkeitsgrade mit entsprechenden Punktwerten unterteilt und auf Pappbogen an der Tafel angebracht. Jede Gruppe entschied sich reihum für eine Frage, die nach kurzer Beratung vom Sprecher beantwortet wurde. Bei richtiger Antwort erhielt die Gruppe den zugeteilten Punktwert. Ziel des Spieles war es, möglichst viele Punkte zu erhalten, um bei deren Auszählung als Sieger festgestellt zu werden.

Verkehrsquiz

Dieses Spiel dient dazu, den Schülern die Wirkungsweise, Gefährdung und Effekte verschiedener Drogen, sowie die strafrechtlichen Folgen im Bezug auf Alkohol- und Drogenkonsum im Straßenverkehr näher zu bringen. Auch Umweltbelastungen, die durch den motorisierten Individualverkehr entstehen, und Verkehrsunfälle werden thematisiert. Darüber hinaus müssen die Jugendlichen bei der Kategorie Aktionen vorgegebene Szenen nachspielen oder bestimmte Sachverhalte diskutieren.

Das Spiel ist für eine Dauer von 60-90 Minuten konzipiert und kann demnach je nach Wissensstand und Schnelligkeit der Schüler in der Durchführung modifiziert werden, indem der Schwierigkeitsgrad einzelner Fragen verändert wird.

Aufbau des Spiels

Zunächst wird die Klasse in drei bis vier Kleingruppen unterteilt, die in diesem Spiel zusammenarbeiten. Die Gruppen wählen dem Uhrzeigersinn nach eine Kategorie sowie einen Schwierig-

keitsgrad (Punktwerte 1 bis 6). Der Schwierigkeitsgrad entspricht jeweils der Zahl der zu erreichenden Punkte, welche in Form von Schokoladenlinsen verteilt werden. Ausgenommen sind hierbei die Aktionen. Für diese werden stets fünf Punkte vergeben, da sie mit mehr Aufwand verbunden sind (Darstellung einer Szene, Zeichnung des Flächenverbrauchs von PKW und Bus etc.). Hat eine Gruppe eine Aktion besonders gut bewältigt, bekommt sie Zusatzpunkte. In jeder Kategorie gibt es außerdem eine so genannte Glücksfrage („Outburst“), bei deren Beantwortung die Schüler bis zu zehn Punkte bekommen können. „Outburst“ ist ein Gesellschaftsspiel mit 600 Fragen und 6.000 Antworten, bei dem jeweils ein Begriff vorgegeben wird und die Schüler in einer Minute Dinge assoziieren müssen. Dabei werden nur die Begriffe gewertet, die auf den Spielkarten aufgeführt sind.

In den folgenden Tabellen (Tab. 8-12) sind die fünf Kategorien des Verkehrsquiz mit den dazugehörigen Fragen aufgelistet. Die groben Inhalte der Kategorien werden an dieser Stelle kurz erläutert.

Tab. 8 zeigt die Kategorie Drogen im Verkehr. Diese beinhaltet Fragen zu der Wirkungsweise von legalen und illegalen Drogen auf den menschlichen Körper, welche besonders auf das Teilnahmevermögen am Straßenverkehr ausgerichtet sind. Zudem sollen die Jugendlichen aufgeklärt werden, wie Drogen nachgewiesen werden können, damit sie sich bewusst werden, wie leicht Drogenkonsum bei einer Polizeikontrolle entdeckt werden kann.

Tab. 8: Verkehrsquiz - Fragen der Kategorie Drogen im Verkehr

Drogen im Verkehr

1. Wie können die meisten illegalen Drogen nachgewiesen werden?
2. „Outburst“: Teile des Autos
3. Nennt 3 Gründe, warum Fahren unter Alkoholeinfluss häufig zu Unfällen führt!
4. A) Ab wann beginnt eine Alkoholvergiftung?
B) Ab wie viel Promille ist man tot?
C) Wie viel Promille werden pro h abgebaut?
5. Welchen Einfluss hat Alkohol auf das Sehvermögen?
6. Was ist ein „Flashback“ und weil welchen Drogen tritt er auf?

In Tab. 9 sind die Fragen für die Kategorie Umwelt dargestellt. Hier sollen den Jugendlichen umwelt- und gesundheitsschädigende Aspekte des motorisierten Straßenverkehrs vermittelt werden. Dazu gehören Wasser- und Luftverschmutzung, Lärm und Flächenversiegelung. Zudem soll die Frage nach der Auslastung und der prozentualen Nutzung deutlich machen, wie ineffektiv die meisten PKW genutzt werden.

Tab. 9: Verkehrsquiz - Fragen der Kategorie Umwelt

Umwelt

1. Auslastung des Autos
A) Wie viele Personen fahren im Durchschnitt in 1 Auto?
B) Wie viel % der Zeit werden Autos tatsächlich gefahren und wie viel stehen sie?
2. Welche Fläche wird täglich versiegelt (zugepflastert, bebaut)?
Angabe in Fußballfeldern.
3. A) Was stößt mehr Kohlenwasserstoff aus: Roller oder Auto?
B) Wie viel Autos entsprechen den Kohlenwasserstoffausstoß von 1 Roller?
4. „Outburst“: Fortbewegungsmittel
5. Welche Menge Grundwasser wird durch 1 Tr. auslaufendes Öl verunreinigt?
6. Welche Lärmbelastungen entstehen durch Autos? Nennt mind. 4!

Die Inhalte der Aktionen (Tab. 10) sind sowohl auf Alkohol als auch auf Aspekte des Straßenverkehrs sowie dadurch verursachte Umwelt- und Gesundheitsgefährdungen bezogen. Neben der Bedeutung ausgewählter Verkehrsschilder werden die Flächenversiegelung, das Verhalten bei einem Unfall mit Personenschaden, die Verteilung der Todeszahlen nach Art der Verkehrsbeteiligung, Vor- und Nachteile des motorisierten Straßenverkehrs und der Umgang mit alkoholisierten Personen, die Autofahren wollen behandelt.

Tab. 10: Verkehrsquiz - Fragen der Kategorie Aktionen

Aktionen

1. Diskutiert die Vor- und Nachteile des Autos/Mofas! (Begriffe aufschreiben in 5 Min., dann ein Argument und ein Gegenargument nennen)
2. A) Zeichnet den Flächenverbrauch von 30 Autos auf!
B) Rechnet den Flächenverbrauch der 30 Autos und eines Busses aus!
Vorgegebene Maße: • 1 Auto: 4,7m x 2m
• 1 Bus: 11m x 2,5m
3. Schilder zuordnen
A) Wo darf ein Radfahrer fahren?
B) Bedeutung der Schilder (z.B. Unterschiede in den Radwegen)
4. Ein Freund will, obwohl er sehr viel getrunken hat, noch Auto fahren. Wie haltet ihr ihn davon ab? Spielt die Szene nach!
5. In Deutschland sind im Jahr 2005 5.361 Menschen im Straßenverkehr zu Tode gekommen. Ordnet die Todeszahlen den jeweiligen Verkehrsmitteln zu!
6. Ein Freund von dir hat einen Unfall mit dem Mofa und liegt verletzt auf der Straße. Was machst du? Spielt die Szene nach

Die „Outburst“-Fragen und -Antworten sind, wie auch die Antworten der übrigen Fragen, sind mit Quellenangaben im Anhang aufgelistet (siehe Anhang IV).

In der Kategorie StVO (Tab. 11) werden den Schülern verschiedene rechtliche Konsequenzen von riskantem Verhalten im Straßenverkehr aufgezeigt. Neben den zulässigen BAK-Werten werden die Auswirkungen und Strafen des Drogenkonsums sowohl bei Personen mit Führerschein als auch bei Jugendlichen, die den Führerschein in nächster Zeit machen wollen thematisiert.

Tab. 11: Verkehrsquiz - Fragen der Kategorie StVO

StVO	
1.	Das Telefonieren mit dem Handy ist beim Fahren mit welchen Verkehrsmitteln erlaubt?
2.	„Outburst“: Verstöße gegen die StVO
3.	Ihr macht in einem Jahr euren Führerschein und werdet bei einer Kontrolluntersuchung positiv auf Cannabis getestet. Hat das jetzt schon Auswirkungen auf euren späteren Führerschein?
4.	Wie hoch ist die maximal erlaubte Konzentration im Blut beim Autofahren von... A) ... Alkohol? B) ... illegalen Drogen?
5.	„Outburst“: Teile des Fahrrads
6.	Welche Strafen kommen auf dich zu, wenn dir beim Auto-/Mofa-Fahren Drogeneinfluss nachgewiesen wird?

Die letzte Kategorie (Tab. 12) befasst sich mit umwelt- und gesundheitsrelevanten Gefährdungen des Straßenverkehrs. Hauptsächlich geht es dabei um Unfallursachen (z.B. von Fahranfängern) und -maßnahmen, doch auch Lärm und weitere Gefährdungen der Verkehrsmittel werden besprochen.

Tab. 12: Verkehrsquiz - Fragen der Kategorie Gefährdung

Gefährdung	
1.	Bei welchem Verkehrsmittel ist die Lärmbelastung am höchsten?
2.	Wodurch verlängert sich der Bremsweg beim Auto-/Mofa-Fahren (Nennt 2)?
3.	Was sind die häufigsten Ursachen für Unfälle, die von Fahranfängern verursacht werden?
4.	„Outburst“: Im Kofferraum
5.	Wie verhältst du dich nach einen Unfall, bei dem es Verletzte gab?
6.	A) Welche Gefährdungen können durch Autos/Mofas entstehen? B) Was ist SMOG? (je nach Intellekt der Schüler)

Beim Planspiel schließlich bestand die Aufgabe der ganzen Klasse darin, eine als gefährlich beschriebene Kreuzung in einem fiktiven Ort umzugestalten. Den Schülern wurden vorab eine Skizze der problematischen Kreuzung sowie zwei fiktive Zeitungsartikel zur Verfügung gestellt, die über Unfälle im Bereich der Kreuzung berichteten.

Als dann wurden die Schüler in sechs gleich große Gruppen eingeteilt. Fünf von ihnen stellten die Vertretung verschiedener Interessen dar (Autofahrer, Anwohner, Naturschützer, Bürgerinitiative, Betreiber einer Kneipe), während die sechste Gruppe als politischer und damit entscheidender Ausschuss fungierte. Jeweils zwei Gruppen wurden in einem Raum untergebracht, wo sie von den Spielleitern betreut wurden, die Fragen beantworteten und Denkanstöße gaben.

Diese moderierten auch die abschließende Diskussion der einzelnen Anregungen und Lösungsvorschläge, um eine gleichmäßige Beteiligung aller Schüler zu ermöglichen.

Dabei konnten sie in allen Klassen, mit einer Ausnahme, feststellen, dass die Schüler während der



Diskussion bereit und in der Lage waren, einander aussprechen zu lassen sowie sachlich und in moderater Lautstärke zu argumentieren.

Auf die Frage „Wie haben dir die Aktionen heute gefallen?“, antworteten rund $\frac{2}{3}$ der am Planspiel beteiligten Schüler der **Erich-Kästner-Gesamtschule** in Bünde mit „sehr gut“ bzw. „gut“.

Bezüglich Rauschbrillen-Parcours und Verkehrsquiz lag die entsprechende Quote gar bei 95%.

Planspiel

Das Planspiel wurde speziell für die Arbeit in den achten und neunten Klassen entwickelt und verbindet inhaltlich die Themen Sicherheit im Straßenverkehr, Einstieg in den motorisierten Straßenverkehr, Alkohol/Drogen, Unfallprävention sowie Umweltaspekte. Aufgrund der umfassenden thematischen Ausrichtung ist das Spiel für sechs Schulstunden angelegt, wobei die großen Schulpausen, wie von den Schülern gewohnt, beibehalten werden.

Problemlage und Aufgabenstellung

Das Spiel thematisiert die Umgestaltung einer als gefährlich beschriebenen Kreuzung in dem fiktiven Ort Neustadt. Im Zentrum der Stadt befindet sich mit der Bahnhofstrasse eine abknickende Vorfahrtsstraße, auf der das Tempolimit 50 km/h gilt. Die Straße ist für viele Einwohner der schnellste Weg zum Gewerbegebiet und somit im Berufsverkehr häufig stark befahren, wodurch sich besonders die Bewohner der angrenzenden Siedlung zunehmend gestört fühlen. Da die Kreuzungssituation sehr unübersichtlich ist (eine Buche versperrt die Sicht auf Straßenschilder) und viele Autofahrer das Tempolimit nicht beachten, ereignen sich an dieser Stelle häufig Unfälle mit teilweise tödlichem Ausgang.

Die Umgestaltung der Kreuzung soll durch die folgenden Interessensgruppen realisiert werden:

- Ausschuss
- Autofahrer
- Bewohner
- Naturschützer
- Bürgerinitiative
- Jugendbeauftragte und Besitzer der Jugendkneipe „JU“

Jede Gruppe besteht aus vier bis fünf Personen, die jeweils ein gemeinsames Ziel (z. B. Herabsetzung des Tempolimits, Bau einer Umgehungsstraße) haben. Innerhalb der Gruppen werden jedem Mitglied ein Name sowie weitere Detailziele zugeordnet, die denen anderer Gruppenmitglieder teilweise widersprechen (z. B. einer Gruppe sind einige gegen und andere für den Bau eines Park & Ride-Systems).

Jede Gruppe bekommt eine Skizze der Stadt, einen Zeitungsbericht, der über das Unfallgeschehen auf der Bahnhofstraße berichtet, sowie Karteikarten (für jede Gruppe zwecks Unterscheidung eine andere Farbe) und einen schwarzen Filzstift. Damit die einzelnen Gruppen ihre Ziele und Lösungsansätze eigenständig erarbeiten können, werden sie, wenn möglich, auf mehrere Klassenräume verteilt, die von den Autoren sowie der zuständigen Lehrkraft abwechselnd betreut werden.

Die Rollenbeschreibungen der einzelnen Gruppen sowie die Skizze der Stadt und die Zeitungsartikel sind dem Materialteil zu entnehmen

Ablauf des Planspiels

Für die Durchführung des Planspiels wurde ein Ablaufplan entwickelt, der die einzelnen Arbeitsschritte und den zeitlichen Rahmen vorgibt und in Tab. 13 aufgeführt ist. Die Gruppen Bürgerinitiative, betroffene Anwohner, Autofahrer, Jugendbeauftragte/Kneipe und Naturschützer befassen sich stets parallel mit den gleichen Arbeitsaufträgen. Der Ausschuss hat hingegen eine gesonderte Position, da ihm eine neutrale Haltung zugewiesen wird und er sich erst durch einen Informationsaustausch mit den anderen Parteien ein Bild der Situation bzw. des Problems machen kann. Eine weitere Besonderheit dieser Gruppe besteht darin, dass sie neben der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit der Lösungen auch finanzielle Aspekte beachten muss.

Zeit	Die 5 Gruppen	Der Ausschuss
7:45 - 8:15	Vorstellung des Projektes und des Planspiels	
1. 8:15 - 8:45	- Erfassen der Rollen - Festhalten der jeweiligen Ziele der Gruppe auf Karten	- Information über die Lage (welche Gruppen gibt es, wie sieht die Kreuzung aus?)
2. 8:45 - 9:15	- Gruppen wählen einen Abgesandten, der die Ziele dem Ausschuss vorstellt. - Der Rest überlegt mögliche Widerstände - Austausch in den Gruppen	- Hört sich Ziele der Gruppen an - Überlegt bereits, wie man das Problem lösen kann
9:15 - 9:35	Pause	
3. 9:35 - 10:05	- Lösungsvorschläge ermitteln - Kooperationen schließen - Probleme der Realisation überdenken	- Geht in die Gruppen - Spricht mit Bürgermeister (Dieser gibt Hilfestellung bei Problemen)

Tab. 13: Ablaufplan Planspiel

4. 10:05 - 10:35	- Endgültige Vorschläge auf Karten schreiben - Skizze auf DIN A3 malen	- Überlegt bereits eine mögliche Lösung auf Basis der bisherigen Informationen
5. 10:35 - 11:10	Plenumsdiskussion: - Vorstellung der Ziele vor dem Ausschuss (3-4 Min. pro Gruppe) - Diskussion unter den Gruppen	- Hört sich die Vorschläge an und macht sich Notizen - Verfolgt die Diskussion
11:10- 1:25	Pause	
6. 11:25 - 12:00	Pausenspiel mit den übrigen Gruppen	- Ausschuss zieht sich zurück und berät sich - entwirft einen gemeinsamen Lösungsvorschlag
7. 12:00 - 12:15	- Ergebnis wird dem Bürgermeister verkündet - Begründung darf nicht fehlen!	
8. 12:15 - 12:45	- Auswertung des Lösungsvorschlages - Diskussion über Vor- und Nachteile anderer Lösungsmöglichkeiten	
9. 12:45 - 13:00	Evaluation (Fragebögen)	

Die erste Aufgabe für die Schüler besteht darin, eine vorgegebene Rolle (siehe Materialteil) aus der zugewiesenen Gruppe einzunehmen und sich mit deren Charakter, Meinungen und Forderungen vertraut zu machen sowie die Ziele der Gruppe herauszuarbeiten und auf Karteikarten zu schreiben. Diese werden im nächsten Schritt dem Ausschuss durch jeweils einen Abgesandten aus jeder Gruppe vorgestellt, während die restlichen Gruppenmitglieder mögliche Widerstände von Seiten der anderen Parteien diskutieren. Die Vorstellung der Ziele ermöglicht zum einen den Mitgliedern des Ausschusses einen Überblick über die verschiedenen Standpunkte der Gruppen. Zum anderen haben die Abgesandten die Möglichkeit, sich über das Vorgehen in den anderen Gruppen zu informieren und ihre Gruppe nachfolgend bei der Ermittlung der Widerstände zu unterstützen. Auf der Basis der nun allen bekannten Überlegungen sollen die Gruppen im nächsten Arbeitsschritt Lösungsvorschläge für eine Umgestaltung der Kreuzung und die Verbesserung der Situation in der Jugendkneipe entwickeln. Dabei können sie sich von ihren konkreten Rollenvorgaben distanzieren und eigene Überlegungen einfließen lassen, dürfen jedoch nicht ihre Position bspw. als Naturschützer oder Anwohner vergessen. Außerdem sollen sie Lösungen konzipieren, die nach Möglichkeit mit den Zielen der anderen zu vereinbaren sind. Wenn zwei Gruppen der Meinung sind, dass ihre Ziele einander zu einem Großteil entsprechen, besteht zudem die Option zu kooperieren und fortan gemeinsam Überlegungen und Lösungsansätze aufzustellen. Währenddessen hat jedes Mitglied des Ausschusses ca. zehn Minuten Zeit, zu jeweils einer Gruppe zu gehen und das Vorgehen im Hintergrund zu beobachten, um so bereits konkretere Informationen über die zu erwartenden Lösungsvorschläge zu erhalten. Im Anschluss tauschen sich die Mitglieder des Ausschusses darüber aus und stellen bereits erste Überlegungen bzgl. einer gemeinschaftlichen Lösung an. Bei Bedarf kann hier der Bürgermeister hinzuge-

zogen werden, um umsetzungstechnische Fragen zu klären. Die anderen Interessengruppen schreiben währenddessen ihre Lösungsvorschläge auf Karteikarten und zeichnen auf einer Pappe von der Größe DIN A3 eine Skizze der umgestalteten Kreuzung mit allen dazugehörigen Aspekten (z.B. Zebrastreifen, Radwege, Kreisverkehr). Nach Fertigstellung der Skizzen erfolgt eine Versammlung aller Gruppen. Dabei stellen die Gruppen dem Ausschuss nacheinander ihre Skizzen und Ziele mit entsprechender Begründung der Entscheidung vor. Eine überzeugende Argumentation kann hierbei durchaus zur Übernahme des Lösungsvorschlags beitragen. Nach der Vorstellung stehen den Schülern ca. zehn Minuten zur Verfügung, um die Lösungsvorschläge der anderen zu kommentieren und zu hinterfragen. Dabei sollen die Fragen des Ausschusses im Vordergrund stehen, da dieser sich im Anschluss zurückzieht und eine Entscheidung für eine endgültige Lösung zur Umgestaltung der Kreuzung und zur Verbesserung der Situation in der Jugendkneipe finden muss. Während der Ausschuss sich ca. 30 Minuten mit der Lösungsfindung befasst, ist es ratsam, zur Beschäftigung der anderen Schüler ein beliebiges Gesellschafts- oder Frage-und-Antwort-Spiel zu spielen. Hat der Ausschuss sich auf eine Lösung geeinigt und diese in Form von Karteikarten und einer Skizze veranschaulicht, finden sich erneut alle Schüler zusammen. Ein Mitglied oder mehrere Mitglieder des Ausschusses stellen den anderen Gruppen und dem Bürgermeister daraufhin das Ergebnis ihrer Entscheidung mit entsprechender Begründung vor. Anschließend haben die Gruppen zunächst die Möglichkeit, diesen Entwurf zu kommentieren und bei Bedarf eine Nichtbeachtung eigener Vorschläge zu kritisieren. Im Optimalfall werden, soweit möglich, die Wünsche der Naturschützer, Anwohner, Bürgerinitiative, Autofahrer, des Kneipenpersonals und der Jugendbeauftragten unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen und sicherheitstechnischen Aspekten vereint. Unter jenen Gesichtspunkten be-



wertet schließlich auch der Bürgermeister die fertige Lösung, um daraufhin Vor- und Nachteile anderer verkehrsbaulicher Möglichkeiten und Regelungen zu besprechen.

Ziele

Die Schüler sollen sich im Rahmen des Planspiels in verschiedene Rollen versetzen und eigenständig zu einer Lösung bzgl. der Umgestaltung der Verkehrssituation kommen, die sowohl zum Verkehrsfluss als auch zur Unfallvermeidung beiträgt und zudem umweltverträglich ist. Da die Gruppen teilweise gegensätzliche Interessen verfolgen, müssen sich die Schüler untereinander abstimmen bzw. diskutieren. Das Ziel besteht darin, einen Kompromiss zur Umgestaltung der Kreuzung (Beruhigung, Umgehungsstraße, Busbucht etc.) zu schaffen, den alle Gruppen akzeptieren und der möglichst viele Meinungen und Interessen berücksichtigt, ohne gezielt Ansichten auszuschließen.

Neben diesen inhaltlichen Zielen soll während des Spiels ein Zusammenhalt innerhalb der Gruppen entstehen. Die Jugendlichen sollen lernen, aus ihrer Rolle heraus zu argumentieren und die dieser Rolle zugeschriebenen Ziele zu vertreten, auch wenn sie der persönlichen Einstellung zu dem Thema evtl. widersprechen. Darüber hinaus sollen die Schüler lernen, mit den verschiedenen zur Verfügung gestellten Materialien zu arbeiten und sich nach zeitlichen Vorgaben zu richten. Da die Zeit für die Bearbeitung einer Aufgabe teilweise bewusst kurz gehalten ist, werden die Jugendlichen auch in der effizienten Teamarbeit und der selbstständigen Aufgabenverteilung geschult.

Ergebnisse

Nach eigenen Eindrücken der Autoren wurde das Planspiel von den meisten Klassen positiv aufge-

nommen. Die Rollenbeschreibungen sowie die Beschreibung der Ausgangslage weckten das Interesse vieler Schüler. Auch die Methodik des Planspiels fand Anklang, da sie für die meisten Schüler neu war. Die Gruppenarbeit lief in allen Klassen gut ab. Dennoch kam es oft vor, dass die Arbeitsverteilung eher unausgewogen war, was nach Meinung der Autoren auf den Charakter bzw. das fehlende Interesse einzelner Schüler zurückzuführen war. Die meisten Schüler konnten sich jedoch sehr gut in die ihnen zugewiesenen Rollen hineinversetzen und aus ihnen heraus argumentieren. Es war zu beobachten, dass die abschließende Diskussion in den meisten Klassen sehr konstruktiv ablief. Bei der Vorstellung der Lösungsvorschläge wurden Stärken und Schwächen der Ansätze diskutiert und Kompromisse entwickelt. Zumeist entsprach die finale Lösung dem Großteil der Aspekte aus den vorher vorgestellten Lösungsvorschlägen und fand große Zustimmung von Seiten der Mitschüler.

Nur bei einer Klasse des Gymnasiums in Minden hat der Ausschuss nahezu keinen der Vorschläge der anderen Gruppen übernommen. Die Autoren sind der Meinung, dass die Gruppe Ausschuss hier ihre Aufgabe nicht richtig verstanden bzw. die anderen Meinungen bewusst ignoriert hat, denn es war offensichtlich, dass die von ihm vorgestellte Lösung (Ausbau der Straßen) zur Zufriedenstellung der anderen Gruppen (Anwohner, Naturschützer etc.) sehr ungeeignet war. Bei dieser Klasse wurde demnach das Ziel des Planspiels nicht erreicht. Es wurde weder eine umweltgerechte und sichere Lösung erarbeitet noch versucht, die Meinungen der einzelnen Gruppen zu vereinigen. Diese Kritik sollte jedoch nicht zu negativ aufgefasst werden, da die sonstige Arbeit der Gruppen in dieser Klasse ebenso gut wie in den anderen Klassen war.

Das Resultat

Nicht zuletzt angesichts dieses Verlaufes entschieden sich vier (je zwei) der beteiligten StudentInnen, über das Projekt eine Bachelorarbeit mit dem Thema „Gesundheitsförderung durch Mobilitätserziehung im Setting Schule“ bzw. „Gesundheitsförderung und Prävention im Setting Schule am Beispiel des Projekts Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe 1“ zu verfassen.

In beiden Fällen war das Ergebnis der praktizierten Mobilitätserziehung zu evaluieren, so dass sich aus beiden Arbeiten objektivierte Schlüsse auf die Qualität des Projekts und seiner Umsetzung ergeben – unabhängig von der eher persönlichen Meinung der beteiligten Schüler und Lehrer.

Im objektiven Bereich kamen die Evaluationen beider Teams zu ähnlichen Ergebnissen:

Zum einen war es für die SchülerInnen offenbar interessant, mit Themen zur Mobilitätserziehung in einem offenen Unterricht von schulexternen Experten wie etwa den StudentInnen vertraut gemacht zu werden. Externes Personal kann einerseits die oftmals durch Schul- und anderen Stoff überforderten Lehrer entlasten, andererseits verfügt es in aller Regel über spezielleres Wissen, das es bei entsprechender Erfahrung unter Umständen auch besser vermitteln kann.

Als besonders wichtig und hilfreich erwies es sich, wenn während der Unterrichtseinheiten in welcher Form auch immer Informationsvermittlung und Eigenleistung der SchülerInnen sich abwechselten. Vor allem durch Letzteres kann das Interesse gesteigert werden. Ist zudem der Lehrstoff sinnhaft und praxisbezogen, können hierdurch bessere Lernerfolge ermöglicht werden. Das wiederum kann dazu beitragen, Selbständigkeit und Selbstbewusstsein zu stärken.

Was die Evaluation selbst angeht, schlugen die Autorinnen vor, bereits im Vorfeld den Wissensstand der einzelnen Klassen zu erheben, damit durch einen Vorher-Nachher-Vergleich ermittelt werden kann, ob und wie sich das Wissen nach einem Projekttag verändert hat.

Um feststellen zu können, ob sich auch Einstellung und Verhalten der SchülerInnen verändert haben, müssten andere Fragebögen entwickelt und mehrere zeitlich abgesetzte Erhebungen durchgeführt werden.

Die Fragebögen sollten, was hier aus zeitlichen Gründen nicht möglich war, durch sog. Pre-Tests auf Tauglichkeit und Effizienz abgesichert werden. Auch empfiehlt es sich, keine Mehrfachantworten vorzusehen.

Trotz der überaus positiven Bewertung der Tätigkeit der Praktikantinnen an den Projekttagen sei darauf hingewiesen, dass ein einmaliger Projekttag nicht ausreicht, um den SchülerInnen genügend Wissen über den verantwortungsvollen Umgang mit Um-



welt, Gesundheit und Verkehr nahe zu bringen. Auch wurde deutlich, dass der Praxisbezug im Anschluss an die Vermittlung theoretischen Wissens besonders wichtig ist. Wird z.B. im Anschluss an den Aktionsblock „Fahrpläne“ eine Busrallye veranstaltet, werden hierdurch Motivation und Lernbereitschaft deutlich gesteigert. Es ist daher angeraten, mit dem zuständigen Lehrer einen angemessenen und ausreichenden Zeitrahmen für die effektive Umsetzung des Erlernten zu vereinbaren.

Abgesehen davon erscheint es als wesentlich, dass die SchülerInnen mit dem neuen Wissen eigene Erfahrungen machen, um dadurch Anreize für positives Verhalten zu bekommen. Das kann nach einer Unterrichtseinheit etwa in der Weise geschehen, dass die SchülerInnen mit ihrem Lehrer, den Eltern oder, etwa bzgl. der Schulwegsicherung, einem Verantwortlichen der Kommune ein Gespräch führen, um Veränderungen im sozialen Umfeld anzustoßen. Eine solche kann beispielsweise dadurch erfolgen, dass Eltern ihre Kinder (auch und vor allem in der Sekundarstufe 1) nicht mehr mit dem Pkw zur Schule fahren. All das konnte im Rahmen dieses Projektes von den Durchführenden zwar thematisiert, naturgemäß aber nicht nachgehalten werden.

Um die weiteren Ziele einer Nachhaltigen Mobilitätserziehung zu erreichen, nämlich die Veränderung von Einstellungen, Motiven und emotionalen Bewertungen sowie hieraus folgend des zukünftigen Verkehrsverhaltens, wird es unabdingbar sein, diese in allen Bereichen des Fachunterrichts zu etablieren.

Nur hierdurch wird es den SchülerInnen ermöglicht, sich mit allen Aspekten moderner Mobilität intensiv auseinander zu setzen und, langfristig gesehen, ggf. ihre Einstellungen zu verändern und ihr zukünftiges Verkehrsverhalten im Sinne der erstrebten Nachhaltigen Mobilität auszurichten.

Materialien

Materialien 1: Fahrradquiz

Fahrrad

1) Mit was muss ein Verkehrstaugliches Fahrrad ausgestattet sein?

- 2 funktionstüchtige Bremsen,
- Vorder- und Rücklicht,
- Klingel,
- Reflektoren (Front, Pedale, Speichen)

2) Darfst du mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren? Begründe deine Antwort!

- Überlege: darfst du früher mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren?
- bis 7 Jahre immer auf dem Gehweg
- 8-10 auf der Straße nur wenn man sich sicher fühlt, sonst Geh- und Radweg
- älter als 10 nur Radweg und Straße

3) Körpergerechte Einstellung: Was muss man beachten?

- Rahmenhöhe – Beinlänge (zwischen Ferse und Schritt) minus 25 cm,
- Sattelleinstellung – Fahrer mit ausgestreckten Beinen mit der Hacke auf der tiefliegenden Pedale,
- Lenkereinstellung – nicht über der Höhe des Sattels,
- möglichst gebogener Lenker zum umfassenden Greifen

4) Was meint ihr sind die häufigsten Fehler der Radfahrer?

- Falsche Straßenbenutzung
- Rotlichtverstöße
- Fehler beim Einfahren in den Verkehr

5) Was meint ihr in welcher Altersgruppe die meisten Radunfälle passieren?

- a) 6-9 Jahren
- b) 12-14 Jahren
- c) 16-18 Jahren

6) Verkehrsverhalten von Fahrradgruppen: Wie verhält man sich richtig?

- mind. 2 (4) Fahrradlängen Platz zum Vordermann je nach Geschwindigkeit,
- keine abrupten Geschwindigkeitsänderungen, - versetzt fahren, möglichst nicht überholen,
- Fahrtrichtung anzeigen,
- ständige Bremsbereitschaft,
- 2 sollten die Überquerung absichern
- erster und letzter Fahrer sollten kenntlich gemacht werden,
- nebeneinander fahren ok aber auf den nachfolgenden Verkehr achten

7) Beschreibe den folgenden Begriff ohne die Worte zu benutzen die auf der Karte stehen. Deine Gruppe muss das Wort innerhalb einer Minute erraten?

Fahrradhelm
- Fahrrad - tragen - Kopf - Schutz - Unfall

Klingel
- Lenker - Geräusch - Fahrrad-Fußgänger
- warnen

Bremse
- anhalten - Fahrrad - Berg - Rücktritt - Hand

Umwelt

1) Deine Gruppenmitglieder müssen den folgenden Begriff erraten. Du darfst dabei nicht sprechen.

Du darfst alle Körperteile benutzen und hast 1 Minute Zeit! Je mehr Begriffe ihr erratet desto mehr Punkte gibt es.

Fahrrad
Bus
Umweltverschmutzung

2) Wie viele aller PKW-Fahrten sind kürzer als 3 km?

- a) $\frac{1}{4}$
- b) $\frac{1}{2}$
- c) $\frac{1}{2}$

3) Wie viele Einwohner Deutschlands fühlen sich durch den Straßenlärm beeinträchtigt?

- a) 40%-50%
- b) 60%-70%
- c) 70%-80%

4) Wie viel Gramm CO₂ ersparen wir der Atmosphäre wenn wir 1 km zu Fuß gehen?

- a) 50g
- b) 200g
- c) 500g

5) Wie viel Platz nimmt im Durchschnitt ein...weg?

- Auto
- a) $4,70 * 1,75 \text{ m}$ (8,32 m²)
- b) $4,20 * 1,25 \text{ m}$ (5,25 m²)
- Fahrrad
- a) $1,70 * 0,80 \text{ m}$ (1,36 m²)
- b) $1,85 * 0,60 \text{ m}$ (1,11 m²)

- Bus
- a) $11 * 2,50 \text{ m}$ (27,5 m²)
- b) $14 * 3,80 \text{ m}$ (53,3 m²)

Und wie viel Menschen passen in diese Fahrzeuge?
(Auto 4-5, Fahrrad 1, Bus 40-70)

6) Wie hoch ist die Benutzungszeit von Autos?

- a) 4%
- b) 20%
- c) 50%

7) Erdöl ist eine natürliche, nicht nachwachsende Resource. Was meint ihr wie viele Jahre sie noch nutzbar ist?

- a) noch 40 Jahre
- b) noch 80 Jahre
- c) noch 150 Jahre

Rekorde

1) Wie lang ist eurer Meinung nach das längste Auto?

- a) 19,7m, 12 Räder, mit Friseursalon + Fitnessraum
- b) 30,5m, 26 Räder, mit Swimmingpool + Wasserbett
- c) 38,6m, 30 Räder, mit Minigolf-Anlage + Küche

(Jay Ohrberg aus Burbank [Kalifornien] entworfen. Hauptsächlich wird es für Filme benötigt.)

2) Wie schnell fuhr das schnellste Fahrrad?

- a) ca. 192 km/h
- b) ca. 230 km/h
- c) ca. 269 km/h

3) Wie lang ist das längste Fahrrad mit 2 Rädern und ohne Stützen?

- a) 20,6 m
- b) 28,1 m
- c) 34,7 m

Mitgliedern von Gezelscha Leeghwater, der Studentischen Vereinigung für Maschinenbau von der Technischen Universität Delft. Mit dem Rad wurde am 11.12.2002 in Delft (den Niederlanden) eine durchgehende Strecke von 100 Metern zurückgelegt.

4) Male folgenden Begriff! Du hast max. 1 min Zeit. Welcher Weltrekord wird dargestellt?

Weltumrundung mit dem Flugzeug

(die Concorde schnellste Weltumrundung mit 31h, 27min,49sec)

5) Welche Eisenbahn ist die Schnellste mit 515,3 km/h?

- a) der Italienische Eurostar
- b) die Deutsche Bahn
- c) der französische TGV

Die Geschwindigkeit wurde am 18.5.1990 zwischen Courtelaine und Tours in Frankreich aufgezeichnet.

6) Wie lang war die längste Zugfahrt ohne einmal umzusteigen?

- a) 10.214 km von Russland nach Nord Korea (ca. 8Tage)
- b) 12.280 von Marokko zur Elfenbeinküste (Afrika) (ca. 9 Tage)
- c) 14.536 km von Kanada bis Brasilien (ca. 10 Tage)

Einmal in der Woche fährt ein Zug diese Strecke

7) Was war die längste Strecke, die je ein Solar-Auto gefahren ist? – also allein durch Sonnenenergie betrieben

- a) 15.070 km in 40 Tagen
- b) 12.980 km in 34 Tagen
- c) 10.790 km in 31 Tagen

startete in Waterloo (USA) und beendete die Fahrt in Ottawa (Kanada)

Allgemein

1) Was gehört alles zur Straße?

- a) die Fahrbahn
- b) Fahrbahn und Geh- und Radwege
- c) Fahrbahn und Geh- und Radwege, Plätze und Seitenstreifen

2) Auf was muss man achten wenn man mit dem Bus fährt? (vorher / während / nachher)

- rechtzeitig losgehen (Hetzen führt zu unvorsichtigem Verhalten);
- Nicht drängeln (kann zu Unfällen führen, dauert länger);
- Haltestellen sind keine Spielplätze (mindestens 1 m Abstand zum Bus, nicht Toben);
- Sicher fahren (Rucksack auf dem Boden zwischen die Füße, nicht Toben, festhalten);
- Sicheres Aussteigen (erst wenn der Bus abgefahren ist Straße überqueren)

3) Haltestellenausstattung: Was kann wichtig sein?

- Wartehäuschen,
- Sitzgelegenheit,
- Haltestellenschild,
- Fahrplan,
- Papierkorb,
- Fahrradständer,
- Zebrastreifen,
- Behindertengerechte Gestaltung,
- Busbereich

4) In Deutschland gibt es:

- a) doppelt so viele Autos wie Kinder
- b) 4 mal mehr Autos als Kinder
- c) genauso viele Autos wie Kinder

5) In welchem Alter verunglücken eurer Meinung nach die meisten Fußgänger?

- a) 3-5 Jahre
- b) 6-7 Jahre (überwiegend Jungs)
- c) 11-12 Jahre

6) Warum verunglücken gerade Kinder im Straßenverkehr?

- a) haben noch kein breites Sichtfeld und kein ausgeprägtes Hörvermögen (- können Geschwindigkeiten und Entfernungen von Autos schlecht einschätzen)
- b) Kinder denken, wenn ein Auto Licht an hat sieht es sie
- c) wissen nicht dass Autos sie verletzen können

7) Wie viele Menschen sterben jährlich in Deutschland im Straßenverkehr?

- a) 2500
- b) 4000
- c) 6000

Bewegung / Gesundheit

1) Warum ist Bewegung wie z.B Radfahren gut für dich?

- Spaß, Frische Luft
- Ausgeglichenheit,
- Gesundheit, bessere Haltung
- Abwehrkräfte,
- Stressabbau,
- Konzentration,
- Freunde treffen – Soziale Kompetenzen,
- Gewicht, Muskeln

2) Wähle zwei Leute aus eurer Gruppe aus.: Stellt euch auf das eine Ende des Striches und klemmt den Ball zwischen euren Köpfen fest. Versucht jetzt das andere Ende Striches zu erreichen ohne das der Ball herunterfällt! Am Ende des Striches müsst ihr euch einmal umdrehen und zurücklaufen!

3) Wie würdest du deinen übergewichtigen Freund helfen Abzunehmen?

- gesunde Ernährung (selber kochen)
- mehr Sport
- Treppe statt Aufzug
- mit Fahrrad zur Schule
- Freizeit draußen verbringen (weniger Computer)

4) Was meint ihr wie viele Kinder zu dick sind?

- a) jedes fünfte
- b) jedes achte
- c) jedes zehnte

5) Was meint ihr wie viele Kinder in eurer Klasse können sich mit der einen Hand auf den Kopf klopfen und mit der anderen auf den Bauch kreisen? (Antwort auf Zettel und an uns)

Um das zu überprüfen machen das jetzt alle – nicht schlimm wenn ihr das nicht könnt!

6) Wieviel Sport muß man mindestens machen um die Kalorien in 1 Glas Cola zu verbrauchen?

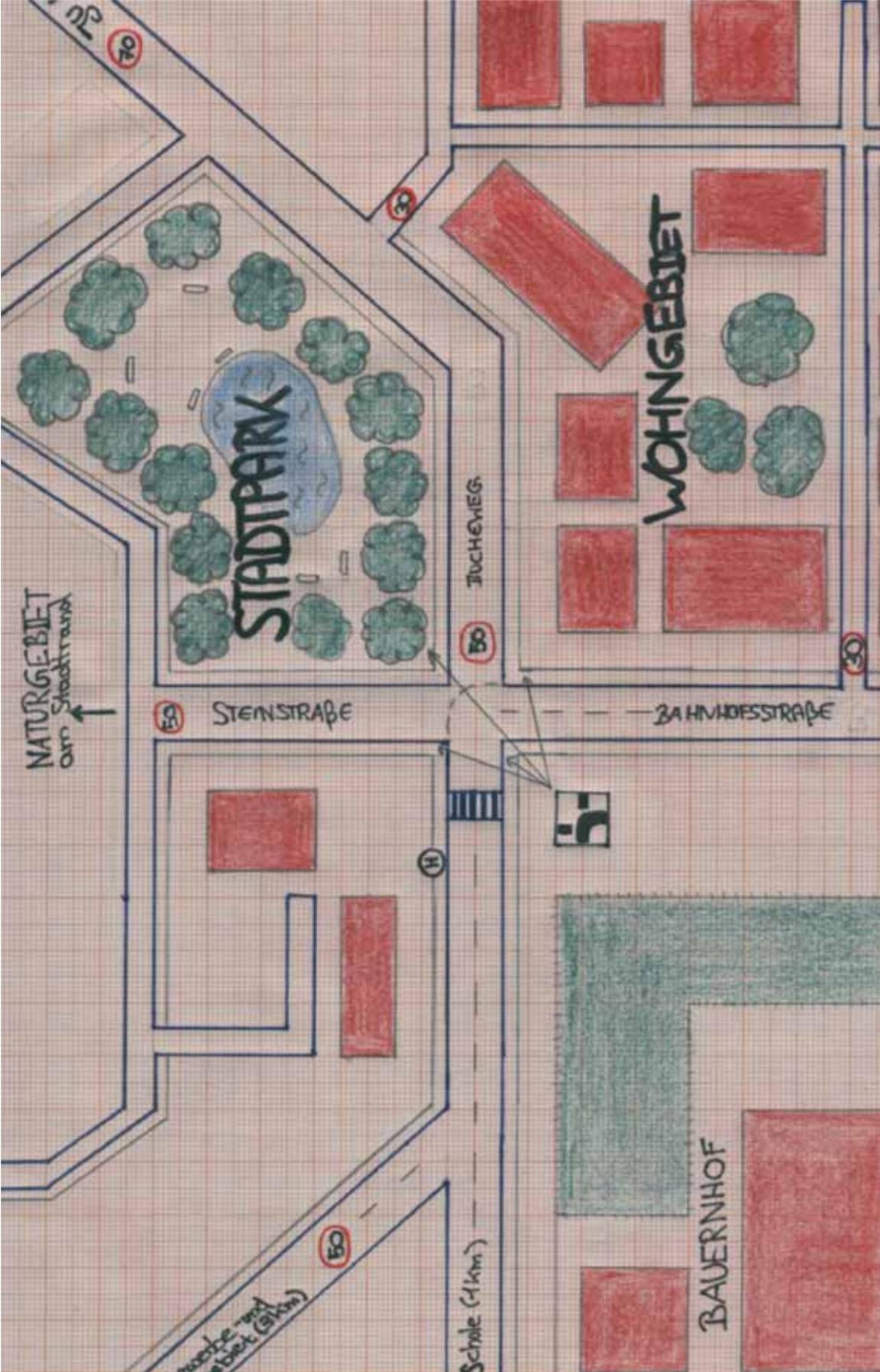
- a) 10 Minuten gehen
- b) 15 Minuten Radfahren
- c) 30 Minuten Fußball

7) Wie oft am Tag solltest du Die folgenden Tätigkeiten Machen, damit du gesund lebst?

Ihr bekommt nun 5 Begriffe und eine leere Pyramide: Ordne sie nach Wichtigkeit (das Wichtigste unten).
Faulenzen – 1h
Kreativ sein (Musik, malen)- 1h
Sport (Schwimmen) – 1h
Freizeit (Fahrrad fahren, Inline Skaten, skateboard) – 1 1/2 h
Alltagsaktivitäten (Schulweg, Haushalt helfen, einkaufen) -1h

Materialien

2: Planspiel





Tägliche Gefährdung unserer Kinder durch zu viel Verkehr auf dem Schulweg

Die Bahnhofstraße gehört zu den meist befahrenen Hauptstraßen von Neustadt. Täglich wird sie von tausenden Autofahrern, die sich auf dem Weg zur Arbeit befinden, passiert. Zusätzlich führt

die Buslinie 1, mit der besonders die Schüler der Gesamtschule Neustadt täglich zur Schule fahren, dort entlang. Eine Haltestelle dieser Linie befindet sich direkt hinter der abknickenden Vorfahrt und ist daher von den Autofahrern sehr schlecht einzusehen. Häufig müssen sie sehr plötzlich abbremsen. Viele überholen zudem den stehenden Bus, womit nicht nur die aussteigenden Kinder sondern auch der Gegenverkehr gefährdet

werden. Für ein leichteres Überqueren der Straße durch die Schüler, wurde bereits ein Zebrastreifen angelegt. Da dieser aber auch direkt hinter der Kurve liegt, stellt er ebenfalls einen großen Gefahrenpunkt dar. Hinzu kommt noch, dass sich bereits einige Autofahrer beschwert haben, dass das Schild, das die abknickende Vorfahrt anzeigt, am Bucheweg kaum zu erkennen sei, da es von den Zweigen der alten Buche verdeckt werde. Dies sei nach Angaben der Autofahrer der Grund dafür, dass es an dieser Stelle so häufig zu Unfällen kommt.

Aktuell steht es in der Diskussion, durch welche Maßnahmen der Unfallbrennpunkt Bahnhofstraße entschärft werden kann. Es wurde bereits ein „Ausschuss für Sicherheit und Verkehr“ gegründet, der sich mit diesem Problem befasst und verschiedene Meinungen dazu einholt. In zwei Wochen ist eine Podiumsdiskussion angesetzt, in der eine Entscheidung getroffen werden soll. Über das weitere Voranschreiten der Diskussionen und über getroffene Beschlüsse werden wir in den nächsten Wochen berichten.

Todeskreuzung Bahnhofstraße

An der Kreuzung Bahnhofstraße / Bucheweg hat sich am vergangenen Freitag gegen 23:10 Uhr ein tragischer Unfall mit Todesfolge ereignet. Der 16-jährige Tom S. war auf dem Heimweg von der Jugendkneipe JU, als er am Ende des Buchewegs ohne anzuhalten auf die Bahnhofstraße fuhr. Er wurde von einem Golf erfasst, der trotz Einhalten der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h keine Chance hatte, dem Jungen auszuweichen oder rechtzeitig anzuhalten. Der 27-jährige Golffahrer Jens K. hat sofort erste Hilfe geleistet und einen Krankenwagen gerufen. Obwohl alles versucht wurde um dem Jungen zu helfen, erlag Tom S. noch am Unfallort seinen schweren Verletzungen. Untersuchungen zu Folge hatte der junge Rollerfahrer zum Unfallzeitpunkt einen Alkoholpegel von 1,5 Promille im Blut, was höchstwahrscheinlich die Ursache für das Missachten der Vorfahrt gewesen ist.



Rollenbeschreibungen aus dem Planspiel

Der Ausschuss

Vertreter: Frau Bettina Bio
Herr Mark Macher
Herr Hannes Hase
Frau Julia Jugend
Herr Bastian von der Straße

Der Ausschuss für „Sicherheit und Verkehr“ besteht aus 5 Personen. Es sind alles Bürger der Stadt und sie kämpfen dafür, dass die Stadt für alle Einwohner attraktiver wird. Wenn es ein Problem zu dem Thema Sicherheit oder Verkehr gibt, wird es dem Ausschuss vorgestellt und dann dort diskutiert. Die Ausschussmitglieder haben vorher noch keine Meinung zu dem Thema. Das was ihnen die verschiedenen Gruppen erzählen ist wichtig für sie, damit sich jedes einzelne Ausschussmitglied eine Meinung bilden kann. Das heißt der Ausschuss ist dazu da, **jede Meinung zu berücksichtigen!** Am Anfang kommen einzelne Mitglieder der Bürgervertreter zum Ausschuss und erzählen ihm kurz von ihren Problemen und den Lösungswünschen. Um die einzelnen Meinungen zu festigen, gehen die Ausschussmitglieder dann in die verschiedenen Gruppen und schauen nach, was dort so diskutiert wird. Nie darf bei der Meinungsbildung das Thema Geld vergessen werden, da das für die Umsetzung das wichtigste Kriterium ist. Als Ansprechpartner ist immer der Bürgermeister (Spielleiter) da, dem die Ausschussmitglieder Fragen stellen können.

Nachdem der Ausschuss in den einzelnen Gruppen war, muss er intensiv die Vor- und Nachteile die er dort mitbekommen hat diskutieren und sich eine Lösung überlegen, die allen gefällt. Dann kommen wieder die einzelnen Gruppen zum Ausschuss und präsentieren ihre neuen Lösungen, denn sie haben inzwischen erkannt, dass sie auch mit den anderen Vertretern zusammen arbeiten müssen.

Der Ausschuss muss nun schauen, ob er einen Weg findet seine bisherigen Ideen und die der Bürger zu vereinen. Danach verkündet er sein Urteil. Dieses wird dann dem Bürgermeister vorgestellt, der meistens auf den Ausschuss hört.

Die Anwohner

Vertreter: Herr Klaus Traurig
Frau Mareike Traurig
Herr Werner Meier-Spießig
Marco Trinksicher
Bettina Biermann

In der Nähe der Bahnhofsstraße liegt eine Wohnsiedlung. Viele Anwohner fühlen sich von dem Straßenverkehr gestört und fordern eine Umgehungsstraße zur Entlastung der Wohngegend.

Herr Klaus Traurig und seine Frau Mareike haben ihren Sohn vor einem Jahr bei einem Unfall auf der Bahnhofsstraße verloren. Er wurde von einem alkoholisierten Autofahrer überfahren. Das Ehepaar ist noch immer traumatisiert und fordert Tempo 30, sowie die Einführung eines Nachtbusses, der die Kinder nach dem Kneipen- oder Diskobesuch nach Hause bringt. Außerdem sind sie für die Schließung der Jugendkneipe JU und fordern, dass die Maßnahmen zur Alkoholprävention ausgebaut werden.

Herr Werner Meier-Spießig ist Rentner und lebt seit 40 Jahre in der Wohnsiedlung. Er fühlt sich durch den ständigen Lärm und Gestank der Autos gestört und fordert auch Tempo 30. Den Ausbau des ÖPNV hält er für „Neumodischen Kram“ und betont, dass er vor 30 Jahren auch zu Fuß oder mit dem Rad überall hingekommen sei. Er ist auch gegen die Einführung eines Nachtbusses, da er sich dadurch in seiner Nachtruhe gestört fühlen würde. Von Alkoholprävention möchte er nichts wissen: „Wieso sollten man den Jugendlichen das Trinken verbieten, uns hat es früher ja auch nicht geschadet!“

Marco Trinksicher und Bettina Biermann sind 18 und 16 Jahre alt und jedes Wochenende in der Jugendkneipe. Sie wollen die Schließung durch eine Unterschriftenaktion verhindern. Alkoholprävention halten sie nicht für sinnvoll, da man „das Trinken eh nicht verbieten kann“. Marco arbeitet außerhalb der Stadt und ist gegen ein Tempolimit, da er über die Bahnhofsstraße zur Arbeit fährt und morgens sonst viel länger unterwegs wäre. Auf das eigene Auto möchte er nicht verzichten und einen Nachtbus nicht benutzen. Bettina ist schwer verliebt in Marco, da dieser reif und erwachsen ist. Sie hat gerade ihren Rollerschein gemacht, um schneller zu Marco zu kommen. Geschwindigkeitsbegrenzungen nerven sie total und vom Bus fahren hält sich auch nichts.

Die Bürgerinitiative

Vertreter: Frau Erika
Umleitung Frau Helga
Fahrsicher Frau Lena
Langsam Herr Herbert
Fahrsicher Herr Achim auf die Bremse

Die Neustädter **Bürgerinitiative Sichere Bahnhofsstraße e.V.** setzt sich für Verkehrssicherheit an der Hauptverkehrsstraße ein. Die Mitglieder wollen die Öffentlichkeit auf die gesundheitlichen Gefahren des wachsenden Verkehrsaufkommens aufmerksam machen und die Zahl der Unfälle reduzieren.

Herr Achim auf die Bremse ist der Meinung, dass die Verkehrsbelastung auf der Bahnhofsstraße reduziert werden soll. Durch eine Temposenkung von 50 km/h auf 30 km/h würde der Abgasausstoß gesenkt und der momentan besonders im Berufsverkehr fast unerträgliche Lärm vermindert werden. Außerdem wird die Verkehrssicherheit durch die Einführung von Tempo 30 erhöht, da so erwiesenermaßen viel weniger Autounfälle mit tödlichem Ausgang passieren. **Herr auf die Bremse** ist außerdem dafür den Berufsverkehr großräumig umzuleiten, da sich viele seiner Bekannten, die in der angrenzenden Wohnsiedlung leben, von dem starken Verkehrsaufkommen belästigt fühlen. Aus diesem Grund ist er auch für den Bau einer Umgehungsstraße.

Für **Herrn Herbert Fahrsicher** und seine **Frau Helga** steht die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt. Sie fordern eine Temposenkung sowie den Bau eines Kreisverkehrs. Durch ein gesenktes Tempo erhoffen sie sich einen Rückgang der Unfallzahlen. Besonders **Frau Fahrsicher** fände es gut, wenn der ÖPNV (öffentliche Personen-Nahverkehr) ausgebaut und mehr Fahrradwege angelegt werden würden, so dass ihre Kinder auch mit dem Fahrrad sicher zur nahe gelegenen Schule fahren können. Generell ist sie der Meinung, dass jeder wenn möglich auch einmal auf das Auto verzichten sollte. Ihr Mann **Herr Fahrsicher**, ist dagegen eher für den Bau einer Umgehungsstraße, da er als Berufspendler seiner Meinung nach auf das Auto angewiesen ist und von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht so viel hält, da diese so unregelmäßig fahren.

Frau Erika Umleitung wohnt direkt an der Bahnhofsstraße und fühlt sich durch

den ständigen Lärm und Gestank massiv gestört. Sie ist für den Bau einer Umgehungsstraße und fordert die Verkehrsberuhigung der Bahnhofstraße, sowie den Bau eines Kreisels. Außerdem ist auch sie für den Ausbau der Fahrradwege, da sie ihre Einkäufe gerne wieder mit dem Rad erledigen würde, was im Moment auf Grund des starken Verkehrs auf der Bahnhofstraße ihrer Meinung nach zu gefährlich ist.

Frau Lena Langsam wohnt direkt an der Bahnhofstraße und liebt Spaziergänge in der freien Natur. Um mit ihrem Hund in den nahe gelegenen Stadtpark zu gelangen, muss sie jedoch immer die Bahnhofstraße passieren. Sie selbst bekommt regelmäßig Kopfschmerzen von dem Gestank und dem Lärm, der durch die vielen Autos verursacht wird. Außerdem hat ihr Hund Waldi große Angst vor Autos und ist jedes Mal ganz verängstigt, wenn sie an der Straße entlang gehen. Frau Langsam fordert daher Tempo 30 und den Bau einer Umgehungsstraße.

Die Autofahrer

Vertreter: Frau Sybille Kleinrad
Frau Frederike Blech
Herr Peter Raser
Herr Horst Baumschwund
Herr Ansgar Grasschreck

Die berufstätigen Autofahrer sind auf die Bahnhofstraße dringend angewiesen. **Frau Sybille Kleinrad** betont, dass viel zu viel Zeit verstreichen würde,

wenn Sie einen Umweg um Neustadt Buchenwald machen müsste. Aufgrund der frühen Arbeitszeiten bliebe ihr dann nahezu keine Zeit mehr um in aller Ruhe morgens einen Kaffee zu trinken. Eine Umgehungsstraße kommt demnach für Sie nicht in Frage.

Auch **Frau Frederike Blech** ist dringend dafür, dass die Bahnhofstraße als Hauptverkehrsstraße erhalten bleibt. Aber aufgrund der vielen Autos zu den Hauptzeiten sollte man ihrer Meinung nach über einen Ausbau der Straße nachdenken. Besonders nervig sind für Sie die Busse, die einfach auf der Straße stehen bleiben. Man hat keine Chance sie zu überholen aufgrund der Enge, die dort vorherrscht. Das Bushaltestellenschild wird ohnehin von den meisten Autofahrern übersehen. Frederike findet auch eine für den Bus vorgesehene „Busbucht“ als beste Lösung des Problems. Sie spricht sich auch offen gegen die Kneipe aus, da die vielen betrunkenen Jugendlichen ihrer Meinung nach Verkehrsunfälle provozieren. Sie möchte die Kneipe demnach schließen lassen.

Als einzige Frauen in der Vertretung der Autofahrer fördern Sybille und Frederike, dass kein Park & Ride-System (P&R) eingerichtet werden soll. Zum einen kommt es der Stadt zu teuer und zum anderen ist es ihrer Meinung viel zu umständlich mit Bussen zur Arbeit zu fahren und immer die Fahrzeiten im Kopf zu haben. Da nehmen Sie doch lieber ihr eigenes Auto.

Herr Horst Baumschwund und **Ansgar Grasschreck** meinen, dass sämtliche Schilder an der Straße erneuert bzw. besser sichtbar platziert werden sollten. Bei dem Schilderwald blickt man seiner Meinung nach kaum noch durch. Er betont immer wieder, dass vor allem die alte Buche an der Straße gefällt werden soll. Diese verdeckt nämlich die Sicht auf wichtige Verkehrsschilder, was häufig zu Unfällen führt.

Peter Raser wäre geholfen, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung endlich aufgehoben werden könnte. Es würde sich nämlich dann zu den Hauptverkehrszeiten nicht so ewig stauen und man wäre schneller bei der Arbeit. Also fordert er eine größere Höchstgeschwindigkeit für die Bahnhofstraße. Des Weiteren hält er die Kneipe an der Straße für unnötig und ist dafür, dass sie abgerissen wird. Schon zweimal sind ihm dort betrunkene Jugendliche vor das Auto gelaufen, weil sie die Bahnhofstraße unvorsichtig überquerten.

Die Naturschützer

Vertreter: Herr Daniel Halm
Herr Anton Lehm
Frau Lisa Logisch
Frau Anne Wäldchen
Frau Gisela Erdreich

Herr Daniel Halm rät dringend von dem Bau einer Umgehungsstraße ab. Die schöne unberührte Natur am Rande von Neustadt würde dadurch zunichte



gemacht. Auf der viel befahrenen Bahnhofstraße muss dennoch seiner Meinung nach etwas getan werden.

Dem schließen sich auch **Frau Lisa Logisch** und **Anton Lehm** an. Der Entschluss von ihnen steht demnach fest: Sie wollen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausbauen. Dies stellt sich für beide als Lösung aller Probleme dar. Die Busse werden vermehrt zu den Hauptverkehrszeiten eingesetzt und Staus sind dann von gestern. Um den Leuten das Busfahren schmackhaft zu machen raten beide zu dem Bau eines Park & Ride-Systems (P&R). Die Arbeiter von außerhalb können dann mit ihrem PKW bis kurz vor Neustadt fahren und dann auf den ausgebauten P&R-Parkplätzen in Ruhe parken. Aufgrund des ausgebauten ÖPNV würden dann alle 10 Minuten Busse fahren, welche die Leute zur Arbeit befördern. Somit könnten eine Vielzahl von gestressten Autofahrern und demnach auch Unfälle vermieden werden.

Herr Daniel Halm ist allerdings gegen den Bau einer Busbucht. Damit würde seiner Meinung nach nur zusätzliche Fläche bebaut werden. Dies entspricht nicht den Forderungen von Naturschützern. Außerdem würden die Autofahrer dann schneller an den haltenden Bussen vorbei fahren können und somit das Risiko für die ein- und aussteigenden Schüler erhöhen.

Auch **Anne Wäldchen** und **Gisela Erdreich** sind aus diesem Grund gegen eine Busbucht. Des Weiteren gab es von Anne und Gisela heftige Diskussionen gegen ein P&R-System. Sie finden, dass damit nur noch mehr bebaute Flächen entstehen und grüne Wiesen abgetötet werden. Außerdem wären die Kosten dafür viel zu hoch und außerhalb des Budgets der Stadt. Sie sind für den Ausbau des ÖPNV jedoch gegen zusätzliche Parkplätze.

Alle Vertreter raten zu einer Verkehrsberuhigung auf der Bahnhofstraße. Aufgrund der schlecht überblickbaren Straßenverhältnisse und der Enge auf der Fahrbahn ist dies wohl unumgänglich. Sie sind außerdem fest davon überzeugt, dass der Bau von Radwegen sehr ratsam ist. Viele Menschen könnten dann vor allem im Sommer mit dem Rad zur Arbeit fahren und somit die Umwelt schützen und zusätzlich etwas für ihre Gesundheit tun. Denn auf der bisherigen Bahnhofstraße gleicht das Radfahren schon nahezu einem Selbstmordversuch.

Ein heikles Diskussionsthema **aller Beteiligten** ist die alte Buche, die am Rande des Stadtparks an der Straße steht und die viele Vertreter anderer Gruppen einfach so fällen wollen. Die Naturschützer können dies nicht zulassen. Die alte Buche soll daher unter Naturschutz gestellt und verdeckte Straßenschilder einfach woanders hingestellt werden. Das wäre viel einfacher und die schöne Buche könnte somit am Leben bleiben.

Die Jugendbeauftragte und Mitarbeiter der Jugendkneipe JU

Vertreter: Frau Anke Sichercool (Jugendbeauftragte)
Herr Robert Kumpel (Kneipenbesitzer)
Herr Daniel Lässig und Frau Lena Schöner (Thekenkräfte)

Die Jugendkneipe JU am Bucheweg ist ein beliebter Treffpunkt der Jugendlichen des Stadtteils an der Bahnhofstraße. In letzter Zeit bekommt die Kneipe aber immer mehr Probleme. Da dort auch härterer Alkohol an Minderjährige ausgeschenkt wird, machen die Anwohner die Kneipe für alles Schlechte verantwortlich, was im Stadtteil passiert.

Die Jugendbeauftragte Frau Anke Sichercool kümmert sich um die Jugendlichen des Stadtteils. Sie findet es gut, dass die jungen Menschen durch das JU einen Treffpunkt haben, an dem sie unter sich sind und ihre Freizeit verbringen können. Allerdings würde sie es lieber sehen, wenn es ein Jugendzentrum wäre. Sie möchte deshalb, dass der Alkoholausschank auf Leichtprozentiges (Bier, Wein und ähnliches) reduziert und nur noch nach 20 Uhr erlaubt wird. Des Weiteren findet sie, dass der Thekenbereich auch von den Jugendlichen übernommen werden sollte, da sie so mehr Verantwortung übernehmen müssen. Sie wünscht sich außerdem mehr sinnvolle Beschäftigung für die Jugendlichen, damit sie trotzdem auch nachmittags kommen. Veranstaltungen zu den verschiedensten Themen wären ihrer Meinung nach möglich und sie will dabei die Fähigkeiten der Jugendlichen ausschöpfen. Jeder könnte das anbieten, was er am besten kann z.B. Hip-Hop-Tanzen oder Basketballturniere.

Der Kneipenbesitzer Herr Robert Kumpel hat das Problem ebenfalls erkannt und will mithelfen, der Jugendkneipe wieder ein besseres Image zu verpassen. Er findet die Idee nur noch Leichtprozentiges auszuschenken und mehr Programm anzubieten gut. Mit dem Vorschlag Alkohol erst ab 20 Uhr auszuschenken und dies auch noch den Jugendlichen selbst zu überlassen, kann er sich jedoch nicht anfreunden.

Herr Daniel Lässig finanziert sich sein Lehrstudium mit dem Job hinter der Theke. Er findet es sehr gut den Jugendlichen mehr Verantwortung zu übertragen und hätte nichts dagegen mit ihnen zusammen zu arbeiten. Allerdings braucht er das Geld, deshalb fände er es gut, wenn er gegen Bezahlung das Nachmittagsprogramm mitgestalten könnte. Er denkt, dass die Jugendlichen dafür professionelle Anleitung brauchen und die könnte er ihnen geben.

Frau Lena Schöner ist ebenfalls eine Thekenkraft. Sie hat vor Jahren die Schule abgebrochen, weil sie lieber arbeiten wollte. Allerdings hat sie keine Ausbildung und ist nur über einen Bekannten an die Stelle gekommen. Sie findet die Idee furchtbar, dass ihr einer der Jugendlichen ihren Job wegnehmen könnte und ist deswegen dagegen. Sie hält es für sinnvoller, Workshops zu Themen wie Drogen, Alkohol und Straßenverkehr zu veranstalten. Diese möchte sie gemeinsam mit den Jugendlichen erarbeiten, so dass sie auch eine Bindung zu dem Thema haben.

Gemeinsam mit **Frau Sichercool** hatte sie außerdem die Idee, dass es gut wäre wenn die Jugendlichen sich für ihren Stadtteil einsetzen würden und zum Beispiel für sichere Schulwege und Verkehr kämpften. Wichtig wäre es dabei, Radwege zu schaffen, das Tempo zu drosseln, mit Schildern darauf aufmerksam zu machen, dass es sich um Schulwege handelt und abends einen Nachtbus einzusetzen. Das würde den Jugendlichen mehr Zugehörigkeitsgefühl für ihren Stadtteil geben und den Älteren zeigen, dass auch sie etwas können. Außerdem erhoffen sie sich davon, dass die Unfälle weniger werden.

Zum Thema Umgehungsstraße hat **keiner der 4 Beteiligten** eine feste Meinung. Sie sehen die Vorteile (Entlastung der Bahnhofstraße) aber auch die Nachteile (Umwege für den Stadtverkehr).

Materialien 3: Verkehrsquiz

Fragen, Antworten und Quellen nach Kategorien:

Drogen im Verkehr

1. Wie können Drogen nachgewiesen werden?
(Sicherheit dieser Tests ist 97,6%):
 - Schweißtest
 - Speicheltest
 - Atemprobe
 - Urintest
 - Haaranalyse
 - Bluttest
2. **Outburst: Teile des Autos**
 - 1) Handbremse
 - 2) Blinker
 - 3) Lenkrad
 - 4) Sitze
 - 5) Tank
 - 6) Scheinwerfer
 - 7) Motor
 - 8) Räder
 - 9) Stoßstange
 - 10) Windschutzscheibe
3. **Nennt 3 Gründe, warum Fahren unter Alkoholeinfluss häufig zu Unfällen führt!**
 - Verlängerte Reaktion
 - Ermüdung
 - Aufmerksamkeit verringert sich
 - Selbstüberschätzung nimmt zu
 - Visuelle Wahrnehmungsstörungen
4. **A) Ab wann beginnt eine Alkoholvergiftung?**
 - Sobald man sich übergibt**B) Ab wie viel Promille ist man tot?**
 - Im Durchschnitt ab 5, bei Jugendlichen bereits ab ca. 3,5 Promille**C) Wie viel Promille werden pro Stunde abgebaut?**
 - „0,15 Promille“
5. **Welchen Einfluss hat Alkohol auf das Sehvermögen?**
 - Rotlicht - Schwächen
 - Verzögerte Hell-Dunkel-Anpassung der Augen
 - Tunnelblick
 - Doppelsehen
6. **Was ist ein Flashback und bei welcher Droge tritt er auf?**
 - Nachhall-Psychose, Rauschzustand, der erst Wochen/Monate nach einem Rausch völlig überraschend auftreten kann
 - Drogen: LSD (auch Cannabis aber meist nur in Kombination mit Ecstasy oder LSD)

Umwelt

1. Auslastung des Autos
A) Wie viele Personen fahren im Durchschnitt in 1 Auto?
 - 1,4**B) Wie viel % der Zeit werden Autos tatsächlich gefahren und wie viel stehen sie?**
 - 3% genutzt, 97% stehen
2. **Welche Fläche wird täglich versiegelt (zugepflastert, bebaut)? Angabe in Fußballfeldern.**
 - a) 50
 - b) 75
 - c) 20
3. **A) Was stößt mehr Kohlenwasserstoff aus: Roller oder Auto?**
 - Roller**B) Wie viel Autos entsprechen den Kohlenwasserstoffausstoß von 1 Roller?**
 - a) 30 Autos
 - b) 120 Autos
 - c) 250 Autos
4. **Outburst: Fortbewegungsmittel**
 - 1) Pferd
 - 2) Bahn
 - 3) Boot
 - 4) Flugzeug
 - 5) Motorrad
 - 6) Fahrrad
 - 7) Skateboard
 - 8) Füße
 - 9) Rolltreppe
 - 10) Auto
5. **Welche Menge Grundwasser wird durch 1 Tr. auslaufendes Öl verunreinigt?**
 - a) 1 Liter
 - b) 80 L
 - c) 150 L
 - d) 600 L
6. **Welche Lärmbelastungen entstehen durch Autos? Nennt mindestens vier!**
 - Hupen
 - Starkes Gasgeben/Motor aufheulen lassen
 - Türen zuschlagen
 - Laute Musik
 - Anfahren mit quietschenden Reifen
 - Getunter Auspuff
 - Kaputter Auspuff (hört sich an wie getunt)

Aktionen

1. Diskutiert die Vor- und Nachteile des Autos/Mofas! (Begriffe aufschreiben in 5 min., dann ein Argument und ein Gegenargument nennen)
2. **A) Zeichnet den Flächenverbrauch von 30 Autos auf!**
Warum 30 Autos?
30 Autos entsprechen 1 Bus, wenn man die Auslastung vergleicht (1,4 Pers. im Auto und 42 Pers. im Bus)
Zum Zeichnen (Lineal, Stift):
 - Maße: 2,7m lang und 2m breit
 - Maßstab 1:100 (1m wird 1 cm auf dem Papier)**B) Rechnet den Flächenverbrauch der 30 Autos und des Busses aus!**
Lösung:
 - Autos: $4,7\text{m} \times 2\text{m} \times 30\text{ Autos} = 282\text{ m}^2$
 - Bus: $11\text{ m} \times 2,5\text{ m} = 27,5\text{ m}^2$
 - Flächenverbrauch von Autos 10-fach!
3. **Schilder zuordnen**
Schilder: Getrennter und gemeinsamer Geh- und Radweg, Einbahnstraße, Durchfahrtsverbotsschild (für alle Fahrzeuge; nur für Autos; für Autos und motorisierte Zweiräder), Mindestgeschwindigkeit 30 km/h, Vorfahrtachten-Schild, Vorfahrt-Schild, Spielstraße)
- A) Wo darf ein Radfahrer fahren?**
- B) Bedeutung der Schilder (z. B. Unterschiede in den Radwegen, Fahrverbot bei Mindestgeschwindigkeit und in umgekehrten Einbahnstraßen)**
4. Ein Freund will, obwohl er sehr viel getrunken hat, noch Auto fahren. Wie haltet ihr ihn davon ab? Spielt die Szene nach!
5. In Deutschland sind 2005 5.361 Menschen im Straßenverkehr zu Tode gekommen. Ordnet die Todeszahlen den jeweiligen Verkehrsmitteln zu!

Bus	9
Mofa/Moped	107
Güter-KFZ	213
Rad	575
Fuß	686
Motorrad	875
PKW	2833
6. Ein Freund von dir hat einen Unfall mit dem Mofa und liegt verletzt auf der Straße. Was machst du? Spielt die Szene nach.

1. Das Telefonieren mit dem Handy ist beim Fahren mit welchen Verkehrsmitteln erlaubt?

Antwort: Bei keinen (Auto, Mofa, Rad)

2. Outburst: Verstöße gegen die StVO

- 1) Überhöhte Geschwindigkeit
- 2) STOP-Schild nicht beachtet
- 3) Trunkenheit am Steuer
- 4) Überholen im Überholverbot
- 5) Parken im Halteverbot
- 6) Vorfahrt nicht beachtet
- 7) TÜV abgelaufen
- 8) Rückwärts auf der Autobahn
- 9) Fahren ohne Führerschein
- 10) Bei Rot über die Ampel

3. Ihr macht in einem Jahr euren Führerschein und werdet bei einer Kontrolluntersuchung positiv auf Cannabis getestet. Hat das jetzt schon Auswirkungen auf euren späteren Führerschein?

Antwort: Ja, ihr werdet ihn erstmal nicht bekommen (ab 1 ng/ml Blut)

Warum? • Eignungsmangel

4. Wie hoch ist die maximal erlaubte Konzentration im Blut beim Autofahren von...

- A) ... Alkohol? • 0,5 Promille
B) ... illegalen Drogen? • „Null-Promille-Grenze“

5. Outburst: Teile des Fahrrads

- 1) Vorderrad
- 2) Speichen
- 3) Sattel
- 4) Lenkstange
- 5) Pedale
- 6) Gangschaltung
- 7) Kette
- 8) Handbremse
- 9) Lampe
- 10) Klingel

6. Welche Strafen kommen auf dich zu, wenn dir beim Auto-/Mofa-Fahren Drogeneinfluss nachgewiesen wird?

- a) Geldstrafe (250-750 €)
- b) Führerscheinentzug 1-3 Monate + 4 Punkte in Flensburg
- c) Haftstrafe (nur wenn man „Voll zu“ ist und auffällig wird)
„Der Ordnungswidrigkeitstatbestand des § 24a StVG ist bei Fahren unter der Wirkung von Cannabis immer verwirklicht, unabhängig davon, ob eine konkrete Ausfallerscheinung in Gestalt eines Fahrfehlers oder eine konkrete Gefährdung vorliegt. Für den Ordnungswidrigkeitstatbestand des Fahrens unter der Wirkung von Cannabis sieht der Bußgeldkatalog schon bei erstmaligem Verstoß ein Regelbußgeld von 250 € und ein Fahrverbot von einem Monat vor, darüberhinaus werden vier Punkte in das Verkehrszentralregister eingetragen.“

Gefährdung

1. Bei welchem Verkehrsmittel ist die Lärmbelastung am höchsten?

- Bahn/Zug

2. Wodurch verlängert sich der Anhalteweg beim Auto-/Mofa-Fahren (Nennt 2)?

- Reaktionszeit
- Fahrbahneigenschaften (Rollsplitt)
- Reifenprofil
- Wetter (Nässe, Glätte)

3. Was sind die häufigsten Ursachen für Unfälle, die von Fahranfängern verursacht werden?

- Alkohol/Drogen (beeinflussen Reaktion, Wahrnehmung etc.)
- Überhöhte Geschwindigkeit
- Fehlende Erfahrung
- Mangelnder Sicherheitsabstand durch Drängeln
- Imponiergehabe

4. Outburst: Im Kofferraum

- 1) Reserverad
- 2) Wagenheber
- 3) Schraubenschlüssel
- 4) Erste-Hilfe-Kasten
- 5) Regenschirm
- 6) Warndreieck
- 7) Taschenlampe
- 8) Lappen
- 9) Reservekanister
- 10) Leiche

5. Wie verhältst du dich nach einem Unfall, bei dem es Verletzte gab?

- Warndreieck aufstellen (zur Absicherung und Sichtbarkeit für vorbeifahrende Autos)
- Krankenwagen rufen (112), Polizei kommt automatisch mit
- Erste Hilfe leisten
- Foto oder Kreide zur Markierung
- Keine Aussage machen

6. A) Welche Gefährdungen können durch Autos/Mofas entstehen?

- Lärm (Gesundheitsrisiko: für Immunsystem, Magen-Darm- und Herz-Kreislauf-System)
- Unfälle, Tod
- Luft- und Wasserverschmutzung (Gesundheitsgefährdungen: Krebs, Allergien, Smog)

B) Was ist Smog? (nur fragen je nach Intellekt der Schüler)

- Smoke + Fog
- Durch Emissionen verursachte Luftverunreinigung
- Entsteht durch Kohlekraftwerke und Motoren (also auch Autos)
- Meist in Großstädten
- Sehr gesundheitsschädlich



Büffeln über den Fahrplänen: Für die Gruppe mit Thomas, Andreas, Matthias, Norma-Jean, Jonathan, Daniela, Leonie, Rica und Marina galt es, sich die beste Verbindung nach Tengern herauszusuchen. Vom ZOB aus ging es dann wenig später in die Praxis. Foto: Julia Graf

Rallye mit Bus und Bahn

Verkehrsclub Deutschland startet Pilotprojekt an zehn Schulen

Von Julia Graf,

Lübbecke (WB). Fahrpläne wälzen statt Vokabeln pauken, mit dem Bus fahren statt Mathe lernen: Im Zuge eines Pilotprojekts arbeitet der Verkehrsclub (VCD) Minden-Lübbecke-Herford in dieser Woche mit Schülern des Wittekind-Gymnasiums zusammen.

Das Ganze nennt sich offiziell »Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe 1«. Was genau sich dahinter verbirgt, erklärt Uwe Hartmeier vom VCD. »Hier geht es nicht um Verkehrserziehung oder Fahrradtraining.« Vielmehr sollen Schüler im Rahmen des Projektes – das an insgesamt zehn Schulen in beiden

Landkreisen umgesetzt wird – mit den unterschiedlichen Anforderungen des Verkehrs vertraut gemacht und mit ihnen die Möglichkeiten der verschiedenen Mobilitätsformen erarbeitet werden.

Das eigene Verkehrsverhalten, wie zum Beispiel die Wahl des Verkehrsmittels, sollen die Kinder unter ökologischen, sozialen und möglicherweise auch ökonomischen Aspekten betrachten. »Wir machen hier für die Kinder keinen Unterricht von der Rolle, alles ist maßgeschneidert auf die jeweiligen Altersklassen«, so Hartmeier. Daher habe die Woche für die Schüler der fünf sechsten Klassen des Wittekind-Gymnasiums auch eher Erlebnischarakter, mit den Schwerpunkten Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr.

Aus dicken Fahrplänen geeignete Verbindungen mit Bus und

Bahn herausuchen und die Strecke danach selber abfahren, hieß es gestern konkret für die 28 Schüler der 6 d. Eine Gruppe fuhr nach Tengern, eine zweite nach Holzhausen, das dritte Team machte sich auf den Weg nach Espelkamp. Vor Ort galt es dann, verschiedene Aufgaben zu lösen, wie zum Beispiel das Einholen einer Streckenverbindung aus einem Automaten oder die Umgebung einer Bushaltestelle zu analysieren – also eine Bus- und Bahnrallye sozusagen. Dabei sollten die Kinder auch ihre Erfahrungen und Eindrücke festhalten.

»In dieser Klasse ist das Thema ÖPNV besonders günstig, weil die Kinder zu 90 Prozent aus Lübbecke kommen und zumeist zu Fuß gehen oder mit dem Rad zur Schule fahren«, erklärt Hartmeier. Unterstützt wird der VCD bei

diesem Projekt von Studenten der Universität Bielefeld. Nach der praktischen Phase, die aktuell läuft, soll im Frühjahr dann die Auswertung beginnen. Mitfinanziert wird die Aktion von der NRW-Stiftung für Umwelt.

Stichwort VCD

Als gemeinnütziger Verein setzt sich der Verkehrsclub Deutschland (VCD) für eine verantwortungsfähige Verkehrspolitik ein. Das Credo: »Wir machen uns stark für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität«. Zukunftsfähige Verkehrspolitik sei eine intelligente Kombination aller Arten von Mobilität.



Auf der Suche: Bevor die Fahrt mit dem Bus beginnen konnte, mussten Tanja, Dalin, Nils, Simone, Antonia, Vanessa, Catharina, Steffen, Sero und Katharina (v. l.) im Fahrplan die Abfahrtszeit vom Lübbecker Busbahnhof herausfinden. Da die Tabellen sehr klein gedruckt sind, nehmen sie ihre Finger zu Hilfe, um nicht in die falsche Zeile zu rutschen.

FOTO: WALDEMAR FREITAG

Planvoll schnell ans Ziel

Mobilitätserziehung für Schüler der sechsten Klassen des Wittekind-Gymnasiums

VON WALDEMAR FREITAG

■ Lübecke. Der Fahrplan liegt auf dem Tisch. Auf 64 klein bedruckten Seiten offenbart sich das gesamte öffentliche Verkehrsangebot der Region: Unzählige Fahrrouen mit ihren Abfahrts- und Ankunftszeiten von Bus und Bahn. „Sehr unübersichtlich“, stellt Gero fest. Keine einfache Aufgabe, darin die Verbindung von Lübecke nach Holzhausen zu finden. Doch Gero und seine Mitschüler aus der 6d des Wittekind-Gymnasiums beißen sich durch: „Abfahrt vom Busbahnhof um 9.30 Uhr.“



Die Fahrkarte, bitte: Daniela aus der 6d zeigt Busfahrer Ralf Sundermeier ihren Fahrschein. Der Lübecker Busbahnhof war Startpunkt der Busrallye, dem praktischen Teil der Mobilitätserziehung. Von hier aus ging es für Daniela im Bus nach Tengern.

Auf dem Stundenplan der sechsten Klassen des Wittekind-Gymnasiums stand in dieser Woche „Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe I“, ein Projekt des Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Minden-Lübbecke - Herford.

Ziel der Mobilitätserziehung ist es, umweltfreundliche Verkehrsmittel wie etwa Fahrrad, die Füße, Bus und Bahn an Schulen gesellschaftsfähig zu machen. „Schüler sollen entdecken, dass eine selbständige, umweltverträgliche Mobilität Spaß macht. Sie sollen ihre Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl erkennen und ihre Mitgestaltungsmöglichkeiten für ein nachhaltiges Mobilitätssystem der Zukunft kennen lernen“, heißt es im Konzept des VCD.

Das zweijährige Projekt „Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe I“, das die Nordrhein-Westfälische Stiftung für Umwelt und Entwicklung finanziell

unterstützt, soll dazu beitragen, Umwelt-, Sozial- und Gesundheitsaspekte in die schulische Verkehrserziehung zu integrieren. Derzeit wird es an zehn weiterführenden Schulen in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford durchgeführt. In dieser Woche war man zu Gast im Wittekind-Gymnasium.

Intelligente Kombination aller Arten von Mobilität

„Die Inhalte sind auf die entsprechenden Jahrgänge zugeschnitten“, sagte Uwe Hartmeier vom VCD-Kreisverband. Während sich die Klassen 6b, 6c, und 6e schwerpunktmäßig mit dem richtigen Verhalten mit dem Fahrrad im Straßenverkehr beschäftigten, standen für die Klassen 6a und 6d die Möglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs im Mittelpunkt

der Mobilitätserziehung. „Zukunftsfähige Verkehrspolitik ist für den VCD nicht nur auf ein einziges Verkehrsmittel fixiert, sondern setzt auf eine intelligente Kombination und das sinnvolle Miteinander aller Arten von Mobilität“, sagte Hartmeier.

Ansprechpartnerin für die Schüler der 6d war Heidi Robe, eine Studentin der Universität Bielefeld, die beim Projekt des VCD mitmacht. Sie zeigte den Schülern, wie ein Fahrplan zu lesen ist. Die Voraussetzung, um die anstehende Busrallye erfolgreich zu bestehen. Die meisten Schüler hatten einen solchen Fahrplan noch nicht in den Händen gehabt. Nils: „So etwas kannte ich gar nicht“. Doch nach einiger Einarbeitungszeit hatten sie den Dreh raus und die Abfahrtszeit zu ihren vorgegebenen Zielorten vor Augen. Eine

Gruppe sollte nach Tengern, eine andere nach Espelkamp und eine dritte nach Holzhausen fahren. Bevor es dann zurück zum Lübecker Busbahnhof ging, waren vor Ort noch einige Aufgaben zu bewältigen.

Auch einige Verbesserungsvorschläge für den Fahrplan haben die Schüler parat. Denn dieser sei, wie Vanessa meinte, „sehr unübersichtlich und einfach nicht kindgerecht.“ Danach sollte man unter anderem Ankunft und Abfahrt besser kennzeichnen, die Schrift vergrößern und Schulwege hervorheben.

„Für die Kinder ist die Busrallye ein richtiges Abenteuer gewesen“, sagte Petra Müller, Klassenlehrerin der 6d. Die meisten ihrer Schüler kommen nämlich direkt aus Lübecke und hätten wenig Erfahrung mit dem Busfahren gehabt.

Im Rausch ohne Alkohol

Unterrichtsprojekt: Verkehrsclub informiert Schüler

VON ANDREA ROLFES

■ **Bünde.** Dass sich Alkohol verhängnisvoll auf das Wahrnehmungsvermögen auswirken kann, haben 27 Neuntklässler des Gymnasiums am Markt gestern am eigenen Leib erfahren. Nicht etwa, weil die Schüler zu tief in die Flasche geguckt hätten – der Grund für ihre schummrigen Gefühlszustände war eine spezielle Rauschbrille. Die hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) gespendet. Denn statt Mathe oder Deutsch stand gestern Verkehrserziehung auf dem Stundenplan.

In Zusammenarbeit mit den weiterführenden Schulen der Kreise Minden-Lübbecke und Herford beschreibt der VCD-Kreisverband seit einigen Wochen neue Wege: „Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe 1“ heißt sein neues

Programm, in dessen Zuge Schüler der Klassen 5 bis 10 mit den unterschiedlichen Anforderungen des Verkehrs vertraut gemacht werden sollen. Elf Schüler machen mit im Kreisgebiet, darunter vier Klassen des Gymnasiums am Markt.

Der Arbeitskreis Mobilitätserziehung besteht bereits seit einigen Jahren“, sagt Uwe Hartmeier vom Kreisvorstand des VCD, „dort entstand auch die Idee zu dieser neuen Zusammenarbeit mit den Schulen.“ Unter dem Motto „selbstständig – frei – aktiv“ wendet der VCD sich an Schüler, die zu „einer intensiven Auseinandersetzung mit verkehrsrelevanten Themen angeleitet werden sollen.“

Gerade bei den älteren Schülern steht die Auswirkung von Rauschmitteln im Straßenverkehr im Focus der Erziehung. So erlebten alle Schüler in einem Bussimulator, wie es ist, unter Alkoholeinfluss zu fahren. Auch

die so genannten Rauschbrillen simulierten einen Alkoholpegel von rund einem Promille. „Ganz schön krass“, befanden die Schüler, als sie versuchten, mit den Gläsern auf der Nase einen Hindernis-Parcours zu bewältigen.

Eine der Aufgaben war, zu versuchen, einen Schlüssel ins passende Schlüsseloch zu stecken: „Das ist voll schwierig“, sagte eine der Neuntklässler und gab nach einer Minute auf. Mit Hilfe des Quiz „Der Joint ist heiß“, lernten die Gymnasiasten alles über die Auswirkung von Rauschmitteln oder Promillengen im Straßenverkehr.

Am Ende des zweistündigen Unterrichts beantwortete Eva Liesche von der Drogenberatungsstelle Herford Fragen der Schüler und informierte über Wirkungsweisen und Inhaltsstoffe besonders konsumstarker Drogen wie Haschisch oder Ecstasy.



„Der Joint ist heiß“: So hieß das Drogenaufklärungsquiz, das die Schüler vom Gymnasium am Markt spielten. Auf dem Tisch stehen Becher, in denen Schokokugeln als Punkte gesammelt wurden. FOTO: TOBIAS HEYER

Keine Macht den Drogen

Westfalen-Blatt
21./22. Oktober 2006

Verkehrsclub Deutschland klärt über die Gefahren auf

Bünde (juma). »Wir machen uns stark für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität«, so lautet das Motto des VCD, dem Verkehrsclub Deutschland.

Denn die zukunftsfähige Verkehrspolitik ist für den VCD nicht nur auf ein einziges Verkehrsmittel fixiert, sondern setzt auf eine intelligente Kombination und das sinnvolle Miteinander aller Arten von Mobilität. Aus diesem Grund veranstaltete der VCD eine Projektwoche für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen fünf

bis zehn des Gymnasiums am Markt. Vom 16. bis 25. Oktober wurden die Schülerinnen und Schüler über Umwelt, Drogen und dem Straßenverkehr informiert.

Jeweils vier Stunden am Tag lernten die Schüler in spielerischer Form Wissenwertes über die verschiedenen Themen kennen. Am Freitag war auch die Klasse 9D des Gymnasiums am Markt mit von der Partie, als das Spiel »Verkehrsquiz« auf dem Tagesplan stand. Fragen zu Themen »Umwelt«, »Gefährdungen« und »Straßenverkehrsordnungen« machten das Erlernen der wichtigsten Fakten gleich viel interessanter. »Da

die Schülerinnen und Schüler nun in dem Alter zwischen 15 und 16 sind und viele in den motorisierten Straßenverkehr einsteigen möchten, ist es enorm wichtig ihnen die wichtigsten Fakten zu erläutern«, meint auch Klassenlehrer Wilm Bula. Auch Themen wie Drogen oder Alkohol wurden ausführlich behandelt. So konnten die Schüler anhand einer »Rauschbrille« selbst erfahren wie ungenau die Bewegungen unter Alkoholeinfluss, zwischen 1,5 und 1,8 Promille, sind. Die Schüler mussten mit dieser Brille auf einer Linie laufen oder einen Schlüssel in ein Schlüsseloch stecken. Anhand eines Bussimulators konnten sie herausfinden wie man Auto fährt wenn man diese Promillenzahl hat. »Nicht nur für den Agierenden, sondern auch für den Beobachter war dies eine interessante Erfahrung«, meint Ivonne Wattenberg, die zur Zeit Gesundheitskommunikation an der Universität Bielefeld studiert. Zusammen mit ihrer Partnerin Corina Rhodori und dem Verkehrsclub Deutschland haben sie dieses Projekt auf die Beine gestellt und klären die Schüler über die Folgen von Drogen im Straßenverkehr auf. Zu diesem speziellen Thema hatte der VCD Eva Lische von der Drogenberatungsstelle Herford »Drops« eingeladen, die den Jugendlichen über die Themen »Haschisch und Ecstasy«, »die Substanzen und Wirkungsweisen von Drogen« sowie »Drogenhilfe« wichtige Informationen gab. Eine interessante Woche für Jung und Alt.



Patrick Flom, Swetlana Rinas und Tobias Tödtmann (von links) hatten mit Ivonne Wattenberg und Corina Rhodovi viel Spaß beim »Verkehrsquiz«.

selbständig frei aktiv

Wir bieten an

- den Wünschen der Schule entsprechend Unterrichtseinheiten für
- ➔ den Fachunterricht (stundenweise)
 - ➔ den Projektunterricht (tageweise)
 - ➔ die Projektwoche

Durchgeführt werden die Unterrichtseinheiten von Studierenden der Universität Bielefeld, und zwar in der Zeit von August bis Oktober 2006 und Februar bis April 2007.

Begleitend zum Unterricht sollen Elternabende zu den jeweiligen Themen durchgeführt werden.

Weitere Informationen unter:
www.mobi-erz.de

Das ist der VCD

Als gemeinnütziger Verein setzt sich der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik ein. Das einfache Credo lautet: Wir machen uns stark für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität!

Zukunftsfähige Verkehrspolitik ist für den VCD nicht nur auf ein einziges Verkehrsmittel fixiert, sondern setzt auf eine intelligente Kombination und das sinnvolle Miteinander aller Arten von Mobilität.

Die Anschrift des
VCD-Kreisverbandes Minden-Lübbecke-Herford:

Lutherstraße 11 | 32312 Lübbecke

E-Mail: vcd.mi-lk-hf@t-online.de

Web: www.vcd.org/minden.herford.de

Unsere Geschäftsstelle:

Bünder Strasse 28 | 32584 Löhne

Telefon: 0700 | 82 36 45 54

Telefax: 0 57 32 | 86 41 52

Nachhaltige

Mobilitätserziehung

in der Sekundarstufe I

Ein Angebot für Schulen

in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford

im Schuljahr 2006/2007



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Wir gehen neue Wege

gefördert durch



Nordrhein-Westfälische Stiftung für Umwelt und Entwicklung

Wir bieten Unterrichtseinheiten für jeweils zwei Jahrgangsstufen an

Klassen 5/6

Neue Schulwege Bewegungssicherheit Fahrrad und Umwelt

Der VCD-Kreisverband Minden-Lübbecke-Herford möchte Schülerinnen und Schüler aller Schulstufen mit den unterschiedlichen Anforderungen des Verkehrs vertraut machen, mit Ihnen die Möglichkeiten der verschiedenen Mobilitätsformen erarbeiten und vor allem die ökologischen und sozialen Dimensionen bewusst machen.

Der VCD wendet sich hiermit an die Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe I, die sich zunehmend selbstständig im Verkehr bewegen und die deshalb zu einer intensiven Auseinandersetzung mit diesen Themen angeleitet werden sollen.

Wir möchten Kinder und Jugendliche über die Entwicklungen und Hintergründe unseres Verkehrswesens informieren. Ihr eigenes Verkehrsverhalten – wie z.B. die Wahl des Verkehrsmittels – soll unter ökologischen, sozialen, und möglicherweise auch ökonomischen Aspekten betrachtet werden.



Klassen 7/8

Einzel- und Gruppenverhalten im Straßenverkehr Individual- und öffentlicher Personennahverkehr

Hier denken Schülerinnen und Schüler über ihr eigenes Verhalten im Straßenverkehr nach. Der ÖPNV und der motorisierte Individualverkehr werden in Bezug auf Kosten, Geschwindigkeit, Bequemlichkeit, Status, Umweltbelastung und Gesundheit verglichen.

Es werden u. a. Vorschläge zu möglichst sicheren Schulwegen entwickelt. Hierbei sollen vor allem Geh- und Radwege sowie Angebot und Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erkundet werden. Die Wertschätzung für das umweltfreundliche Fahrrad soll gestärkt werden.

Klassen 9/10

Einstieg in den motorisierten Straßenverkehr Rauschmittel Verkehrsunfälle

Praxisvergleich von Fahrrad und motorisierten Zweirädern u. a. in Bezug auf Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit.

Weitere Themen können sein

- ➔ Auswirkungen von Rauschmitteln verschiedener Art
- ➔ Geschwindigkeit im Straßenverkehr
- ➔ das Verhalten bei Unfällen
- ➔ Geschichtliche Entwicklung des Verkehrs
- ➔ Ursachen und Folgen des Personen- und Güterverkehrs
- ➔ Erarbeitung eigener Vorschläge zu einer umweltgerechten Teilnahme am Verkehr (CarSharing/Autofreies Wohnen/ Umweltgerechtes Reisen u.a.m.).

